

Navigator

1 / 2008

BALTI MERE AJAKIRI • 69 KROONI

Paadiga Biskaia lahel

Tarmo Männard ja
Olga Lauristin

Ettevaatust,
piraadid!

Paaditest:
Askeladden Z7

Jüri Pihl selgitab
Schengenit



LÄÄNEMERE VALVUR
PEETER VOLKOV

ISSN 1736-3233



AUTO JA PAADIGA NORRAS • KAPTENIKÜLA KÄSMU • KAPTEN JA KIRJANIK LEMBIT UUSTULND • HÄDASIGNAALID
MEREL: MAYDAY! • LAEVA NIMI • UUS LAEVALIIKLUSTEENINDUS • PORSCHE FEARLESS • GRAND ROSE SPA
FILMILAEVAD • IDEEPAAT FEADSHIP X-STREME • SLIPIKOHAD PÕHJARANNIKUL • ALAR VOLMERI PURJETAMISKOOL



Katusepiilariga esitiiva kontrabass



Kaunilt komponeeritud uus Ford Focus.

New **Ford**Focus

Feel the difference



Navigaator

1 / 2008

- 8 Uudised** Kaljas Iris läks puhkusele, loodi Eesti Tuletorni Selts, Rootsi purjelaevad Tallinnas, eestlased olid ookeaniületusel edukad, jääpurjetaja Jaan Akermann tuli juuniorite maailmameistriks
- 12 Messiuudised** Princess 50 ja v85, Mochi Dolphin 54, Bavaria 30 Sport HT, Bayliner 320 ja Grand Turismo, vG62, Jeanneau Prestige 385, Skipper 15 Electric, Porsche Fearless 28, Maxum 2900, Garmini uued GPS-seadmed
- 18 Flash** Luksusjahiga Helsingi turule – Parsifal III
- 19 Messikalender** märts – mai 2008
- 20 Nõuanne** Schengen – kas piirideta vabadus? Jüri Pihl selgitab viisaruumi reegleid.
- 24 Kolumn** Herkki Haldre räägib filmilaevadest
- 26 Kaanelugu** Peeter Volkov – Läänemere valvur
- 32 Reis** Auto ja Silver-paadiga Norras
- 40 Laeva nimi** Lennuk pandi laeva nimeks...
- 45 Visioon** Feadship X-Stream
- 48 Kapten** Lembit Uustulnd ei saa läbi mereta, pereta ega kirjutamiseta
- 54 Lõõgastus** Roosimaja rõõmud spaapealinnas
- 58 Merekool** Hädä- ja hoiatussignaalid
- 62 Piraadid** Kuidas kaitsta laeva piraatide eest?
- 66 Reis** Paadiga Biskaia lahel
- 72 Sadamaküla** Käsmu sadamalinnast suvituskülaks
- 78 VTS** Laevaliiklust jälgitakse uuest majast
- 82 Paaditest** Askeladden z7 sügistormisel Tallinna lahel
- 88 Slipikohad** Eesti põhjarannik
- 90 Alar Volmeri purjetamiskool** 5.osa
- 92 Minu paat** näitleja Tarmo Männard ja Olga Lauristin
- 98 Paadibörs**



32 Auto ja paadiga Norras



48 Kapten: Lembit Uustulnd



72 Kapteniküla: Käsmu



**26 Peeter Volkov –
Läänemere valvur**



82 Paaditest: Askeladden z7



58 Merekool: Kui merel ollakse hädas



**92 Minu paat: Tarmo Männard ja
Olga Lauristin**

MERI ON VABADUS. Kummaline mõelda, aga meile, siin Maarjamaa metsade ja põldude vahel kasvanutele on meri see, mis sümboliseerib nii vangistust kui vabadust. Just mere taga asus kunagi kõik see, mis pidi meile kättesaamatuks jääma: kõik paigad, kuhu me minna ei tohtinud, ja inimesed, keda me näha ei tohtinud.

“Seal kusagil on mu isa,” mõtlesid ühed, suunates pilgu üle mere lääne poole. “Seal kusagil on mu lapsed,” mõtlesid teised, vaadates igatsevalt oma sünnimaa suunas – kõik need, kelle riigikord oli kodust lahutanud. Nende vahel oli suur-suur vesi, mis vahel küll sillerdav, sile ja kutsuv, ent enamiku jaoks siiski kõrge müür, millest polnud võimalik üle pääseda.

