

Navigator

1 / 2011

BALTI MERE AJAKIRI • € 4,40

Paadiga Maltale

Marko Matvere
räägib ilmareisist

Soolopurjetaja
Uku Randmaa
& Temptation III

Rendijahiga
Horvaatias



USA SUURSAADIK

MICHAEL C. POLT

MERESÖITJA JA DIPLOMAAT

ISSN 1736-3233



REISISOOVITUS: VÄDERÖARNA ROOTSIS • ALLVELAEV LEMBITU UUS ELU • PAADITEST BAYLINER 285 S
TULETORNID JA MUULID LONDONI LÄHISTEL • MERERAAMATUD • HERKKI HALDRE VANALAEVANDUSEST
PAADITUTVUSTUS: NIMBUS 335 COUPÉ • MEREMUUSEUMID MEIL JA MUJAL • MEREKOOL • UUDISED • PAADIBÖRS

VANA TALLINN HERITAGE EDITION

Eksklusiivne Vana Tallinn

Heritage Edition on loodud

tähistamaks Liviko liköörimeistrite

kuulsusrikast ajalugu. Vana Tallinna

rikkalikku maitset täiendab kerge

tammenüanss, luues nii

erakordse kooskõla.



Tähelepanu! Tegemist on alkoholiga. Alkohol võib kahjustada Teie tervist.



20 Michael C. Polt –
meresõitja ja diplomaat

Navigaator

- 6 Paadiuudised** Princess 32M, Bavaria Sport 34, Bavaria Sport 43, uued Drive kaatrid, Caravelle 33
- 14 Vanalaev** Herkki Haldre räägib täiendõppest purjelaeval
- 18 Teravnurk** Parts ja Priske lollitavad sadamaid
- 20 Kaanelugu** Meresõitja ja diplomaat USA suursaadik Michael C. Polt
- 28 Reis** Paadiga Maltale
- 36 Ilmareis** Intervjuu Marko Matverega
- 40 Paadituvustus** Nimbus 335 Coupé
- 46 Übermaailmareis** Soolopurjetaja Uku Randmaa reisipäevik Bikala lähelt Kariibi merele
- 60 Allveelaev** Allveelaev Lembit ärkab uuele elule
- 66 Reis** Rendijahiga Aadria merel
- 72 Reisisoovitus** Väderöarna saarestik Rootsis
- 78 Reis** Tuletornid ja muulid Londoni lähistel
- 84 Merekool** Sisevetel liikumine, I osa
- 86 Paaditist** Bayliner 285 Sunbridge
- 92 Ajalugu** Meremuuseumitest meil ja mujal
- 96 Minu Paat** Uku Randmaa ja Temptation III
- 102 Paadibörs**



28 Paadiga Malta



66 Rendijahiga Horvaatias



86 Paaditist: Bayliner 285 S



40 Paadituvustus: Nimbus 335 Coupé



36 Intervjuu Marko Matverega



96 Minu paat: Uku Randmaa & Temptation III

HEA LUGEJA, SEL AASTAL sõidab Navigaatori laevuke rannikuvetest välja ja suundub taas avamererele – ajakiri Navigaator ilmub kahe asemel jälle neli korda aastas. Usume, et vahepealne torm on möödumas, ning ees ootavad rahulikumad veed.

Mida leiata selle aasta esimesest Navigaatorist? Reisijutte ja õpetussõnu, juttu kaasaegsetest alustest ja vanalaevadest. Sekka ühe loo allveelaevast – nimelt tõstetakse legendaarne allveelaev Lembit tänaval kevadel veest välja ja ta leiab endale keskse koha Lenusadama angaarides valmivas väljapanekus.

Sõna võtavad ümbermaailmapurjetajad Marko Matvere katamaraanpurjekalt Nordea ja Uku Randmaa - Temptation III kapten ja ainus meeskonnaliige. Mõlemat hiljuti Kariibi merel seilanud purjetajat ootavad peagi ees Vaikse ookeani avarused.

Heaks võimaluseks end seilajate käekäiguga kursis hoida on lugeda nende internetiblogisid. Blogid ehk ajaveebid ongi ju kaasaegsed reisiraamatud, mille valmimisele saab kaasa elada vaat et reaajas ja mis on selle võrra seikluslikumad, et erinevalt raamatust ei tea ei kirjutaja ega lugeja kuidas lugu edasi läheb ja kuidas lõpeb. Selliste "raamatute" lugemine võib aega võtta kuid, isegi aastaid. Kes nii kaua reisiloo lõppu oodata ei malda, sellele jäävad traditsioonilised raamatud. Ühte neist, humoorikat ja seikluslikku lugu algaja purjetaja mereretkest, John Caldwelli raamatut „Hulljulge reis“, soovib Marko Matvere ka Navigaatori lugejatele.

Turvalisi merereise!
Helen Raiend



Esikaane foto **Andres Treial**

Väljaande direktor **Tiit Lillipuu**
tiit.lillipuu@heelum.ee

Peatoimetaja **Helen Raiend**
helen.raierend@heelum.ee

Toimetaja **Margus Mihkels**

Makett ja küljendus
Andrus Kalkun
kalkun@heelum.ee

Väljaandja **Heelum OÜ**
Pärnu mnt 232, 11314 Tallinn
Telefon: 6 710 158
Faks: 6 710 190
E-mail: navigaator@heelum.ee

Reklaam Nordicom
reklaam@nordicom.ee

Artiklites toodud andmete õigsuse eest vastutab autor. Ajakiri Navigaator ei vastuta vigade eest avaldatud reklaamides.

 Navigaator on ka Facebookis

Tellimine telefonil 6 710 158,
e-mailil navigaator@heelum.ee
www.ajakirinavigaator.ee



Rikastumine on risk, mida tasub võtta.

Suurte varade väärtuse kasvatamine nõuab alati parimat partnerit. **Mandatum Life**’l on unikaalne ja tulemuslik investimisfilosoofia ja aastatepikkused kogemused. Me haldame märkimisväärsed kliendivarade portfelli ning seetõttu suudame pakkuda sobivaid investeerimis- ja varahalduslahendusi ka kõige nõudlikumale kliendile.

Sa ei pea olema professionaalne investor, sest seda oleme meie.



Investeerimine. Varahaldus. Elukindlustus. www.mandatumlife.ee



UUED DRIVE KAATRID HELSINGI PAADINÄITUSEL

Sportautodest inspiratsiooni saanud Drive Boats mudelivalik suureneb sel kevadel juba kolmele baasmudelile: Drive 50, Drive 56 ja Drive 66. Alumiumkorpusega Drive paatide tootja Fiscars esitles Helsingi paadimessil oma uuemat paaditoodangut.

Uudismudelitest olid näitusel väljas viiemeetrine, moderne kahe konsooliga avatud kaater Drive Open 50 ja eelmisel suvel välja töötatud, kuid alles nüüd ametlikult esitletud 5,6-meetrised mudelid Drive 56, keskkonsooliga kaater Drive Sport Console 56 ning klassikaline kahe konsooliga kaater Drive Convertible 56.

Lisaks näidati suuremasse ja täiesti uude seeriasse kuuluvaid 6,6-meetrised kaaterid Drive Daycruiser 66 ja Drive Hardtop 66.

Uue mudelivaliku loojateks on Rootsi päritolu tuntud võidusõidu- ja sportpaatide disainerid Ocke ja Ted Mannerfelt koostöös Fiskarsi paadiosakonnaga. Eesmärgiks on luua sõidu- ja kasutusomadustelt suurepärase ja turvaline, kaasaegsesse paadindlusse uusi tuuli toov kaater.



DRIVE OPEN 50

Viiemeetrine Open on vormilt kaunis ja sportlik kahe konsooliga lahtine kaater.

Kaatri alumiumkorpuse on vormitud turvaliseks ja kõikvõimalikesse tingimustesse sobivaks. Juhi ja kaasreisija tugevad istmed on disainitud spetsiaalselt Drive paatidele. Lisaks on

piisavalt isumisruumi nii vööris kui ahtris, kuhu on projekteeritud avarad panipaigad.

Drive Open avaneb vööris T kujuliseks, mis hõlbustab randudes kaatri kinnitamist just vööriosast. Kaatril on tugevad reelingud ja ahtris mõlemal pool mootorit asetsevad mugavad astmed, mida mööda on hõlbustatud kaatrisse siseneda ja väljuda. Ergonoomilistes konsoolides on piisavalt ruumi uputatavale kaardiplotterile ja sõitjateruumi kaitsevad mugavalt kõrged tuuleklaasid.

Drive Open 50 mootorivõimsus on 50–60 hj.



DRIVE DAYCRUISER 66

Avar ja sportlik premium-klassi kaater sobib päevasteks sõitudeks ja kõikvõimalikeks harrastusteks. Ahtris asetsev U-kujuline sohva ja pöörlevad juhi ning kaasreisija istmed võimaldavad seltskonnal mugavalt ühise laua taga muljeid vahetada.

Korpuse on hõlpsalt hooldatav, eriti tugev ja äärmiselt vaikne kõikidel kiirustel suurema lainetuse korral.

Daycruiseri kokpiti on läbikäidav. Vööris asuvad kõrged reelingud, kokpiti sisenetakse läbi avatava keskmise tuuleklaasi. Vöörikajutis jätkub magamisruumi vähemalt kahele inimesele. Valgus pääseb vöörikajutisse läbi kahe kajutilaes oleva avatava luugi, mis asetsevad tuuleklaasi all ja ei lase ei vihmal ega tuulel vöörikajutisse sattuda.

Drive standardvarustus on selgelt parema enamus tootjate pakutavast. Näiteks hüdrauliline roolisüsteem, istmekatted ja sõidukate kuuluvad

põhivarustusse ja neid ei pea eraldi juurde ostma.

6,6 meetri pikkuse Drive Daycruiser 66 soovita- vaks mootorivõimsuseks on 135 kuni 175 hobujõudu.



DRIVE HARDTOP 66

Drive Hardtop 66 on alumiumkorpusega kogupere hivi- ja matkapaat. Klassikaliste Hardtop kaatrite modernsema järeltulijana pakub see mitmekesiseid ruumilahendusi ka pikemateks merereisideks ja kaatris ööbimiseks. Valges ja avaras vöörikajutis on turvaline olla ka sõidu ajal.

Drive Hardtop'i juhikoht ei ole kaetud katusega, kuid hõlpsalt paigaldatav standardvarustus olev sõidukate kaitse suurepäraselt ka juhikohta nii tuule kui sademete eest. Kajut on läbikäidav ja vööritekk on varustatud kõrgete roostevabast terasest reelingutega.

Selles suurusklassis erandlik alumiumkorpuse on hõlpsalt hooldatav ja eriti tugev. Korpuse konstruktsioonil on erilist tähelepanu pööratud just heliisolatsioonile ja tulemuseks on vägagi vaikne kaater erinevates kasutusoludes.

Drive Hardtopi standardvarustus on kõrgemast klassist. Ka tema põhivarustusse kuuluvad hüdrauliline roolisüsteem, sõidukate ja istmepadjad. Matkavarustus täiustamiseks on võimalik osta tehases lisavarustusena paigaldatavat pliiti kas kõrvalistuja konsooli või juhiistme taha.

Kõiki Drive kaatreid pakutakse Mercury mootoritega.

PRINCESS ESITLES MAAILMALE M-KLASSI

Londoni paadinäitusel esitletud oma esimese M-klassi kaatri väljalaskmisega sisenes Briti kaatriehitaja Princess Yachts superjahtide pärusmaale.

32 meetri pikkune ja kõrgeimas punktis üle 13 meetri kõrgune Princess 32M mahtus vaid hädavaevu South Halli näitustekeskuse uksest sisse, pakkudes manööverdajatele tõelist väljakutset.

Uus 32M on märkimisväärselt hästi õnnestunud mõjuka stiiliga ja kõrgeid seilamisstandardeid pakkuv kruisijaht. Avara salongi kummalgi küljel on hiiglaslikud aknad ning liugustest pääseb parempardal paiknevale langetatavale rõdule, mis muudab kogu peateki imeliset avatuks. Nelja või viie külaliskajutiga jahti omanikusviit paikneb peatekil, pakkudes suurtest akendest oivalist vaadet kummalegi küljele, samuti etteotsa jäävat muljetavaldavat vanituba koos ruumika dušinurga ning eraldi mullivanniga. Ka selle all paiknev täislauses VIP-sviit on tõeliselt pilkupüüdev. Vasakparda poolele jääb veel lisa-külaliskajut ja paremparda poolele ruumikas kajut kahele, kuhu pääseb koridorkäigu kaudu.

Princess 32M pakub omanikule enneolematut võimalust jahti vastavalt oma vajadustele kujundada. Need, kes eelistavad seilata suurema seltskonnaga või kes kavatsevad sõiduteenust pakkuma hakata, võivad valida viiekajutilise plaani, kus kaks kaheinimese-sviiti asuvad avaras keskosas. Vasakparda poolele jääb suur kaheinimese-sviit ning paremparda poole kak-

sikvooditega kajut, milles on samuti eraldi dušš ja WC. Jahi 7 meetri laisusesse keskossa võib paigutada tohutu luksuskajuti koos tualettlaua, garderoobikapi ja täissuuruses vannitoaga või siis paari sümmeetrilisi kajuteid koos nende juurde kuuluva duširuumiga.

32M on senitoodetuist üks suurimaid vaigusulami-tehnoloogial põhinevaid keresid, mistõttu kere on märkimisväärselt kergem ning ka sõidumadused paremad. Kaasaegsed juhtimis- ja monitooringsüsteemid, mida seni rakendati vaid palju suuremate aluste puhul, teevad 32M-st ühe antud kategooria silmapaistvaima jahti, mis on ühtaegu ergonomiline ja kasutajasõbralik, ent samas ka silmipimestava välimusega.

32M kuulub Princess Yachts'ile uut ajastut ning kaubamärgile selget silmapiiri. Heaks on kiidetud ettevõtte plaan ehitada €45 miljonilise investeerimisprogrammi toel ümber South Yard osa ning luua suuremate jahtide ehitamiseks vajalik tööstusharu.

32M peamised näitajad:

- Kogupikkus 32m
- Laius 7,11m
- Süvis 1,98m
- Veeväljasurve ligikaudu 104 tonni
- Kütusemahutavus 12900 liitrit
- Veemahutavus 1800 liitrit
- Diiselmootori variandid:
 - Kaks Caterpillar C32 ACERT (2 x 1925mhp)
 - MTU 16V 2000 M93 (2 x 2400mhp)
 - MTU 16V 2000 M94 (2 x 2600mhp)





SPORTLIK JA SUUREJONELINE UUS BAVARIA SPORT 43

Esmakordselt uue BAVARIA mootorkaatrite seeria ajaloos tõi tootja kõvakatuselise mudeli välja enne avatud mudelit. SPORT 43 Hardtopi katus sobitub täielikult suure elektrilise Softtopi kujunduse ja funktsioonidega.

Tekil on ruumi küllaga. Sümmeetri-lised, laiad ja mugavad külgtetid annavad SPORT 43-le tagantvaates suure jahi ilme. Avarat tekiruumi täiendavad lai päevitusala kaatri tagaosas ja ruumikas istepink kokpiti laua ümber.

Uue SPORT sarja peamiseks tunnusjooneks on kaatri tervet laiust hõl-

mav suplusplatvorm, mida on võimalik valida ka hüdrauliliselt langetatavana.

Tekipinnast allpool SPORT 43 leiab täiesti uudeid lahendusi: ükski teine 13-meetrine jaht ei paku kolmekajutilist kujundust. Ahtrikajutites on kaks üheini-mesevoodit, millest saab kergesti kombineerida kaheini-mesevoodi. Salongi muljetavaldav kõrgus - 2,1 meetrit - jätab hubase mulje, mida rõhutavad veelgi paljud kereaknad ja süvisluugid. Kõigisse kajutitesse saab soovi korral paigaldada ka kliimaseadme. Mootoritevalik hõlmab Volvo Penta Z-ajamiga mootorit ja IPS-i.

UUS BAVARIA SPORT 34 SAI AASTA EUROOPA KIIRKAATRIKS

Uus BAVARIA SPORT 34 teenis Aasta Euroopa Kiirkaatri nime-tuse. Innovatiivse sarja viimane mudel, mis töötati välja koos-töös BMW Group-i tütarettevõtte BMW Group Designworks USA-ga, avaldab muljet sportlikkuse, dünaamilisuse ja hästi läbimõeldud proportsioonidega.

SPORT 34 teenis aunimetuse välja kuni 12-meetriste mootorkaatrite kategoorias. Mainekat auhinda on nimetatud ka "kaatritööstuse Oscariks" ning seda jagatakse välja kord aastas Saksamaal Düsseldorfis toimival paadinäitusel. Žürii koosneb toimetajatest ja testijatest, kes valivad kõigi uute kaatrite hul-gast neljas kategoorias välja zo kõige huvitavamad mudelit. Erilist tähelepanu pööratakse turvanõuetele, kvaliteedile, juhitavusele ja sõiduomadustele, kujundusele ja ka hinna ja väärtuse suhtele.



Merel võib olla soe ja kuiv!
Eberspächeri õhk- ja vedeliksoojendid

Tippkvaliteet:

- Kõrgeim töökindlus
- Kõige asjatundlikum nõustamine
- Hooldusvaba ja hooldajasõbralik
- Parim hinna ja kvaliteedi suhe
- Ülemaailmne teenindusvõrgustik

Tule tutvua Meremessil 2011 meie standis 11.03-13.03.2011 uute toodetega ja võida auhind.

SoeAuto.ee

Helista kohe 5663 3281

SoeAuto OÜ, Kaabli 3, Tallinn 10112, e-post: info@soeauto.ee

AJALOOLINE PAADITÜÜP SAI EHITUSLOA

Eesti põhjarannikul asuval Aksi väikesaarel tegutsenud tuntud paadiehitajate, Aksbergide perekonna ajalugu ulatub juba üle-eelmisesse sajandisse. Ajaloõurikute järgi on nemad ka Eesti esimese mootorpaadi ehitajad.

Teine maailmasõda pagendas perekonna Soome ja sealt edasi Rootsi, Lidingösse, kus paatide ehitamine jätkus. Kahjuks 1990-ndate alguses see traditsioon Endel Aksbergi surmaga katkes. Üks viimane ja tuntuim mudel oli snipa Caravelle 33, mida tehti läbi aastate umbkaudu 200 alust. Selle paadi omanikud on Rootsis koondunud klubisse, kuhu kuulub umbes 60 paati (vt. www.caravelle33.com)

1999.aastal otsustasid Endel Aksbergi poeg Enno Aksberg ja Taavi Lind Aksbergide tuntuima paadi Caravelle 33 uuesti elule äratada. Projekti kaasati soome jahidisainer Karl-Johann Stråhlmann, kes on kujundanud Finngulfi jahte ja kelle loominguks on ka Saare 41 ning Saare 38. Tänapäevaks on valminud eelprojekt, mille alusel saab paati toota. Mahuka ja turvalise perepaadi võib ehitada nii mootorpaadiks kui ka purjepaadiks. www.caravelle33.ee



Paadipood Vanasadama Jahtklubis



Paaditarbed
 Paadinõud, tekstiil
 Masina- ja elektriseadmed
 Vanalaeva tarbed
 Tormiriided
 Raamatud, kaardid
 Kapteni rummivarud
 Merelised kingi-ideed

Vanasadama Jahtklubi, Sadama 25-4, Tallinn
www.profinarine.ee

**Profi
 Marine**

Meremess

11.-13.märts 2011 • Tallinn, Eesti Näitused
www.meremess.ee

Bade i Bella paadinäitus

12.-20.märts 2011 • Kopenhaagen, Taani
www.bellacenter.dk

Madriidi 12. paadinäitus

15.märts-20.märts 2011 • Madriid, Hispaania
www.ifema.es/ferias

Los Angelese 55. paadinäitus

17.-20.märts 2011 • Los Angeles, USA
www.losangelesboatshow.com

Norra 49. rahvusvaheline paadinäitus Sjøen for alle

18-27.märts 2011 • Lillestrøm, Norra
www.norboat.no

New York'i rahvusvaheline paadinäitus

19.-23.märts 2011 • New York, USA
www.nyboatshow.com

Abu Dhabi rahvusvaheline paadinäitus

24.-26.märts 2011 • Abu Dhabi, Ühendemiraadid
www.abudhabi yachtshow.com

Argentiina rahvusvaheline paadinäitus

01.-10.aprill 2011 • Buenos Aires, Argentiina
www.cacel.com.ar

Hainani rahvusvaheline paadinäitus

01.-04.aprill 2011 • Hainan, Hiina
www.hainanrendezvous.com

Rio de Janeiro rahvusvaheline paadinäitus

07.-13.aprill 2011 • Rio de Janeiro, Brasiilia

Antibes'e rahvusvaheline paadinäitus

07.-10.aprill 2011 • Antibes, Prantsusmaa
www.antibesyachtshow.com

Singapuri rahvusvaheline paadinäitus

08.-10.aprill 2011 • Singapur
www.singaporeyachtshow.com

Horvaatia 13. paadinäitus

12.-17.aprill 2011 • Split, Horvaatia
www.croatiaboatshow.com

Moskva rahvusvaheline paadinäitus MIBS

14.-17.aprill 2011 • Moskva, Venemaa
www.mibs-expo.ru

Praha rahvusvaheline paadinäitus

14.-17.aprill 2011 • Paha, Tšehhi
www.apicz.cz

Bahraini rahvusvaheline paadinäitus

27.-30.aprill 2011 • Bahrain
www.bahrainboatshow.com

Sloveenia 16. rahvusvaheline paadinäitus

10.-15.mai 2011 • Portoroz, Sloveenia
www.internautica.net

Aasia 19. rahvusvaheline paadinäitus

12.-15.mai 2011 • Singapur
www.boat-asia.com

Liibanoni 7. rahvusvaheline paadinäitus

18.-22.mai 2011 • Beirut, Liibanon
www.ifpexpo.com

Sanctuary Cove rahvusvaheline paadinäitus

19.-22.mai 2011 • Sanctuary Cove, Austraalia
www.sanctuarycoveboatshow.com.au

Korea rahvusvaheline paadinäitus

08.-12.juuni 2011 • Hwaseong, Korea
www.koreaboatshow.org

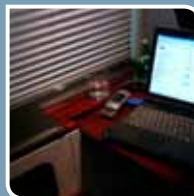
Melborni 51. rahvusvaheline paadinäitus

09.-13.juuni 2011
 Melbourne, Austraalia
www.biavic.com.au/melbourneboatshow



VIP reisibuss

Kui privaatne luksus on tähtsam kui väline hiilgus. Väljast diskreetne vaoshoitud disainiga klassikaline Ford Transit, salongis luksusjahilik interjäär ja komfort nõudlikule maitsele.



AS Info-Auto Pärnu esindus
 Tallinna mnt.89a Pärnu

Telefon 447 2758
 GSM 516 7084

rebuilding@infoauto.ee
<http://rebuilding.infoauto.ee>



**MINU TULETORNIID**

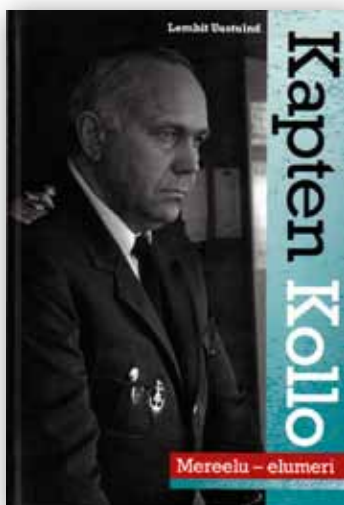
Autor Hedda Peet
Kirjastus Koolibri

"Minu tuletornid" on pereraamat, mis sobib nii lastele, kui suurtele, matkahuvilistele ja tuletornisõpradele - kõigile, kel avatud meel ja huvi midagi uut teada saada.

Raamatus tutvustatakse 35 Eesti tuletorni teisel moel kui tavaliselt. Fotodest on kollažitehnikas saanud kompositsioonid, mis pakuvad

avastamisrõõmu, mängulusti ja nuputamist. Samas annab raamat ka teavet iga tuletorni kohta. Lisatud on kaardid, kus märgitud tuletorni asukoht ja raamat ise on üles ehitatud kui rännuhimulise tüdruku reisipäevik. Lugemist ja vaatamist igas vanuses inimestele, innustuseks ise tuletorniretki ette võtma ja perega matkama ning Eestimaad avastama minna.

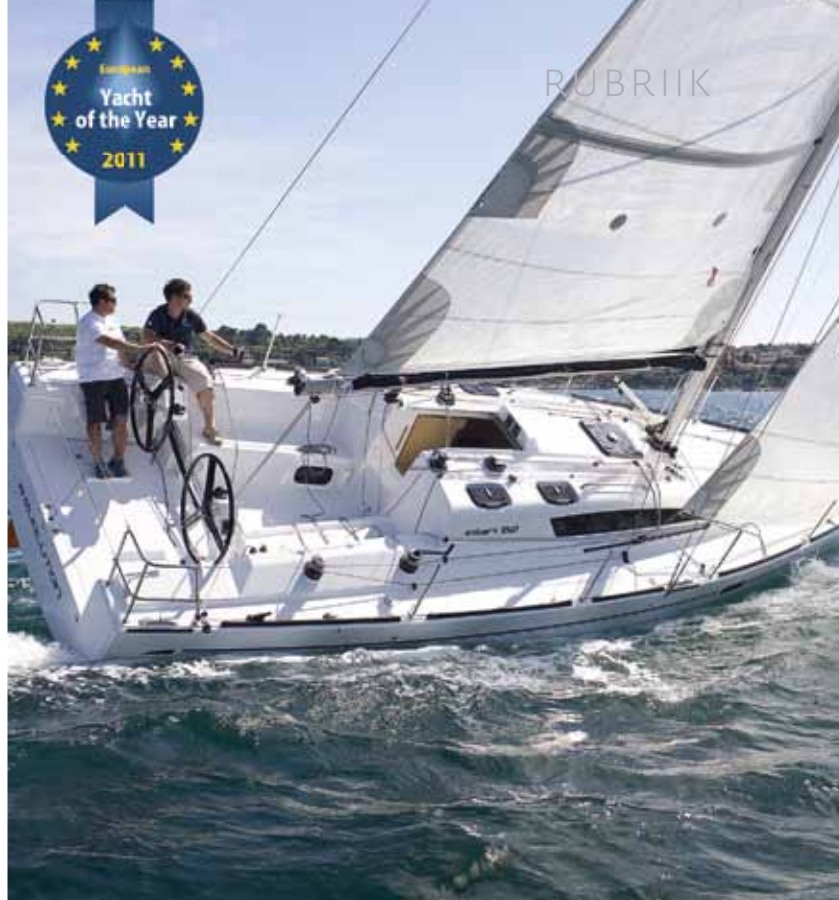
Kuna enamikud meie tuletornidest on kõrvalseisjatele suletud, on raamatu abil võimalus vaadata ka seda millised tornid seestpoolt välja näevad. Raamatu autor Hedda Peet on ametilt sisearhitekt, sellest ka tema eriline huvi treppide vastu. Aga trepid on tuletornides alati väga põnevad, nagu ka laternad ja muu.

**KAPTEN KOLLO
MEREELU-ELUMERI**

Autor Lembit Uustulind
Kirjastus Pegasus

Legendaarse Georg Otsa kapteni ja praegugi veel Tallinki peakapteni ametit pidava Ülo Kollo kirev meremeheelu on kogutud kaante vahele raamatus "Mereelu-elumeri". Tekstis vahelduvad vestlused samuti kaptenina töötava kirjanik Lembit Uustulindiga ja Ülo Kollo enda hea

huumorisoonega kirja pandud memuaarid, mis viivad lugeja nii tulipalavale Aafrika rannikule kui jäisele Põhjamerele, nii kodusele Saaremaale kui Tallinnasse merekooli, kust kõik kunagi alguse sai. Toonastest "nõukogude viljastavatest tingimustest" tingimustest merelaevanduses on hea lugeda lõbusaid lugusid nii neil, kes selle aja üle elanud kui noorematel merehuvilistel.



Sailing.ee on Elan jahtide ametlik esindaja Eestis!
Aitame leida just teie soovidele sobiva jahti.

Vanasadama Jahisadam • +372 50 74 175 • info@sailing.ee
www.sailing.ee • www.elan-yachts.com



VÄIKELAEVA- JA JETIJUHTIDE KURSUSED

Väikelaevajuhi teoreetilised teadmised
ja praktilised oskused.

Kursuse edukalt läbinutele
**RAHVUSVAHELINE VÄIKELAEVAJUHI
TUNNISTUS.**

Sellel kevadel algavad kursused
TALLINNAS, TARTUS, VILJANDIS, KÄSMUS

Kursuse maksumus 380 EUR

Hind sisaldab õppematerjale, loenguid,
praktilist sõiduõpet, eksamitasusid ja
käibemaksu 20%.

Info ja registreerimine:

tel: 5151 120

e-post: amiks@amiks.ee

www.amiks.ee Navigaator | 11



Kaks suurust. Sobib kõigile.

Econetic
TECHNOLOGY

Info-Auto
www.infoauto.ee

TALLINN Järve Pärnu mnt. 232 tel. 671 0060 infoauto@infoauto.ee **TALLINN Kadaka** Kassi 6 tel. 671 0063 kadaka@ford.ee
TARTU Turu 27 tel. 737 1890 tartu@infoauto.ee **PÄRNU** Tallinna mnt. 89a tel. 447 2777 parnu@infoauto.ee

 facebook.com/infoautoford

TÄIESTI UUED **C-MAX** ja **Grand C-MAX**

ford.ee



Siin on C-MAX, mis on justkui Sulle tehtud. Tegelikult on neid isegi kaks: 5-istmeline ja 7-istmeline. Nad on mõlemad saadaval aktiivse parkimisabiga (ta pargib ennast täiesti ise, tõsijutt!) ja elektrilise tagaluugiga (abiks, kui käed on kinni). Nii et mitte ainult hästi sobitatud, vaid täiuslik rätsepatöö. Innovatsioon Sinu kätes.

TÄIESTI UUS FORD C-MAX hind alates **€ 15 900.-**

(248 780,94 EEK)

Esimestele nüüd kingitusena
kaasa **START-pakett**
väärtusega **€ 1 240.-**
(19 401,78 EEK)



Feel the difference



TÄIENDÕPE PURJELAEVAL

Vanalaevnik Herkki Haldre, 1939.aastal Haugesundis, Norras ehitatud ajaloolise kuunari Kajsamoor reeder ja kapten räägib oma mõtetest seoses vanalaevade ja meresõidu turvalisusega.

TEKST HERKKI HALDRE FOTOD KRISTEL KASK

Peaaegu igal mereretkel ligineb mulle mõni rõõmsa silmnäoga kodanik, kes ilmutab kanget huvi masti ronida. Nagu üks inimene seda palvet kommenteeris — et elus oleks ikka vähemalt üks kord purjelaeva mastis käidud kajakate juures silmapiiri vaatamas. Hüüda — Ahoi, maa!

Meie laeva mast ei ole kuigi kõrge, ainult 24 meetrit. Suurtel purjelaevadel on mastide kõrgus 50 meetrit (Kruzhernstern 51,3 meetrit). Aga piisab sellest, et 10 meetri kõrguselt teki peale pudiseda, et see lugu kurvalt lõppeks. Tavaliselt olen öelnud, et kui

meremehetunnistus taskus, siis võib ronida. Sest minu arusaamise kohaselt kuulub see meremeheameti juurde — oskus ja tunnetus kõikuda taeva ja mere vahel koos kajakatega.

Hea küll, vettehüpped ülevalt raapelt on ju samuti toredad, kuid seda ei pea ilmingimata tegema. Kuid kujutame nüüd ette tööd 50 meetri kõrgusel, tuul vilistab, purjeriie on kangeks külmunud nagu plekk ja mastitopp kõigub mitmekümne-meetrise amplituudiga... Mehed ja naised, kes sellise asjaga hakkama saavad, suudavad kõike! Ja mis veel tähtsam, saavad väga täpselt aru, mis seal väljas toimub.

MÄSS LAEVAL

2010.aasta 8.novembril juhtus õnnetus Saksa purjelaeval Gorch Fock — naiskadett kukkus mastist alla ja sai surma. Äärmiselt kurb lugu, kuid merenduses mitte harukordne. Ma ei räägi siin endistest karmidest aegadest, kus surm oli madruse-elu lahutamatu osa. Muidugi ei tohiks keegi surma saada, kuid meri nõuab paraku igal aastal oma osa. Sellega peab kahjuks arvestama. Aga kuna see pole harukordne, siis milleks sellest üldse juttu teha? Asi nimelt selles, et Saksa laevanduse uhkusel, mereväe õppelaeval Gorch Fock hakkasid selle õnnetuse peale kadetid mässama. Mäss laeval on läbi aegade olnud suurim kuritöö, mille eest ootab mässajaid karm karistus. Hallidest aegadest tänapäeva pärandunud tõde, et kapten on laevas jumal, elab edasi. Merel ei saa olla demokraatiat. Laeva meeskond peab täitma käsku. Selleks, et ellu

jääda. Peale mereõnnetusi vaagitakse ja analüüsitakse, kas kapten oli kompetentne oma otsuste langetamisel, kuid keegi ei vaidlusta kunagi kaptenile antavate volituste ulatust.

Gorch Focki kapteni ja teiste ohvitseride suhtes on algatatud juurdlus. Mässulised kadetid ja teiselt poolt laevaohvitserid on ajakirjanduse kaudu igasuguseid laeval toimunud koledusi kirjeldanud — seksuaalne ahistamine, joomingud ja muu seesugune. Eks uurimine näitab.

Kuid muuhulgas käis ajakirjandusest läbi ka üks huvitav süüdistus — nimelt kadetid kurtsid, et neid käsutati masti ronima purjesid sättima ka siis, kui neile see ei meeldinud, kui see tundus ilmastiku tõttu ohtlik. Selline avaldus paneb mõtlema paljude asjade üle: Esiteks — kuigi meremehekutse juures loetakse praktikat purjelaeval oluliseks osaks, on tänapäeval see siiski vabatahtlik ja inimesed, kes sinna lähevad, on teatud tegevusreeglitega kursis ning sellega nõus. Tänapäeval “šanghaitamisega” enam ei tegeleta, ehk siis keegi ei leia ennast ärgates pootsmanni piitsa all masti ronimas. Teiseks — kadetid pole lihtsalt meremehehakatiseid, antud juhul on tegemist tulevaste mereväeohvitseridega, kes ei saa ka oma sõjamehekutse juures lubada käskude vaidlustamist sõdurite poolt, kui lahinguülesanne tundub ehk ebamugav ja ohtlik. Kolmandaks — kuidas kujutavad madrused (kursandid) ette laeva turvalist opereerimist, kui keegi ei taha masti minna purjesid klaarima? Kas sellisel viisil, et laev sõidab merele ainult siis, kui meri on tüüne ja saab tekil päikest võtta?

PURJETAMINE PARADIISISAARTEL

Lugesin just Tätte järjekordet reisikirja seiklustest Kariibi mere piirkonnas. Imeline meri ja delfiinid saatmas. Jah, nii see meri ja meresõit paistab paljudele — imeilus sinine veteväli, päike, tervistav soolane mereõhk. Vastavalt geograafilisele piirkonnale lisanduvad mereromantikale delfiinid, palmisaared,

SUURES MOOTORLAEVAS, KUS VÕIMSAD MASINAD SUUDAVAD MISTAHES TORMIST ÜLE OLLA, EI PRUUGIGI LOODUSJÕUDUDE TEGELIKUST TOIMEST ARU SAADA. PURJELAEVADEL ON AGA MERI INIMESELE LÄHEDAL, OI KUI LÄHEDAL!

hula-tüdrukud või hülged-vaalad, sinavad jäämäed ja muu seesugune kaunidus. Igal juhul sulnis puhkus.

Möödunud suvi oli just selline. Vähe-malt meie laevaperele. Mingi ime läbi ei saanud me mitte ühtegi tormi. Sellal kui Eestis kirikukatused minema lendasid, nautisime meie merel päikest ja ujumispeatusi. Põhiline mure meresõiduga seoses oli piisava koguse päikesekreemi olemasolu.

Soomlastel-rootslastel võib rannalähedane meresõit just sellises vaimus alati välja paista — saarte-skäärde vahel ei saa kunagi laine ega tuul liiga teha. Eesti rannik on kaunis avatud ja tuulepealne, meil nii valdavad westi-tuuled ajavad rannikule kõrge laine üles ja isegi siis, kui tuult justnagu polegi eriti liiast, siis naudisklevat meresõitu ikkagi ei kannata teha.

Isegi ookeanisõidu korral on võimalik suure tõenäosusega välja arvestada ilus ja päikseline merereis, kus kole ilm mõnu rikkuma ei pääse. Nii müüvad ka kruisifirmad oma suurte ja stabiliseeritud laevadega ikka ja alati päikselist ime-list meresõitu. Kas olete kunagi näinud kruisifirma reklaami, kus kujutatakse tormi, mässavat merd ja oksendavaid reisijaid? Aga ka siin tuleb aeg-ajalt ette õnnetusi, mida pole turvalisuse seisukohalt osatud ette näha. Märtsis 2010 tabasid järjestikused hiigellained vahemerel ristlevat kruisilaeva Louis Majesty. Kaks reisijat sai surma. Aastal 2005 tabas Norra liini Dawn kruisilaeva Atlandil 23-meetrine hiigellaine. Laine purustas ülemistel tekkidel asunud 60 kajuti aknad. Surma õnneks keegi ei saanud. Laevainsenerid pole osanud sellisel kõrgusel laine olemasolu arvestadagi.



TURVALISUS

Tänapäeva laevad on väga turvalised. Ja see on hea. Kellelgi ei ole vaja asjatult surnud inimesi, eriti noori. Me oleme harjunud autode kõrge turvalisusega, kinnitame turvavöö, paneme pähe jalgrattakiivri. Ja mingi hetk usume, et sellest kõigest piisab. Usume, et tehastes on

SELLEKS, ET MEREMEHEKS ÕPPIVAD NOORED TAJUKSID OMA KUTSESOBIVUST JA VÕIMEKUST SEISTA SILMITSI MEREĞA MISTAHES OLUKORRAS, ON MAAILMA MEREKOOLID AEGADE VÄLTEŁ PIDANUD VAJALIKUKS ÕPPEPRAKTIKAT LÄBI VIIA JUSTNIMELT PURJELAEVADEL.

ehitatud turvalised seadmed ja kui me oma elu nende seadmete kätte usaldame, siis on kõik korras.

Sügisel käisid merekooli kursandid Kajsamoorigil laevatööde praktikal. Paar poissi uurisid, et milleks üldse on vaja tänapäeval purjelaevaga jännata või midagi teada kõigist nendest vanadest (ja mõttetutest) asjadest. Sest tegelik elu kulgeb laevaohvitseril soojas ja turvalises roolikambris. Selge, siin on lihtne vastus — roolikamber ei pruugi merel alati jääda soojaks ja turvaliseks. Aga sellise ebaõnne vastu võitlemiseks on vaja õppida kasutama päästevahendeid ja enesepääste oskusi. Kuid purjetamisoskused? Traditsioonilised laevatööd, nagu triivimine, tõrvamine? Purjed ja taglasetööd? Mida teevad nende oskustega noored meremehed, kelle elu möödub suurtel konteinerlaevadel, tankeritel, reisilaevadel, kus on elu tagavate

süsteemide käigushoidmiseks pigem tarvis kõrgharidusega mehhaanikuid, energeetikuid ja elektroonikuid?

Selleks, et meremeheks (ja eriti veel mereväe laevaohvitseriks) õppivad noored tajuksid oma kutseobivust ja võimekust seista silmitsi merega mistahes olukorras, et kindlakäeliselt juhtida oma laeva, hoida oma inimesed elus, selleks on maailma merekoolid aegade vältel pidanud vajalikuks õppepraktikat justnimelt purjelaevadel läbi viia. Eelnevale viidates — eelkõige peavad purjelaevapraktikat oluliseks just mereväe õppeasutused (oma osa on ilmselt ka asjaolul, et merevägi on lihtsalt rikkam tsiviilõppeasutustest). Lisaks merekoolidele peab purjelaeval täiendõpet oluliseks ka õhuvägi. Näiteks Inglise Kuninglik Õhuvägi (Royal Air Force) saadab koostöös Briti Mereväega igal aastal purjetamiskoolitusele kolm tuhat lennuväelast. Purjelaevadel on

meri inimesele lähedal, oi kui lähedal! Seda lähemal, mida kõrgemale masti pead ronima, et purjesid klaarida. Loomulikult saab ka siin turvalisust tagada — trakside abil. Ja lollusi vältides.

Ellujäämise oluline aspekt on arusaamise kujunemine, kuidas meri ja tuul laevale mõjuvad. Suures mootorlaevas, kus võimsad masinad suudavad mistahes tormist üle olla, ei pruugigi loodusjõudude tegelikust toimest aru saada. Veel vähem õppida loodusjõudusid enda kasuks tööle panna. Sellega seoses tulevad mulle meelde laevakaptenid, kes tunnistavad, et ilma vööripötkurita ei saa laevaga silduda (tugeva külgtuule korral). Õnneks on olemas mehi, kes saavad sellega hakkama. Need on sellised mehed, kes on õppinud sõitma laevadega, kus tuleb lisaks masinatele osata kasutada ka ilmastikku enda kasuks.

PRAKTIINE PURJETAMISKOĞEMUS

MAAROTTIDELE – TALL SHIP RACE 2011

Eeloleval suvel toimub meie lähedal jälle vanade purjelaevade regatt Tall Ship Race. Nimelt Euroopa kultuuripealinn Turku 2011 korraldab suurejoonelise purjelaevade ühisürituse. Praeguste andmete kohaselt peaks Turku purjetamisüritusest osa võtma ligi 100 suurt uhket purjelaeva. Lisaks merekultuuripärandi seisukohalt olulisele sündmusele on tegemist ka majanduslikult väga kasumliku üritusega — Tall Ship Race toob korraldavatele linnadele reeglina alati megakasumeid. Kahjuks on Tallinn sellest ettevõtmisest kõrvale jäänud - omal soovil sealjuures. Meie ei lase ennast aga sellest häirida — purjelaevad Kajsamoorig ja Blue Sirius võtavad osaliselt Tall Ship Race'ist osa ja huvilised võivad ennast pardale vabatahtlikeks kursantideks möllida. Üritus toimub 24-30. augustil. Meie alustame Eestist, sõidame Turku ja tagasi Eestisse.

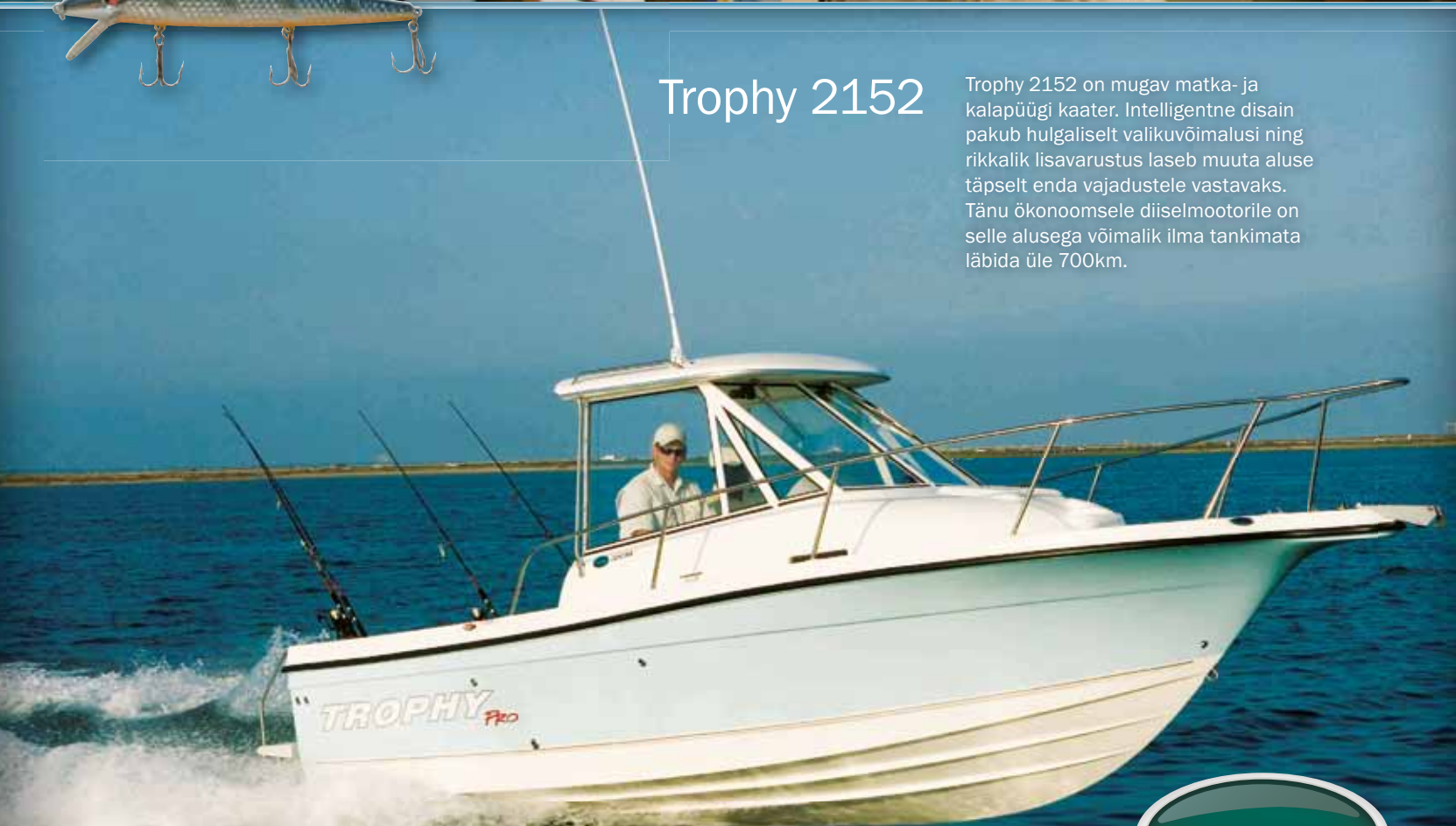
Aga kogu eelneva arutluse kokkuvõtteks — meie eesmärk on õppida klassikalise purjelaevaga purjetama, mis on mõneti erinev kaasaegse jahiga purjetamisest. Teeme seda turvaliselt ja mastist allakukkumisi me vältime. ☑





Trophy 2152

Trophy 2152 on mugav matka- ja kalapüügi kaater. Intelligentne disain pakub hulgaliselt valikuvõimalusi ning rikkalik lisavarustus laseb muuta aluse täpselt enda vajadustele vastavaks. Tänu ökonoomsele diiselmootorile on selle alusega võimalik ilma tankimata läbida üle 700km.



**BALTI
MEREKAATRID**

Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn
telefon 6 710 075 • e-mail bm@paadid.ee
www.paadid.ee



TALLINN • TARTU • PÄRNU • RAKVERE



PARTS JA PRISKE LOLLITAVAD SADAMAID

TEKST VIKTOR SIILATS, SADAMAVALDAJA

Sadam on teatavasti koht, kus seisavad laevad. Laevad seisavad mõistagi kai ääres. Sadamakai on rajatis, mis valmib ehitustegevuse käigus. Kuid mõnikord on kaid asetatud hoopis ujukite ja ujuvad ühest kohast teise nagu pargased. Siis on nad ujukaid.

Veel 10. juunil 2008 kirjutas Majandus- ja Kommunikatsiooniministri (MKM) kantser Marika Priske ujukaide teemal, et “ujukaid ei saa lugeda rajatiseks ehitusseaduse mõistes, kuna see ei ole kohtkindlalt ühendatud, ujukaid paigaldatakse teatud perioodiks, seda on võimalik ümber paigutada, veest välja võtta jne.”

Kantsleri kirjust järeldeb, et ujukaid paigaldamiseks ei ole tarvis ehitustaluba ning see on igati mõistlik seisukoht. Sellele seisukohale tuginedes on Eesti Vabariigis vette asetatud umbes 10 kilomeetrit ujukaisid. Nii MKM kui ka Veeteede Amet on ajakirjanduse vahendusel avalikkust teavitanud, et iga sadamavaldaja võib talle määratud sadamaakvatooriumis

ujukaisid vabalt oma tahte kohaselt paigaldada ning oma ikka samas kirjas 10. juunil 2008 märgib kantser Priske, et ohutut laevaliiklust sadamas korraldab Veeteede Ameti poolt atesteeritud sadamakapten.

Priske valetas!

Pool aastat enne seda kirja hakkasid sadamategevuse vastu huvi tundma MKMi minister, Partsu parteikaaslased ja MKMi asekanter, Eero Pärnmäe äi.

Nende siis veel mitteeksisteeriva sadama huvide tarvis oli maksu mis maksab laevaliikluseks sulgeda naabruses paarkümmend aastat tegutsenud sadam.

Kõigepealt suleti see naabersadam põhjusega, et ta takistab juurdepääsu rahvusvahelisele piiripunktile. Siis selgus, et sellist piiripunkti pole olemas. Ka kohus kinnitas piiripunkti mitteolemasolu.

Siis võeti appi teine versioon. Sadamasse on nimelt ehitatud ujukaid, nende ujukaide ehitus tuleks kõigepealt lõpule viia ja seejärel Veeteede Ametiga kooskõlastada. Vastava koosoleku stenogrammist selgub, et asekanter Pärnmäe ja tema äia huvides

jäetakse ujukaid aga igal juhul kooskõlastamata.

Pärnmäe ei lubanud küll seda koosolekut protokollida, aga salvestus on alles.

Seega 2008. aasta märtsis oli MKM-il seisukoht, et ühes sadamas, mis tuleks Pärnmäe äia kasuks sulgeda, on ujukaid asetis “ehitustegevus vetteel”.

Teistes sadamates, mis äial pinnuks silmas polnud, ei loetud aga ujukaid vetteasetust veel 2008. aasta juuniski ehitustegevuseks.

Pole raske taibata, et sündmuskoht, kus MKM sadamaettevõtlusesse sekkub on Haapsalu, laevaliikluseks suletav sadam on Suur-Holmi sadam ja poliitikute sõprade-sugulaste näol on tegemist alles märksa hiljem tekkinud Veski viigi sadamaga.

Kui ehitustegevus, siis ehitustegevus! Seda jälgib kohalik omavalitsus ning Suur-Holmi sadamal olid kõik vajalikud kooskõlastused ujukaid vetteasetamiseks olemas. Samuti ka kaide kasutustaluba, mida Veski viigi sadamal näiteks tänase päevani pole.



Koguni ministeerium ja Veeteede Amet hindasid ujuvkaide vetteasetuse ajal Suur Holmi sadama tegevuse igati seaduslikuks, sest et sel hetkel polnud “omade” huvi naaberkindist vastu veel olemas.

“Omade” huvi tekkides muutus aga Suur Holmi sadama tegevus ujuvkaide vetteasetusel otskohe “ehitustegevuseks veeteel”.

Aga oh häda! Selgus, et vabariigis aastaid tegutsenud Veeteede Amet ei tea misasi on veeteel ning selle ameti peadirektor Andrus Maide ajab seda veeteel mõistet lootusetult segi üldkasutatava veeteel mõistega ja laevateel mõistega, ehkki viimane on piisavalt hästi lahtiseletatud nii Veeteede Ameti enda koostatud merekaartidel kui ka teatmik “Abiks paadimehele”.

Selleks, et sadamasse ujuvkaide vetteasetust saaks kvalifitseerida vastupidiselt kantsler Priske kirjale, see tähendab “ehitustegevuseks veeteel”, tuli asuda seadusi muutma ja mõistet “veeteel” defineerima.

Seda tehti saladuskatte all ning selliselt, et muudeti kõigepealt

Sadamaseadust ning selle kattevarjus siis ka Meresõiduohutuse seadust. Kumbki seadus ei näinud eelnevalt ette sadamaakvatooriumi kattumist veeteel või üldkasutatava veeteeliga. Pigem välistas.

Nii saavutatigi kahe aasta pärast olukord, kus kohus kuulutas kantsler Priske sisuliselt ebakompetentseks ja ujuvkaide asetused sadamates “ehitustegevuseks veeteel”.

Mis aga omakorda tegi ebaseaduslikuks kõik need 10 kilomeetrit ujuvkaide, mis aastate jooksul siia-sinna paigaldatud ning üsna mitmed sadamad, sealhulgas ka Tallinna sadama.

Mispeale muudeti Ehitusseadust selliselt, et kõik mis oli vees enne 2009. aastat on seaduslik, eeldusel, et see oli ehitiste registris registreeritud ning omas kasutusluba.

Mis tegi omakorda karuteene pooleldi plastmassist võidusamba maaletoojale Aivar Reivikule ja Arvo Oornile ehk nendele samadele sõpradele-sugulastele, kelle Veskiviigi sadamas asuv ujuvkai on Veeteede Ameti poolt rajatud, ehitatud ilma ehitusloata ja nii

kehtiva kui ka kehtestatava detailplaneeringu vastaselt.

Kui eelnevalt arvas Veeteede Amet, et ujuvkaide vetteasetuse otsustavad sisuliselt nemad, siis peale vastavat kohtuotsust on selge, et Veeteede Ameti kooskõlastus on vaid üks etapp ehitusloa saamisel ning ei anna mingit õigust ehitada, sealhulgas Veskiviigi sadamas ujuvkaideid paigaldada.

Selline kohtuotsus ei tähenda aga loomulikult mitte midagi, sest küll Eesti Vabariigi sadama sulgemisega end ajalukku kirjutanud minister Parts selle olukorra Veskiviigi sadama jaoks ikka kuidagi ära klaarib.

Kõik ülejäänud sadamavaldajad peavad aga nüüd taotlema oma ujuvkaide kohaliku omavalitsuse heakskiitu ja ehitusluba, seejärel kasutusluba ja ehitiste registri kannet.

Ebaseaduslikult ujuvkaid ehitanud Veskiviigi sadam aga taotleb Veeteede Ametilt seadustele igati vastavate Suur Holmi sadama ujuvkaide eemaldamist ning Haapsalus on puhkemas taas sadamasõda. ■



DIPLOMAAT JA MERESÕITJA

Kui Michael C. Polt koos abikaasa Halliega Ühendriikidest Eestisse suursaadikuks tuli, oli üks nende esimesi käike oma residentsi lähedale Piritale mere äärde. See oli mullu detsembris, kui kõik oli paksu lume all. Käisid olümpiarajatise ümber ja sadamas ringi ja mõtisklesid, milline see kõik suvel võiks välja näha. Tänapäevaks on mõlemad Tallinna jahtklubi liikmed.

TEKST LAURI LINNAMÄE FOTOD ANDRES TREIAL

Selleks, et karjääridiplomaat Michaeli elu kadestaks iga poisike, piisab kolmest faktist. Esiteks, tal on koos naisega oma jaht. Teiseks, ta töötas ühe väikeriigi saatkonnas, kui ameeriklastel tühjast jutust villand sai ja nad väikeriigi sõjaväega “üle võtsid”. Ja kolmandaks, ta sõidab soomustatud Cadillaciga. Ja seda mitte ise, vaid kõrgelt koolitatud sohvriga.

Just nii saabusid nad ka hilissügisel naisega Piritas sadamasse. Kiire käesurumine-tutvumine neid võõrustava jahimeeskonna ning ajakirjaniku ja fotograafiga. Väikese seljakoti tõstab pardale üks madrustest, punases jopes suursaadikuprouale ulatab härrasmeeliku abikäe aga krapsti pardale karanud suursaadik ise.

Mitte, et Hallie Polt abikätt tingimata vajaks. See, et paar esimest korda jahi peal pole, on selge esimesest silmapilgust. Peale ronides pühivad ahtris jalad hoolega puhtaks ja sodi pardale ei kannu. Uurivad jahti mitte ammulisui nagu jaapani turistid Tallinna vanalinnas, vaid asjatundliku elevusega. Nagu tsiklimees naabri tsiklit või jahiomanik naabri jahti.

EESTIST VAIMUSTUSES

Ja vaid õige pisut sadama akvatooriumist välja jõudes puhkab kapten jalgu ning “puldis” on Hallie. Ja siis Michael.

Aga ometi võib mõlema ameeriklase kohta öelda, et sünni pooldest on tegu maarottidega.

Mõlemad on sündinud merest eemal, Austrias (ning nende kaks lastki kodumaast eemal). Hallie seetõttu, et ta isa töötas seal Ühendriikide firmas, ning Michaeli isa oli diplomaat. 17-aastastena Düsseldorfis kohtunud paar kibeles purjede alla varemgi, aga alles Berliini saatkonnas töötades hakkas tolleks ajaks abiellunute unistus tõelisuseks vormuma.

Seilamispiisik nakatas Polte lõplikult nimelt üle kümne aasta tagasi Saksamaal,

endises Ühendriikide sõjaväe jahiklubis, mis aegade muutudes oli saanud lihtsalt rahvusvaheliseks jahtklubiks. See oli šanss, mida paar käest ei lasknud.

Päris purjetamiselu algas neil aga Ühendriikides – vahel on diplomaatidel au ja rõõm ka kodus töötada – algul reedeti ja nädalavahetuseti ja renditud jahiga. Tänapäevaks on perel siiski juba isiklik 27-jalane jaht. See ootab praegu pererahvast tagasi, sest välja rentida Poltid seda ei raatsinud.

Ma ei tea, kas teoreetiliselt oleks üldse võimalik, et diplomaat, võõrriigi suursaadik hoiaks oma asukohariigi ajakirjanike ees kiidusõnu kokku. Võib-olla mitte. Aga Michaeli ja Hallie vaimustus Eestist (intervjuu ajaks on nad siin viibinud kaheksa kuud) tundub siiramast siiram. Selleks ajaks on nad kahel korral käinud Hiiumaal, jõudnud ka Saarde ning käinud isegi Abruksal külas seal elaval kirjanik Ülo Tuulikul. Ning Hiiumaal jättis paarile kustumatu elamuse kapten, kes viis nad paaritunnisele sõidule päris omavalmistatud jahiga.

“Kasepää juures käisime Peipsil ka.”

SEILAMISPIISIK NAKATAS POLTE LÕPLIKULT ÜLE KÜMNE AASTA TAGASI SAKSAMAAL, ENDISES ÜHENDRIIKIDE SÕJAVÄE JAHIKLUBIS, MIS AEGADE MUUTUDES OLIS SAANUD LIHTSALT RAHVUSVAHELISEKS JAHTKLUBIKS. TÄNASEKS ON PEREL JUBA ISIKLIK 27-JALANE JAHT. SEE OOTAB PRAEGU PERERAHVAST TAGASI, SEST VÄLJA RENTIDA POLTID SEDA EI RAATSINUD.



sõnab Michael. Ning mõistagi märkasid nad seal sama asja, mis omal ajal viikingitelegi suurt tuska tegi. “Väga terav lainetus! Üldse mitte kõrge, aga väga agressiivne,” meenutab suursaadik. Viikingilaevadele osutus see teatavasti lausa ületamatuks takistuseks – vähesed Peipsile jõudnud viikingilaevad sellist lühikest ja teravat lainetust ei talunud ja läksid tuule tõustes seal pikema jututa armutult ümber. Kindlasti ei tundunud ammustel aegadel Peipsi laineid vapralt kündnud, ent sihvaka viikingilaeva kõrval tõntsakad lodjad enam kuraasikatele Ingvaritele ja Asmunditele enam üldse nii naeruväärsed, kui neid vaadata uppuva viikingilaeva pardalt.

PUHKAVAD PURJEDE ALL

Paari pikim ühine merereis oli kümnepäevane sõit Kariibi merel. Iga pikemalt merel viibinu teab, et see esitab väljakutse ka inimestevahelistele suhetele. Kas kümme päeva kahekesi, muust ühiskonnast eraldatuna oli piisav ka mõne tõsise lahkarvamuse tekkimiseks?

“Tõsiseks lahkarvamuseks pole kümme päeva küll vaja,” naerab Michael. “Viie minutistki piisab küll ja küll.”

Pisut koos järele mõelnud tunnistaavad mõlemad, et purjetamine ei ole see, mis erimeelsusi tekitab. “Seda siis, kui on armastus üksteise ja seilamise vastu,” lisab suursaadik.

Kuid ehkki saadikupere on tänaseks juba ka Tallinna jahtklubi liige, ei oota nende alus tuult siiski Pirital, vaid teisel pool Atlandi ookeani, Chesapeake'i lahes Marylandis.

Küllap on mõni lugejagi avastanud, et hobiseilajaid on alati lõbus nöökida küsimusega, kuidas saab jaht liikuda kiiremini tuule kiirusest. Hetkeks tundub, et kas tõesti õnnestus sellega suursaadik kimbatusse ajada...? Polt hakkab küsimuse peale naerma, aga samas ka kukalt kratsima ning vaatab hetkeks abikaasa poolegi. “See on füüsika!” teatab ta. Ja pärast hetke lisab: “Purje ja kiilu koostöö, kui tuul tuleb mängu, mõjuvad kummalegi vastassuunalised jõud ja...

MICHAELI JA HALLIE VAIMUSTUS EESTIST TUNDUB SIIRAMAST SIIRAM. NAD ON KAHEL KORRAL KÄINUD HIIUMAAL, JÕUDNUD KA SAARDE NING KÄINUD ISEGI ABRUKAL KÜLAS SEAL ELAVAL KIRJANIK ÜLO TUULIKUL. NING HIIUMAAL JÄTTIS PAARILE KUSTUMATU ELAMUSE KAPTEN, KES VIIS NAD SÕIDULE PÄRIS OMAVALMISTATUD JAHIGA.

Näe, praegu on kiirus kaheksa ja pool sõlme, see on taolise tuule kohta väga hea. Jahimeeskonna ülesanne ongi seada kogu selle terviku kuju, et maksimum kätte saada.” Ning järgneb pisut detailsem kirjeldus – ühesõnaga, seletab täitsa asjalikult ära küll.

Mitte, et tegelikult purjetamiskihuga abielupaari teadmistes hetkegi kahelda saanuks, sest kuidas sa hing ikka päevade kaupa merel purjede all seilad, kui lihtsast füüsikast aru ei saa.

Endi parimaks kogemuseks peavad Poltid kahte puhkust purjetajate paradisis, Briti Neitsisaarte ümbruses. Michaeli ja Hallie kasutatavad omadussõnad ei jäta kahtlust, et saarte ümbrus ja suurimat, Tortola saart lõunapoolseist ja pismatest eraldav Sir Franchis Drake'i kanal (tegelikult küll väin) kannavad paradiisi nime õigusega.

“Purjetajaile lihtsalt imeline!” kinnitab Hallie. “Kanal on kõik saared korraga näha, ilm on lihtsalt imeline, vesi täiesti kristallselge!”

“Inimesed on suurepärased ja sõbralikud,” lisab Michael. “Jahid saavad ennast meres, teineteisest piisavas kauguses poide külge kõita ja seal ööbida, grillil mereande küpsetada, ujumas käia.”

Kalamehejuttu saadikupaariga siiski ajada ei saa. “Ei, me ei püüa merel oma toitu ise,” tunnistab suursaadik. “Kui me ka grillime jahil midagi, siis poest pärit kraami.”

Laevakokaks ja kambüüsi kuningaks on selles ekipaažis Michael. “Nii on meie kõigi jaoks turvalisem,” kinnitab ta naerdes. Hallie naerab kaasa ja ei ütle midagi.

Ei, ka siit ei teki sellist tõsist lahkarvamust, nagu eelpool mainitud. Sest Hallie on näiteks kõvem käsi navigeerimises. Ning Michael jälle toores ihuramus. Nii jagunevadki koos seilates jahil ülesanded üsna ootuspäraselt.

“Mis purjetamise põnevaks teeb ongi see, kuidas kogu selle komplekti kuju kogu aeg õigena hoida,” tunnistab Michael. “Meie kogemuses tähendab see, et mina teen kogu raskema töö.”

Kumb siis rollid sedamoodi valis?

“Mina!” hõikab Hallie.

Igaks juhuks lisab ta, et nad ei pea end abikaasaga siiski mingiteks merekarudeks. “Me oleme nii-öelda ranniku-purjetajad,” täpsustab ta. Vist selleks, et lugejad ei arvaks, et ta mehe tekile kogu looduse *power*'iga võitlema saadab. “Meile pakub ka meie töö juba piisavalt põnevust ja väljakutset!”

DIPLOMAADI TÖÖ ERINEB RIIGITI

Neptun on merel Polte hoidnud ja merel suurematest väljakutsetest hoidnud. (Vahest kui üks kord rannikupurjetamise kursustel välja arvata, kui ülikiiirelt taevasse kerkinud pilve all tuul pea hetkega väga vihaseks läks ja alla kallav paduvihm vöörast kaugemale vaadata ei lasknud, kuid kust instruktor paari siiski õnnelikult välja tõi.)

Ent kes iganes saadiku maapealseid tegemisi juhib, on teravate elamustega märksa helgemalt ümber käinud kui Neptun.

Diplomaadist isa eeskujul Ühendriikide välisestisusse astunud Michael'i karjäär algas erinevate ametikohtadega Ühendriikide saatkondades ja konsulaatides külma sõja lõpu aegses



EHKKI SAADIKUPERE ON TÄNASEKS JUBA KA TALLINNA JAHTKLUBI LIIGE, EI OOTA NENDE ALUS TUULT SIISKI PIRITAL, VAID TEISEL POOL ATLANDI OOKEANI, CHESAPEAKE'I LAHES MARYLANDIS.

CV

- Ameerika Ühendriikide saadik Michael C Polt andis president Ilvesele üle oma volikirjad ja alustas tööd Tallinnas 10. detsembril 2009.
- Enne seda juhtis ta 2009. aastal presidendi administratsiooni vahetumise ajal USA Riigidepartemangu seadusloomebürood.
- 2008. aastal oli ta ajutisel tööpostil Saksa Marshalli Fondis.
- 2004-2007 oli Michael C Polt Ameerika Ühendriikide saadik Serbias ja Montenegros.
- Varem töötanud erinevatel ametikohtadel Ühendriikide saatkondades Berliinis ja Bernis, Ühendriikide Välissteenistuses ja Riigidepartemangus.
- 1989. aastal, mil Ühendriikide väed kukutasid Panamas diktaator Noriega režiimi, töötas Panama saatkonnas poliitnõunikuna.
- Veel varem, külma sõja ajal on töötanud saatkondades Bonnias, Mexico Citys, Kopenhaagenis, ning Ühendriikide konsulaadis Bremenis.
- Michael Polt sündis Austrias, lõpetanud Tennessee Ülikooli magistrakraadiga avalikus halduses. Ühendriikides elab Virginia osariigis.
- Abielus Hallie Poltiga, neil on kaks täiskasvanud last.

Lääne-Euroopas, aga ka Mehhikos.

Ent 1989. aastal töötas ta juba saatkonna poliitnõunikuna üha vihasemalt kääriavas Panamas, kus narkokaubitsejast kindral Manuel Noriega avantüürid viisid jõulu eel Ameerika Ühendriikide sissetungini ning Noriega võimult kõrvaldamiseni.

Ning lõppenud kümnendil on Polt teeninud Ühendriike ka kommunismijärgse Euroopa kõige tulisemas piirkonnas, mida Euroopa püssirohutunnina tuntakse. 2004-2007 oli ta nimelt Ühendriikide saadik Serbias ja Montenegros, tema teenistusaega jäi ka Montenegro eraldumine Serbiast.

Polti tööks oli ka sõnumi kohaleviimine Ühendriikide toetusest Kosovo iseiseisvusele, samal ajal hoidudes serblasi lõplikult Ühendriikide vastu pöörast.

“Diplomaadi töö on igas kohas väga erinev,” mõtiskleb Polt. Mehhikos ja Panamas, räägib tema kogemus, on väga palju rääkimist. “Kohe väga palju. Ikka kõigepealt räägid inimesega ta majast ja hobustest, alles siis tuleb bisnis.”

Muidugi ei saa küsimata jätta, kuhu

asetuvad sel kirjul kaardil eestipärased asjaajamiskombed. “Eestis ütled, mille pärast tulid, mida tahad, ja ongi thanks-bye,” tunnistab Michael. “Ning suhtlusiis- stiilides on suuri erinevusi. Eestlased on väga osavad pikki pause kasutama. No ausalt, seltskonnas võibki inimene viis või ka kümme minutit vait olla. Ameeriklane kahtlustaks selle peale, et inimene on kas solvunud või vihane.”

Ent diplomaadikarjääri kõige-kõige keerulisem seltskond suhtlemise mõttes? Selle üle ei mõtle Michael kaua. “Washington. Välismaalastega on asi lihtne.”

Muist neid “välismaalasi” suplevad augustikuises Piritas rannas, ehkki augustikuine ilm intervjuu ajal pole ülemäära soe. Paar on ühel nõul, et Piritale on alati väga mõnus sattuda. “Kuigi vette ilmselt ei läheks, me oleme ikka oodanud kuni vesi 30 kraadini soojeneb,” tunnistab Hallie.

30!

“No 30 on okei, 34 on parem,” selgitab Michael. Ning kohates enda vastas pisut juhmi pilku, lisab kiirelt: “Jajah, ma tean küll mida sa öelda tahad!”

GET ON. DRIVE BOATS.

Esmaesitlus Eestis Meremessil 2011

Daycruiser 66

+ Mercury 135 XL OptiMax € 46 600.-
(729 131 EEK)



Open 50

+ Mercury F50 ELPT EFI € 18 900.-
(295 720 EEK)

Convertible 56

+ Mercury 75 L OptiMax € 29 990.-
(469 241 EEK)



Ainuesindaja Eestis

**BALTI
MEREKAATRID**

Pärnu mnt 232, Tallinn Tel. 671 00 75 www.paadid.ee

DRiVE BOATS



Info-Auto
www.infoauto.ee

TALLINN Järve Pärnu mnt. 232 tel. 671 0020 infoauto@infoauto.ee

TARTU Turu 27 tel. 737 1890 tartu@infoauto.ee

PÄRNU Tallinna mnt. 89a tel. 447 2777 parnu@infoauto.ee

Volvo S60 keskmine kütusekulu: 5,3 - 9,9 l/100km; CO₂ sisaldus heitgaasides: 134 - 231 g/km

**ELUS ON ENAMAT KUI VOLVO. ELUS ON ENAMAT
KUI SINU ETTE LAOTATUD KAARDID. ON VÕIMALUS
VALIDA TEE KUHU SÜDASIND KUTSUB. SELLEPÄRAST
ON VOLVO S60 R-DESIGN NÜÜD SIIN.**



R DESIGN

Volvo. for life



PAADIGA **MALTALE**

Mu esimene katsetus minna paadiga Maltale luhtus, kui 2002.aasta sügisel puhus mõõdukas vastutuul ja üks kaasreisijatest keeldus otsustavalt edasi sõitmast. Kuna merel ei ole reisijatel võimalik poole peal väljuda, siis tuligi ots ringi pöörata ning lähimast Sitsiilia sadamast varju otsida.



TEKST JA FOTOD VIKTOR SIILATS

Järgmine katsetus toimus alles 2009. aastal. Seekord oli ilm haruldaselt ilus, mistõttu ei hakanud kulgema piki Sitsiilia rannikut kohta, kust lühim distants Maltani üksnes 45 meremiili, vaid sõitsime kursiga 120 maha 120 meremiili, mis möödusid märkamatuks.

Ilm oli koguni nii ilus, et otsustasime päralejõudmist tähistada väikese suplusega Blue Lagoon'is. Lahekeses, mis asub Malta ja Gozo saarte vahel ning on ümbritsetud pisisaartest Comino ja Cominotto.

Tegu on tõelise turismiattraktsiooniga, kus pidevalt edasi-tagasi sõeluvad paadid toovad aga järjest juurde lärmakat seltskonda, kes kõik sellest,

MALTA RIIK KOOSNEB KOLMEST SUUREMAST SAAREST NING ON UMBES SAMA SUUR KUI VORMSI, MUHU JA RUHNU SAARED KOKKU. SELLEGIPOOLEST OMAB TA HÄMMASTAVALT KUULSUSRIKAST AJALUGU JA SÄRAVAT TÄNAPÄEVA.

tõepoolest helesinise veega looduslikust basseinist osa tahavad saada. Veeliiklus on nii tihe, et lausa kollaste meremärkide abil on tähistatud sisse- ja väljasõiduala, mida ei tohi oma ankurdamisega segada. Väljaspool seda ala suurt ruumi polegi, ent ometi õnnestub 67-jalase paadiga ankrut hästi kalda lähedale sisse lastes leida privaatne svingimiskoht. Kui tuul puhub, siis ankrusolev paat nimelt svingib ühes ja teises suunas ning sellega peab siis ka arvestama, et naabritele

niiõelda otsa ei svingi.

Turistide ujumisala on eraldatud nõoriga, mis läbib arvukaid plastrõngaid ja nii moodustub barjäär, mis suplejaid paatidest ja paadiliiklusest eraldab. Kohalikud kasutavad tihtipeale sedasama plastist kupatust oma ahtriotste kinnitamiseks, sel ajal kui nad sinise laguuni teises otsas, imepisikeses ja kitsa sissesõiduga lahekeses Crystal Lagoon oma kaatritega piknikule kogunevad. Vöör on neil siis mõistagi ankrus, aga kui



MALTA



Maltese Falcon oma hunnitus ilus



ahter on samuti kinni, kasvõi ujumisala barjääri küljes, siis sving puudub.

Ujume siis oma ankurdamiskohast suplusalasse, kus on palju lihtsalt sulistajaid kui ka maskide ja lestadega snorgeldajaid. Merepõhi vaheldub ilusast lubjavalgest liivast kuni kividekaljude, lõhede ja koobasteni. Järsku minuga kaasa ujunud madrus Valdo vannub kuuldavalt ja ütleb, et miskit justkui torkas või kõrvetas teda. Näeme üht väikest, läbipaistvat ja võrdlemisi süütuna näivat meduusi. Madruse selg hakkab aga punetama ja otsustame kiirelt paati tagasi pöörduda. Tagasiteel näen aga juba mitmeid ja märksa suuremaid meduuse, mis seal laguuni ümbruses ringi ujuvad. Katan muudkui nägu ühe käega ja üritan neist teise käega mööda laveerida, mis lõpuks õnnestubki. Meduuse on nimelt erinevaid, mõni lihtsalt kõrvetab, mõni kõrvetab nii, et armid järel ja mõni sutskab selliselt, et halvatus taga. Madrusel oli seljale tekkinud umbes 30 sentimeetrise läbimõõduga “säsekupal”. Õnneks oli esmaabikarbis mingit ammoniaagilõhnaga geeli, mis erinevate hammustuste puhul aitab ja tõepoolest, mõni tund peale määrimist, hakkas meedusikõrvetus järele andma, jättes paariks päevaks siiski tugeva, tumepunase laigu.

KUULUS MALTA PISTRIK

Plaan oli Maltale talvituma jääda. See plaan on paljudel, mistõttu tihtipeale pole Malta sadamates kohti. Uus ja modernne Grand Harbour Marina vastab siiski jaatavalt ning sinna me suundumeagi. Kõik sadamad asuvad Maltal pealinna Valletta lähedal. Valletta ise on üks suur kindlus või kindluslinn, mis rajatud poolsaarele, mida haaravad M-tähe jalgade kujuliselt äärelinnad. Selle M-tähe keskosa alumises tipus on kõigi meresõitjate lootus ja unistus, püha Elmo tuli ehk majakas. Kui seda tuld ikka merelt nähti, siis oli

pääsemine lähedal. M-i vasaku haru moodustabki suur laht nimega Grand Harbour, kus asuvad nii reisisadam, kaubasadam, sõjasadam, laevatehas kui ka palju muud. Ettevaatust sissesõidul, et sealt regulaarselt hoogu võtva vesilenukiga mitte kokku põrgata!

Sealsamas on ka uhke väikelaevalade mõeldud sadam ehk marina, Grand Harbour Marina. Seda piirkonda kutsutakse ka nimega Tri Cities ehk kolm linna. Maltat valitsenud grandmasteritel oli kombeks terve poolsaar oma koduks võtta ja selle kodu ümber terve väikelinn moodustada ja nii need kolm poolsaart seal oma uhkes ajaloolisuses ongi.

Maailmakuulus Grand Harbour Marina on aga kodusadamaks samuti maailmakuulsale, 289-jalase ehk 88-meetrisele purjehahle Maltese Falcon, mille ehitas oma rikkuse poolest tänapäeva grandmasteritega võrreldav Silicone Valley magnaat Tom Perkins ja mille talt väidetavalt kreeklannast investeerimispankur Elena Ambrosiadou 60 miljoni inglise naelaga ära ostis. “Ma rentisin ta koos oma sõpradega mõned aastad tagasi ja siis aasta hiljem ületasin Tomiga koos Atlandi ookeani, mis võttis aega vaid 8 päeva. Ma armusin sellesse paati. Igaüks armuks tema sihvakasse kujusse ja ainult talle omastesse mastidesse,” põhjendas Elena Maltese Falconi ostu. No igaüks armuks! Ma kohtasin Maltese Falconit mitmel korral Sardinias ning samuti ka Maltal ning armusin samuti. Hea, et Elena must ette sai ...

Falcon tähendab teadagi pistrikut ja nende poolest on Malta väga kuulus. Olles aastaid olnud Inglise koloonia, maksid nad impeeriumile ainsa



andamina ühe jahipistrika aastas.

Tri Cities ja Grand Harbour Marina asuvad omamoodi eraldatud maailmas, täis huvitavat ajalugu, mis üsna peatselt rõhuma hakkab. Kultuurišoki peletamiseks tasub võtta üks arvukatest veetaksoodest ja sõita Valletta Waterfronti, mis on osa sealsest reisisadamast ning kus on palju trendikaid söögi- ja joogikohti. End pisut rahvusjoogiga Kinnis kosutanud võib jätkata Valletta ajaloomälestistega tutvumist, et siis mõne aja pärast taas kultuurišokiga silmitsi seista.

VIPERUSED LAEVATRAPIGA

Malta riik koosneb kolmest suuremast saarest ning on umbes sama suur kui Vormsi, Muhu ja Ruhnu saared kokku. Sellegipoolest omab ta hämmastavalt kuulsusrikast ajalugu ja säravat tänapäeva.

FALCON TÄHENDAB TEADAGI PISTRIKUT JA NENDE POOLEST ON MALTA VÄGA KUULUS. OLLES AASTAID OLNUD INGLISE KOLOONIA, MAKSID NAD IMPEERIUMILE AINSA ANDAMINA ÜHE JAHIPISTRIKU AASTAS.

MALTA



Malta on väidetavalt inimsivilisatsiooni häll ning üheks esimeseks inimeseks maakeral on end maailmaajalukku igaveseks jäädvustanud suur ja paks maltalanna – Fat Lady, kellest tehtud kiviskulptuuri jäänuseid hardalt hoitakse ja eksponeeritakse.

Malta astus Euroopa Liitu samaaegselt Eestiga, tehes seda mereriigina siiski oluliselt targemalt. Aga sellest ehk pisut hiljem. Malta ametlikeks keelteks on inglise keel ja araabiapäraselt kõlav malta keel ehk maltese.

Grand Harbour Marina on populaarne ka selle poolest, et seal korraldatakse rahvusvahelisi paadinäitusi. Selleks ajaks tuleb sadamaga aga paraku hüvasti jätta. Saare teine sadam, Marsamxeti sadam, kus asub Msdia Marina on aga alatasa lootusetult täis. Õnneks on oma abi pakkumas samas asuv Manoel Island Marina, mis asub M-tähe parempoolses lahes. Sadam ise pole küll nii uhke, kui eelmised kaks ja lisaks kõigele käivad sellel poolsaare moodsa Manoeli saarel vana kindluse renoveerimistööd, mis jätab kail liikujatele vähe ruumi, kuid samas asub see sadam päris elule kõige lähemal. Ajalooline Valletta sureb ju õhtuks peaaegu, et täiesti välja.

Ühest sadamast teise paadi nihutamine toimub single-handed ehk üksi, sest et üks meeskond on juba läinud ja teine alles tulemata. Sest pole midagi, kuna sellistes sadamates on sadamapersonal sildumisel alati abiks. Et üksi paremini hakkama saada asetan ahtrisse hiiglasuure vendri (täispuhutav silinder, mis kaiga kokkupõrget pehmemdab) ja jätan passerelle ehk laevatrapi pooleldi välja, et sealt otsi ulatada ning omakorda vööriots vastu võtta. Vahemere sadamates on paadi vöör spetsiaalse nn mooringotsaga kinnitatud. Mooringu üks ots on merepõhjas asuva raskuse küljes ja teine ots seotakse paadil vööri-naapi, kusjuures selle teise otsa juurest jookseb tavaliselt veel üks peenem nõör

ÜMBER SAARE SÕITES NÄEB MEDUUSE SELLISEL HULGAL, ET TEKIB TÕSINE MURE MOOTORITE MEREVEE-JAHUTUSSÜSTEEMI PÄRAST. PAKSUS MEDUUSISUPIS SÕITMINE VÕIB VABALT LÕPPEDA SELLEGA, ET MEDUUSID IMETAKSE MOOTORI POOLT MEREVEEFILTRITESSE, JAHUTUS LAKKAB TÖÖTAMAST JA MOOTOR KUUMENEB ÜLE KOOS KÕIGI KAASNEVATE TAGAJÄRGEDEGA.

kaldasse, et teda sealt hõlpsamini üles leida ja sildujale ulatada. Kõik on tore, ulatan vastutulnud meestele ahtriotsad, saan vööriotsa, mehed tulevad pardale, et ahtrit hoida ja mina lähen ette vööriotsa sikutama. Kai on aga alt nii tühi, et vender, ehkki tõesti suur, kaob sinna ära ning mehed ahtris magavad lihtsalt maha selle momendi, kui passerelle kaid puudutab. Küll väga õrnalt, kuid siiski piisavalt selleks, et omadega täiesti lolliks minna. See itaallaste tehnikai me töötab nimelt selliselt, et ta tuleb käsu peale paadi kerest välja, sirutab end nii pikaks kui vaja, liigub üles-alla ning poeb peitu, kui teda tarvis pole. Seda kõike juhivad sensorid ja aju. Kui aga viimane omadega sassi läheb, siis parimal juhul ei tee see riistapuu midagi ja halvimal juhul hakkab lollusi tegema. Kuna kõike jõustab hüdraulika, siis on jätud võimalus, kus hüdraulilisi klappe avades-sulgedes ja õlipumpa käsitsi pumbates saab riistapuu oma kavalusega üle mängida, kuid seekord siiski mitte.

Saabub Antonio, vanemapoolne itaallasest elektrik, kes avastab, et sensor on paigast nihkunud. Lihtne viga ja paistab, et Antonio on sellega varemgi kokku puutunud, mistõttu parandamine kulgeb lodusalt. Eriti veel siis, kui paadiga on kaasas passerelle üksikasjalik joonis ja elektriskeem. Viimane aga saabki koos mu hea südamega asjale saatuslikuks.

Lähen Antonio palve peale talle seda elektriskeemi kopeerima ning kui tagasi

jõuan, on Antonio ajanud värskest parandatud passerelle omadega täiesti nassu. Ta nimelt hakkas kaugjuhtimispuldiga mängima ega vaadanud piisavalt hoolikalt asjade kulgu, mispeale roostevabast terasest käepide kõigepealt ära väändus ja siis küljest murdus ja käepidemennõör rebenes. Nende asjade tellimise, parandamise ja keevitamise tuules mööduski kogu talv Maltal.

MALTA RÜÜTLITE JÄLGEDES

Kui ennist ütlesin, et Manoel Island Marina asub päris elule kõige lähemal, siis pidasin silmas tema lähedust sellistele linnaosadele nagu Gzira, Sliema, Paceville ja St Julian.

Ehkki Gzirat manitsesid taksojuhid mitte külastama, kuna seal võib röövitud ja tapetud saada, ei olnud asi tegelikkuses sugugi mitte nii hull, see tähendab, et polnud üldse hull. Tegu on lihtsalt eheda linnaosaga kus palju mitte väga varakaid kohalikke elab. Kuna seal samas sadamates seisavad ka luksuslikud superjahid, siis loob see mõningase kontrasti. Gzira kahjuks ja superjahtide kasuks muidugi.

Sliema asub taas poolsaarel ning on kohe kindlasti märgitud turismimarsruutidesse. Sadamapoolset Sliemat hõivab kaubandus ja merepoolset rand koos arvukate hotellidega.

Paceville on eksklusiivne linnaosa koos Radissoni, Sheratoni ja Hiltoni hotellidega, kusjuures viimasel on oma amfi-teatrikujuline üliluksuslik jahisadam,



TILLUKESTEL MAALAPPIDEL, MIS GRANDMASTERITE PALEEDEST JA VARAKAMBRITEST VÕI SIIS VIJETÄRNI GRANDHOTELLIDEST JA MUUSEUMIDEST PUUTUMATA, KASVAB SUUREPÄRANE, ROHKEST PÄIKESEST PUNGIL VIINAMARI, MIDA PIKK TRADITSIOON VERIPUNASEKS, JOOVASTAVAKS JA ERAKORDSE MAITSEGA JOOGIKS KÄÄRITAB.

Portomaso Marina, kuhu paraku kohti pea võimatu saada. Paceville ja St Julian on ka noorte öised kogunemiskohad, kus erinevate diskoteekide ja muidu baaride kontsentratsioon ühele ruutmeetrile on kindlalt Euroopa kõrgeim.

Malta ühsitranspordiks on 60-test pärit pika ninaga kollased bussid ja nii suunduvadki nad õhtusel ajal, peasjalikult inglise noori täis, Paceville ja St Juliani õllekatesse ja tantsupidudele.

Malta rüütlite salapära on kandunud koguni tänapäeva ja kuuldavasti pannud alguse ka maailmakuulsale vabamüürlaste liikumisele. Da Vinci koodi muukijad loodavad rüütlite peidetud varandust üles leida, mis pole ju siiski ei kusagil mujal peidus kui Malta keskaegsetes kinnisvaraarendustes.

Rüütlite poolt Kreeka, Rhodose ja Kosi saartelt ning ka mujalt laevaliikluse kontrollimise ja sõjakäikudega kokutoodud varandused lausa sunnivad kasutama ülivõrret – grand.

Maksude kogumine, nii omadelt kui võõrastelt, on Maltal hästi tuntud. Kuid tehes seda arukalt on nad taganud endale dünaamilise majanduse.

Paadimaksude kehtestamise asemel on see mereriik suutnud mitmete maksusoodustuste abil läbi aegade laevnikke ahvatleda. Seda isegi Euroopa Liidu viljastavates tingimustes!

Aasta enne Euroopa Liiduga liitumist, kui Eesti kehtestas kompromissitu 18% huvilaevade käibemaksu, siis Malta reklaamis end 5% käibemaksuga ja meelitas paate oma registrisse.

Inglastelt päranduseks saadud merenduskultuur ja taibukas riigijuhtimine ongi Maltale kogunud erakordselt uhke laevastiku, kuhu kuuluvad nii juba mainitud maailma modernseim purjelaev Maltese Falcon, kui Eesti “piraatide” kätte langenud Arctic Sea kui ka minu uute inglise sõprade mootorjaht Jenny Wren, mis on minu Jennyga äravahtamiseni sarnane nii välimuse kui ka nime poolest ning kel muuseas enam-vähem samasugune jama passerellega Menorca juhtus.

Maltal St Julienis, üht Malta arvukatest, pea igapäevastest tulevärkidest nautides ja punast veini rüübates avastasid eneselegi üllatuseks, et erinevalt nii mõnestki teisest Vahemereriigist oskavad

maltalased seda päris hästi valmistada.

Tillukestel maalappidel, mis grandmasterite paleedest ja varakambritest või siis viietärni grandhotellidest ja muuseumidest puutumata, kasvab suurepärane, rohkest päikesest pungil viinamari, mida pikk traditsioon veripunaseks, joovastavaks ja erakordse maitsega joogiks kääratab. Aga kes neist julgekski ka tänapäeval Tri Cities eksisteerivale inkviisitorite paleele keskpärast Kristuse verd pakkuda? Sahha! See tähendab maltese keeles terviseks!

Kevade saabudes on saarele autoga juba nii mitu tiiru peale tehtud, et on aeg korra ka paati liigutada ja Maltat meritsi nautida. Paraku selgub aga, et ega peale Blue Lagooni ja selle lähilahtede ning Gozo saare polegi kuhugi sõita ja õhtuks on igal juhul mõistlik oma pärisadamasse tagasi pöörduda. Vaid Gozol on öösel turvaline seista, kui kohti on ning saab ka süüa-juua. Samas peab Gozo sadamasse sisenemisel ja väljumisel väga ettevaatlik olema, sest et autopraamid sõeluvad seal ülitihedalt sisse-välja ning sadamasuu on kitsas.

Malta lõunakaldal on palju huvitavaid koopa, kuid neid on targem külastada väikeste turismipaadidega. Lõunakaldal on ka paar huvitavat lathe kus ankrus seista, kuid ühes rikub vaadet elektrijaama tossav korsten ja teises mahajäetud naftaplatform.

Kui loo alguses oli juttu meduusidest, siis ümber saare sõites näeb neid sellisel hulgal, et mitte ainult ujumisisu ära kaob vaid tekib tõsine mure mootorite mereveejahutussüsteemi pärast. Pakkus meduusisupis sõitmine võib vabalt lõppeda sellega, et meduusid imetakse mootori poolt mereveefiltritesse, jahutus lakkab töötamast ja mootor kuumeneb üle koos kõigi kaasnevate tagajärgedega.

Nii ongi talv soojal Maltal veedetud ja kevad kutsub taas rändama. Otsad lahti, viimane lehvitus sadamapersonalile ja Püha Elmo tulele ja ahtrisse jäänud ta ongi. ■

Neile, kes hindavad tõelist võimsust

PRINCESS
V62



Võimsad *Flybridge* mootorjahid ja *V Class* sportkaatrid

FLYBRIDGE MOOTORJAHID: 42 50 54 58 62 72MY 78MY 85MY 95MY 32M 40M

V CLASS SPORTKAATRID: V42 V45 V52 V56 V58 V62 V72 V78 V85-S

BALTI MEREKAATRID · www.paadid.ee

Pärnu mnt 232, Tallinn
Tel 671 0075 bmk@paadid.ee

www.princessyachts.com


PRINCESS

POWER · PRECISION · PASSION

MARKO MATVERE ILMAREISIST: PALJU PÄIKEST JA VÄHE TUULI



Briti Neitsisaared. Marko Matvere hommikune vaht algab vändakeerutusega

Navigaator vestles veebruari keskel ümbermaailmareisilt kodumaale põlveoperatsioonile ning seejärel paariks nädalaks kosuma tulnud lauljast ja näitlejast maailmaränduri Marko Matverega.

TEKST HELEN RAIEND FOTOD TIIT PRUULI,

MARKO MATVERE, JAAN TÄTTE

Eelmise aasta oktoobris ümbermaailmareisile läinud katamaraan Nordea on ligi viie kuu jooksul läbinud Läänemere, Põhjamere, ületanud Atlandi ookeani ja Kariibi mere.

■ **Mis on sellel reisil olnud teisiti kui ootasite?**

Tuult on olnud kõvasti vähem kui oletada oskasin.

■ **Milline on siiani olnud suurim elamus, meeldivaim mälestus?**

Elamusi ja mälestusi saame ikka siis, kui maal käime. Kuuba ja Jamaika saared on oma kultuuri poolest olnud väga huvitavad ja põnevad.

Marko Matvere meeleolukad kirjeldused Kuuba ja Jamaika kohta – sattumine 1980. aastatesse Kuubal, saarereis uunikumautol rannakülla ja põhjalik läbiotsimine saarelt lahkudes; rastamanid, valgete pommi mine, Bob Marley muuseum Jamaikal ning muidugi imeilus loodus mõlemal saartel – leiab Nordea blogist 24. ja 31. jaanuari sissekannete alt aadressil www.ilmareis.ee.

■ **Kas olete ka suuremate katsumustega silmitsi seisnud?**

Ei ole. Väiksemaid ohtlikke momente on küll ette tulnud, kui korraga läheb väga järsku madalak ja ei ole head kaarti.



■ Kus sellised olukorrad on ette tulnud?

Kuskil ranniku ääres, kus me oleme otsustanud, et siia jääme ankrusse. Juhtub, et ankur ei jää pidama või ankur jääb kinni põhja. Aga need on sellised pisiasjad, midagi dramaatilist pole juhtunud. Kui laev on töökorras, läheb õige lihtsalt.

■ Päris tormi ei olegi siis maitsta saanud?

Ainult siin Läänemerel ja Põhjamerel; põhiliselt ikkagi Läänemerel. Hästi külm oli ja organismi harjumatus selle suure lainetusega tõesti andis tunda.

Ja nagu kõik räägivad, täpselt nii ongi: Läänemere laine on terav, sihuke järsk; sama kõrget lainetust ookeanil praktiliselt ei märkagi, ei pane nagu tähelegi, et on mingi lainetus või nii. Aga Läänemerel laev ulub all, kui on torm. Me saime tuult maksimaalse kiirusega umbes 22 meetrit sekundis ja 18 meetrit sekundis oli selline stabiilne tuule kiirus – kõrgemad lained oli neli meetrit ja üle selle. Mis ei ole muidugi suur kõrgus – Läänemerel on olnud tugevamaid torme ja kõrgemaid laineid, aga kõik see külm õhk ja organismi harjumatus – see oli ebamugav. Eriti Gotlandi ja Ölandi vahelisel lõigul.

Aga edasi läks aina soojemaks ja soo-

jemaks ning juba Põhjamerel oli õhk sedavõrd soe, et seda lainetust ja tuult nagu ei märganudki enam. Oli küll tuuliseid päevi ja kõrgeid laineid, aga need jätsid üsna ükskõikseks.

Ja Atlandil olid meil mõned üksikud purjetuulepäevad, kui oli tõesti tunne, et laev nagu lendab. Aga neid päevi oli vähe.

■ Suisa mootorit ei pidanud kasutama?

Oi-oi, ikka pidime. Rohuneeme saartelt võtsime varukanistritega kütust kaasa, seal käis nendega kõva äri. Ja need kanistrid ei ole sellised ilusad, nagu kusa-gil ehituspoes, vaid vanad, hästi räpased nõudepesuvahendikanistrid. Ja nende eest küsiti ränka raha, sest ühel hetkel oli sadam neid ARC-ii (*Atlantic Rally for Cruisers* võistupurjetamine üle Atlandi – toim) võistlejaid täis, sest kõik teadsid, et Atlandil ei ole tuult, seda passaati, mis seal tavaliselt lükkab, ja tuleb mootorit kasutada. Nii et kõik ostsid neid kanistreid ja seda äri oli päris huvitav vaadata: paagid pannakse täis, tekile laotakse varukanistrid – bensiinijaamades oli selline rabamine nagu meil 1990. aastate alguses, ilmatuma pikad järjekorrad, karjumine ja tõuklemine ja muu selline jama... Kummaline.

NAGU KÕIK RÄÄGIVAD, TÄPSELT NII ONGI: LÄÄNEMERE LAINE ON TERAV, SIHUKU JÄRSK; SAMA KÕRGET LAINETUST OOKEANIL PRAKTILISELT EI MÄRKAGI. AGA LÄÄNEMEREL LAEV ULUB ALL, KUI ON TORM.

■ Kas ARC läheb siis Rohuneeme saartelt läbi?

Ei lähe tegelikult, ARC algab Gran Canarialt ja sealt hakkab tegelikult ka passaattuul puhuma, aga selline nõrgem. Oleneb, kuidas ilmad on: kui passaat puhub hästi ja stabiilselt, siis pannakse sealt otse Kariibidele St. Lucia saare poole minema, aga sel aastal polnud selleks lootustki. Ainult üks jaht sai minema, see võitis vist kõiki teisi pika puuga – ma arvan, et see jõudis nädal aega teistest varem kohale. Aga meie otsustasime oma peaga, et läheme paar päeva varem sinna Rohuneeme saartele, saame seal rahulikumalt olla, kuni see võistlejate kari järele jõuab ja rahu lõpeb. Tahtsime lihtsalt sealset elu näha. Ja mida rohkem ekvaatori poole, seda rohkem on passaattuult, mis tagant lükkab.



Nordea kapten Toonart Rääsk. Ärihai püüdis suure kala.

KOGU MEIE MARSRUUT ON PLANEERITUD PASSAATTUULTE VÖÖNDIS, NEED LÜKKAVAD KAS POOLELDI TAGANT VÕI TAGANT.

■ Saite rahulikult taganttuulega sõita?

Jah, umbes pooltel päevadel saime tuult, aga sõitsime ikkagi päris palju mootoriga-peaaegu kogu selle kütuse kärsatasime taevasse, kosmosesse. Pidime ikkagi selle varukütuse ka sisse panema ja vahepeal oli isegi oht, et me ei jõua õigeks ajaks üle, et vahetusmadrused ei jõua lennuki peale – see on väga suur rahaline kaotus. Andsime siis mootorile valu, aga viimastel päevadel tuli õnneks tuul ja lükkas meid kenasti, nii et saime veel käia ka Barbadosel, mis esialgu kavas polnudki.

■ Kas olete teiste ümbermaailmareisijatega ka kohtunud?

Sealsamas Gran Canaria nägime soolopurjetaja Uku Randmaad koos kahe sõbraga, kõik kolm oma jahtidega. Üks neist on juba mitu aastat seal talvitunud ja hispaania keelegi ära õppinud, tema valmistab parajasti oma jahti kah ümbermaailmareisiks ette. Uku oli samuti teel Kariibi merele, nagu meiegi. Aga tema võtab asja rahulikult, ei sõida niimoodi järjest ja käib sagedamini Eestis. Ja need teised kaks sõidavad ka aeglasemalt, ei kiirusta väga.

■ Kanaaridel on siis tekkinud väike eesti purjetajate kommuun?

Võib nii öelda küll; praegu peaks seal olema neli Eesti jahti. Ka Tenerifil tervitas meid üks äsja Eestist kohale jõudnud jaht, mis pidi hakkama tšarterit sõitma. Oli vist Pärnust pärit, eestlaste seltskond pardal tervitas meid.

■ Eestlasi on vist mujalgi sadamates tervitamas olnud?

No mida kaugemale, seda vähemaks neid jääb, aga alles hiljuti saine-kirja, et Panamas on meil ühed seiklejad vastas, ja üks neid ole kaugemalgi – eestlasi jätkubju igale poole.

Soolopurjetaja Uku Randmaalt oli kuulda, et ta ei saa üksinda Panama kanalit läbi sõita, seal nõutavat, et laeval oleks vähemalt neli meeskonnaliiget.

Noh, seal saab need inimesed põhimõtteliselt palgata, seal on mingisugused – kuidas öelda – agendid, my friendid – nende ainus huvi on sinult võimalikult kiiresti võimalikult palju raha kätte saada. On küll kahju neile maksta, aga kui inimesi vaja on, siis kusagilt pead sa nad leidma.

Kuulu järgi peab seal laevas olema neli viiekümne meetrist otsa, ja kui sul neid ei ole, võid need otse sealt samast poest hästi kallilt osta. Lisaks igasugused maksud, mis ei ole sugugi väikesed, keelud ja käsud – see ei ole niisama. Kieli kanali läbimine on selle kõrval puhkusereis.

■ Ootamatuid kulusid tuleb vist päris palju ette?

Jah, igal pool nõutakse mingeid ootamatuid summasid. Ei teagi, kas need on seaduslikud või ei. Kõige totakam maks, mida me

oleme maksnud, on põllumajandusmaks. Nagu plaaniksime mingisugust põllumajandust, hakkaksime midagi maha külvama, kündma. Kõik tahavad seal raha saada.

■ Kuidas on laevas tööd jaotatud, näiteks vahikorrad?

Vahid on jagatud meeskonna põhiliikmete vahel, igaühel kaks vahti ööpäevas – kaks korda kolm tundi. Minu vaht on näiteks üheteistkümnest kaheni, nii päeval kui ka öösel. Mõni vahetusmadrus on tavaliselt seltsiks, kui soovi on ja enesetunne laine-tuse tõttu parajasti kehv pole. Ega seal eriti palju teha ole – kui puri on üleval, tuleb seda kohendada, kui tuul muutub, vaikselt jääb või ära pöörab.

Muidu lihtsalt istud, mõtled omi mõtteid – kes mida teeb. Mina mängin pilli, mulw on süntesaator-akordion, mida saab niimoodi mängida, et teised ei kuule. Või siis kuulan muusikat.

■ Kas uusi lugusid on ka sündinud?

Ei. Ma arvan, et Jaanil (Jaan Tättel – toim.) vist on, aga nii palavas mina küll ei saa minigeid lugusid teha.

■ Kas vahis olles on ka ohtlikke olukordi ette tulnud, näiteks mõni laevaliiga lähedale sattunud?

No selliseid olukordi ikka tuleb ette, aga rohkem just Eesti lähedal. Siinsamas Läänemerele on väga tihe laevaliiklus ja Põhjamerele samamoodi väga-väga tihe. Kõik, kes lähedav samasugust sõitu tegema, need peavad silm pulkas peas passima – ei ole üldse väga ohutu



Jaan Tätte saadab lendkala Vilsandi poole teele kodustele terviseid viima.

see asi. Sageli – ma ei tea, kuidas see küll niimoodi läheb – võid just lagedal veel üksiku laevaga väga kergesti kokku põrgata. Nagu mingisugune magnet tiriks – ma ei tea, mis seadus see sihukene on, väga veider. Maanteel on nagu loomulik, kui teise autoga kokku põrkad, aga et suure lageda vee peal, kus teid ei ole, põrkad täiesti risti minnes kellegagi kokku – see tundub uskumatu, aga nii see on. Pidevalt tuleb valvel olla. Ja siis muidugi need triivvõrgud – õnneks pole neid igal pool – need on nuhtluseks purjetajale. Jääb see võrguliin või ujvutross roolilaba või mootori jala külge kinni... Oleks hea, kui see suure hoo pealt ei juhtuks. Õösel neid üldjuhul ei näe ka, ainult päeval.

■ **Kas merel on aega raamatuid ka lugeda? Mida soovitate Navigaatori lugejale?**

John Caldwelli "Hulljulge reis" on väga naljakas lugemine inimesele, kes ei ole teab mis suur purjetaja. See on ilmunud sarjas "Maailm ja mõnda" (1966. aastal – toim).

■ **Milliseid mereloomi olete näinud?**

Biskaia lahel nägime väga suuri vaalu – mitte mingeid väikeseid, haledaid vaalakesi, mis Tenerife ümber turiste lõbustavad, vaid selliseid korralikke, suuri. Väga põgusalt, aga siiski nägime.

Delfiine on hästi palju, igasuguseid, tulevad kusagilt nagu hulkuvad koerad. Vahel ujuvad üle poole tunni järjest laeva võõris, rõõmsad näod ees. Neile meeldib see mootori surin. Tulevad küll ka siis ligi, kui purjedega sõidame, aga mootori hääl

peale tulevad meelsamini. Ja neile meeldib oma trikke teha – hüpata ja järsult pöörata, näidata oma ujumisoskust. Ja kui sa siis korraga hoo maha võtad, on nad segaduses ja pettunud – see on neile nagu mäng.

Võrratu vaatepilt, alguses tulistad fotoaparaadist, aga lõpuks harjud ära.

■ **Kas meenub veel eredamaid hetki reisist?**

Kõik päevad on hästi eredad tegelikult. Päike on üliere, tuleb hoida varju ja kaitsta ennast, muidu kärssad ära. Teine asi on, et see päike roiutab sul aru ära. Alguses oled küll kõva purjetaja ja sätid neid purjesid ja hoolitsed laeva eest. Aga tasapisi, mida kaugemale ja pikemalt sa seal päikese käes sõidad, seda hoolimatumaks muutud kõige suhtes. See päike võtab selle innukuse maha, mis tubliil keskmisel eesti inimesel on, et pead tööd tegema ja vaeva nägema.

■ **See hirmus külm meil siin Eestis – kas tulek kolmekümnekraadisest kuumusest pea samaväärsete miinuskraadide juurde ehmataks ära?**

Ei, väga ei ehmatanud. Eks see ole hea, aga soe on ikkagi parem.

■ **Kisub tagasi sooja kätte?**

Kui on 30 kraadi sooja, siis on veel enam-vähem okei elada. Eriti kui laev liigub ja tuul tõmbab kajutites. Aga kui on 36 kraadi, siis on ikkagi üsna talumatu. Teine asi on see niiskus. Sul ei ole kuskile peitu pugeda selle kuumuse ja niiskuse eest. Külma eest saab minna tuppa, aga meil ei ole seal kuskile minna.

■ **Vette?**

No vesi on kolmkümmend kraadi. Igal pool sealjuures.

■ **Laeva jäämasinast pole abi?**

Jäämasin ei jõua töötada sellises kuumuses, poole tunniga suudab kaks tükki jääd teha. Soojades maades müüakse jääd kamakatena bensiinijaamades, võta nagu meil kasehalge.

■ **Milliseid õpetussõnu Navigaatori lugejale annaksite?**

Ei ole mingisuguseid õpetussõnu anda, tuleb lihtsalt jälgida, kuhu laev läheb ja planeerida oma reisi – silm peal hoida.

Lõunamaades on kohalike seas päris palju neid, kes sinu vara ihaldavad. Ja kui purjekas hooletult kuhugi jätta, on tulemus käes – nad on üsna osavad peale ujuma ja peale imbuma kasvõi peenikesest praost. Tuleb alati hoida inimest vahis, kui on mingi suurem koht. Meil on siiani õnneks läinud, laevast midagi varastatud ei ole. Jaanil varastati küll raha taskust ära.

■ **Mida eelolevalt reisilt ootate?**

Ega ma midagi erilist ootagi. Tõenäoliselt kulgeb samas rütmis. Vaevalt seal nüüd midagi väga erilist, täiesti ootamatut juhtub. Me ikkagi vaatame ilmakaarte ja prognoose ning otsustame nende järgi, millal merele minna. Üldiselt on kogu meie marsruut planeeritud passaattuule võõndis, need lükkavad kas pooleldi tagant või tagant. Vastutuule päevi on väga vähe. ■



Marko Matvere soovib Navigaatori lugejale J. Caldwelli raamatut "Hulljulge reis"



ELEGANTNE NIMBUS 335 COUPÉ

Nimbus 335 Coupé võimsad kontuurid ja süvispaigaldusega külguksed teevad sellest kaatrist uue suuna esindaja. Vaatleme seda kaatrit lähemalt.

TEKST **CHRISTIAN WIKLUND** FOTOD **NIMBUS**

Nimbus 335 Coupé-d võib pidada paljukiidetud Nimbus 365 Coupé väikeõeks, aga see poleks õiglane. Kõik, kes on Nimbuse kaatritega kursis, teavad, et 320 Coupé on olnud skandinaavias ja ka Eestis väga populaarne mudel. Seda hinnati sõidumugavuse, stiili ja ülesehituse tõttu. Nimbus 335 Coupé on 320 Coupe mantlipärija.

Kaatri kujunduse autoriks on Rolf Eliasson, elegantsete joonte ja nutikate funktsioonide ühendamise meister.

Paadi koostamisel oli mitmeid eesmärke, aga kõige olulisemaks sai kergesti juhitud ja kütusesäästlik kere.

Tippkiiruseks on märgitud nii 260 hj kui ka 300 hobujõulise Volvo Penta D4 mootori juures 23-24 sõlme ning mõnusaaks sõidukiiruseks on väidetavalt 20 sõlme. Võrreldes 320 Coupega on vähendatud lauglemispunkti ja saavutatud sujuv sõit 16-18 sõlme juures. Kaatri kere on võrdlemisi sale ning ülekaneks on nurkreduktoriga võlliliin.

Kuna 365 Coupé võeti varasemal ajal väga hästi vastu, tundus sarnase kujunduse rakendamine igati loogiline.

Otsustatud on jääda sama kontsepti juurde ja loodud on suurepärase perekaater põhjamaiste tingimuste jaoks.

SUJUV SÕIT

Tuleb märkida, et Nimbus 335 Coupé kere on mõnusalt lauglev. Tundub, et abi on olnud põhja kandvuse pikendamisest ja kaatri hoolikamast tasakaalustamisest. Sõit on sujuv ja meeldiv – olgu kiirus miline tahes. Ja tuleb ka tunnistada, et kes soovivad hoida kiirust 16-18 sõlme juures, avastavad, et seda on täiesti võimalik teha ja sellele sõidusäästlikkusele on raske vastast leida.

Kere tehniliste iseärasuste hulka kuulub ahtri põhjas olev "õõnsus", mis jätab sõukruvile ja mõõdukale võllinurgale rohkem ruumi tõhusamaks liikumiseks. Manööverdusvõimet suurendab topelttüür.

Väliskuju matkib suuremat õde, olles kereproportsioonide ja välisstruktuuri poolest sama võimas ja kaasaegne. Nimbuse sugupuu on selgesti näha: roostevabast terasest sõrestikud, suplusplatvorm, pükspriit ja roostevabast terasest detailid on kõik juba tuttavad.

NAGU TEMA EELKÄIJADKI, ON KA 335 COUPÉ ENNEKÕIKE SUUREPÄRANE PEREKAATER. 10-MEETRISE KAATRI KOHTA SUUR SUPPLUSPLATVORM PAKUB PIISAVALT LAIUST PÄEVITAMISEKS NING SISSEHITATUD PANIPAICA ANKRU JA KÖIE JAOKS. ÕDUS ISTUMISNURGAKE JA KAHEKORDSED UKSED AHTRITEKIL ON SAMUTI TÜÜPILISED NIMBUSE OMADUSED.









Suured ümarad toonitud süvispaigaldusega külgaknadki on iseloomulikud. Kaatri juures on aknad silmadeks – 335-st õhkub väärkust, mida rõhutab veelgi suur raami sisse liimitud kaarjas esiaken.

Asümmeetriline tekk – käigutee – mis on kopeeritud 30 Nova S-ilt tagab turvaliselt laia käigu paremparda-küljel ning tavapärase külgteki vasakpargas. Eesmärgiks on pakkuda paremat pardalahendust kui nn “walkaround”

(ümberringi avatud) teki puhul ja loomulikult ka avaram kajut kui seda walkaround võimaldaks.

Nagu tema eelkäijadki, on ka 335 Coupé ennekõike suurepärase perekaater. Selle nimel on tehtud suplusplattvorm mis on 10-meetrise kaatri kohta suur, pakkudes piisavalt laiust päevitamiseks ning sisseehitatud panipaika ankrude ja köie jaoks. Õdus istumisnurgake ja kahekordsed uksed ahtritekil on samuti tüüpilised Nimbuse omadused.

AVAR TEKIALA

335 Coupé seltsielu soodustav ahtritekk on igati loomulik, kui meenutada varasemaid mudeleid. Pisut ootamatum on aga tõsiasi, et tekiala on siin tunduvalt suurem kui 320 Coupé-l. Saladus seisneb selles, et 335 Coupé kere ülaosa on ringikujuline, nõgusa pinnaga tekk. See lahendus räägib Nimbuse tähelepanelikkusest toodete väljaarendamisel.


Ahtritekilt saab astuda otse salongi – ei mingit kõrgusevahet põrandapinnas. Vasakparda-küljele jääb diivan, millel on ruumi viiele, ning selle vastu kenasti mahagonist laua alla peidetud kööginurk.

Roolipinn koos juhtpaneeli sisseehitatud 12-tollise plotteriga on mugav ja loogiline ning kenasti silma all.

Süvispaigaldusega külguksed võimaldavad kiiresti tekile pääseda ning katuseluugid tagavad värsket õhu juurdevoolu ja hea nähtavuse.

Allkorrusel jääb paremparda-küljele tualettruum, vasakparda-küljele lapse- või külalistekajut ning ahtriosas laiutab kutsuvalt magamisase kahele. Salongi diivan on küllalt pikk, et mahutada veel üht magajat.

Kujundus on inspireeritud veetlevast suuremast õest. See tähendab kangaga kaetud vaheseinu, mahedavärvilisi patju, poleeritud tiikpuupõrandat, silmatorkamatut vooderdust ning huvitava kujuga akent kajuti eesosas.

Kokkuvõtteks võib öelda, et Nimbus 335 Coupé – võlliliiniga coupé-kaater, turvaline, usaldusväärne ja meeldiv nii seest kui väljast – on vääriliseks mantlipärijaks 320 Coupe’le. 

NIMBUS 335 COUPÉ-D KUJUNDUSE
AUTORIKS ON ROLF ELIASSON,
ELEGANTSETE JOONTE JA
NUTIKATE FUNKTSIOONIDE
ÜHENDAMISE MEISTER.



Nimbus 335 Coupé tehnilised andmed

Pikkus 10,27 m

Laius 3,20 m

Süvis 1,05 m

Kaal ligikaudu 4500 kg

Kütusepaak 480 liitrit

Veepaak 190 liitrit

Tippkiirus ligikaudu 24 sõlme

Kujundus Rolf Eliasson

SUPER HINNAD!



Otsa amortisaator

NR1 VANA HIND € 21,73 NR2 VANA HIND € 26,20
NR3 VANA HIND € 38,99 NR4 VANA HIND € 49,15

NR1 UUS HIND
€ 14,38

NR2 UUS HIND
€ 17,58

NR3 UUS HIND
€ 22,37

NR4 UUS HIND
€ 35,15



Päästevest 100N (kõik kehakalud)

VANA HIND
€ 28,76

UUS HIND
€ 25,25



Ankur
7,5 kg

UUS HIND
€ 18,89

VANA HIND
€ 25,25



Tollid
(paar)

UUS HIND
€ 8,60

VANA HIND
€ 10,86

UUS HIND
€ 18,20

Kai ots 12m
RST karabiiniga

VANA HIND
€ 22,7

Ujuv sõukruvi võti

VANA HIND
€ 12,46

UUS HIND
€ 9,59



SOODUSHIND
€ 125
2,5 L PURK



SOODUSHIND
€ 41,46
0,75 L PURK

Mürkvärvid International Trilux

VANA HIND
€ 46,46
0,75 L PURK

VANA HIND
€ 125
2,5 L PURK



TUULT TAGA AJAMAS

Suur osa soolopurjetajast ümbermaailmaränduri Uku Randmaa ajast möödub purjetamiseks sobivat tuult oodates, otsides ja püüdes. Sekka ka muid seiklusi. Toome lugejani katkendeid tema internetiblogist aadressilt www.uku.eu

TEKST JA FOTOD UKU RANDMAA

Purjetaja tuleb õhtul hilja koju. Väsinud aga õnnelik. Naine, kes on kogu päeva teda oodanud, küsib, kus sa olid? Ah, käisin purjetamas. Naine vastab kärealt: ei purjetanud sa midagi - tühja tuult ajasid taga!

ÜLE BISKAIA LAHE

28. september 2010

Ile D-Oussant, Prantsusmaa

Meremehe elu pole kerge! Vaatan ilmateadet. Homme on paraja tugevusega tuul, aga vastu. Ülehomme on nõrk tuul, aga küljelt. Kolme päeva pärast aga tuulab. Siis jälle poolteist rahulikumat päeva enne järgmist tormi. Biskaia ootab minemist - 300 miili. Arvestama peab kolme päevaga. Kui homme minema hakkam, saan lõpus vastu hambaid. Hiljem minna ei saa, ei taha...

29. september 2010

Ärkasin rahutust unest kell seitse. Õõ läbi undas tuul vantides ja kaldatsad krigisesid. Minust paar silda eemal asuva pontooni kaldale viiv trepp kaebles valusalt nagu oleks eelajalooline monster-mammut oma viimastes piinades.

Tegin kohe arvutist ilmakaardi lahti. Jah, midagi head seal ei olnud.

Praegu tugev tuul vastu. Siis päeva lõpus nõrgeneb ja keerab küljele ja homme uuesti 15 m/sek vastu, koos neljameetrise lainega. Tuul on siin teine kui Läänemeres. Meil on 15 meetrit normaalne sõiduilu. Siin ajab selline tuul suure laine üles. No vaatan neid tuuli ja tuulekaari. Hulluks ajavad! Üks front algab, teine lõpeb. Olin üsna nõutu. Tundus, et reedel tuleb uus tugevam lätakas üle Atlandi.

Ah, parem annan otsad ja merele! Nii ma siis vihmast märja kroodi tõstsin. Nüüd juba sadamasopist väljas. Õige pea - 19 miili pärast tuleb nende uhkus vasakut kätt Ar Man. See on üks majakas keset totmist Golfo de VIZCAYA-t. Nii nimetavad kohalikud Biskaia lahte.

1. oktoober 2010

Tuul pöördus peale keskööd vastaliseks ja valjenes. Lained läksid päris püsti kätte ära. See Biskaia on suur ovaalne kauss. Ükskõik kummal halsil ma sõitnud oleks, ei teinuks see minu kannatusi mitte lühemaks, vaid pikemaks. Pärast tuleb ju see maa ikka mööda serva ära sõita. Nutuvõru oli ümber suu, kui öösel suurte lainetega võitlesin. Kolmandat rehvi ja fokat ainult

taskuräti jagu. Lained suured. Õnneks natuke küljepealt, nii et iga laine just üle jahi ei käinud. Osad aga küll. Nii ma siis seal võitlesin karvase merega. Ühel hetkel vaatasin, et tuulegeneraatori tiivik on võtnud sellised pöörded, et tahab vist kosmosesse lennata. Mõne aja pärast pudenes Lazy Jack ära. Kes ei tea, see on selline pundar nõõri, mis on osavasti kokku seotud, hõlbustamaks kroodi pakkimist. Selle avastaja ja esimene kasutaja oli kindlasti seesama Jack, kes oli väga laisk. Nüüd plagises kroodikoguja kogu jõust. Pidin minema ja ta maha rahustama. Ega seal tekil hea olla ei ole sellise möuraga.

HISPAANIA

2. oktoober 2010

Aviles, Hispaania

Lõpuks sadamas. Sadama nimi Aviles. Preemiaks sain kuuma dušši alla ja pudeli head inglise õlut. Nüüd olen selili voodis ja peaaegu liikumisvõimetu. Kaks ja pool ööpäeva rassimist on selleks korraks läbi. Vaja on taastuda. Kogu selle aja jooksul sõin ära kaks õuna, ühe greibi ja seibi suitsuvorsti. Kui mere peal nii hullult loksutab ja raputab on isu null. Kohati isegi miinusemärgiga.



3. oktoober 2010

Kui keegi ajakirjanik praegu küsiks, - neile on ju koolis õpetatud, et ei ole lolle küsimusi, on lollid vastused - et mis on üksi purjetades kõige raskem, siis ma vastaksin, et kõige raskem on, et ei ole kedagi, kes hommikul ütleks: tibukene, aja nüüd ennast püsti ja vutt-vutt merele purjetama! Ise pean leidma endas motivatsiooni ja kangust meeldivast keskkonnast, meeldivast olekust lahti rebida et minna väsitavasse, raskesse ja ettearvatusse.

Täna hommikulgi oli kahekõne iseendaga, kus laisk Uku ja reisihimuline Uku vaidlesid. Peale jäi muidugi jälle see reisihimulisem. Seega olen merel. Mere nimi Põhja-Atlandi ookean. Vihma sajab. Ilm on hall. Lained nagu ikka ookeanil-SUURED. Tuult õnneks niipalju, et suudab kroodi pakstaagis vaevu lahti hoida. Kurss Läände La Coruna poole. Sinna ma kindlasti täna ei jõua aga vähemalt sinna poole on nina. Ilmaennustus on, et õhtul läheb mõiraks..

4. oktoober 2010

Õö oli huvitav. Asi selles, et vaatamata sadama asukohale mööda jõge ülesse sõites, päris kaugel ookeanist, käis sisse SWELL. See on selline elukas, millele

head eestikeelset vastet ma ei tea. Võib olla ummiklaine. Tegelikult on see suur ookeanilaine, mis ei leia rahu. Käib kõik nurgatagused läbi enne, kui ennast kuskil sadamasopis või vastu kaljusid on energiast täiesti tühjaks virutanud. Selle sama loomaga ma siis öösel võitlesin. Vendrid võtsid aeg ajalt pannkoogi asendi ja otsad nägid tõelist vatti.

Hommikul tegin tiiru linna peal. Mulle Hispaania ja selle väikelinnad meeldivad! Siinsed inimesed, nende arhitektuur, ellusuhtumine, keel, temperament, emaaustus, meeste vabadus... Kõik on minu jaoks väga inimlik ja tasakaalus.

Läksin siinsamas sadamas olevasse kalurite baari. Mõnus! Parasjagu räpane. Parasjagu külalislahke. Suhtlesin kohalike kaluritega. Ei mina saanud aru nende keelest ega nemad inglise keelest aga me saime hästi aru, mida teine tahab öelda. Meremeeste jutud ju üle maa samad.

8. oktoober 2010

Üks mis kindel, et nalga ma siin ei jää. Kalu ujub tõusu ajal nii palju ümber jahi, et võta või kahvaga. Mina aga tahtsin delikatessi ja läksin murdsin jahi kõrvalt kai küljest sinikarpe ja panin potti

keema. Natukese aja pärast oli tore gurmaaniline elamus veidi täidlase valge veiniga, et anna aga olla. *Bueno!*

9. oktoober 2010

Olen praegu veel üleval. Kuulan öö hääli ümber jahi ja Jäääärt. Und ei ole ega tule ja pole ka midagi katki, sest homme on nagunii puhkepäev. Ilmaprognoos on värvunud ookeani selles kohas lausa kollaseks. See tähendab üle kuuemeetriseid laineid ja tuult 20 m/ sek. Tegelikult tunnen, et seda puhkust on päris vaja. Inimeste võimed on ju erinevad. Kuigi tundub, et vee peal purjetades nagu midagi eriti ei teegi, on see väga väsitav. Ma ei räägi isegi füüsilisest väsimusest, kus keha on kogu aeg töös, püüdes säilitada tasakaalu, vaid vaimsest, sest kogu aeg oled valves ja vahis-pingeseisundis. Harva on selliseid hetki, kus sa ei mõtle erinevaid tuleviku lahendusi läbi, või ei navigeeri.

Mis on üle 40 aastase mehe õnne valem? Osta, laena, rendi... purjekas ja sõida kursiga S, kuni või hakkab karbis sulama. Peatu sadamates, kus räägitakse ei-tea-mis keelt. Suhtle sealsete inimestega. Saa osa nende eludest. Käi linnas, käi maal, söö kohalikke toite, joo kohalikke jooke.



Naudi päikesepaiset. Naudi seda loodust, mis Jumal on oma helduses loonud. Naudi seda muretut hetke, mida kutsutakse sinu eluks. Ole enda vastu aus ja teiste vastu tolerantne. Hoia sidet nendega, kes on sulle kallid... ja sa oled õnnelik!!!! Selleks ei ole vaja rutata koosolekult koosolekule. Süüa E- si täis küpsiseid ja kõnelda pidevalt mobiiliga.

PORTUGAL

14. oktoober 2010

Eile õhtu eel tuul vaibus. Vaja oli panna mootorit, kuid see tundus nii vastumeelt. Liiatigi kütusetuli juba põles. Mõtlesin nii ja naa... lõpuks lasin kalda sireenidel ennast ära meelitada. Keerasin 12 miili kaugusel oleva sadama poole. Oli juba videvik. Päike kukub siinkandis nagu kopsti vette, see tähendab, et pimedaks läheb kiiresti. Sadama sissesõidu juurde jõudsin juba kottpimedas. Ainult igat värvi linna tuled sillerdasid. Hoidsin kiirust kuue peal, et ikka võimalikult kiiresti kohale jõuda, kui järsku vaatasin, et sadamasuu asemel on kivisein. Kontrollisin kaarti, vaatasin muulitulesid... kõik nagu klappis. Paremal roheline muulituli, vasakul punane. Aga ees laine murrab!!! Puurisin binokliga põrgupimedusse. Sein. Stopp. Sügavus 5 meetrit! Keerasin kiiresti ära. Ükskõik mis, aga seinast üles ma ei saa ronida! Sõitsin uuesti merele tagasi. Hakasin asja uurima, ja mis selgus... Paar asja olid kokku sattunud - tavaliselt nii õnnetused juhtuvadki! Nimelt olid portugaallased hiljuti muuli pikemaks teinud, aga kaart seda ei näidanud. Muuli otsas olev majakas ei töötanud ja lõpuks muuli tagant paistis punase tulega madaliku tooder, nagu oleks see sissesõidutuli. No seekord pääsesin ehmatusega. Kogenud meremehed vangutavad praegu päid - pimedas võõrasse sadamasse ei siseneta. Kõik õige aga... elu vajab ka elamist. Ühesõnaga - riskid miinimumi!

19. oktoober 2010

Lõpuks Madeira!!! Täna andis jahi kapten välja oma esimese käskkirja- lülitada

LÕPUKS SADAMAS. KAKS JA POOL ÖÖPÄEVA RASSIMIST ON SELLEKS KORRAKS LÄBI. VAJA ON TAASTUDA. KOGU SELLE AJA JOOKSUL SÕIN ÄRA KAKS ÕUNA, ÜHE GREIBI JA SEIBI SUITSUVORSTI. KUI MERE PEAL NII HULLULT LOKSUTAB JA RAPUTAB ON ISU NULL. KOHATI ISEGI MIINUSMÄRGIGA.

sisse külmkapp, et toidud säiliks ja õlu külm oleks. Seega, mindi täna ametlikult üle troopilise kliimavöötmel vajadustele.

Kui keegi auhindu annab, siis mina võiksin küll saada kõige kehvemini ettevalmistatud reisi auhinna. Täna oli kõik otsas. Ka otsas oli otsas. Eestikeelsed raamatud on läbi loetud. Eesti laulud on ära kuulatud. Kaarte pole ostetud... Mis veel? Ja vaatamata sellele eriti ei kurda. Ostin õhtuks värsked krevette ja hea veini ning elu on taas *bueno*. Kalda peal siristab kohalik lauljanna kitarri saatel. Inimesed jalutavad käevangus, vaatavad jahte... Mäenõlv taamal on tuledes...

22. oktoober 2010

Üks hea blogi lugeja küsis, et mis suhted on mul Toomasega, millal ja kuidas ma teda kasutan. Need, kes on purjetajad, teavad kelle või millega on tegu - nii kutsutakse purjetajate hulgas automaatrooli. No umbes nii, et kes on roolis? Ah, Toomas on.

Ja tõepoolest, automaatrool on mulle nagu teine meeskonnaliige. Väga vajalik ja tähtis. Ilma temata mul pikka pidu ei ole. Vanasti kasutati näiteks folksude peal Toomaseks hammaslatti, kuhu fikseeriti rooli asend. Teatud halssidel oli sellest palju abi. Ise olen Temptation I peal pununud sellise asja otsest. Samuti on leiutatud ka tuuleroolid, mis jahi ahtris asuvalt purjelt kannavad jõu üle roolilehele.

KOLM NÄDALAT KANAARIDEL

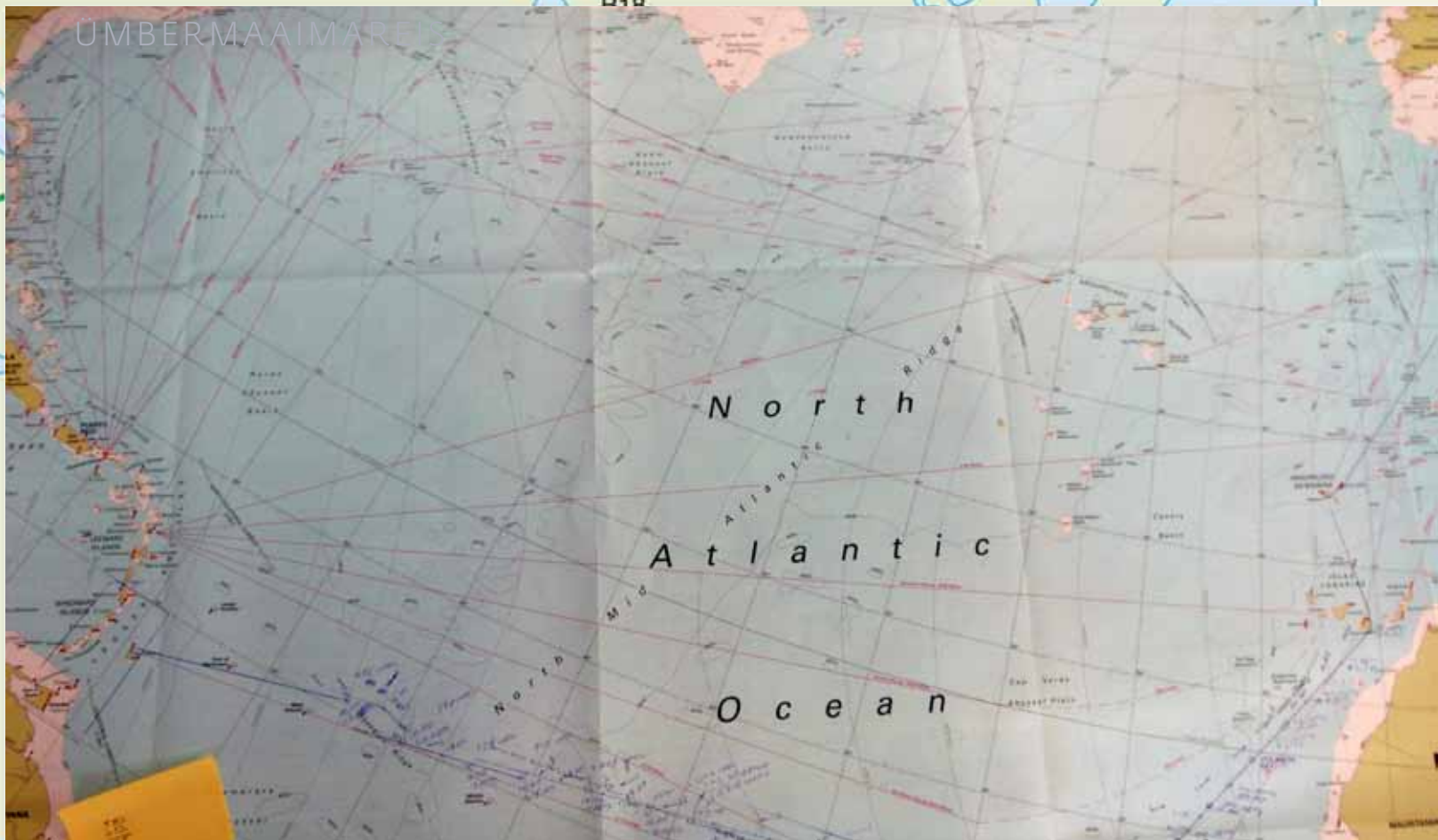
23. oktoober 2010

Las Palmas, Kanaari saared, Hispaania
Las Palmases tuli mulle vastu Riho ja hiljem ühines meiega Aare oma abikaasaga.

Vaatasime üksteise jahte ja tegime mõnusa õhtusöögi. Riho pani mulle pähe ühe kärbe surisema ja ma kardan, et ma ei saa selle pininast lahti. Nimelt - tuulerool. Kui praeguse automaadi elektroonika või täitemehhanismiga peaks suurel sinisel midagi juhtuma, oleksin päris kähveli. Samuti oleks see avariiproovi eest. Raske leida vastuargumenti.

24. Oktoober 2010

Esimene öö Las Palmase reidil möödus rahulikult. Laine loksus vaikselt vastu võõri ja tuul kandis ette uusi vaateid. Telekast tuleb 32 kanalit telesaateid. Siin on ikka väga erilisi paate, inimesi ja tõenäoliselt ka saatusi. Kõik nad on lahedad. Ühe vana betoonkati peal on ühed väiketootmise käima pannud. Teevad suure mikseriga mingit segu. Üks naine jälle pistis õhtu eel kitarri saatel laulma. Ilus just see ei olnud, aga tuli vähemalt hingest. Sama arvas ühe teise jahi meeskonnaliige, suur must koer, kes väljendas oma tundeidkaasa ulumise teel. Eile jälle saabus üks väike jaht Rootsi lipu all, kus peal noor ema, isa ja kaksikud poisid ja tüdruk. Jahi peal käib selline tagaajamine nagu kassi-hiire multikas. Terve laevastik teab nüüd rootsikeelseid ähvardusi ja söimusõnu. Siin on muuli juures norrakad, kes on kuskil masti maha murdnud. Üks vana Benetau on kivides käinud ja siia ankrusse unustatud. Aga minu lemmikud on teraslaevad. Üks on kollane, kus elavad kaks paarikist ja teine on must, kus on afropatsidega kutid. Lippu neil taga ei ole. Päritolu ei tea ja ega see pole ka



tähtis. Siin, issanda päikese all on kõik võrdsed- kõigile paistab ju sama päike ja paitab sama tuul.

30. oktoober 2010

Eile oli tore päev, kus Aare rendiautoga kimasime saare lõunatippu La Playa de Moganisse. Väga ilus linnake - ise kutsuvad seda Kanaaride Veneetsiaks. Ilus sadam, kus värviliseks vööbatud väikesed kalapaadid ja superjahid sõbralikult koos. Tagasi tulles tutvusime teise sadamalinna - Puerto Rico vaatamisväärsustega. Öhtul oli sadamas mõnus saun ja külm õlu. Korralikes kohtades valatakse õlu sügavkülmast võetud klaasi, kus õlu korraaks ehmatub ja muutub mõne kraadi isegi alla nulli. Peale väsitavat päeva maitseb hea!!!

01. november 2010

1478. aastal lasi Juan Rejon, kes oli kuninga käsul saare valitseja, ehitada oma positsioonide kaitsmiseks kindluse. Hiljem rajati selle kindluse ümber linn, koos oluliste kaitserajatistega. Tõenäoliselt just sellepärast peatus Christopher Columbus oma reisidel just siin (esimest korda 1492. aastal, hiljem tegi veel kolm reisi), et võtta peale

värsket vett ja paluda Jumalalt õnnistust oma reisi õnnestumiseks. Käisime täna Aarega tema majamuuseumis sellele selgitust saamas. Columbus oli nagu trammijuht. Käis neli korda üle lombi Kariibidel. See asi oli tal käpas. Peab ütleva, et väljapanekud olid põnevad, aga palju oli keelebarjääri tõttu nuputamist ja nii mõnigi asi jäi mõistatuseks.

6. november 2010

Eile sai kaks nädalat Palmases. Väike juubel! Mis vahepeal juhtunud on? Väga palju ja mitte midagi. Jahis olen palju asju kõbinud paremuse poole. Olen tuulerooli tellinud, spinnakerpoomi ostnud ja installinud, tagavaraankru ostnud koos 30-meetrise ketiga, ostnud uued vendrikatted, jahi hoolduskeemiat, roolikatted... Kõige tähtsam, saanud palju kogemusi ankru peal seismiseks. Selle kahepäevase seismise eest olen maksanud 12 eurot. Ärge tulge ütleva, et elu siin on kallis! Kui restos ei käi, siis poest ostes on toiduajad palju odavamad kui Eestis. Ega muu peale eriti ei kulugi, kui jätta arvestamata see kuramuse kallis hobi. Spinnaker 7000, tuulerool 5000 eurot, muud pudinad lisaks.

18. november 2010

Eile oli siiski suurepärase päev, kuigi hommik algas tuuletõmbusega minu rahakotis. Parasailor oli saabunud. Lisaks toote hinnale tuli maksta tollid, transpordid, deklareerimised. Peale selle üle pooleteise tuhande euri igasuguseid blokke ja valle. Tekkis mõte, et kiiresti tuleb siit linnast jalga lasta. Tundus, et iga jaht peab siia linna jätma vähemalt jahisuuruse hunniku raha, enne kui saab sellest magnetist lahti.

Siiski, pärastlõuna tõi ka meeldivaid toone sellesse argipäeva. Nimelt kohtusin vaimuvendade, Nordea kuttidega. Olin järjekordselt mastist alla tulnud, sain just jalad tekile, kui kõrvaloleva kummika pealt päevitunud väljanägemisega Jaan [Tätte] muhedalt ütles, et laeva peal tuttavad mehed mastis. Mis oleks kui öhtul trehvaks? Nii oligi

Öhtul tegime dessandi Nordea peale. Vastuvõtt oli kuninglik! Jaan mooris hiigelkoguse maksastrogonovi, kõrvale lademes värsket salatit ja saia-leiba. Öhtu nael oli jäätis puuviljadega. Puhusime juttu maast ja ilmast ja kõige rohkem mereasjadest. Erinevad reisid ja eesmärgid, aga üks, mis meid ühendab on meri ja kodune Eesti.



Homme hommikul panevad nad Cape Verde suunas.

20. november 2010

Katsun vaimu üleval hoida jahti sätimisega. Täna panin ankrukinnituse alla lisatugevduse plaadi. Käisin uusi, pikemaid polte toomas ja plaati õigeks löikamas. Astusin paadi poole, kui plääsi pääl läks hirmus kisa lahti. Mingi jõuk vehkis kätega ja kisas hirmsasti. Alguses mõtlesin, et keegi on vette kukkunud, siis jälle, et kellegi rahakott on pihta pandud, aga lõpuks, et küllap on rootslased - need ka mõnikord kisavad hullusti. Valmistusin kummipaati istuma, kui kaks naist tormasid ligi ja küsisid - kas ma olen Nordea. Tahtsin vastata, et ei ole. Nordea peaks mingi Skandinaavia pank olema. Aga viisakuse tõttu jätsin lõpu ütlemata. Pikapeale sain aru, et see jõuk on Marko ja Jaani fännid. Ütlesid, et töid kingituse ka mingi pudeli. Näod venisid pikaks ja kõnevõime kadus mõneks ajaks, kui kuulsid, et poisid läksid täna hommikul merele. Minuga neil enam asja ei olnud ja õigupoolest mul nendega ka mitte. Turistid olid tulnud Tenerifelt

sellepärast siia, et see pudel üle anda. Kindlasti oli kuskil hingepõhjas lootus isiklikult kohtuda ja ehk ka jahti pealt läbi minna. See paneks ju sõbranned telefonis kiljuma!

21. november 2010

ARC (*Atlantic Rally for Cruisers* - toim.) on Las Palmasest startiv iga-aastane võistlus, mis sel aastal toimub juba 25 korda. Tõlkes tähendab see Üle Atlandi kruiseritega või midagi sellist. Algu- ses väheste paatidega alanud koosm- nemisest on tänaseks välja kasvanud hiigelsuur kommertsüritus. Usun, et selle mõtte algatajad ei suutnud sel- list arengut ette näha. Kruiseritest on saanud superjahid, mille meeskonda- desse on palgatud kas laseri karjääri lõpetanud musklis sportlased või siis professionaalid. Sel aastal on 250 jahti stardis. See tähendab sadamale suurt koormust, aga ka suurt raha. Võist- lustel pööratakse palju tähelepanu ohutusele ja seltskonnaelule. Näiteks jagatakse auhindu ja auväärseid kohti heldelt. Igal aastal on noorimate laste auhinnad. Täna nägin perekonda kuu- vanuse imikuga. Kui keegi tahab seda kohta ausas konkurentsisis üle lüüa,

peaks tõenäoliselt merel sünnitama.

Selge on ka see, et on parim aeg üle lombi hüppamiseks, kuna ilmastik ookeanil muutub sel ajal stabiilsemaks ja paremini ettearvatavaks. Samuti on siis reeglina ka keeristormide ehk siis orkaanide võimalus statistiliselt väik- sem. Näiteks maist kuni novembrini kindlustusseltsid kindlustuskatet sel- les piirkonnas ei anna.

Homme on start. Elan selle melu sees. Kohati on huvitav, kohati jälle väga masendav. Seal, kus suured mas- sid koos, on ka teatud ebamugavusi. Baaris saab sooja õlut pika ootamise peale. Kann on pooltühi ja viieeurosest arvestatakse 2,25 automaatselt jotsiks - tänamata. Rikkad norrakad, keda sel aastal on rekordiliselt palju, ei tea euro kurssi ja on baaritädid ära rikkunud.

KURSS ROHENEEMESAARTELE

30. november 2010

Cape Verde poole

Minek!!! Jaht on nagu kevadel aasale pääsenud suksu. Tunneb head meelt vabadusest, värskest tuulest, mere- lõhnast, lainetest... Tuult 8-9 vahel. Kiirust tuleb 7-8 sõlme. Hoovus aitab tagant juurde. Ookeani lainemürakad



on tagant. Lendkalad vupsavad laine-
test välja ja sisse. Ees paistab sama teed
ja saatust jagav kahemastiline. Üritan
kannul püsida. Muhuväin!

01. detsember 2010

Öösel, kui käisin ahtris, vesi säras
blanktonist- nagu hõbekuulidel olek-
sin sõitnud. Suur tanker tuli kolla-kolla
tegema. Las Palmasest ostsin eelviima-
sel päeval uue prantslaste vidina - Mer
Veile. Prantslased on üldse minuarust
maailma parimad soolosõitjad. See on
selline valvekoer, kes haugub iga laeva
peale, mis lähedale tuleb. Ta nimelt
püüab radarisignaale. Samuti saab teda
äratama sättida. Tõesti väga hea abiline!
Eriti öösel.

02. detsember 2010

Teine ööpäev Suurel Sinisel. Istun ahtri-
tekil. Vaatan neid jurakaid lainevolkse.
Naljakas. Ta tuleb ja tuleb, kuni muu-
tub suureks ja ähvardavaks- valge hari
kuklal pahisemas. Jõuab jahini ja siis
poeb ahtri alla. Ahter kerkib korra ja
juba ta läinud ongi, andes teed uuele ja
hullemale. Nagu teatri peaproovil, kus
butaforist ja tema abi teevad suure siidja
rätikuga laineid.

Just tossutas mööda suur kontei-
nerlaev. Lülitasin prantslase välja. See
prääksus nagu oleks viimnepäev käes.
Tagant on mind mind hakanud jälitama
kaks purjekat.

03. detsember 2010

Merepeal on see hea, et krediitkaarti ei
ole kuskilt läbi tõmmata. Kõik raha juba
mitmendat päeva panga arve peal alles.
Las Palmas oli mõrv...

Väljas on paks pime maad võtnud.
Horisont on mähitud musta kanga sisse.
Tähed hakkavad öises taevas pilvede
vahelt sirama. Troopikaöö. Ahtrisse jääb
hõbedane jälg. Kes on purjetanud nendel
laisuskraadidel, teab millest ma räägin,
kes ei ole... peaks plaani võtma.

See on vanade meremeeste õpetus
üle Atlandi sõidu kohta: sõida lõunasse

KUI KEEGI AUHINDU ANNAB, SIIS MINA
VÕIKSIN KÜLL SAADA KÕIGE KEHVEMINI
ETTEVALMISTATUD REISI AUHINNA. TÄNASEKS
OLI KÕIK OTSAS. EESTIKEELSEDE RAAMATUD
ON LÄBI LOETUD. EESTI LAULUD ON ÄRA
KUULATUD. KAARTE POLE OSTETUD... MIS
VEEL? JA VAATAMATA SELLELE ERITI EI KURDA.

Cape Verde suunas, kuni või sulama
hakkab, siis keera läände. Nii nad kõik
teevadki. Makaronisööjad on tagant ära
kadunud, ju neil või hakkas sulama. Vesi
on 26 kraadi. Õhk praegu, öösel samuti.
Vaatasin baromeetrit. Esialgu seisab
sama koha peal. Vana ilmateate järgi on
homme oodata siia siile (madalrõhkkond
paistab kaardipeal nagu kerratõmbunud
okastega siil). Üldse on Cape Verde see
koht, kust troopilised tormid tekivad ja
oma teed üle Atlandi alustavad, kasuta-
des 13. paralleeli. Teisele kaldale jõudes,
kohalikega liitudes tekibki orkaan. Siin,
saartepeal troopilisi torme reeglina ei
ole. Minul on plaan kasutada üle lombi
hüppamiseks 20. paralleeli. Nii et liigun
üsna kõrvuti tsüklonitega, aga ju see
peab nii olema- sajandite jooksul järgi
proovitud värk.

06. detsember 2010

Eile öösel ahtris istudes hakkasin hääli
kuulma. Siin silks, seal solks. Siis jälle
ohe. Natukese aja pärast jälle väike
nigin-nagin. Öö on pime nagu kott.
Tähed taevas küll säravad, aga valgust
nad ju mustjale veepinnale ei anna.
Nihkusin roolimehe kohalt *sprey* juurde.
Esimene mõte oli meremehejuttudest
meelde jäänud hiidkalmaarist, kes öösel
mehi teki pealt oma hiigelkombitsatega
vette tõmbab. Seejärel mõtlesin, et tegu
võib olla imetava emavaalaga. Seda peab
ka kartma. Siis jälle, et ma olen lihtsalt
lolliks läinud ja mingeid hääli ei saa ve-
peal olla... Siis aga nägin rohelise käigu-
tule valguses delfiini sulpsatamas. No

nii poisid, oleksite mu peaaegu infark-
tile viinud! Tulge parem päeval! Siis, kui
inimesed üleval on ja suhelda tahavad.
Kobisin tukastama.

08. detsember 2010

Cape Verde ehk Roheneemesaared

Eile sain kenasti Sao Vicente saare sada-
maste . Peale väikest puhkust, korra-
liku inimesena, tarvis ju kohe ennast
sisse möllida. Kogemus ütleb, et mida
vaesem maa seda rohkem formaalsusi.
Sadamakontoris tüdrukud viisakad ja
abivalmis. Kasseerisid 84 eurot kahe
päeva eest + võtme eest 10 eurot depoi-
siiti, aga krediit kaart ei tööta. Läksin
jahist uusi kaarte tooma ja nagu reis
ümber maailma - võistleja läheb järje-
korra lõppu ja jääb kolm korda vahele -
peale seda jooksis arvutisüsteem kokku.
Võtsin huumoriga. Kui ükskord sealt
pääsesin, oli vaja minna migratsioo-
nipolitseisse. Seal maksta viis eurot,
saada passi tempel ja sealt edasi sada-
mavõimude juurde. Seal tuli täita veel-
kord jahi kohta põhjalik ankeet. Mis
mootor, milline kütus, kus tehtud, mis
materjalist kere, mis värv, kus ja millal
tehtud. Aga hullu ei midagi. Paari tun-
niga ilusti paberid korras! Homme tuleb
sama kadalipp joosta vastupidises järje-
korras läbi, kuna tahan maalt lahkuda.
Pole hullu!

Õhtul käisin sadamakõrtsus head
muusikat ja cubalibret nautimas. Võt-
sin ka röstitud kala, mis maitses väga
hea. See saar meelkitab mind väga, aga
mis teha - tuleb järgida oma teed.



ÜLE ATLANDI!

09. detsember 2010

Nüüd olen jälle teel. Teeleminek on alati nostalgiline, nii nagu tulemine on täis uudishimu. Hetkel olen veel Santo Antonio varjus. Suurt lainet ei ole. Kui välja saan, pöördub tuul rohkem küljele ja laine hakkab peale käima. Õues on nii soe, et või sulaks hetkega. Võtan kursi Barbadosesele. Järgmise viie päeva prognoos on hea. Mis edasi- seda ei tea keegi, aga lootma peab.

10. detsember 2010

Kui väljas oli valgeks läinud, leidsin tekilt kaks lendkala. Kala tellimine käib siin nii, et ei ole vaja poodi minna, helistada ega isegi meili saata. Kalad lendavad ise kohale. Vaata ainult, et pihta ei saa, muidu on pea soomustega kaetud. Puhastasin, praadisid ära. Päris hea.

Ahtris olles märkasin, et üks lendkala, va pime lind, on eksinud oma lennutrajektoriga ja pörutanud tuulerooli purjesse. Õnneks on puri terve aga... kui neid on palju ja nad kõik korraga tulevad... siis... hakkab juba muretsema. Ikkagi õhuke nailon ja uut pole mul siin merepeal kuskilt võtta.

11. detsember 2010

Õösel viuksus suur delfiinikari ümber jahi, aga minu jaoks ei ületanud nad uudisekännist ja ma keerasin tudule. Siin nimelt saab rahulikult magada, kuna laevu ei ole. Nemad sõidavad teisi teid ja radu. Purjekad jälle liiguvad enam-vähem samas suunas. Ja seega on kokkupõrke oht minimaalne.

12. detsember 2010

Lendkalad on nagu Poola lennukid. Lihtsalt pikeerivad jahti. Hommikul oli jälle üks oma otsa leidnud. Teised, elugapäsenud kamikaatsed on aga soomustepärakaid endast maha jätnud. Jahi põrand on soomuseid täis nagu oleks kalurilüli merelt sadamasse naasnud. Kuna nad oskavad õhus hinge kinni pidada, siis paljud saavad oma tiibadega sibades tekilt siiski põgenema.

Üldse on siiani ilmaga vedanud. Tuul takkanukka. 8-11 m/sek. Lained on küll suured, aga kui nad pakstaagist tulevad, ei olegi nii hirmsad. Päeval paistab päike. Õösel kuu ja tähed. Jätuks vaid sellist ilma veel kümneks päevaks! See ilmateade, mis ma Cape Verdes olles nägin lubas küll samasugust kuni kolmapäevani. Pikemat perioodi kui nädal

ei suuda ka tänapäeval keegi tõepäraselt ette ennustada. Kui reis on kaks nädalat pikk, siis pool jääb teadmatusse.

17. detsember 2010

Söömiseist jahis nii palju, et midagi ravast ja tõsist siin ei taha. Mida organism lausa nõuab on piimsed valgud ja värsked puuviljad. Mulle maitsevad ka hiina supid. Iga päev lahendan ühe. Nende säilivus on hea, kiire teha ja maitse on erinevad. Mõni lausa üllatab. Toiteaineid nad ei sisalda aga kõhu saab täis. Puuviljade säilitamine on probleem. Praegu ootab ära söömist 18 banaani, mis kindlasti üle paari päeva enam ei säili- alustavad üldstreiki. Mul tuleb banaani dieet vist. Ka Capelt ostetud apelsiinid hakkavad ära tohletama. Alles on veel 2 õuna Canaaridelt, mis on nagu teatri butafoorid. Igihaljad! Millega neid on töödeldud? Kui inimest sama asjaga töödelda, kas muutub igaveseks?

18. detsember 2010

Nüüd tuleb lugu, kuidas merepeal õnnetused juhtuvad või siis kuidas neid ära hoida.

Askeldasin jahi ahtris. Olin just para järjekordselt ülesse tõmmanud



ja üritasin teda selles väheses tuules tööle saada, kui kuulen lisaks auto- maatrootli häälele veel mingit sarnast häält. Esimene mõte mis läbi pea tuiskas, et ikkagi sina sõber, auto- maat. Lülitasin *stand by* peale, häääl jätkus. Uh, vähemalt mitte seekord. Jätsin para ülesse vallatlema ja ise endale sobivat asendit leidma. Läksin alla. Sama häääl - kiu-kiu-kiu. Vaatan siia, vaatan sinna. Proovin veekraani avada. Sama häääl aga tihedam. No selge - veepump. See sõber hoiab jahis survet veel sees. Kui kuskil tekib tarbimine, siis tema töötab. Kui vett ei lähe, siis lööb lulli. Tähendab, kuskil keegi laseb vett kraanist. Kuna ma ise see raudselt ei ole - siis... Siis see on leke. Vaatan esimese duširuumi pum- pade juurde. Jah, siit ta jooksebki! Lihtsalt voolikul väike auk sees. Kohe peale pumpa. Lülitasin pumba välja. Lõikasin katkise koha välja. Voolikut õnneks uuesti ühendamiseks jätkus. Pilss muidugi märg.

Aga kui mõelda, et poleks seda hääält kuulnud. Mootor töötab või lained kohi- sevad. Või on jaht omapäi sadamas. See 320 liitrit vett, mis mahutis on, pumba- takse lihtsalt jahti. Või juhtub see mõnel

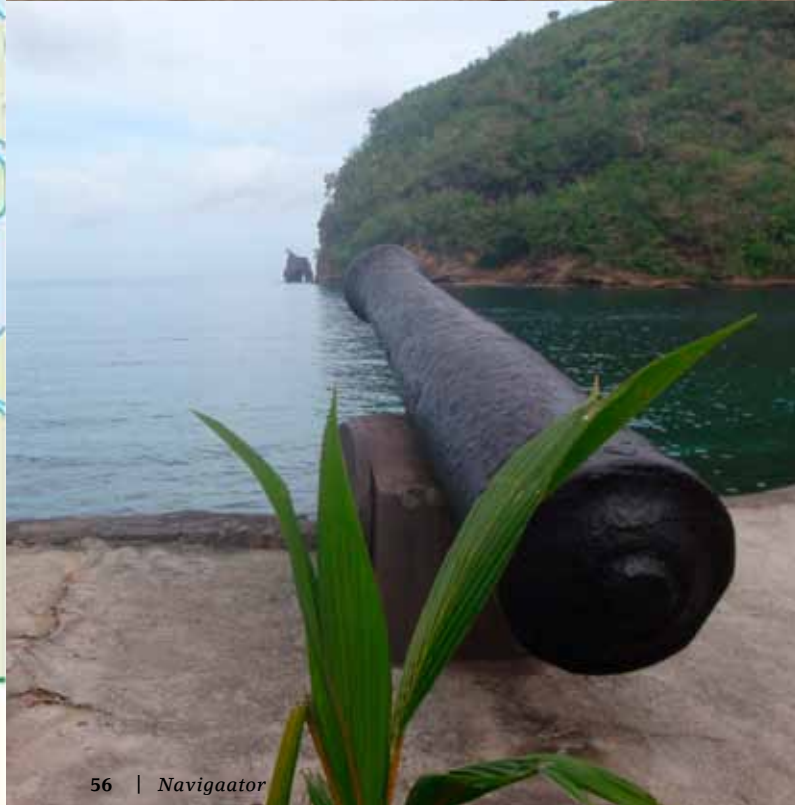
VALMISTUSIN KUMMIPAATI ISTUMA, KUI KAKS NAIST TORMASID LIGI JA KÜSISID - KAS MA OLEN NORDEA. PIKAPEALE SAIN ARU, ET SEE JÕUK ON MARKO JA JAANI FÄNNID. ÜTLESID, ET TÕID KINGITUSE KA - MINGI PUDELI. NÄOD VENISID PIKAKS JA KÕNEVÕIME KADUS MÕNEKS AJAKS, KUI KUULSID, ET POISID LÄKSID TÄNA HOMMIKUL MERELE. TURISTID OLID TULNUD TENERIFELT SELLEPÄRAST SIIA, ET SEE PUDEL ÜLE ANDA.

pikal otsal nagu praegu. Sul ei ole vee- tagavara ja sa ei tea, kas sul on auk jahti põhjas või kust see vesi tuleb? Ja mida pump teeb kui vesi ammuilma otsas. Kuumeneb üle? Kas kaitsme lööb ikka välja, või läheb enne põlema?

Paneb mõtlema, ah? Karm värk siin merel. Kunagi Paltsu Tõnisega rääki- sime peale tema Lennuki retke. Ütles - suur jäme kroodipoom läheb sileda vee peal, ilma mingi suurema pingeta liht- salt krõpsti. Tundub et asjad on lihtsalt stressis. Taluvad ja taluvad pinget, kuni üks kõige nõrgem molekul ütleb: mulle aitab, ma lähen nüüd ära.

19. detsember 2010

Õine vaht seljataga. Ööpäevaseks läbisõiduks tuli 114 miili. Suht väike arv miilikesi. Juhtus nimelt, et hommikupoole ööd, kui rohkem tuult tuli, sättisin jahti kursile ja läksin alla puhkama. Vahepeal oli aga rooli pidur vaikselt lahti tulnud, jaht oli vastutuult ülesse luhvanud ja vastupidises suunas, kelm, minema pannud. Keel kelmikalt suunurkas, silmad vidukil, et näis, millal ta märkkab! Tunnike-poolteist hiljem kui tekile läksin oli selge, et hoopis Tallinn läheneb. Nüüd on jälle jahti nina õigele poole ja reibas 8 m/sek annab hea 6-7 sõlme.



24. detsember 2010
Barbados, Kariibid

Und ei ole. Käin pidevalt kontrollimas, et ega kogemata Barbadosse saarele pihta ei sõida. Väga tugev küljehoovus on S suunalt. 70 miili on sadamani veel. Hambad on ristis. Viimased miilid tulevad eriti aeglaselt. Otsustasin siiski minna pealinna- Bridgetowni vaatama.

Kui teha matemaatikat, siis 2016 miili läbimiseks läks aega 15 päeva. Keskmine ööpäevane kiirus tuli 134,4 miili. Ise olen tulemusena väga rahul. Üksi sõites ei saa kiirust hulluks ajada (mõni prantslane glissiks küll kogu aeg, suunurgad kõrvuni). Muidu peaks kalda- ja sadamaga olema, kes pärast jahti lapib.

Lõpuks hakkas saar paistma, siis linn ja siis sadam ja... õhtuks olin ankruplatsil. Läksin suurte kruiserite vahele tolli otsima. Kutsusin raadio teel välja. Jah, sildu selle suure sõjalaeva taha, öeldi. Kujuta ette Muuga sadamat. Vaat selliste vendrite vahel, võta palun oma koht ja mine aja rahulikult paberid korda. *Swell* selline, et jaht tantsib polkat. Näitasin oma klassi. Panin vendrid, springid ja jooksujalu tolli tegema. Seal muidugi kõigepealt meditsiin, siis toll, siis migratsioon... Arvan, et 20 paberit täitsin ära. Nad said jälle teada, mis materjalist mu jaht on tehtud, mitu hobust mootoris pesitseb, et mul pole kassi kaasas ja ma ei põe AIDS-i. Inimesed toredad. Räägivad oma aktsendiga inglise keelt. Panevad Londoni omadele ka ära. Minema sain siis, kui hakkas juba pimedaks minema.

Minul jälle tubli märk maas. Ära tegin!!!

KARIIBIDEL
31. detsember 2010

Kariibi saared on kõik väga erinäolised. Kõik need saareriigid arvavad end iseseisvaks olevat, kuid tegelikult on vabadusel oma hind. Ilma toetuseta ei suuda nad meie mõistes edukad olla. Erandiks on Martinique, kus on Prantsuse riigi abistav käsi tugevaks abiks. Barbadosel

LENDKALAD ON NAGU POOLA LENNUKID. LIHTSALT PIKEERIVAD JAHTI. HOMMIKUL OLI JÄLLE ÜKS OMA OTSA LEIDNUD. TEISED, ELUGAPÄÄSENUD KAMIKAATSED ON AGA SOOMUSTEPLÄRAKAIK ENDAST MAHA JÄTNUD. KUNA NAD OSKAVAD ÕHUS HINGE KINNI PIDADA, SIIS PALJUD SAAVAD OMA TIIBADEGA SIBADES TEKILT SIISKI PÕGENEMA.

oli rohkem riigi iseseisvust endisest kolonisaatorist - Inglise Ühendatud Kuningriigist, kuid vaesus kordades suurem. Kohalik elanikkond pärineb segust endisest Aafrika orjadest, misjonäridest ja kolonisaatoritest. Nahavärv, keel, mentaliteet on saareti üllatavalt erinev.

8. jaanuar 2011

Tänane purjetamine tõi mind St. Lucialt St. Vicendile. Mõlemad inglisekeelsed aga mitte inglise meelsed. Autode roolid on küll vales kohas, aga elanikud on ikka endiste orjade järeltulijad põlvkonnad ja teha pole midagi. Mingi rassist ma muidugi ei ole. Purjetamise kohapealt kõik ülivõrdes. Sain jälle maitsta paarkümmend miili ookeanilaineid ja kuni 12 m/ sek tuult. Aga see on siin nii mõnus. Kui laine juhtub üle käima, siis võtad ta mõnusalt oma palja ihuga vastu. Kontakt ümbritseva loodusega on nii ehe ja vahetu. Lendkalad. Need on siin põidlapikkused. Aga kuna neid on palju, siis kohati tundub nagu oleks herilaseparv õhku tõusnud. Siis lendavad siin ringi mingid eelajaloolised suurte tiibadega linnud ning kalda ääres nahkhiired.

OK, nüüd pean rääkima ka päeva VIP külalisest. Nimelt kuskil kahe saare vahel olles tundsin jälle, et keegi on jahi kõrval. Otsisin lainetest ja nägin! Paras suur vaalapurakas. Suurem kui jaht. Liikus minuga samas suunas. Kaua ta mind jälginud oli, ei tea, igatahes mingil

hetkel lasi ta õhku pahvaka vett. Kuna ta oli pealttuule, siis oli tunda ka läpitanud õhku. See poiss ei pese hambaid, käis peast läbi vallatu mõte. Ja siis järsku keeras sõber oma valge kõhu ülesse ja sukeldus poolviltu. Ja mitte niisama, aga et ikka põnevam oleks, rooli ja kiilu vahelt läbi! Tarretusin hetkeks, valmis rooli purunemis kraginat kuulma. Kujutasin juba ette, kuidas achter korraks tõuseb ja viltune roolipaaler veest välja vaatab rooli riismed otsas tilpnemas. Õnneks ei juhtunud midagi nii hirmsat! Ju ta oli kaine. Aga seda ma ütlen, et napilt läks küll!

Veel mõnusaks keskpäevaks jõudsin väikesesse lahesoppi nimega Wallilabou. Siin toimusid Kariibimere Piraatide võtted.

12. jaanuar 2011

Kas oled näinud, kuidas kilpkonnad munevad. Ei ole? Pole hullu, ka mina enne tänast ei olnud midagi sellist näinud. Tühjagi nad kõik viitsivad selle pärast Galapaagosele ujuda! Võtsin päris pika snoogerdamise retke ette. Ujusin lahest välja teiselepoole riffi. Seal vastu ookeanit oli mõnus rand ja tohutu *swell*. Suur Ookean on ennast kõrgeks ajanud. Jalutasin seal rahnudevahelisel rannal ja nägin ühte emandat toimetamas oma toimetusi. Nagu National Geographicus.

Hiljem käisin jahtklubi baaris inglise keelt harjutamas. Nüüd olen tagasi jahis, kus on ikka kõige parem. Kuna eile oli internet väga hea, kuulasin Elmari



SIIN ON NII PUHAS JA PUUTUMATU, ET KILPKONNAD ON SELLE SAARE OMA PESITSUSKOHAKS VÕTNUD. KOHTASIN PAARI, KUI SUKELDUSIN KORALLIDE VAHEL. KANGE TAHTMINE OLI SABAST KINNI VÕTTA, AGA PELGASIN VÄHEKE. JÄLGISIN TÜKK AEGA, KUIDAS NAD VEE ALL ROHTU SÖÖVAD JA SEEJÄREL ÕHKU HINGAMA LÄHEVAD.

TOBACO CAY

raadiot. Kuni uudisteni, siis hakkas paha. Mingid tülid, mingi võitlus. Altkäemaksud ja poliitiline konnakrooksumine. Poole ilmateate peal panin kinni. Ma ei tahagi siit ära tulla!

Nüüd mängib kohalik raadio ja närvirakud hakkavad natuke sirgemaks minema.

Linna peale! Jalutasin, kuni ette tuli merendusmuuseum. No mis ta nii muuseum. Onu oli pildid kodu seinale pannud. Mõned laeva mudelid ja kohustuslik vaala selgrootüli (Tallinna mere-muuseumis on ka). Väärtuslikuks tegi selle külastuse see, et vana ise rääkis iga pildi juures. Näiteks, et saarel on vana

vaalapüüdmise traditsioon. Iga aasta on kahe vaala küttimise litsents. Need käivad Venetsuala all toitumas ja siis, kui nad uuesti täis kõhtudega Islandi poole teel on, võetakse rasvasemad rajalt maha. Kohalikud restoranid pakuvad hooajal vaalapraadi.

Ka laevade ehitus on siin au sees. Samuti laevade ja jahtide mudelite tegemine. Kuskil mujal ei ole nii kvaliteetseid näinud. Veel tehakse kookuspähklite koortest väikseid purjekaid ja antakse lastele, kes siis nendega ühel kindlal päeval märtsikuus võistlevad. Parimad saavad rändauhinnad. Võidab see, kelle paat esimesena lahe vastaskaldale jõuab.

16. jaanuar 2011

Tänane päev tõi mind Tobacco Caysse. Kerge see ei olnud. Tee siia paradiisi on ohtlik ja keeruline. Sõitsin päris hulludest riffidest sirka-sorka mööda. Hoovus ja suur laine ei teinud sõitu kergemaks. Kohati soovisin, et see sõit juba lõppeks. Harkeni päikesepillid ees. Ei mitte need, millega kolmapäevasõidust tulles kaks korda poi otsast mööda võetakse, vaid need, mille polaroidiga saab näha madalaid ja riffe. Probleem selles, et siinsed kaardid ei ole väga täpsed ehk teisisõnu, loodus muudab veealust maailma tihedamini, kui suudetakse parandusi teha.

See ponnistus tasus ennast ära. Nimelt on siin kolm inimasustusest puutumata väikest kaljut, mida ümbritseb korallriff. Korallid võtavad ookeani suured karmid lained maha, värske tuul aga pääseb üle. See võimaldab üsna riffi taga poi peal olemist. Harjumatu ja naljakas. Avaookean käega katsuda - vaatab sulle silma sisse, pungitab põski ja sina oled rahulikult ankrus. Siin on nii puhas ja puutumatu, et kilpkonnad on selle saare oma pesitsuskohaks võtnud. Kohtasin paari, kui sukeldusin korallide vahel. Kange tahtmine oli sabast kinni võtta,



aga pelgasin väheke. Jälgisin tükk aega, kuidas nad vee all rohtu söövad ja seejärel õhku hingama lähevad. Üks krabi tahtis mind koloniseerida, see tähendab, minu rinna karvad oma pesaks teha. Õrna, veealuse viipega andsin märku, et see diil minule ei sobi. Kaldale ronides avastasin selle kavalpea pükstest. Ütleme, et nii vahetu loodusega ma veel harjunud ei ole. Snoogerdamise paradiis. Vee alune elu eriti värvirohke ja puhas. Iga hetk võid midagi üllatavat märgata. Seejärel käisin kaljudel kondamas, nägin ühte puna-rohe kirjut madu (eks temagi sirutab oma kaheharulise keele kilpkonnamunade järele) ja hulgaliselt iguaane paterdamas. Kaljud olid nii kuumad, et jala tallad kärssasid, aga vaatepilt oli võrattu.

17. jaanuar 2011

Lapsed mõnikord küsivad igasugu küsimusi. Kui sinu käest kunagi küsitakse, kus on purjetamise paradiis? Ära viivita või ära anna põiklevaid vastuseid vaid vasta kohe ja ausalt: purjetamise paradiis on Tuulepealsetel saartel Grenadiinidel Kariibi merel, sest onu Uku ütles seda ja järelikult see nii ka on.

Vastutan oma sõnade eest. Mõelge

ise! Tuul pidevalt 10-15 m/s. Vesi soe ja läbipaistev. Kallas mõnusalt liigendatud, täis vahvaid ankrukohti. Kalda peal võid süüa kõhu head-paremat täis. Mida veel üks purjetaja saab tahta?

31. jaanuar 2011

Grenada

Temptation III läheb puhkama siin vürtsisaare (Spice Island) Prickly Bay sadamasse ja mina koju oma laste juurde.

Viimase reisi külastuste kokkuvõte:

21 sadamakülastust.


Pole kuulnud, et keegi eestlane enne mind oleks üksi üle lombi purjetanud!

Kui palju erinevaid ankrusse jäämise ja ankru hiivamise kogemusi! Kui palju erinevaid navigeerimisi! Kui palju erinevaid ilmaolusid! Palju maid, inimesi ja olukordi minu ümber.

Fakte logiraamatust:

- 12787 miili näitab jahi logi ehk siis selle jahiga olen sõitnud kahe ja poole aasta jooksul just nii palju miile.
- 4084 miili Inglismaalt Carriferguselt siia Grenadale.
- 2893 miili Kanaaridelt siia, reis koos 21 peatusega. 📌





Eeloleval kevadel algab Tallinnas üks keerulisemaid transpordioperatsioone, mis siinmail tehtud – allveelaev Lembit vintsitakse kaldale, et alus enne selle uude koju, Lennusadamasse endistesse vesilennukite angaaridesse kolimist puhastada ja üle värvida ning selle interjäär taastada.

Joon. R. Matkiewicz

ALLVEELAEV LEMBIT LÄHEB PUHKUSELE

TEKST **URMAS DRESEN**, EESTI MEREMUUSEUMI
DIREKTOR FOTOD **EESTI MEREMUUSEUM**

Idee Lembit veest välja tõsta ja katuse alla paigutada käidi esimest korda välja juba 1998. aasta sügisel. Kaks aastat hiljem kirjeldasin Eesti laevanduse aastaraamatus, kuidas saaks Lembitu Admiraliteedi basseini kaldal asuvasse endise Riigi Sadamatehase säilinud tehasehoonesse ehk uue mehaanika tsehhi paigutada. Sellest ideest aga ei saanud asja, sest kogu Admiraliteedi basseini ja Mere puiestee vaheline ala läks kinnisvaraarendajate kätte ning allveelaeva koduks paslik hoone lammutati.

Lembit, mis on ainus Eesti ja teiste Balti riikide Teise maailmasõjaeelsest laevastikust säilinud sõjalaev, leidis endale vahepeal koha Miinisadammas, ent seal ei saanud huvilised laeva külastada. Ning kui 2003. aastal lõppes jäämurdja Suur Tõll Admiraliteedi basseini kai ääres hoidmiseks sõlmitud leping, tuli mõlemale laevale uut kodu otsima hakata. Nüüd näib, et üle kümne aasta hautud plaanist Lembit veest välja tõsta, põhjalikult taastada ja külastajatele avada saab viimaks ometi asja.

TAGASIVAADE AJALUKKU

Allveelaev Lembit on vees olnud 1936. aastast, mis teeb sellest omasuguste

seas vanima siiani vees oleva aluse. Ent tema ajalugu ulatub veelgi kaugemale minevikku, 1931. aastasse, mil kaitseminister, kaitseväge staabiülem ja merejõudude juhataja tegid valitsusele põhjaliku ettekanne, milles pidasid tarvilikuks merealade julgeoleku tagamiseks kolme allveelaeva muretsemist. Kuni valitsus ja riigikogu asja arutasid, algatasid kärsitumad 1933. aasta mais Allveelaevastiku Sihtkapitali üldrahvaliku korjanduse, millest sai vabariigi algusaastate edukaim korjandusaktioon. Ning 1933. aasta 21. detsembril võttis riigikogu vastu kaitsealaevastiku täiendamise ja selleks üheksa miljoni krooni suuruse krediidi määramise seaduse.

1934. aasta jaanuaris otsustas valitsus Konstantin Pätsi korraldusel, et allveelaevade ehituspakkumused võetakse ainult Suurbritannia firmadelt. Pärast kolme firma esitatud pakkumuste vaagimist jõuti juba sama aasta jõulude eel, 12. detsembril nii kaugele, et Eesti Vabariigi kaitseminister Paul Lill ning laevaehitusfirma Vickers-Armstrongs Ltd esindaja alla kahe allveelaeva ehitamise lepingule. Laevade ehitamine pidi maksma minema 360 000 Inglise naela ning aluste valmimisaeg pidi olema 27 ja 29 kuud.

Järgmise aasta suvel, 19. juunil 1935

pandi Barrow-in-Furnessis maha laevade ehitusnumbritena 705 ja 706 kiilud. Veidi enam kui aasta hiljem, 7. juulil 1936 ristiti allveelaevad nimedega Lembit (ristija pr A. Schmidt, komandör vanemleitnant Ferdinand Schmiedehelm) ja Kalev (ristija pr R. Strobel, komandör vanemleitnant Alfred Pontak) ning lasti suure pidulikkusega vette.

Kalevi andis ehitaja üle 12. märtsil 1937, misjärel laeval heisati Eesti merejõudude lipp. Samal kevadel osales Kalev kuningas George VI kroonimispidustuste suurejoonelisel mereparaadil Portsmouth'is (olles seejuures 300 osalenud sõjalaeva seas ainus allveelaev) ning jõudis 1. juunil Tallinna, kus 5.–6. juunil peeti esimest korda Eesti merenduspäeva. Vaieldamatult olid uhiuus allveelaev ja riigilaevastiku lipulaev, jäämurdja Suur Tõll merenduspäeva suurimad tõmbenumbrid ja rahva lemmikud. Pole ka ime, sest Kalev ja Lembit esindasid toonaste keskklassi allveelaevade tippaset ning olid tulvil tehnilistest uuendustest. Et tegu oli tippasemel laevadega, näitab seegi, et Lembit oli Nõukogude Liidu laevastikus tegevteenistuses veel kümme aastat pärast Teise maailmasõja lõppu.

Lembit, mille ehitaja andis üle sama aasta 14. mail, jõudis Eesti mereväe lipu



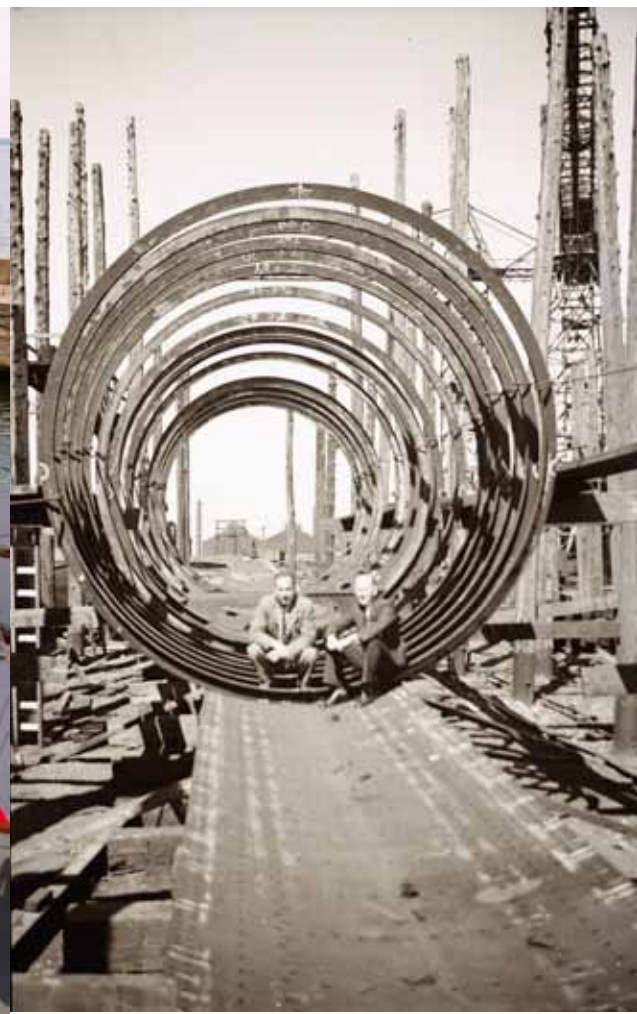
88

LAUNCH OF ESTONIAN SUBMARINES LEMBIT AND KALEV.

HANKEYS.



Eesti allveelaevad PÄRNUS.



all Tallinna 9. juunil. Mõlema laeva suviks kodusadamaks sai Loksa, kus asus merelaevastiku divisjon. Pärast saabumisõhina raugemist tuli mõlemal laeval lõplikult komplekteerida meeskonnad (saabumisjärgselt oli kummalgi laeval 25 meeskonnaliiget) ning alustada tava-pärast väljaõpet. Navigatsioonihooaeg koos õppuste ja sukeldumistega (mida Lembitul kogunes 28 tunni jagu) lõppes 1937. aastal detsembris esimesel nädalal. Talvituma jäid Kalev ja Lembit Sõjasadama, kuhu ehitati ka väljaõpperuumid.

MEESKONNA MEELELAHUTUS, SÖÖK JA JOOK

Ent allveelaevad ei viibinud kogu aeg merel ja meeskonnaliikmetel jäi aega ka meelelahutuseks. Mõnikord, tõsi küll, oli meelelahutus väikese konksuga. Näiteks seati 1937. aasta detsembris Lembitul üles raadio, mis lisaks tujutõstmisele pidi ka riiklikku propagandat vahendama. Raadio eest pandi vastutama aluse komandör ning sellele kehtisid karmid nõuded: raadio (mis pidi mõlemal allveelaeval olema Philipsi mudel Super 745U, viielambiline kahe valjuhääldiga

aparaat) ei tohtinud võimaldada oma lainete väljasaatmist ning sellega ei tohtinud pealt kuulata postiteenistuse ja sõjaväe raadiojaamu.

Mõnele Lembitu meeskonnaliikmele raadiomuusikast aga ei piisanud – allohvitserid Evald Soomre ja Hermann Kidron mängisid ka Mereväe Üleajateenijate Liitkogu orkestris.

Muusika polnud kaugeltki ainus viis meelt lahutada. Lembitu ohvitserid külastasid maal olles sageli Mereväe Ohvitseride Liitkogu kasiinot ja einelauda, allohvitserid aga Mereväe Üleajateenijate Liitkogu ruume. Ohvitseride ja allohvitseride koosviibimistel mängiti bridži ja piljardit, neis peeti ka võistlusi. Tundub, et piljardit harrastasid esmajoones siiski allohvitserid: 1937. aasta novembris korraldati Mereväe Üleajateenijate Liitkogu egiidi all piljardivõitlused, kus allveelaevalt Lembit osalesid vanemallohvitserid E. Soomre, T. Schtütz ja A. Toompuu ning nooremallohvitserid A. Elmi, A. Kruusma ja H. Kidron. Piramiida-tüüpi mängus saavutas esimese koha Elmi, kolmandaks jäi Kidron. Ka bridžis oli Lembitu meestel

õnnelik käsi – 2. märtsil 1939 korraldatud Mereväe Allohvitseride Liitkogu meistri-võistlustel bridžis saavutas A. Elmi koos paarilisega esikoha.

Ohvitseride kogude naisklubid korraldasid vahel kasiinos ka lastepidusid ohvitseride lastele, kus muu hulgas etendati lasteballetti ja anti klaverikontserte. Peeti pidusid ja balle, korraldati maleturniire, käidi Estonias teatris ning talvel korraldati ohvitseride lastele jõulupuu.

Üks omanäolisemaid vaba aja sisustamise viise oli aga perekonnaõhtud, mis võisid õige peeneks ja meeleolukaks kujuneda. Näiteks on säilinud Mereväe Ohvitseride Liitkogu perekonnaõhtu menüü 5. veebruarist 1938. Tol õhtul pakuti külma laua ja soojade suupistete kõrvale valget viina, ühte karastavat jooki, kohvi ja konjakit. Sama aasta oktoobris peetud perekonnaõhtul serveeriti lisaks eeltoodule ka hanepraadi. Mereväeohvitseride seltskondlikel koosviibimistel joodi õlut, veini, vahuveini ja viskit.

Söögiga oli Lembitu meestel üldse vedanud, sest allveelaevadel oli



toitlustamine parem ja mitmekülgsem kui mereväe maapealsetes üksustes, kus peatoiduks kujunes ikka kartul ja kaste koos leiva ja juurviljaga, liha ja kala oli menüüs õige kasinalt. Allveelaevnikele olid seevastu sadamas seismise ajaks ette nähtud täiendavad ratsioonid ning lisaks lihatoodetele pakuti ka koorevõid ja juustu. Kui allveelaev aga merel oli, kasvasid meeskonna toiduportsud suuremaks ja menüügi muutus mitmekesisemaks. Mõni näide Lembitu kinnitatud toidukavast mobilisatsiooni ajal: esmaspäeval hommikueineks või, leib, munad ja kohv, lõunaks makaronisupp ning õhtueineks mulgikapsad lihakonserviga; teisipäeval hommikueineks või, leib, munad, kilu ja kohv, lõunaks lambapraad ning õhtusöögiks mulgikapsad. Neljapäeval pakuti hommikueineks taas võid-leiba, mune ja kohvi, lõunasöögiks suitsuvorsti munaga ja õunakompotti, õhtul aga konservkala. Sooja toitu pakuti laevas samas nii vähe kui võimalik ehk ainult mitmepäevastel välissõitudel, sadamas seistes söödi vastavalt oma paremale äranägemisele.

Ka pärast Nõukogude võimu

kehtestamist ei muutunud allveelaevnike toiduratsioon nii järsku kui teistes Punaarmee väeliikides. Kinnitatud toidutabelitest on näha, et Punalipulise Balti laevastiku koosseisu määratud allveelaeva Lembit päevane ratsioon oli Punaarmee teiste väeliikide omast kõrgem, olles omaaegselt eesti mereväelaste toidunormist umbes 100 kalori võrra madalam. Võimu vahetudes jäi vähemaks ennekõike liha ja rasva (Punaarmee ei antud näiteks täispiima). Iseküsimus on muidugi, kas ette nähtud regulaarne toitlustamine alati ka aset leidis ning kas ja kui palju laeva varustusala intendant vastavaidprodukte toiduainete üldises nappuses koguda suutis.

LEMBITU TAASSÜND

1938. aastal olid Kalev ja Lembit pikkaelidel sõitudel piki Eesti rannikut, erilise sündmusena väärib esiletõstmist laevade tutvustamine Pärnu rahvale augusti keskel. 24.–27. septembrini külastasid mõlemad alused koos sõjalaevaga Laine Helsingit, visiidiga kaanes mitmesuguseid vastuvõtte ja muid kombekohaseid üritusi. Eesti ja Soome

esimesed ühised allveelaevade õppused peeti aasta hiljem 29. maist 9. juunini.

Nõukogude laevastiku punalipp heisati Lembitul 6. augustil 1940. Kuna laeval olid siis veel vana meeskonna liikmed, õnnestus pootsman Kadajal enne punalipu heiskamist komandosillalt maha kruvida Lembitu vapp ning vanemmaat Lepand võttis maha lipu ja güüsi. Täpselt pool sajandit hiljem anti need reliikviad üle meremuuseumile.

Teises ilmasõjas osales Lembit Balti laevastiku koosseisus, kusjuures nimi (ja eestikeelsed sildid laeva seadmetel) jäeti ideoloogilistel kaalutlustel alles. 19. augustil 1940 liideti Kalev ja Lembit Balti laevastiku 2. allveelaevade brigadiga, mis baseerus Lätis Liepajas, ning algas järkjärguline eesti meeskonna väljavahetamine.

Lembitu komandör Ferdinand Schmiedehelm arreteeriti 1941. aasta juulis ja lasti maha Siberi vangilaagris 10. mail 1942, Kalevi komandör Alfred Pontak arreteeriti juunis 1941 ja lasti maha juba sama aasta 4. juulil Tallinnas.

Tegevteenistusest arvati Lembit välja 30. jaanuaril 1956, misjärel alust

Lennusadama angaariid arhitektuuribüroo silme läbi



Tulevane ekspositsioon lennusedama angaarides (Lembit keskel paremal)

ametliku tähisega YTC-29 kasutati aastaid Volga ääres Sormovos eksperimentaal- ja õppelaevana – paljuski tänu laevaehitusinseneridele, kes selleks tugevat survet avaldasid. Kõikide tolleagsete lolluste eest laev siiski kaitsitud ei olnud – 1958. aastal demonteeriti vasakparda peamasin, hulk tehnilist varustust juhtruumist ning kahjuks ka punasest puust seinapaneelid ohvitseride ruumist.

Mõneks ajaks vajus Lembit unustus-telhõlma – ehkki ka 1970. aastal käis üks rüüstelaine sellest üle –, kuni selle taasavastasid sõja ajal laeval teeninud veteranid, kes võtsid nõuks laeva Tallinna tuua. Pärast bürokraatlikku asjaajamist jõudis Lembit 1979. aasta 28. augustil puksiiri sabas Tallinnas, kus alus anti üle Balti Punalipulise laevastiku muuseumile, mille peahoone asus Narva maanteel majas, kus praegu tegutsevad restoran Odessa ja kohvik Kompott.

Ellinguremont tehti toonases sõjatehases nr.7, praeguses Tallinna Merehases, mis on tuntud ka Noblessneri nime järgi. Pärast laeva võimetekohast taastamist pandi suurt rõhku selle sisustamisele sõjalis-patriootliku kasvatususe põhimõtete järgi. Ent vaatamata rüüstamisele ja ümberehitamisele on

Lembit säilinud üsna algupärasena ja on seda väärtuslikum – Lembit on maailma ainus omast seeriast säilinud miiniveeskaja allveelaev.

Küllastajaile avati laev viimaks 1985. aasta 5. mail Pirita sadamas. Muide: laeva eksponeerimine kuival maal oli juba toona kõneks, sest esialgne plaan nägi ette, et Lembit tuleks paigutada Kadrioru rannale Russalka monumenti juurde. Õnneks ei saanud plaanist asja, sest sellisel juhul oleks ilmselt lõigatud laeva vasakpardsse (sinna, kust juba Sormovos oli eemaldatud üks peamasinast) suur avariiväljapääs.

Meremuuseum võttis Lembitu valitsuse korralduse alusel üle 27. aprillil 1992. Korralduse taga oli Eesti mereväe veteranide ühenduse surve. Lembitu ülevõtmisel laevastiku muuseumilt oli palju abi kaitsejõudude peastaabist eesotsas Ants Laaneotsa ja Alar Laanemaniga – aeg oli selline, et relvastatud meeste kohaolek oli läbirääkimistel väga kaalukas argument. Asjaoluga, et Venemaa sõjaväebaasid olid endiselt Eestis ning et idanaabrile kindlasti ei meeldinud, et tema üks nii-öelda sümbollaevadest temalt lihtsalt ära võeti, tuli arvestada veel aastaid.

28. aprillil 1992. aastal andis

kultuuriminister välja käskkirja laeva haldamiseks meremuuseumi filiaali loomiseks, ning sellega me Pirital ka alustasime. Juba samal aastal külastas Lembitut Suurbritannia esimene suursaadik Eestis Brian Buik Low, ning sellest sai alguse mitmekülgne koostöö Kalevi ja Lembitu sünnimaaga.

Lembitu taastamine on käinud üle kivide ja kändude ning väga tänulik tuleb laeva säilimise eest olla toetajale. Lembitu taastamise esimene suurem toetaja oli kaitseministeerium, kes annetas 1992. aastal 134 000 krooni. 2001. aastal andis kultuuriministeerium investeringutena miljon krooni ja aasta hiljem 1,5 miljonit krooni. 2003. aastal andsid Lembitu toetamiseks raha valitsus oma reservfondist ning Estonian Air; selle rahaga kõrvaldati ka 2002. aastal komandotorni rikkunud tulekahju tagajärjed, uuendati elektrisüsteem ja paigaldati automaatne tuletõrjesignalsatsioon.

Eesti mereväe lipp heisati Lembitu pardal uuesti suure pidulikkusega 2. augustil 1994.

Nende aastate vältel, mil Lembit Pirital seisis, kasvas küllastajate arv mõnelt tuhandelt aastas 18 000 külaliseni, ja suur osa selles oli laeva komandöri Vladimir Kopelmanil. ▣



Tehnilised andmed

- Briti kvalifikatsiooni kohaselt S-klassi allveelaev, mida ehitati aastatel 1931–1945 erinevates modifikatsioonides ja mis jagunesid omakorda kolme põhilisse seeriasse.
- Veeväljasurve: 665,5 t (pinnal), 853,5 t (vee all).
- põhimõõdud: 59,5 x 7,3 x 3,6 m
- kiirus pinnal 13,7 sõlme, vee all 8,9 sõlme
- suurim sukeldumissügavus 90 m
- sõidukaugus vee peal ökonoomsel kiirusel (10 sõlme) 2622 miili, vee all ökonoomsel kiirusel (4 sõlme) 81 miili, autonoomsus vastavalt 14 – 28 päeva;
- diiselmootorid 2 x 600 hj;
- elektrimootorid 2 x 395 hj;
- välimise teraskorpuse paksus 5 mm, sisemise survekorpuse paksus 12 mm Sukeldumiskiirus periskoobi sügavuseni oli 58 sekundit, ballasttankid täitusid 45 sekundiga.

Relvastus

- Vööris neli torpeedotoru; torpeedo läbimõõt 533 mm, pikkus 7 meetrit, üldkaal 1565 kilo, lõhkeaine kogus 300 kilo, kokku 8 torpeedot firmast Whitehead (1939. aastal maksis üks torpeedo 50 000 krooni)
- 10 vertikaalset miinitoru, igas kaks 2 A-tüüpi miini, läbimõõt 1028 mm (miiniveeskamise süsteem Prantsuse firmalt Normand-Fenaux).
- Komandotornis 40 mm automaatohutorjesuurtükk L/43 Rootsi firmalt Bofors (suurtüki liigutamine veekindlast šahtist üles võttis ühe minuti ja laskemoona oli 500 mürsku) ning 7,71 mm kuulipilduja Lewis (1941. aastal vahetati Maksimi vastu).
- Laeval oli kaks periskoopi: rünnaku- ehk komandöriperiskoop ja õhuvaatlusperiskoop, millest on säilinud originaalilähedasel kujul Nõukogude versioon PA-7,5, mida valmistati Firenze firma Galileo litsentsi alusel. Kahjuks pole see enam töökorras, kuna sai kannatada komandotorni tulekahjus 2002. aasta detsembris.
- Meeskonnaliikmeid 32 (4 ohvitseri ja 28 allohvitseri).

Kaikohad Tallinnas

- 1979 – 1985 Tallinna Meretehas (Noblessner, sõjatehas nr. 7)
- 1985 – 1992 aprillini Balti Punalipulise Laevastiku muuseumi filiaalina Pirita sadamas
- 1992 – 2001. a. oktoober Pirita sadamas Eesti Meremuuseumi filiaalina
- 2001 oktoober – november Balti Laevaremonditehases
- 2001 novembrist Veeteede ameti Hundipea sadamas
- 2002 juunist Miinisadamas
- 2004 oktoobrist Lennusadamas

RENDIJAHIGA AADRIA MERD VALLUTAMAS

Septembri keskpaik on Aadria merel ideaalne purjetamisaeg – puudust ei tule hetkedest, mil naismeeskonnaliikmetel ainsaks kehakatteks bikiinid, samas ei ole ka liiga lämbe ning puhuvad mõnusad purjetamistuuled.



TEKST ELEN MITT FOTOD DAIRE HEINLA, REET NEEMOJA

Kes arvab, et toimib Horvaatiasse purjetama minnes originaalselt ja saab oma kaasmaalastest puhata, see eksib. Nädal enne reisi algust saame teada, et sama sihtmärk on veel kahel jahitäl eestlasel. Ning lennujaamas trehvame juhuslikult veel üht jahitält maarjamaalasi. Kuna viimastel on oma spinnaker kaasas, ristime nad sportlasteks, kumardame aupaklikult ja rohkem me neid ei näe. Küll aga ei ole meil pääsu ülejäänud kahe jahtkonna eest, mis on selge rõõm, sest isegi individualistidel-eestlastel on seltsis lõbusam.

Seilame Vahemerel kolmandat korda: möödunud aastal testisime Capri ümbruse purjetamisvõimalusi, aasta varem Kreeka saarestikku. Rendialuseks seekord kümnekohaline 43-jalane Dufour Gib Sea. Igaks-juhaks teeme täiskindlustuse, mis ei osutugi päris maha-visatud rahaks: saame kõva pautimise tõttu eespurje narmendada.

Nagu rendijahtide puhul ikka, laenutatakse Horvaatias neid laupäevast laupäevani. Kuna Lufthansal olid meiega natuke teistsugused plaanid kui meil endil, maabume päeva võrra hiljem, kuid see-eest sisemaise Zagrebi asemel mereäärses Zadaris, mis on häbitult lähedal meie kodusadamale Biogradile.

KUIDAS TAPPA KAHEKSAJALGA?

Pühapäeva varahommikul võtame suuna Kornati saarele, mille lõunatipus Opati lahe kaldal otsime mõnusa tuulevaba ankurdamiskoha. Lõunapausiks liituvad meiega



NII NAGU VAN AISAD EI ÕPETANUD EESTIMAA POEGADELE, KUIDAS TAPPA KAHEKS AJALGA, EI ÕPETANUD VANAEMAD TÛTARDELE, KUIDAS SEDA PREPAREERIDA. LAHENDUS OSUTUB LIHTS AKS JA KEELT ALLA VIIVAKS – OLENDIT TULEB MÕÕDUKALT KAUA KEETA MEREVEES.

ülejäänud kaks jahitält kaasmaalasi, kelle seast õnnestub meil omale hankida ka üheksas meeskonnaliige, Moos, kellest saab kapten meie jahi kõige olulisemale lisavarustusele: jullale.

Kõigil näivad käed-jalad tööd täis olevat: nii ujujate, päevitajate kui kalapüüdjate brigaadil. Kõige efektsema etteaste teevad kalamehed, kes õngitsevad soojenduseks välja tundmatuid kalasid ning kulminatsiooniks kaheksajala. Selgub, et eestlastele on seatapp raudselt lihtsam töö kui kaheksajalatapp – see elukas liigub uskumatu väledusega mööda jahi horisontaal- ja vertikaalpindu ning näib, et

noahoobid teda ei tapa. Lõpuks õnnestub ligi 10-pealisel meestekarjal vaese eluka eluküünal siiski kustutada. Kuid nii nagu vanaisad ei õpetanud eestimaa poegadele, kuidas tappa kaheksajalga, ei õpetanud vanaemad tütardele, kuidas seda prepareerida. Lahendus osutub lihtsaks ja keelt alla viivaks – olendit tuleb mõõdukalt kaua keeta merevees.

Õõbimistega kujuneb reisil välja nii, et üle ühe õõ oleme mõnes sadamas ja vahepealse õõ ankurdamise mõnes lahesoõpis. Tõõsi, alati peab olema läheduses mõni asustatud punkt (loe: sadamakõõrts). Esimeseks päikeselooõjangu poolt peale sunõitud valikuks on Kornati kanali ääres





Jahtide parkla Biogradi sadamas

Ujumispaus Kornati rahvuspargis: kolm jahitait eestlasi Opati lahesopis ankrus

asuv Luchica laht. Üksikute hallide majade ümbruses pole näha mitte kedagi. Mõned plasttoolid-lauad paadisilla läheduses ja kioski moodi putkauberik reedavad, et tegu võib siiski olla paigaga, kus veelisi oodatakse. Tõepoolest, meie lähenedes ilmub välja muldvana umkeelne ätt, kes saadab oma kamraadi ruttu merele võrke välja tõmbama. Ühtki teist kohalikku me sel saarel ei näe: too vanahärra grillib kala, valmistab salatid, katab lauad, on ettekandja, sommeljee 30 ootamatult kaela sadanud eestlasele pluss jahitäiele sakslastele! Nii mõnegi Tallinna toidukoha personali võiks tema juurde koolitusele saata. Rooga tuleb oodata küll pisut kauem kui eelmisel õhtul Biogradi promenaadirestoranis, kuid tänaseks jackpotiks on laku-või-sõrmed-puhtaks grillkala ja ohtralt ilma sildita pudelitest pärinevat veini.

Järgmine päev kulgeme piki maalilist Telaščica lahte. Lõuna ajal ankurdamme Miri lahesopis, ning imetleme 60-meetrise pankrannikult mitte just inetuid vaateid ümbrusele ja Miri soolajärvele. Vahetult enne pargist lahkumist sõidavad meie juurde mundrimehed, kes on avastanud, et oleme rahvusparki sisenenud “tagauksest”. Trahviks on käsk osta piletid, mille hind langeb üle kolme korra, kui selgub, et keegi meist ei olegi piletikolleksionäär. Varimajandus toetatud, suundume teisele poole Dugi Otoki saart ja maabume õhtuks Sali sadamalinnakesse.

Kuna kapteneil on juriidiline õigus merel abielusid sõlmida, ei tohi head juhust käest lasta ning peame maha spon-taanse ja ebaeestlaslikult temperamentse jahipulma. Pruut tõmmatakse masti ja esimest korda purjeretkel olev peig peab oma madruseosavust demonstreerima, pakkudes harjumuspärast meelelahutust ka paljudele kontvõorastele.

EI SAA ME LÄBI PLEKITA..

Järgmisel päeval valime teekonnaks Izi ja Ugljani saare vahelise kanali, mis purjetamise seisukohast on viga, kuna poolpäeva on plekk mis plekk. Vähemalt saavad ihud šokolaadile veel tooni võrra



sarnasemaks. Muline lahesopis märkab meid siiski ka kerge tuul ning teise pool Ugljani saart liigume purjede jõul. Näib nagu siinsetel tuultel oleks omad lemmikkanalid, keda eelistavad ning teised, kellega pikivahet hoiavad.

Õöbime Zadari vanalinna lähimas jahtsadamas, mis on reisi kalleim, aga ka viisakaim. Ümbrus on nakatav: meie meremehed panevad selga puhtad särgid, naised kleidid. Öisesse linna sukeldudes tunneme tugevat tsivilisatsiooni lõhna..

Oleme teistest jahtkondadest mitmeid miile maha jäänud, kuna käisime peale korjamas 10. meeskonnaliiget. Poolelt reisilt liitumine on suht riskantne, sest uskumatult kiiresti tekivad meeskonnasisesed naljad, mis autsaidereile maksimaalselt viisakusmuige huulile võivad tuua. Ent uusim liige spurdis vanadele kiiresti järele ja päeva lõpuks reedab tema hilinemist veel vaid kohalt naiivne küsimus peale nõude pesemist: “Kas keegi võiks talle appi kuivatama tulla?” Peale sekundilist pausi läks appi üheksast suust korraga

kostnud naerupurtsatus.

Jah, ka mehed pesevad meie jahil nõusid. Kord on karm. Valitseb võrdõiguslikkus. Näiteks alati otsustab viimane nõudepesija, kes saab tema mantlipärijaks. Nii saab peale igat söögikorda vaevata eristada neid, kel nõudepesemiskohustus juba tehtud (reetlikuks saavad bravuuritsevad naljad sel teemal) või kes pole nõudepesijatena veel kätt valgeks saanud (istuvad kössis ja üritavad olla nähtamatud, osad neist suudavad ka täiesti lootusetult ära kaduda - uskumatu, et väikesel jahil on see võimalik!)

Kuna tuulega on jälle nagu on ehk teada eriti pole, jääme lõunaks Isti saarel Kosiracha külakeses ankrusse. Selgub, et külal küla reeglid. Üks neist on siesta. Söögikohad avatakse alles kell viis. Aga õnneks juhtub meid nägema üks kõrtsmik, kes fikseerib ära, et meie murelike nägude põhjuseks on nälg. Tulemuseks tundmatu, ent kuratlikult hea grillkala.

Silba ja Premuda saare vahelt edasi põhja poole suundudes näeme peegelsiledal tühjal merel lojuva päikese taustal

Viimane päev kinkis korraliku tuule ja soodimeestele täispika tööpäeva



Jahipulm: pruut tõmmatakse masti

Kõige nõutavamaks magamiskohaks kujunes laevatekk

Hinnad:
43-jalase, 10-kohalise jahirent 2000€/nädal
Sadamamaksud 40-70 €/öö
2-inimese tuba sadama vahetus läheduses 35€
Kütusekulu nädalas ca 50 liitrit
Õhtusöök (värsked mereannid ja sildita vein) – ca 20€/inimene

tuunikalu hüplemas. Sellistel hetkedel muutuvad ka kõige karvasemad merekarud romantikuteks..

LAINETE MURDMISE ÖÖ

Jääme öö peale ning üritame leida Lošinji saare edelaosas asuvat valgustamata ankurdamispaika, mille teised kaasmaalased on oma tänaseks koduks valinud. Ankurdamise kottpimeduses hästi peidetud, vaid lõunatuulte avatud kaljuses lahesopis. Mis tuul meil täna on? Lõunatuul! Kuna jaht lengerdab suht korralikult ja ankrute ega ankrumeeste peale ei saa kunagi 100% kindel olla, jääme kapteniga jahti valvama, sel ajal kui teised leiavad tee kõrtsi, kus naudivad elu parimat lammast. Üritan uinuda. Mast kõigub umbes 20 kraadise amplituudiga. Teiste jahtide mastid on peaaegu paigal. Oleme saanud au olla tänase öö lainetemurdja! Jonnipunn-jahti jonnituju kogub aina hoogu. Luban endale, et korraldan hommikul põhjaliku juurdluse selgitamiseks välja, kelle otsus oli tulla siia ööbima ning anda endast kõik, et too geenius merel masti tõmmataks. Ei jää muud üle, kui tekk kaenlasse ja jullaga kaldale, kus ööbimine määndide all on lausa teavalik. Hommikul selgub, et riburada oli

suurem osa meeskonnaliikmeid jahilt pagunud – vaid kaks vaprat suutsid lainetega samas rütmis koiduni kõikuda.

Näib, et tähelepanelikul Neptunil ei ole jäänud kuulmata abikapten Siki poetatud lause, et “Päikese käes end juba küll pruunistatud, võiks mõne päeva purjetada ka”. Reisi viimasteks päevadeks kingib ta meile korraliku tuule. Purjetame paaril naismeeskonnaliikmel südame kergelt läikima ja teised jahid täpiks. Loksutamiseks kuluks ära väike paus – teeme selle Mali Lošinji maalilises sadamalinnakeses, kus jahiparkla restoranist vaid kolme meetri kaugusel. Ööseks sätime end Pagi saare Šimuni sadamasse, mis on kaitstud absoluutselt iga ilmakaare tuulte eest. Elu õpetab!

Reede õhtuti kulgevad rendijahid kodusadamatesse justkui Muhu väina regati finišeerijad. Igaüks püüab sadade jahtide seast leida oma kohta, mis seiklusi täis nädala jooksul on ununenud. Bensiinijaamas on tunni-kahene järjekord. Kogenenumad tangivad viimases ööbimiskohas, sest ööpimeduses saabumise ajaks võib bensiinijaam olla suletud.

Viimane päev pakub meile kaheksa tundi teravat krüssamist. Kas on põhjuseks tugevamaks paisunud tuul või masendus lähenevast reisi lõpust

– igatahes ühe meeskonnaliikme hambapõletik annab kiiresti ta näole uue kuju. Vaja oleks arstiabi. Poetame patiensendi koos kaaslasega Zadari kai äärde ja jätame jumalaga.. kuid viis pauti ja neli miili lõunapool Sukošani jahtsadamas hüppavad nad taas jahile. Velskripunkt asus juhuslikult maabumiskohast 300 meetri kaugusel ning arstiabi oli tasemel. Meie finišisirgeks on Pašmani kanal, kus lõunatuulest siroccost innustust saanuna ja valgustamata kalameeste vahel slalomit sõites võib kümneid kordi kuulda hüüatust “Paut läks!”

Kokkuvõtteks võib öelda, et Aadria mere eripäraks on see, et laine on siin väga madal ja seda isegi kõva tuulega. Samas ei õnnestunud meil näha, mis teeb meri siis, kui mägedest laskub külm põhjatuul bora. Võrreldes Kreeka ja Itaalia sadamatega on Horvaatia omad palju korralikumad, korragi ei teki probleemi pesemisvõimaluste või sooja vee puudumisega.

Reisi üllataja tiitli võitis siiski meie meeskonna naispere, kes hoolimata oma suurest pingutusest – üks esimest korda jahil, üks krooniline merehaige, üks elu hambapõletikus, üks lapseootel ja üks reisi jooksul lootusetult-saatuslikult armunud - ei suutnud karvavõrdki meie merematka ära rikkuda. 📌



NIMBUS BOATS

NOVA 35 COUPÉ



SOODUSHIND
€ 255 000.-

**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn
telefon 6 710 075 • e-mail bm@paadid.ee
www.paadid.ee

VÄDERÖARNA

VÕLUV SAARESTIK BOHUSLÄNI MAAKONNAS

Pärast 250 aastat üksildast lootsijaama-põlve on Väderöarna saartest saanud ahvatlev ööbimiskoht neile, kes seilavad piki Bohusi rannikut Lääne-Rootsis. Meid tõmbab iseäranis Vårdshusi kõrtsimaja poole, mille õhustiku ja menüüga jäävad rahule ka kõige näljasemad meresõitjad.



TEKST **CHRISTIAN WIKLUND**

FOTOD **HENRIK LJUNGQVIST**

Juba maabumissillale jõudes tervitavad meid vetikate, soolaka merevee, päikese-soojade kivide ja vürtsikate kalatoitude lõhnad. Siinsed saared jäävad Fjällbacka suvekuurordist kaheksa meremiili lääne poole ja Långedragist umbes 60 meremiili põhja poole.

Niisiis, kui me sügise alguses siia saabume, on maabumissilla toolidele laotatud soojad tekid ja päikesekiiri nautivad vaid vähesed külastajad. Aga laud on veel oma kohal, meenutades meile kaunist suve, mil saart külastab iga päev sadu inimesi. Üksildasest asupaigast hoolimata – või siis hoopiski selle tõttu – on Väderöarna ligitõmbavam kui Bohusi ranniku tuntumad sadamalinnad.

Kõige huvipakkumaks on siin ilmselt Väderöara kõrts. Vahutava Skagerraki väina serval randumises, toekas õhtusöögis ja kohtumises nendega, kel on samasugused eesmärgid – nautida

elu, toitu, loodust ja merd –, on midagi väga erilist. Siinne moto kõlab nii: Hinga sisse, hinga välja ja tunne elust rõõmu.

PÕHJAMERE ANNID

Kõrtsi teeb eriliseks asjaolu, et see on Rootsi kõige läänepoolsem restoran, avatud aastaringselt. Ükski teine ajalooline lootsijaam Rootsimaal pikal rannajoonel ei paku samu hüvesid. Ja siia pääsemiseks ei pea ise paadiomanik olema – kõrtsil on oma kiire ja tormikindel kaater, mis jõuab Fjällbackalt siia kahekümne minutiga, kui ilm on ilus, ja kolmveerand tunniga, kui meri on tormine.

Sama üllatav nagu asjaolu, et Väderöarna on avatud aastaringselt, on ka see, et toit on siin äärmiselt kvaliteetne. Kuna tegemist on keset saarestikku paikneva restoraniga, ei ole menüü küll nii rikkalik nagu mandril, aga valik on siiski küllaldane ning kaunilt serveeritud toidud põhinevad Põhjamerel andidel. Merehõrgutised varieeruvad vastavalt

aastaajale, aga rammus rannakarbisupp on menüüs alati olemas. Samuti ka maitsev koorikloomade valik.

Kasutasime juhust, et Paragon 25 testides veidikeseks kõrvale põigata ja selle – juttude põhjal – Bohuse ranniku fantastilise paigaga tutvust teha. Ja selgus, et see koht vastas täielikult meie ootustele. Ehkki parasjagu ei olnud hooaeg ja einestada soovisime ainult meie neljakesi, valmistas kokk suurepärase kalapallidest, kartulitest ja pohlamoodist koosneva roa. Sõime kõva kõhutäie!

ROOTSI SÄILITAB OMA KULTUURIVÄÄRTUSI

Ajaveetmise võimaluste hulk Väderöarnal on viimaste aastate jooksul tublisti kasvanud. Kui üha rohkem ja rohkem rahvast need kaunid tuulte meelevaldas olevad saared avastas, otsustas nende omanik, Rootsi Riiklik Kinnisvaraamet (Fastighetsverket), maabumissillasid ja kaisid pikendada. Seega sai ammu juba lootsijaamast oivaline maabumissadam,





KÖRTSI TEEB ERILISEKS ASJAOLU, ET SEE ON ROOTSI KÕIGE LÄÄNEPOOLSEM RESTORAN, AVATUD AASTARINGSELT. MEREHÕRGUTISED VARIEERUVAD VASTAVALT AASTAAJALE, AGA RAMMUS RANNAKARBISUPP ON MENÜÜS ALATI OLEMAS.

mis mahutab kuni 50 kaatrit ning kus külastajad saavad Atlandi ookeani õhkonnas rahu ja vaikust nautida.

Esimese asjana paneb uudishimulikku kaatriomanikku kukalt kratsima küsimus, kuidas saab Rootsi riigiasutus investeerida seilamishuvilistele mõeldud sadamasse keset metsikut merd? Ja teiseks, mis pärast hakkab keegi pidama kõrtsi kohas, kuhu pääsemiseks peab olema paadiomanik või siis lunastama pileti Fjällbackalt siia sõitvale ekskursioonikaatrile?

Vastuseks esimesele küsimusele: Riiklik Kinnisvaraamet omab ja haldab Rootsi kultuurilis-ajaloolisi rajatisi ja ehitisi, kaasa arvatud kindlused, lossid, majakad ja lootsijaamad. Väderöarnasse investeeritud summad täidavad lihtsalt riiklikul tasemel huvipakkuvate valduste säilitamise eesmärki. Investeering oli igati teretulnud,

nagu teavad kõik, kes on Väderöarna saari varem külastanud. Koos lootside kadumisega lakkas ka kaide ja maabumissildade hooldamine; kõik peale lootsimajade hakkas lagunema. Aga seilamishuvilised käisid siin ikka edasi ja 2002. aastal leidis Kinnisvaraamet põhjuse ümberehitusteks, et pakkuda inimestele rohkem võimalusi selle imekauni paiga nautimiseks. Lootsisadama suur tantsupõranda-stiilis maabumissild ja uued puust kaid võimaldavad ohutut randumist. Ehitati ka jäätmekeskus ja tualettruumid, et kaatriomanikud ei peaks kasutama oma kaatri võimalusi, riskides seejuures naabrite pahameelega. Väderöarna saarte vesi on Rootsis üks puhtamaid ja nähtavus ulatub mitme meetrini, kuna tugevad hoovused toovad Põhjamerest vett üha juurde.

SAAREELU PAKUB RAHULDUST

Hea ilma korral võib seda mereajaloo seisukohast väga olulist kohta külastada kuni paarsada kaatrit. Lootsijaam on juba enne keskpäeva rahvast täis ja kaatrid randuvad kõikjal, kus aga vaba kivinuki leiavad. Seesugustel ilusatel päevadel valitseb kõrtsi maabumissillal peaaegu samasugune melu nagu Vahemeremaade moekaimates sadamates.

Kõige üllatavam on aga võib-olla see, et eraettevõtjad investeerivad mandrist nii kaugemale jäävasse ettevõttesse, arvestades nii logistilisi kui ka klientuuri puudutavaid küsimusi. Aga Fjällbackal elavad Pia ja Mikael Hansson otsustasid 2005. aastal riskida. Toona soovis eelmine omanik pühenduda maaelule Götlandil ning küsis Mikaelilt, kes koraldas kaatriliiiklust Fjällbackalt Väderöarnale, kas see oleks huvitatud äri ülevõtmisest. Seega oli Mikael merel äriajamisega juba tuttav. Aga ei tema ega tema naine ole tehtud otsust hetkekski kahetsenud.

Vanasse majakajaama rajatud

ettevõtte on omamoodi proovikiviks, aga sinne elukvaliteet ja väljavaade pakkuda maalilist maastikku, torme, hoovusi ja päikeseloojanguid imetlevatele inimestele kohtumispaika trumpab kõik üle.

MATK VAHITORNI

Siiski peavad Väderöarna saarestiku peasaare külastajad olema vintskest puust. Sissesõidul seistakse silmitsi reetliku kariga. See on küll kaartidele märgitud ja plotteril nähtav, aga sellest pole alati kasu. Möödunud aastal sõitis siin karile rohkem kaatreid kui iial varem, kindlustades endale koha statistikavallas. Nii et selleks, et mitte naeru alla sattuda, on targem oodata ja sooritada pööre alles siis, kui sadam jääb otse põhjasaunda.

Pärast edukat maabumist on populaarseks ajaviiteks matk Väderöarna vahitorni. See ehitati 1930ndatel ja tegutses kuni 1966. aastani. Teekond ise on ehk kõigest 500 meetri pikkune, aga see kulgeb üle üsna järskude kalljude. Tuulise ilmaga on suuresti abiks lootsimeeste vanad käsipuud, mis ei lase tuulel matkalisi vette pühkida. Suvel on torn avatud iga päev, aga järskude astmete proovimiseks muul ajal tuleb kokalt võtit küsida.

Torni hooldab Väderöarna vahitorniselts, mis on viimaste suvede jooksul renoveerinud hoone fassaadi ja balustradi. Kui te just kõrgusekartuse all ei kannata, siis viib siit ka uks välja, kus avaneb jalustrabavaade üle 400 saarele ja skäärile, millest moodustubki Väderö saarestik. Siin saab selgeks, miks oli Väderöarnal lootsimehi vaja. Hoovused on kui vahused jutid skääriride ääres ja nende ristumisel tekib täielik segadus, nii et kui laev peaks jääma hoovuste või tuulte meelevalda, ähvardaks seda karile jooksmine. Lootsimehed tulid siia 1750ndatel aastatel ja kõige rohkem on siin korraga elanud seitse perekonda, kokku 32 inimest.





POPULAARSEKS AJAVIITEKS ON TEEKOND VÄDERÖARNA VAHITORNI, MIS KULGEB ÜLE JÄRSKUDE KALJUDE. TUULISE ILMAGA ON SUURESTI ABIKS LOOTSIMEESTE VANAD KÄSIPUUD, MIS EI LASE TUULEL MATKALISI VETTE PÜHKIDA.

SAARTEL SAAB TUNDA MERE VÄGE

Loomulikult meelitavad soojad ja tüüned suvepäevad siia palju neid, kes soovivad ööbida lääneranniku kõige läänepoolsemas öömajas, aga Väderöarna on ahvatlevaks puhkekohaks aastaringelt. Seiklushimulisem rahvas tahab siin sünnipäevi tähistada või siis lihtsalt niisama ööbima jääda, rääkimata korralikust köhutäiest igati mõistliku hinna eest. Mõnel nädalavahetusel naudivad siin mere pakutavat koguni 25-30 inimest.

Retk saartele on põnev, aga veelgi võimsam on kogeda kaljude vastu laskuva Põhjameri väge. Need, kes on seisnud varju all ja vaadanud kuuemeetrise lainete murdumist ja kuulnud nende mõirgeid, ütlevad, et see kogemus meenutab surfamist või siis "Täiusliku tormi" vaatamist suurelt ekraanilt.

Naastes oma truule Paragon 25-le lootsijaama sadamas, imestame, kuidas lootsimehed sadu aastaid tagasi üldse siia jõudsid. Meil on ahtriosas 260 hobujõuline mootor ja meie kaatriga on äärmiselt kerge manööverdada. Ammustel aegadel pidid meremehed aga oma raskeid paadid läbi sadamasuudme vedama, purjed heiskama ja ilmast hoolimata üle mere sõitma. Kuidas nad niisuguste asjadega hakkama said, jääb paljudele kaasaegsetele inimestele arusaamatuks.

Õhtupoolikul, tubli lõuna kõhus, asume me Väderöarnalt teele. Ümbruskond, lootsijaama ajalugu ja vaade on meile virgutavalt mõjunud. Kui me põhja poole suundusime, tõmbus taevast tumedaks, õhutemperatuur langes

ja lained kerkisid kõrgemaks. Aga meil ei olnud soojas ja mõnuses roolikambris midagi viga ja plotter juhatas meid järgmise sadamani. Tuleb mainida, et nii mugavus kui ka plotter kulused meile vägagi ära. Meil oli vanaaja-rahvaga võrreldes ikka väga lihtne!

Hõlpsale igapäevaelule vaatamata tunneme me kiusatust tuulele avatud Väderöarna saarestikku uuesti vaatama minna. Tahame kuulda rohkem lootsimeeste elust, hingata sisse, hingata välja ja tunda elust rõõmu, sellal kui tuul kõrtsi ümber tuhiseb. **N**

Väderöarna

- rohkem kui 400 saarest koosnev saarestik Rootsi lääneosas Fjällbacka lähistel
 - Külalissadam ligikaudu 40 magamisasemega
 - Kõrts ja kohvik
- www.vaderoarna.nu



**BAYLINER 192
AJATU KLASSIKA!
€ 28 000.-**



**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn
telefon 6 710 075 • e-mail bm@paadid.ee
www.paadid.ee

BAYLINER

where fun lives



TULETORNITRETT INGLISMAALE

Londoni lähistel asuvatest tuletornidest ja muudest põnevatest merelistest vaatamisväärsustest räägib eelmisel aastal ilmunud raamatu “Minu tuletornid” autor Hedda Peet.

TEKST JA FOTOD HEDDA PEET

Olen suur tuletornisõber. Võimaluse korral reisin alati sinna, kus asub kasvõi mõni tuletorn. Otsimine ja leidmine, vahel ka läbi raskuste ja sehkenduste, on põnev ja pakub ootamatusi. Lisaks veel sadamad, paadid, laevad, see meeleolu ja need lõhnad – kõik see köidab mind. Nii ma aina otsin ja jõudumööda ka leian – uusi tuletorne ja uusi sadamaid.

Pea iga kord Londonis olles teen ka lühema või pikema sõidu linnast välja. Seekord oli võimalus külastada kolme kena mereäärset linna, näha kahte tuletorni ja meremuuseumi, mille tõmbenumber on kahtlemata Titanic.

VEETLEV EASTBOURNE’I MUUL

Londonist on lihtne sõita rongiga nii Eastbourne’i kui ka Brightonisse, mõlemad asuvad Londonist lõuna pool.

Mina valisin esimeseks sihtkohaks Eastbourne’i, sest kaks tuletorni, minu retke eesmärgid, asuvad just selle linna lähistel. Niisiis Victoria jaamast rongile ning pärast mõnda aega faasanite ja jänestega kaunistatud maaliliste rohu- maade imetlemist olingi mere ääres.

Eastbourne’is raudtee lõpeb, edasi tuleb sõita bussiga mööda piki rannikut kulgevat teed. Aga enne bussile istumist vaatasin Eastbourne’is veidi ringi. Olin kuulnud Brighton’i kuulsast muulist, aga oma üllatuseks leidsin siit samasuguse. Eastbourne on väiksem kui Brighton ja küllap on suurem vend muuli-au endale kahmanud. Muulid ehk tormimurdjad ehk kaid on kõrgetel puitjalgadel merre suunduvad sillad, mille asuvad majakesed.

Otsin postkaardi, millel on 1870. aastal avatud Eastbourne’i muul umbes

BEACHY HEAD’I TULETORNI SUURUSEST SAAKS ÕIGESTI AIMU MERELT, PAADIST VÕI JAHITEKILT, JA SEALT AVANEV VAATEPILT VÕIB ÜSNA VÕIMAS OLLA. MULJET VÕIMENDAB KINDLASTI KÕRGE KALLAS, MILLE TAUSTAL TULETORN SEISAB.

sada aastat tagasi – palju muutunud polegi, vaid daamide tualetid on teist fassongi, ehitised aga sama nägu.

Eastbourne on tüüpiline suvitusslinn – seal on lõbustuspark ja vanaaegne karussell, igal sammul tänavakaupmeeste letid toidupoolise ja suveniiridega, kohvikud ja muud ajaveetmiskohad. Ja muidugi pingid, millel jalga puhates merd silmitseda saab. Väga võluvad on malmist piirded, värvitud krellilt siniseks – üsna ootamatu värvivalik, sest pigem



on see iseloomulik Kreekale või ka Hispaaniale. Suvituslinnale omaselt suunduvad tänavad ikka mere suunas, on täis poekesi ja kohvikuid, hotelle ja üüritube. Promenaadi aga palistavad suured valged hotellid vaatega merele ja rannale.

BEACHY HEAD'I TULETORN KÕRGE KALDA ALL

Teel tuletornide juurde nägin bussinaknast toredaid jalakäijate teid, mis looklevad paralleelselt autoteega ning kus jalutatakse, sõidetakse ratastega, kõnnitakse koertega ja harrastatakse kepikõndi.

Pärale jõudes astusin esmalt sisse külastuskeskusesse, mis asub pubiga ühe katuse all. Samas on ka väike muuseumiruum, kus tutvustatakse kohalikku ajalugu ning muhe papi suveniire müüb. Pilk piltidele, tassike kohvi ja teele.

Juba mereäärsele rajale astudes hakkab kaugusest paistma Beachy Head'i 1828. aastal ehitatud ümmargune punase-valgetriibuline tuletorn. See on ehitatud merre – torni kõrgus

alusest on 43, merepinnast 31 meetrit –, kõrge kalda varju ja näib üsna pisike. Ent kui võrdlen seda meie tuletornidega, meenuvad esmalt Hiiu- ja Tahkuna majakas, mille kõrgus on 40 meetrit, ja Lasnamäe veerul seisev Tallinna ülemine tuletorn, mille kõrgus on 40 meetrit – nii et mulje on petlik. Õigesti saaks suurusest aimu merelt, paadist või jahitekilt, ja seal avanev vaatepilt võib üsna võimas olla. Muljet võimendab kindlasti kõrge kallas, mille taustal tuletorn seisab.

Aga mina jalutasin mööda käänulist jalgrada ning imetlesin triibulist torni kord ühelt, kord teiselt küljelt. Vaated olid lummavad, kallas väga kõrge ja järsk ning kohati varisemisohklik; siin seal oli madalaid traatpiirdeid ja silte, mis varingu ees hoiatasid – muud midagi; endal peab aru peas olema, et vaatad, kuhu astud või ronid.

Ent maalilised jalgrajad meelitavad lisaks tervisesportlastele ja niisama jalutajatele ka kurvameelsemaid inimesi – nii mõnigi õnnetu hing on sellelt kaldalt sügavikku viskudes oma maised

OLIN KUULNUD BRIGHTONI KUULSAST MUULIST, AGA OMA ÜLLATUSEKS LEIDSIN EASTBOURNE'ST SAMASUGUSE. EASTBOURNE ON VÄIKSEM KUI BRIGHTON JA KÜLLAP ON SUUREM VEND MUULI-AU ENDALE KAHMANUD.

kannatused lõpetanud. Selliseid kohti tähistavad lillekimbud ja kirjakesed, millest ühed olid õige värsked.

KALDA POOLE NIHUTATUD BELLE TOUTI TULETORN

Astusin edasi, imetledes tuulest looka vajunud kiduraid puukesi – nagu vihmavarjud. Kõndijaid oli teisigi; oli pühapäev, märtsi lõpp ja üllatavalt vaikne ilm. Päike säras, inimesed jalutasid koertega, pidasid piknikku või tegid kepikõndi.

Viskasin pilgu nüüd juba seljataha jäänud tornile ja seadsin sammud teise



1899. AASTAL VALMINUD BRIGHTONI MUUL ON TÕESTI SUUR JA UHKE, LIPUD LEHVIVAD TUULES JA MUULI KOHAL HÕLJUB MÖÖDUNUD AASTASADADE HÕNG.

tuletorni poole. Jalgrajaga kõrvu kulges kitsas autotee, mille ääres parkimine oli minu üllatuseks tasuline. Veidi järele mõeldes sain aga aru – kui teeperv autosid täis pargitaks, ei pääseks bussid ega vähemadki sõidukid mööda, tee oli tõesti kitsas. Cornwallis oli sama lugu – seal on eriti atraktiivsete vaatekohtade juures tasulised parklad ja juurdesõiduteedki. Ju on sedasi lihtne turistiuputusega kaasnevaid probleeme ennetada. Mina, jalamees, pääsesin aga vaevata järgmise tuletorni juurde.

Aastatel 1829–1832 ehitatud Belle Touti majakas, mida enam navigatsiooniks ei kasutata, ei torka kirjelduse järgi millegi erilisega silma – ümmargune kivist tuletorn, kõrgus alusest 15 meetrit, kaal 850 tonni. Ent ometi on selles

tornis midagi erilist. Nimelt nihutati see sadu tonne kaaluv mürakas 1999. aastal esialgsest asukohast ligi 50 meetrit kaugemale, sest algses asukohas kipus kallas varisema. Torni kolimisele eelnesid põhjalikud uuringud ning see töö nõudis kaelamurdvaid võtteid, aga hakkama saadi. Töömehed, kes torni nihutasid, said kangelasteks ja kaane-poisteks, trükiti nende piltidega kalender ja tehti kõike muud, mida selle show vankri ett rakendada andis.

Mina kohtasin torni tellingutega kaetuna. Kodus eeltööd teinuna teadsin, et parajasti käib põhjalik remont, sest torni 2008. aastal ostnud praegune omanik kavatseb sinna hotelli teha.

BRIGHTONI KUULUS MUUL

Olles tuletorni piisavalt uurinud, keerasin otsa ringi ja otsisin üles bussipeatuse. Varsti vurasingi Brightonis suunas, mõtted endiselt keerlemas viimase torni ümber. Ka meie mererandades on varisemisohus kaldaid. Pakri poolsaarel asuv tuletorn ehitatigi uuena juba kaldast kaugemale ja vanast on praegu alles vaid

kivist alus, mida ähvardab merre vajumine. Sealne lõhenenud kallas on omaette vaatepilt ja annab kenasti aimu meie kodusest geoloogiast ja kivimitest. Sama on tehtud ka Käsmus, kus veel paarkümmend aastat tagasi töötanud puust tuletornike veeti merest kaugemale ja sätiti kõrgemale kaldanukile, kus see praegugi silma rõõmustab. Mis siis, et lihtsalt kui muistis. Päevamärgina on ta ikka kasutatav ja pakub ka silmailu.

Brightonis seadsin sammud esmalt kuulsa muuli, Brighton Pieri juurde. See 1899. aastal valminud muul on tõesti suur ja uhke, lipud lehvivad tuules ja muuli kohal hõljub möödunud aastasade hõng. Jalutasin veidi muulil ja läksin siis alla veepiirile. Kuidas on võimalik, et kivid rannal on kui voolitud – kõik ühtmoodi ümmargused, paljudel augud sees? Toppisin mõned kivid taskussegi.

Rannal silmasin ka koolilapsi, kes olid riietatud muuli sünniaastal kantud rõivastesse ning õpetajaga kivisel rannal koolitundi pidasid. Nagu polekski sadat aastat möödunud!



Järgmise peatuse tegin Brightoni kuningliku paviljoni juures. See hiina stiilis ehitis püstitati kuningaperele suvitamiseks 1822. aastal. Idamaise välimusega ja seest rikkalikult kaunistatud paviljon on omaette vaatamisväärsus – lugemistoad, teatrituba, uhke köök ja hiigelsuur söögisaal, kus tänapäeval pulmi peetakse.

Veel linnas tiirutades jalutasin jahisadamasse, kus leidsin mastimere tagant toreda vana puithoone, kus asub sadamakörts, tegelikult traditsiooniline inglise publi. Kogu jahisadam on pressitud valge kõrge kalda ja sadamakai vahele.

Järgmisel hommikul sõitsin bussiga Southamptoni, et heita pilk sealsele meremuuseumile ja meenutada Titanicut, mille meeskonnale on pühendatud suur osa muuseumi väljapanekust.

SADAMALINN, KUS TITANIC OMA AINSAT REISI ALUSTAS

Southamptoni bussijaamas uurisin linnaplaani, võtsin kursi mere suunas ja üsna pea leidsin end jalakäijate

BELLE TOUTI SADU TONNE KAALUV MAJAKAMÜRAKAS NIHUTATI 1999. AASTAL ESIALGSEST ASUKOHAST LIGI 50 MEETRIT KAUGEMALE, SEST ALGSES ASUKOHAS KIPPUS KALLAS VARISEMA. TORNI KOLIMISELE EELNESID PÕHJALIKUD UURINGUD NING SEE TÖÖ NÕUDIS KAELAMURDVAID VÕTTEID, AGA HAKKAMA SAADI. TÖÖMEHED, KES TORNI NIHUTASID, SAID KANGELASTEKS JA KAANEPOISTEKS.

kaubatänavalt, kus vana kindlusmüüri värav ja jupike müüri ennast linna vanusest aimu annavad. Kaldusin sihilikult kursilt kõrvale ja uitasin mööda poevabu tänavaid, mida ääristasid toredad, kaasaegsed madalad kortermajad. Hetkeks kaotas suuna ja küsisin mööduvalt pruunilt poisilt, mis suunas minna. Kogesin ülevoolavat sõbralikkust ja lahkust – poiss oli valmis mind kas või kättpidi kohale viima. Eriti tore oli, et kui ma teda lõpuks veensin, et ikka ise muuseumi jõuan, astus ta ühe ridamaja ukse juurde ja teatas,

naeratus näol säramas: näed, siin ma elangi! Südame tegi soojaks. Kas meie ka nii avatult ja lahkelt oma kodulinnas külalistesse suhtume?

Southamptoni meremuuseum asub vanas kaubaaidas, kus omal ajal hoiti villa, mida saadeti peamiselt Itaaliasse.

19. sajandil oli selles vanas kivihoones vangimaja, kus vangideks Napoleoni armee sõdurid. Muuseum avati seal aastal 1966.

Esimene korrus annab aimu linna ja selle ümbruse ajaloost, mis kõik suuresti sadama ja merega seotud. Titanicule on



SOUTHAMPTONI TITANICU-MUUSEUM ON KÜLL VÄIKE, AGA IKKAGI ON TORE OMA SILMAGA NÄHA KURIKUULSA LAEVAGA SEOTUD ESEMEID. TAJUD JA TUNNETAD SÜGAVAMALT JA TÕELISEMALT SEDA ÕHKKONDA, SEDA KOHTA JA NEID INIMESI, NENDE TUNDEID NING MEELEOLUSID SUURTEST OOTUSTEST KOHUTAVA EHMATUSE JA TRAAGIKANI.

pühendatud enamuse teisest korrusest. Üleval on suured fotod laeval olnud inimestest, nii meeskonnaliikmetest kui ka reisijatest, kellest paljud olid kohalikud elanikud ning kelle sugulased praegugi Southamptonis elavad. Saab tutvuda “uppumatu” laeva meeskonna tegemiste ja eluga, ellujäänute mälestustega, vaadata esemeid ja lugeda, millise jälje see koletu tragöödia kohalikule linnarahvale jättis.

On väljas makett Titanicust, lisaks teisigi vanu ja vahvaid rataslaevade ja aurikute makette, nagu ikka

meremuuseumites. Esmamulje muuseumist tekitas pisukese pettumuse. Aga siis, pärast põgusat järelemõtlust, sain aru, et need on minu enda liiga suured ja põhjendamatud ootused. Mida tõeliselt uut siis ikka Titanicust veel teada tahta? Võib-olla tekitas selle tunde ka mälestus Barcelona väga suurest ja uhkest meremuuseumist, kus elusuurus galeoon, millel võis ringi käia, kõike vaadata ja katsuda (vt www.southampton.gov.uk).

Southamptoni muuseum on küll väike, aga ikkagi on tore oma silmaga

näha kurikuulsa laevaga seotud esemeid – eriti veel sadamas, kust Titanic oma ainsale reisile väljus. Tajud ja tunnetad sügavamalt ja tõelisemalt seda õhkkonda, seda kohta ja neid inimesi, nende tundeid ning meelesid suurtest ootustest kohutava ehmatus ja traagikani.

Southampton oli ja on suur sadamalinn, pika ajalooga ja väga tähtis kogu Inglismaale. Kruiisilaevadele on ehitatud uus sadam, mis asub kesklinnast eemal. Sinna ma ei läinud, sest teadsin, et Queen Elisabeth II sadamas ei ole. Meremuuseumi lähedal asub vana kasiino ja kohe sealsamas ka kaubasadam, kus kai ääres seisvat suurte konteinerlaevade seast jäid silma veidrad kuubikujulised alused. Kummalise kuju kohta selgitust pärides sain teada, et nendega veetakse autosid.

Tagasiteel kesklinna märkasin Southamptoni paadinäituse kuulutust. Seda peetakse igal sügisel ning see on alati rahvarohke ja põnev sündmus. Selleks aastaks oli näitus juba läbi – ilmselt tuleb uuesti ja õigel ajal minna. ▣

UUS D-SEERIA PURJETAJATELE



Volvo Penta uued 12 kuni 180 hj D seeria mootorid on välja töötatud just purjepaatile. Kõigile valikusse kuuluvatele mootoritele on saadaval spetsiaalsed sõukruvid ning lisaseadmed.

LOW EMISSION
2006 US EU



D1-13/20/30



D2-40/55/75



D3-110



D4-180

D seeria purjetajatele: Puhas. Vaikne. Võimas.

- Kõrge pöördemoment juba madalatel pööretel muudab manööverdamise lihtsaks.
- Võimas 115 A laadimisvool.
- Energiasäästlik ning vaikne mootor tagab mugavuse.
- Mootoriinfo kuvamise võimalus kaardiplooterile
- Nutikad ning kasutajasõbralikud seadmed
- Lihtne disain garanteerib usaldusväärsuse ja vastupidavuse

Volvo Penta Center
BMG Diesel Center OÜ
Paljassaare tee 14, Tallinn
www.dieselcenter.ee
Tel. 683 3300

Volvo Penta Service
Balti Merekaatrite AS
Pärnu mnt. 232, Tallinn
www.paadid.ee
Tel. 6710075

Volvo Penta Service
Sailinvest OÜ
Tööstuse 48, Tallinn
www.noblessner.com
Tel. 502 2920

**VOLVO
PENTA**

www.volvopenta.com



I OSA LIIKLEMINE SISEVETEL

Enamik meie väikelaevnikest on hästi kursis meresõiduks vajalike reeglitega, aga kuidas liikuda ohutult ja seadusekuulekalt sisevetel, selles osas tekib sageli küsimusi. Püüame lugejat põhilisega kurssi viia ning jätkame teemaarendust ka järgmistes Navigaatori numbrites.

TEKST **AGNES NÕU**, VÄIKELAEVNIKE KOOLITAJA

FOTO **MALEV TOOM**

Vastavalt Meresõiduohutusseaduse muudatustele, mis hakkasid kehtima käesoleva aasta 2. jaanuarist, kuuluvad Eesti laevatatavate sisevete (edaspidi siseveed) hulka järgmised veekogud: Narva jõgi, Peipsi järv, Lämmijärv, Pihkva järv, Emajõgi, Võrtsjärv ja Väike-Emajõgi Võrtsjärvest kuni Jõgeveste sillani, Pärnu jõgi suudmest kuni Reiu jõe suudmeni, Sauga jõgi suudmest kuni Vana-Pärnu jalakäijate sillani, Reiu jõgi suudmest kuni raudtee sillani, Nasva jõgi suudmest kuni 58°13,9'N laiuskraadini, Kasari jõgi suudmest kuni Kloostri sillani, Tuudi jõgi suudmest kuni Kirikuküla sillani, Piritajõe jõgi suudmest kuni ristlõike laiuskraadil 59°27,864'N ja Purtse jõgi suudmest kuni 59°26,059'N laiuskraadini (Meresõiduohutuse seadus, §2 lõige 11).

MILLE POOLEST ERINEVAD SISEVEED JA LAEVATATAVAD SISEVEED?

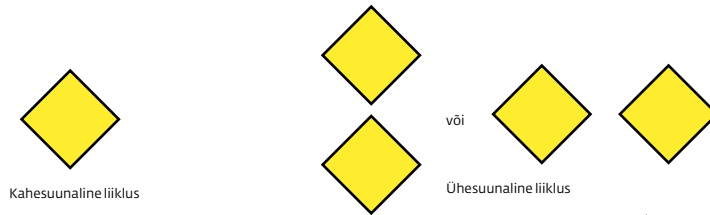
Laevatatava sisevee ja sisevee vahe on see, et laevatatavatel sisevetel on riiklikult kehtestatud ühtsed veeliiklusreeglid. Sisevetel, ehk siis veekogudel, mis ei kuulu laevatatavate sisevete nimekirja, kehtestab liiklemiseks reeglid kohalik omavalitsus. Harilikult kehtib sisevetel ka kiirusepiirang, kui kohalik omavalitsus ei ole määranud teisiti. See kiirusepiirang on 30 km/h. Lisaks tasub alati uut veekogu avastama minnes kohaliku omavalitsuse kodulehelt järgi uurida, millised piirangud või õigused veeliiklejale antud veekogul on seatud.

Kokku on laevatatava siseveete pikuseks 520 km. Sisevetel, erinevalt merest, mõõdetakse vahemaid kilomeetrites ja kiirust km/h.

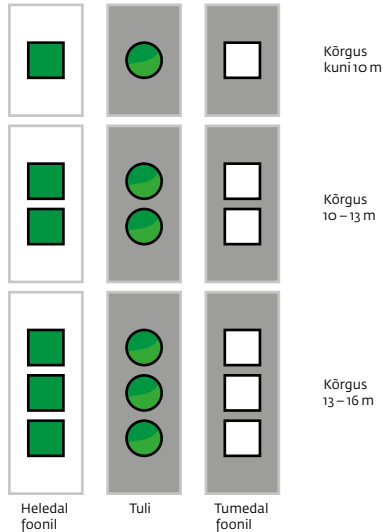
KUIDAS TOIMIDA PIIRIVEEKOGUL

Peipsi järv koos Lämmijärve ja Pihkva järvega moodustab pindalalt Euroopa suuruselt neljanda siseveekogu.

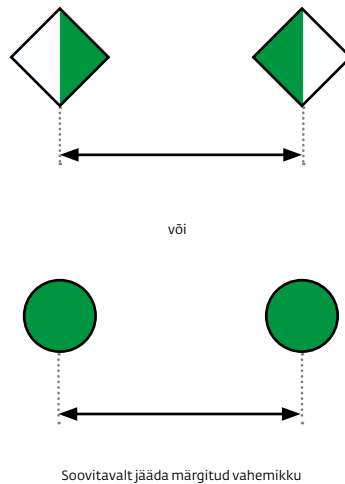
Kuna Peipsi järv on piiriveekogu, siis tuleb alati meeles pidada, et väljudes järvele kaugemale, kui üks kilomeeter kaldast, tuleb sellest teavitada lähimat piirivalvekordonit. Selleks tuleb helistada kordoni kontaktnumbrile ja edastada teave oma paadi, selle sõidusuuna ning reisijate kohta. Samuti tuleb kordonisse helistada kui lahkute järvelt. Sellisesse protseduuri ei tasuks suhtuda kui liigsesse kontrolli, sest järvele jäädes on piirivalvuritel teie asukoht teada ning ohuolukorras saavad nad kiiresti appi tulla. Peipsi on väga muutliku ilmastikuga piirkond ja poole tunniga on plekkisileda veega järvest saanud vähemalt meetrise lainega vahu-



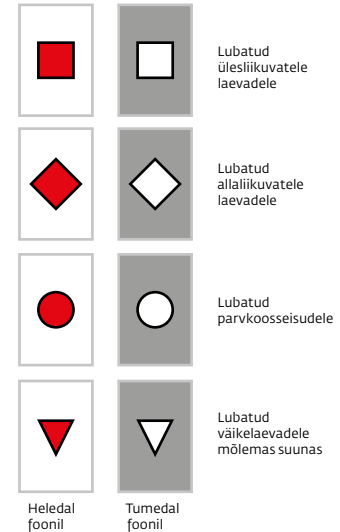
Joonis 3. Sillaava läbimiskord



Joonis 1. Sillaava kõrgus



Joonis 2. Sillaava laius



Joonis 4. Sillaava läbimise õigus

tav katel, kus ka kogenud meestel on raskesti kursil püsimisega.

KONTROLL SISEVETEL

Laevatavatel sisevetel, nagu merelgi, on õigus teie aluse peatamiseks ja kontrollimiseks järgmistel organitel: Veeteede Amet ning Politsei- ja Piirivalveamet. Väikelaeva või jети peatumismärguanne antakse Meresõiduohutusseaduse järgselt vilkuriga, lipuga, stopp-märgiga, käeosutusega, valjuhääldi kaudu või muul viisil.

Kui teie alus kinni peetakse, siis on selleks olemas nähtavasti ka juba visuaalne põhjus. Kõige tavalisem on olukord, et teie aluse pardal viibijatel ei ole päästevesti seljas või olete oma ebakindla käitumise tõttu tekitanud vajaduse selle põhjuste väljaselgitamiseks. Enamasti loob liigselt enesekindla või juba väga ebakindla käitumise ülemanustatud alkoholikogus.

Rutiinse kontrolli käigus kontrollitakse aluse pääste- ja ohutusvarustust ning juhtimisõigust tõendavaid dokumente. Kui varasemalt pidi teil kaasas olema isikut tõendav dokument, juhtimisõigust tõendav tunnistus, aluse tehniline pass ja vajadusel ka volitus aluse kasutamiseks, siis alates käesolevast aastast võib veele minnes piirduda ainult isikut tõendava

dokumentidega. See on selline kahe otsaga teema. Ühest küljest hea ja mugav, ei pea kõiki pabereid kaasa võtma. Teisest küljest vaadates aga ametnikul, kes teid kontrollib, peab kohapeal olema juurdepääs internetile. Kui interneti levi hetkel puudub ja te oma juhtimisõigust kuidagi tõestada ei saa, siis võib venida kontrolli protseduur tüütult pikaks. Seega on lihtsam vajalikud dokumendid alati endaga kaasas kanda.

LIIKLUSMÄRGID

Sisevetel ohutuks liiklemiseks kasutatakse Eestis siseveeliikluse märke, mujal Euroopas lisaks ka tulesid. Veeliiklusmärgid sarnanevad nii mitmeski osas maantee-liiklusmärkidega. See muidugi ei tähenda, et autojuht vee peal sõita oskaks.

Sillaavadel kasutatavad märgid, mis on kooskõlas ka Euroopa sisevetel liiklemise koodeksi ehk CEVNiga.

Selleks, et sillaava ohutult läbida, on paigaldatud nii kõrgus- kui laiusmärgid ning läbimiskorda kehtestavad märgid.

Sillaava kõrgust tähistatakse kas valgete või roheliste ruutudega (joonis 1). Üks valge või roheline ruut määrab sillaava kõrguseks kuni kümme meetrit. Iga järgnev ruut lisab kõrgusepiirangule juurde kuni kolm meetrit. Seega sillaava kõrgus kuni

kümme, kuni kolmteist, kuni kuusteist meetrit ja nii edasi. Need märgid paigaldatakse silla postidele.

Sillaava laiust tähistatakse harilikult rombi- või kerakujuliste märkidega (joonis 2), mille vahelt alus peab läbi mahtuma. Need märgid paigutatakse sillaava kohale ohutu läbimise ulatuses. Väljaspool märke võib liiklemine, sõltuvalt aluse süvisest, muutuda ohtlikuks. Oht võib olla seotud nii silla konstruktsiooniga, veetasemega, kui ka muude takistustega vee all.

Lisaks on kasutusel ka märgid, paigutatuna sillaava keskele, mis tähistavad läbimiskorda (joonis 3). Nii näiteks tähistatakse ühe kollase rombiga sillaava läbimise õigust mõlemasuunalisele liiklusele. Kahe kollase rombi kasutamine annab õiguse ühesuunalisele liiklusele märgi nähtavuspiirkonna poolt.

Punane (valge tumeda tausta puhul) romb (joonis 4) tähistab meie sisevetel sillaava läbimise õigust allaliikuvatele laevadele ja punane (valge) ruut läbimise õigust ülesliikuvatele laevadele. Punane (valge) kolmnurk, tipuga allapoole, annab väikelaevadele õiguse liigelda mõlemas suunas.

Allaliikuvad on alused, mis liiguvad ühes suunas jõevooluga. Ülesliikuvad alused on jõel vastuvoolu liiklevad. **N**





PAADITEST BAYLINER 285 SUNBRIDGE

Uuenduskuuri läbi teinud Bayliner 285 Sunbridge üllatab nii mitmelgi moel.

TEKST **BRAD MILLS** FOTOD **BAYLINER**

Käes on rasked ajad ja me kõik tahame võimaluse korral pisut kokku hoida. Seega tundub mõte ühemootorilisest kruisikaatrist praegusel ajal vägagi ahvatlev. Aga piir, mis eraldab ühe mootori jaoks parajat suurust sellisest, mille puhul tuleks kasutada juba kaht, on õhköhuke. Nii, et nähes Bayliner 285 Sunbridge'i ühemootorilisena reklaamitavat, mõtlesime: ligi üheksa meetrit? Ega see piir liiga kaugelt venitatud ei ole? Aga seda on varemgi tehtud, nii, et ehk õnnestub selgi korral... või siis mitte. Pidime asja ise uurima, seega läksime alust põhjalikult testima, pöörates erilist tähelepanu juhitavusele.

Bayliner 285 ei ole uus kaater, aga selle aasta mudel on teinud läbi ümberkujunduse. Bayliner viidi tagasi joonestuslauale ning talle tehti mõned olulised muudatused. Esiteks, salongi ahtripoolset vaheseina liigutati ettepoole, mis lisas kokpitile ruumikust. Mõned pisikesed muudatused kere juures ja meil on tibake lühem kere (8,75 m asemel 8,71 m), pisut rohkem laiust (2,99 m asemel 3,05 m), kütusemahutavus langes 386 liitrilt 336 liitrile, süvis kasvas 0,94 meetrilt 0,99 meetrile ning kogukama kere tõttu on aluse kuivkaaluks endise 3296 kg asemel 3654,1 kg. Teise mootori lisamine? Ei kuulu loetellu. Suurepärase... 8,70 m pikkune kaater üheainsa mootoriga. Las ma oletan, juhitavuselt meenutab veoautot ja silumine on nagu aerupaadiga? Teadagi. Vähemalt saan ma kaatri ehitusest rääkida.

ÜLLATUSEKS OLII TEGEMIST KÕIGE KERGEMINI JUHITAVA KAATRIGA, MILLEGA OLEN IIAL SILDUNUD, POD – AJAMID VÄLJA ARVATUD. 285 TANTSIS KAHE KAI VAHEL LAUSA BALLETTI, AGA EI PUUDUTANUD KAISERVA KORDAGI TUGEVAMINI, KUI OLEKSIN TAHTNUD.

ÜLESEHITUS

Ülesehitus on tõepoolest mainimist väärt. Meie testkaatri oli valikuline pikendatav ujumisplatvorm, tänu millele mahub ahtritekile ka kummipaad või skooter. Ahtripeegli uks jääb vasakparda küljele nagu ka sissepääs kokpiti. Paremparda-küljele on paigutatud istmed, seega peaks statsionaarne kai jääma sildumisel vasakut kätt. Ahtripeegli ühel küljel oli täispikkuses latching ning ahtripeeglis täispikkuses soon, mis ei lasknud ukسل väljapoole avaneda ka siis, kui komistamist ja kukkumist teeseldes kogu keharaskusega vastu seda viskusin. Nii, et sellega ei mingit muret. Ukseavasse on süvistatud ka külm ja kuum dušš.

Mõnikord võib nuriseda Baylineri mootoriruumi luugi suuruse üle, aga sedapuhku mitte. Sissepääs oli küllalt avar ning sees jagus ruumi piisavalt nii igapäevasteks kontrollkäikudeks kui ka ennetavaks hoolduseks. Kokpiti kraanikausi all oli ruumi ka valikulise külmiku või sügavkülma jaoks.

Vasakparda-poolle jääv salongiosa võimaldab külgmisi istekohti näoga kapteni poole või ahtri suunas, et pakuda vaadet ümbritsevale maailmale. Kapteniiste oli topeltlai ning ülestõstetava polsterdatud esiosaga, mida oli

pisut keeruline käsitseda. Lisaks käisid istme alus ja istme reguleerimiseseade mulle vastu jalgu, mistõttu näeksin loomulikult hea meelega, et istet veidi kohendataks ning reguleerimiseseade küljele viidaks.

Roolipinn oli tüüpiline Bayliner koos kõigi seadmetega ning ühe tühja kohaga, kuhu on võimalik soovi korral paigaldada sügavusmõõdik. Näidikute all oli piisavalt ruumi 8-tollise navigatsiooniseadme jaoks. Paremale jäi juhtkang valikulise vööripõtkuri jaoks. Põtkuri käivitamiseks tuleb nuppu vajutada ning all hoida ja samal ajal kangi küljele liigutada. Kolm piiksustust annavad teada, et põtkur on töövalmis. 10-minutilise ootamise järel toob seade kuuldavale kaks korda kolm piiksu, enne kui end välja lülitab – esimene piiksudeseeria on mõeldud nähtavasti väljalülitumisest teavitavaks hoiatuseks.

Kokpiti istekohad võimaldavad külalistel mõnusas keskustelus näoga üksteise poole olla; teisaldatava laua saab paigutada käsitsi avatava mootoriluugi alla. Ahtripoolse vaatega istekoha alla jääb panipaik külmakasti jaoks.

Avatava tuuleklaasi kaudu pääseb vöörile, valikulisele päevitustekile ning ankrupeli ja ankruvintsi juurde.

KAJUT

Alla minnes hakkasid silma tiikpuu- ja astelpõõsapõrand ning kööginurk vasakpargas ja sööginurk parempargas. Vahekäigust paremale jääb vesiklosett ja vasakparda-küljele veel üks uks, mille taga arvasime olevat panipaiga. Sugugi mitte, see oli sissepääs eraldatud ahtrikajutisse. Isegi palju suurematel ja kallimatel kruisikaatritel on eraldajaks tavaliselt vaid kardin. Kajutisse astudes jäävad otse ette panipaik ja kaatri elektrikilp. Lae kõrguseks on 175cm. Seejärel

tuleb põlvili laskuda, et pääseda asemele, mille juures on laekõrguseks 99cm, ning pikali heites jääb laekõrguseks rinnakohast aseme jalutsini 64cm. Aseme enda pikkuseks on 196cm ja laiuks 130cm.

Vööriase on mõeldud kahele ning muust ruumist eraldab seda mõne terava nurgaga siinidel jooksev kardin. Sööginurga saab vajadusel loomulikult veel üheks magamisasemeks muuta.

SOORITUSVÕIME

Meie suureks üllatuseks ei olnud Bayliner 285 isegi ühe mootoriga sugugi halb kaater. Täis paagiga oli testimise ajal raskuseks 3969 kg ning mootoriks standardina ette nähtud 300hp 350 MAG MerCruiser. Temperatuur püsis 24 kraadi juures ja suhteline õhuniiskus oli 85% (jah, kuulsite õigesti). Tipkkiiruseks oli mõnus 62,1 km/h, milleni jõudsimise 5120 pöördega minutis. Mõnusaimaks seilamiskiiruseks 4000 pöörde juures oli 43,6 km/h ning kütust kulus 45,8 l/h 288 km sõiduulatuse juures, reserviga 10%. Sugugi mitte paha tulemus. Lainetel liuglemiseni kulus aega 7 sekundit ning 48 km/h saavutamiseni 16,4 sekundit.

JUHITAVUS

285 juhtimine polnud sugugi keeruline ülesanne. Vööri kerkimine oli tagasihoidlik, seega ei maksaks karta gaasi anda, et võimalikult kiiresti liuglemisele üle minna, või siis püsti tõusta, et nähtavusala suurendada. Katsetasin trimme, et vööri veidi sügavamale vette lasta ning kiirus suurenes märgatavalt. Seilamise ajaks oleks mõttekam trimmid üles jätta. Istudes jäid mu silmad tuuleklaasi raamiga täpselt kohakuti. Pidin istet allapoole laskma, sest siis nägin ma tuuleklaasist välja. Nähtavus oli loomulikult kõige parem seistes.

Vasakpöördel vaadake kõigepealt





KOKPITI ISTEKOHAD VÕIMALDAVAD KÜLALISTEL MÖNUSAS KESKUSTELUS NÄOGA ÜKSTEISE POOLE OLLA; TEISALDATAVA LAUA SAAB PAIGUTADA KÄSITSI AVATAVA MOOTORILUUGI ALLA. AHTRIPOOLSE VAATEGA ISTEKOHA ALLA JÄÄB PANIPAİK KÜLMAKASTI JAOKS.

kindlasti selja taha, veendumaks, et õhk on puhas. 285 kaldub pöördel umbes 10 kraadi ning kui teil on varikatus lahti, on nähtavus takistatud. Parempöoretel probleemi ei teki.

Tagasi trimmide juurde. Seilamisel ei olnud mul neid tarvis, kaalu jaotumise juures aga tulid need kasuks küll. Iga kord, kui meie keskmisest kogukam testitiimi liige ühest servast teise liikus, avastasin end trimmide abil tasakaalu otsimast. Vahe oli tabatav peamiselt vaid sellepärast, et kreenimõõtur oli kenasti armatuuril näha. Ilma selleta poleks lugu ilmselt nii hull olnud.

SILDUMINE


Seilamise ajal oli juhitavus ühemootorilise jaoks suurepärase - nüüd sildumisest. Katsetasime sildumist pikemalt mõtlemata kõikvõimalikes

olukordades, vöör ees, ahter ees, vasakparda-küljelt, paremparda-küljelt... Minu üllatuseks oli tegemist kõige kergemini juhitava kaatriga, millega olen iial sildunud, POD - ajamid välja arvatud, ja ma ei tee nalja. 285 tantsis kahe kai vahel lausa balletti, aga ei puudutanud kaiserva kordagi tugevamini, kui oleksin tahtnud, ning oleksin vabalt võinud välja astuda ja kaatri ise kinni siduda. Lasksin kaatril koguni küljetsi liikuda. See oli nagu luule. Ja justkui kirsiks tordil oli hetk, kui oleksin võinud vööripötkuri töötades vanduda, et 285 on joystick-ajamiga.

Lõpuks oli viimnegi kahtlus, mida Bayliner 285 algul äratas, hajunud. Bayliner on suunatud klientidele, kes ei soovi kahe mootoriga kaasnevat kõrgemat hinda ega keerukust, ning võimaldab soetada endale asjaliku kruisikaatri - ja meie arusaamist mööda on Bayliner kõigiti märki tabanud.

BAYLINER 285 SUNBRIDGE (2010-)

OLULISEMAD TESTITULEMUSED

- ▶ Bayliner 285 Sunbridge'i (2010-) tippkiiruseks on 62,1 km/h, maksimaalseks kütusekuluks 86,68 liitrit tunnis.
- ▶ parimaks seilamiskiiruseks on 43,6 km/h, kaater sõidab 0,95km/l, andes sõiduulatuses 288 kilomeetrit.
- ▶ Testmootoriks oli 1 x 300-hp MerCruiser 350 MAG. 

Bayliner 285 Sunbridge (2010-)

Kogupikkus	8,7 m
Kuivkaal	3654,1 kg
Laius	3,05 m
Süvis	1,041 m
Kütusemahutavus	336 l
Agevee mahutavus	127,3 l
Ahtripeegel	17 kraadi
Kõrgus üle veepinna	3,05m
Maksimaalne sisekõrgus	1,75m





Galeoon Barcelona meremuuseumis

MERE- MUUSEUMITEST SIIN JA KAUGEMAL

Kui meresõbra tee viib mõnda välisriiki, siis on hea pilk peale visata ka sealsele meremuuseumile. Hedda Peet räägib oma kogemustest.

TEKST HEDDA PEET FOTOD HEDDA PEET,
MUUSEUMID

Ma ei ole kuigi paljudes meremuuseumites käinud: Southamptonis Inglismaal, Barcelonas, Amsterdamis, Kopenhaagenis. Lisaks meie enda omas Tallinnas ja Käsmu väikeses eramuuseumis. Antwerpeni meremuuseumis, kuhu ekstra sõidu ette võtsin, olles enne internetist järele uurinud, millal muuseum avatud on, jäi siiski käimata – just sel päeval, kui mina selle uksest sisse saada püüdsin, jäi muuseum mingil erandlikul põhjusel suletuks.

Ent meenutamis- ja võrdlemisväärselt on siiski kogunenud omajagu. Ehkki **Southamptoni muuseumi** väljapanek Titanicu meeskonnast mõjub otse magnetina, pean siiski tunnistama, et nii pikka ja elamusterohket päeva kui Barcelona meremuuseumis pole ma ei enne ega pärast kusagil mujal veetnud.

BARCELONA MEREMUUSEUM

Barcelona meremuuseum – mis on asutatud 1929. aastal, aga praeguse kuju ja suuruse sai 1993. aastal – asub endistes kuningliku laevatehase laohoonetes, mis on ehitatud 13. sajandil. Juba need iidset gooti stiilis võlvidega hooned on vaatamist väärt, rääkimata sellest, mida kõike nende all vaadata, teha ja tunda saab.

Muu hulgas annab muuseum üsna põhjaliku ülevaate Hispaania kalurite tegemistest, puupaatide ja suurte laevade ehitamise ajaloost. Väljas on lugematu hulk makette nii paatidest-laevadest kui ka tervetest kaluriküladest koos inimeste ja loomadega. See väljapanek oli mu lapse vaieldamatu lemmik. Igas ruumis on põhjalikud mitmekeelsed selgitavad tekstid, nii et igaüks saab valida, kas jalutab saalidest niisama läbi või süveneb põhjalikumalt. Meie tegime kord nii, kord naa – oleks me kõike väga põhjalikult uurinud, oleksime muuseumis mitu päeva veetnud. Et ka mu laps oli igati nõus kõike lähemalt uurima, võib ilmselt järeldada, et see muuseum on tõesti mõeldud kogu perele; isegi tüdrukutel ei hakka igav. Nii et mõistlik on

muuseumikülastuseks aega varuda.

Põlisest mereriigist Hispaaniast ja kõrvalasuvast Portugalist on alguse saanud paljud avastus- ja vallutusretked. See ammune hiilgus taas elustub saalis, kus on Portugalis sündinud, aga Hispaania lipu all seilanud maadeavastaja Fernão de Magalhãesi laeva Santa Maria makett – sellel alusel purjetas Magalhães aastatel 1519–1922 ümber maailma.

Samas saalis on ka Kolumbuse-aegsete puulaevade maketid ja muidugi ka Kolumbuse enda Santa Maria, tema Ameerika-retke lipulaev. Samast ajastust on pärit ka elusuuruses galeoon, suur relvastatud kaubapurjekas, kuhu külastajaid peale lubatakse ning mida saab trümmist kuni ülemise tekini põhjalikult uurida.

Barcelona meremuuseumis on oluline koht kõikvõimalikel teemaväljapanekutel. Järgmisesse saali astudes satume hämarale sadamakaile, mille ääres seisab elusuuruses laev, taamal õõtsub meri ja kui nõjatume vastu reelingut, paitab mahe tuul meie põski. Kauguses lainetel kiikuvad laevakesed mõjuvad küll veidi teatraalselt, muu aga ehtsa ja südamega tehtuna. Mõödume piletikassa ees seisvast prouast,



Puidust allveelaev Barcelonas



Amsterdami meremuuseum

kõrtsis toope tõstvatest karustest meestest, kail kondavast penist ja lõpetame ühes pimedas nurgas vastu sadamakõrtsi seina soristava vintis sadamatöölise kõrval. Nii ehedat elu pole ma varem muuseumites kohanud – väga elutruud mannekeenid ja dekoratsioonid. Meenub aeg, mil ise teatris sellised asju tegin – see siin on meistiklass!

Järgmiseks astume suure purjeka pardale. Laevast on tehtud vaid vööriosa, mis aga mehaanika abil ehtsaid laineid murrab, õõtsudes üles-alla ja aeg-ajalt raksutusi kuuldavale lastes. Kõik on elu-suurune, ehtsast puust ja võimas. Laps vaatab mind võlutult, silmad suured, ja püüab lainetel kiikudes tasakaalu hoida. Siin võib tõesti merehaigeks jääda.

Järgmine saal aga ajab tüdrukule hirmu nahka – korraga tunnen, kuidas väike käsi mu pihku libiseb. Kõn-nime kahekesi üsna pimedas mööda merepõhja. Aga me ei ole siin vaikus üksi – üsna pea seletab silm kahte tuukrit, peas suured rasked kiivrid, mille klaasid helgivad nagu merekolelise silmad. See tekitab tõesti kõhedust. Üles vaadates näeme laeva põhja, veidi eemal juba merepõhjas lösutavat vana puust allveelaeva. Siin läheb

BARCELONA MEREMUUSEUMIS ON OLULINE KOHT KÕIKVÕIMALIKEL TEEMAVÄLJAPANEKUTEL. NII EHEDAT ELU POLE MA VAREM MUUSEUMITES KOHANUD – VÄGA ELUTRUUD MANNEKEENID JA DEKORATSIOONID – SEE SIIN ON MEISTRIKLASS!

veidi lõbusamaks – sellist allveelaeva me eile juba nägime. Nimelt valmis 1992. aastaks, kui Barcelonas peeti olümpiamänge, Ictineo II täissuuruses koopia, mis põlises sadamapiirkonnas vaatamiseks välja pandi. Seal me seda imesõidukit nägimegi.

Nagu tsepeliin, leidis laps allveelaeva vaadates, ja korraga ei tundunudki merepõhi enam nii jube. Õnneks ei tulnud meile vee all keegi vastu – siis oleks minulgi kõhe hakanud.

Taas maa peale jõudes leiame end lõpusirgelt – muuseumi kauplusest. Ka see on vahva koht, ostsime sealt mälestuseks repro vanast maalist, millel rataslaev purjekaga võidu merd künnab. Iga kord, kui kodus seda pilti vaatan, tulevad vahvad muuseumielamused taas meelde.

AMSTERDAMI MEREMUUSEUM

Elusuuruses laevu on aga teisteski muuseumites – **Amsterdamis** on neid mitu, kostümeeritud muuseumitöötajad annavad nende peal stiilseid etendusi. Samas tekitasid minus kentsaka tunde Amsterdami muuseumi orjakaubandusele pühendatud saalid – minu ees kõndis seltskond pruuni nahavärviga inimesi ja ma ei kujuta ette, mis nende peades toimuda võis.

KOPENHAAGENI MEREMUUSEUM

Kopenhaagenis asuvat **Taani Kuninglikku Meremuuseumi** külastasime samuti tütreaga koos, aga mööblimesi kõrvalt, mistõttu ei jäänud muuseumikülastuseks just väga palju aega. Meelde jäi sealt väidetavalt maailma üks paremaid laevamudelite kollektsioone – eri



Käsmu meremuuseum




Laevanimeplaadid Tallinna meremuuseumis

KOPENHAAGENI-REISIST ON MEELES KA VAHVAD MERETEEMALISEST KRAAMIST PUNGIL VANAKRAAMIPOED, KUST VÕIB LEIDA NII PUDELISSE EHITATUD LAEVA-MUDELEID KUI KA VANU TUUKRIÜLIKONDI. MERI JA MEREMEHED TULETAVAD END SELLES LINNAS IGAL SAMMUL MEELDE.

maadest ja eri aegadest pärit eri tüüpi laevad. Lisaks vanad merekaardid, laevade ehitusjoonised, meremeeste mundrid läbi aegade, vanad navigeerimisseadmed jne. Käigule lisas vürtsi asjaolu, et meie oomaja asus ajaloolises merejalaväelaste kvartalis Nyboderis, kuhu aastatel 1630–1640 kerkisid barakid sõduritele ja eramud ohvitseridele. Mõned majad on siiani säilinud, teised on taastatud ning juurde ehitatudki järgivad toonast tegu ja nägu. Võluv linnaosa, üsna Väikese merineitsi kuju lähedal.

Kopenhaageni-reisist on meeles ka vahvad mereteemalisest kraamist pungil vanakraamipoed, kust võib leida nii pudelisse ehitatud laevamudeleid kui ka vanu tuukriülikondi. Meri ja meremehed tuletavad end selles linnas igal sammul meelde.

KODUSED MEREMUUSEUMID

Ent enne Pariisi kippumist tuleks Nuustakul ära käia – ehk alustada kodusest **Tallinna meremuuseumist**. Arvestades, et juba praegune väljapanek Paksus Margareetas on huvitav ja toob kenasti välja meie laevanduse arengu (ehkki kollektsioon vajaks värskendust ja uuendusi), võib kindel olla, et kui muuseumi uus kodu vanas vesilennukite angaaris valmis saab, on meil huvilistele palju põnevat pakkuda – kindlasti ka tehnoloogiliselt, milles me ju väga osavad oleme. Ka meie vägev jäämurdja Suur Tõll väärrib lähemat uurimist, selle vana laevaga saab ju tutvuda sellel ringil jalutades. Ja hoopis isemoodi on **Käsmu meremuuseum** – väga vahva koht, väga hubane ja emotsionaalne, ning seda hinnatavam, et on sündinud ühe mehe tahtmisest, huvist ja armastusest. 

Vaata lisaks:

- Southamptoni Meremuuseum
www.southampton.gov.uk
- Barcelona Meremuuseum
www.mmb.cat
- Hollandi Meremuuseum
www.hetscheepvaartmuseum.nl
- Taani Kuninglik Meremuuseum
www.orlogsmuseet.dk
- Käsmu Meremuuseum
www.kasmu.ee/muuseum
- Eesti Meremuuseum
www.meremuuseum.ee

MAAILMA OSTETUIM PAADIMOOTOR

MERCURY

#1 On The Water™



5 aastat garantii

SOODUSHINNAD!



MERCURY F115 ELPT EFI
€ 11 356.-
(177 682,79 EEK)

MERCURY F50 ELPT EFI
€ 6 478.-
(101 358,67 EEK)

MERCURY F9.9 M
€ 2 429.-
(38 005,59 EEK)

MERCURY F8 M
€ 2 351.-
(36 785,16 EEK)

MERCURY F5 M
€ 1 020.-
(15 959,53 EEK)

MERCURY F4 M
€ 917.-
(14 347,93 EEK)

MERCURY F2.5 M
€ 713.-
(11 156,03 EEK)

BALTI MEREKAATRID
www.paadid.ee

Balti Merekaatrid
Pärnu mnt 232, **Tallinn**
Tel. 671 00 75

Balti Merekaatrid
Tallinna mnt 89a, **Pärnu**
Tel. 504 95 46

Balti Merekaatrid
Turu 27, **Tartu**
Tel. 501 66 86

Wild Riders
Turu 47, **Tartu**
Tel. 730 30 45



UKU RANDMAA & TEMPTATION III

Esimene eestlasest soolopurjetaja Uku Randmaa, kes plaanib ihuüks purjetades maakerale ringi peale teha, vastas Navigaatori küsimustele Kariibidelt St Vicent sadamast kauni helesinise laguuni kaldalt. Tema seekordne teekond jätkus kuni vürtsisaare Grenada Prickly Bay sadamani, kuhu mees jättis oma truu jahi, et vahepeal kodumaale käima tulla. Übermaailmarännak jätkub lähikuudel.

■ Kuidas mere juurde jõudsid?

Paterdasin 7-aastase poisina Pärnu Jahtklubisse ja küsisin, kas mind trenni võetakse? Treener ütles, et kõigepealt on vaja puust Optimist vanast värvist puhtaks nühhida ja uuesti üle värvida. Nii ta siis algas, kõigepealt töö ja seejärel mõnu.

■ Miks valisid just selle paadi?

Siin oli palju juhusid. Lihtsalt saatus viis mind selle valiku juurde. Oleme väga headeks sõpradeks saanud. Minu arust on ta väga sportlik, väga seksikas, väga paraja suurusega minu jaoks. Kuigi kruisimise jaoks ei ole ta ideaalseim lahendus. Saan peaaegu igas sadamas oma jahi kohta komplimente kuulda, aga üks selles on ka meremeeste viisakust.

■ Kuidas Temptation III oma nime sai?

Kõigepealt oli Temptation I. See võidusõidu kone sai ostetud koos nimega.

Siis tuli Temptation II ja pärast polnudki enam muid ideid. See väljendab hästi minu hingeseisundit: soov, unelm, pürgimus, tahe, unistus. Inglise keel on rahvusvaheline merekeel. Siin on hea, kui nimi on lihtne ja inglisekeelne. Hea raadio teel identifitseeruda ja sadamates ka lihtsam hakkama saada.

■ Kirjelda oma tavalist päeva merel?

Ümberringi suur ja sinine vesi. Lainete vahelt ei ole näha midagi. Istud iseendaga kahekesi. Vaatad seda määratust ja mõtled oma mõtteid ja vaatad neid muutusi mida loodus su ümber pakub. Kuidas vee toon muutub, kuidas pil-

ved liiguvad, kuidas lainetus muutub. Lõpuks hakkad märkama ka elu selles sinises ja sinisel. Mõnda kala või lindu...

■ Kas merel olles kala püüad?

Olen püüdnud ja mõned purakad ka saanud, praegugi on külmkapis paar fileed aga merel olles ei viitsi eriti kalaga jännata. Erilist kalapüüdmise kirge minus ei ole.

■ Eksootilisim koht, kus oled seni oma paadiga käinud?

Ehk Westmannayeri saar Islandi süles, vulkaanide vahel. Või siiski siin Kariibidel mõni asustamata saar, üksiku kookospalmi, valge ranna ja helesinise veega.

■ Koht, kuhu tahaksid paadiga tagasi minna?

Kui vaid aega jätkuks. Maailm on nii võratur! Aga polaarjoone taga asuv Grimsi oli niiii eriline.

■ Meeldejäävaim reis?

Ikka viimane ongi kõige paremini meeles. Praegu tuleb meelde, kuidas Bris-

TEMPTATION III ONGI MINU UNISTUSTE PAAT. OLEN NAGU SEITSMENDAS TAEVAS TEMAGA ÜLE LAINETE KAPATES. TA ON NAGU SÖBER JA SELTSIMEES.





ÜLE ATLANDI "HÜPE" ON SENI MU KÕIGE PIKEM MEREREIS. AGA KUI VAADATA GLOOBUSELT, SIIS SEE OLI "KUKESUPP" VÕRRELDES SELLEGA, MIS EES OOTAB.

toli lahes sai sadamasse sõidetud, mis mõne tunni pärast mõõnaga veest tühjaks jooksis. Jaht tuli siduda vastu kaid. Hommikuku oli vesi tagasi.

■ Pikim merereis?

Üle Atlandi "hüpe" oligi seni kõige pikem. Aga kui vaadata globuselt, siis see oli "kukesupp" võrreldes sellega, mis ees ootab.

■ Tugevaim torm?

Kardan, et veel on ees. Siiani on meri olnud mulle armuline. Ehk 25 m/sek Põhja-Atlandil.

■ Keerulisemad sõidutingimused?

Põhja Iirimaa ja Šotimaa vahel liri lahes suurte hoovuste keskel. Seal peab ikka päris nupukas olema.

■ Mida oled merel olles õppinud ja milliseid praktilisi tarkusi tahaksid teistele edasi anda?

1. Julge pealehakkamine on pool võitu.
2. Kunagi ei tohi mere suhtes ülbeks minna. Pea Vanaga häid suhteid.
3. Navigatsioon on kõige tähtsam
4. Kõik mida teed, mõtle enne lõpuni läbi.
5. Kui mõtled rehvida, siis rehvi kohe.

6. Ära ole laisk.

7. Kui pead oksendama, siis ikka vana meretava järgi allatuult.

■ Lemmiksadam Eestis?

Kõik sadamad on omanäolised. Tavaliselt sadamakapteni nägu. Aga Ruhnu on teistest veel teistsugusem. Samas Pärnu on tore oma sõbralikkuse ja välja ehitatud infra poolest...

■ Lemmiksadam välismaal?

Seda on väga raske, kui võimatu öelda. Eks see lemmiku väljavalimine sõltub rohkem iseendast, oma meelestatusest, hetke vajadustest... kui sadamast. Neid ei saa võrrelda.

■ Unistuste paat?

Temptation III ongi. Olen nagu seitsmendas taevas temaga üle lainete kapates. Ta on nagu sõber ja seltsimees.

■ Unistuste reis?

Seesama, millel praegu viibin. Kui Vana annab ja see reis saab kunagi tehtud, olen tõenäoliselt kimbatuses. Aga küll midagi välja mõtleb. Äkki nonstopp? Aga selleks ei ole ma veel valmis. 🍷

Temptation III

Kodusadam: Pärnu/Tallinn

Tüüp, mudel: Hanse 430

Kere materjal: epoksi

Ehitusaasta: 2008

Pikkus ja laius: 13,3 meetrit ja 4,18 meetrit

Süvis: 2,2 meetrit

Masti kõrgus: 22 meetrit

Mootor (võimsus): Yanmar 4 JH4 (55hj)

Kütusevaru, veevaru: 150 liitrit, 320 liitrit

Veeväljasurve: 10,4 tonni

Lubatud inimeste arv pardal: 6

Kajutite arv: Kaks ahtrikajutit, vööris omaniku kajut V voodiga, kaks tualettruumi

Kambüüs: Praeahjuga gaasipliit, külmkapp

Enda paigaldatud liseseadmed:

EFOY- elektritootja fuelcell, Rutland-

tuulegeneraator, Solara –päikesepatarei,

Parasailor - spinnaker, Merveile

- laevade valvekoer-röökjaja, gloobus - navigatsiooniks :)

Tehases paigaldatud liseseadmeid on

palju, kuna jaht peab tagama toimetuleku erinevates olukordades. Lisad on üksinda purjetamise jaoks komplekteeritud.

Uku Randmaa

Vanus: 47

Meresõidukogemus alates kaheksandast eluaastast.

Selle jahiga seilanud 12787 miili.



MUSTO[®]
PERFORMANCE



**BALTI
MEREKAATRID**
TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn
telefon 6 710 075 • e-mail bm@paadid.ee
www.paadid.ee

www.musto.com

Princess 61

- > KÜSI SOODUSHINDA
- > RENDIVÕIMALUS
- > ÜLISOODNE INTRESS
- > VAHETUSVÕIMALUS KINNISVARA VASTU

Pikkus: **18,77 m**
Laius: **4,88 m**
Kaal: **27900 kg**
Ehitusaasta: **2003**

Mootorid: **2 x Volvo Penta D12-715 (2 x 715 hj)**
Rikkalik lisavarustus

Sinu merevaatega suvekodu Kreeka, Horvaatia või Itaalia saarestikus.



Balti Merekaatrid ▪ Pärnu mnt 232, Tallinn
Olle Uussaar ▪ telefon 526 6640 ▪ e-mail olle@paadid.ee

www.paadid.ee



Nimbus 35 Nova Coupe

Väljalaske aasta : 2008
Mootor: 2 x Volvo Penta D4-260/DP •
Võimsus: 2 x 260 hj • Asukoht: Eesti

Soodushind
€ 255 000.-

Balti Merekaatrid ▪ Pärnu mnt 232, Tallinn
Olle Uussaar ▪ telefon 526 6640 ▪ e-mail olle@paadid.ee

Bayliner 602

Ehitusaasta 2004, vette lastud 2005. • Pikkus – 5,87 m • Laius – 2,39 m • Süvis – 0,89 (jalg all), 0,45 m (jalg üleval) • Mootor – 4,3 MPI Mercruiser bensiin 220 hj, veojalg Alpha 1 • Kütusepaak 132 l • Kruisikiirus 24-28 sõlme (kütusekulu 1liiter/meremiili) • Maksimumkiirus 47 sõlme • Töötunde – ca 220

Varustus : kellad – tahhomeeter, voltmeeter, kiirusemõõtja, kütuse näidik, jala asend, sügavusmõõtja, õlirohk, mootori temperatuur; kaardiplotter NAVMAN 5500 + kolm C-Map kaarti (põhjarannik + Hiiumaa ja Saaremaa ümbrus + Emajõgi/Peipsi); plotteri lisavarustus – kütusekulu kompuuter, veetemperatuuri näidik, dubleeriv sügavusmõõtja; tahavaate peegel; töötundide mõõtur; elektriline klaaspühkija tüürpoordis; trimmid QL; CD raadio; prügikast; roostevabast terasest söukruvi + originaalkruvi; ankur + 30 m ots; 4 vendrit; 3 otsa >5 m; pootshaak; topituli; tulekustuti; päästerõngas; sõidukate + sadamakate; istmete paigutus muudetud niimoodi, et kaatrisse mahub vajadusel 2 jalgratast; treiler Respo (kehtiv ülevaatus).

Müüakse vahetuse tõttu suurema kaatri vastu.
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640
olle@paadid.ee

€ 19 990.-





Quicksilver Weekend 640

Pikkus: 6,48m • Laius: 2,54m • Süvis: 0,45m
Kõrgus: 2,63m • Lubatud inimeste arv: 6
Mootor MerCruiser 3,0L 135hj, Alpha One
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
€ 35 420.-



Zodiac Pro 7 RIB

Pikkus 4,2m • Laius 1,86m • Kaal 157 kg
Reisijad 7 inimest
Mootor Mercury F30 ELPT EFI
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
€ 12 790.-



Quicksilver Weekend 580 Pilothouse

Pikkus: 5,72m • Laius: 2,54m • Süvis: 0,47m • Kõrgus: 2,6m
Lubatud inimeste arv: 6 • Maks võimsus: 125hj
Hind koos Mercury F100 ELPT EFI mootoriga
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
€ 26 430.-



Trophy 2052 WA D

Väljalaske aasta: 2006 • Mootor: MerCruiser 1,7 DIISEL •
Pikkus: 6,58 m • Laius: 2,46 m • Süvis: 0,43 m
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

Soodushind
€ 40 900.-

tavahind € 51 000.-



Zodiac Pro 15 man RIB

Mariner F135 Verado • Väljalaske aasta: 2006
Varustuse kuuluvad: kajalood Navman 4433, GPS Plotter Navman 5505
koos elektroonilise merekaardiga • Mootor: 135 Hj, 4-takti • Pikkus:
6,30m • Laius: 2,20 m • Süvis: 0,40 m • Kandejõud: 15 inimest
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
€ 25 560.-
tavahind € 32 600.-



Bayliner 192

Väljalaske aasta : 2006 • Mootor: MerCruiser 3,0L (135 hj) •
Pikkus: 5,72 m • Laius: 2,31 m • Süvis: 0,43m
Väga hästi läbimõeldud kontseptsioon. Ruumikas võorikajut. Rikkalik
standardvarustus (WC, Raadio jne)
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

Soodushind
€ 25 500.-



MV-Marin 5400 MC

Pikkus 5,4 • Laius 2,25 • Kaal 750kg
Lubatud inimesi 6
Mootor Mercury F80 ELPT EFI (80hj)
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

€ 27 000.-



Silver Hawk 540DC

Valmistusaasta 2008 • Pikkus 5,4 • Laius 2,17 • Süvis 0,28 m
Lubatud inimesi 7
Mootor Mercury F80 ELPT EFI.
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

Soodushind
€ 23 330.-

tavahind € 25 670.-



Bayliner 652

Valmistusaasta: 2006 • Mootor: MerCruiser 4,3 220 hj •
Pikkus: 6,22 m • Laius: 2,49 m • Süvis: 0,48 m
Garantii. Kaater on olnud kasutuses
Balti Merekaatri eesilusalusena
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

Soodushind
€ 22 950.-
tavahind € 41 750.-

Soovid müüa paati, meretarvikuid
või -tehnikat? Kuuluta siin!

Selline reklaamkast ainult 1200.- + km

¼ lk = € 190.- +km

⅛ lk = € 95.- +km

⅙ lk = € 75.- +km

½ lk = € 65.- +km

Hinnad kehtivad ainult paadibörsi rubriigis.
Tel. 6 710 158 E-mail navigaator@heelium.ee



SPORT 28 SPORT 30 SPORT HT 30 SPORT 33 SPORT HT 33 SPORT 38 SPORT 42 SPORT HT 42 DEEP BLUE 46

VÄGA PALJU PAATI OMA SUURUSE KOHTA. SPORT 28.

BAVARIA esitleb SPORT 28. Dünaamilisem, funktsionaalsem ja ruumikam kui oskad oodata.
Disain BMW Group DesignworksUSA.

Hind alates **€ 64 900.-** + km

Rohkem informatsiooni www.bavaria-yachtbau.com

**BALTI
MEREKAATRID**

Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn
telefon 6 710 075 • e-mail bm@paadid.ee
www.paadid.ee

 **BAVARIA**
WHAT A YACHT

150 YEARS

MASTERING SPEED FOR 150 YEARS



- 1860 Edouard Heuer asutas Šveitsi Juras oma töökoja.
- 1916 Esimene mehaaniline stopper täpsusega 1/100 sekundit.
- 1969 Esimene automaatkronograaf.
- 2011 TAG Heuer CARRERA Calibre 16 Day-Date.



TAGHeuer

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



Boutique Caprice

Tornimäe 5, Tallinn

tel: +372 606 4405

www.boutiquecaprice.ee