Jah, veel paarkümmend aastat tagasi ei osanud paljud meist aimatagi, et tuleb aeg, mil võime vabalt oma paati ronida, otsad anda ning ülemerenaabritele külla sõita – siis, kui tuju tuleb ja ilma, et kellelegi isegi passi näidata tuleks.

Kõigi nende jaoks, kes oodata jaksasid, on see aeg nüüd ometi käes.

Ma ei tahaks muutuda pateetiliseks ja väita, et nüüd on õnn meie õuele tulnud. Kahtlemata on piirikontrollide kadumisel omad puudused ning koos passikontrolli ärajäämisega piiril on tekkinud palju kahtlejaid, kes küsivad: kas me ikka teame, kes need kõik on, kes siia tulevad? Kuid samasugused võõrad oleme meie ise teistesse riikidesse passi näitamata sisenedes.

Ent usutavasti kaaluvad plussid siiski miinused üles ning on ju vabadus minna ja tulla just see, mida me aastakümneid oodanud ja millest unistanud oleme.

Eelolev suvi peab väikelaevnikele näitama, kui suur see vabadus tegelikult on.

Kohtumiseni vee peal!

Helen Raiend

Schengeni viisaruumi põhimõtteid selgitab väikelaevnikele siseminister Jüri Pihl leheküljel 20.



Esikaane foto **Andres Teiss**

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

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

Toimetaja **Margus Mihkels**

Reklaamijuht **Kairit Järvekald**
kairit.jarvekald@heelium.ee

Makett ja küljendus
Andrus Kalkun
kalkun@heelium.ee

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

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

Navigaator ilmub 4 korda aastas. Üksiknumbri hind 69 krooni, aastatellimus 199 krooni. Tellimine telefonil 6 710 158, e-mailil navigaator@heelium.ee www.ajakirinavigaator.ee

KES VIIMASENA
NAERAB, EI SAANUD
ILMSELT NALJAST ARU.



AH?



UUS TERAVMEELNE
ÜRDILIKÖÖR



Foto: EJL



Foto: Herkki Haldre

EESTLANE TULI JÄÄPURJETAMISES JUUNIORITE MAAILMAMEISTRIKS

Kuigi lume- ja jääolud on sel talvel Eestis kehvapoolsed, ei jäta jääpurjetajad oma jonnile. Pärnu Jahtklubi ridadesse kuuluv Jaan Akermann tõi hiljuti Poolas toimunud jääpurjetamise juuniorite MM-ilt DN klassis Eestile maailma-meistri tiitli ja krooniti ühtlasi ka juuniorite Euroopa meistri tiitliga. Mullu kuulus noorsportlasele juuniorite MM-i pronksmedal.

Värske maailmameister kiidab MM-i võistlustingimusi: "Jääolud olid väga head – 20 cm läbimõõduga sile must jää üksikute konarustega. Tuul puhus esimesel võistluspäeval vaikselt 3 m/s, teisel päeval tugevamalt 6 m/s. Mulle sobivad sellised olud hästi, kaasa aitas ka uus puri, mis on hea just vaikes tuules." Juuniorite klassis jätkab Akermann veel kaks aastat.

Hõbemedalile tuli lätlane Kristap Karklins, pronksi võitis sakslane Max Minarek. Eestlastest mahtusid esikümnesse veel Pärnu Jahtklubi noorsportlased Rando Randmaa 4. kohal ja Karl-Hannes Tagu 6. kohal.

Jaan Akermann siirdus edasi Tšehhis, et võistelda jääpurjetamise MM-il täiskasvanute arvestuses. Eelmisel aastal kuulus Akermannile seal hõbelaevastiku 2. koht. Navigaatori trükkimiseks polnud võistluse tulemused veel teada. icejunior.nasza-klasa.pl/index.php

KALJAS IRIS LÄKS PUHKUSELE

Jaauari alguses tõsteti kaljas Iris Sõru sadamas kaldale, et järgmise paari aasta jooksul laev põhjalikult remontida. Iris on ainus ehtne Eesti lippu kandev rannasõidukaljas, tõeline Kihnu Jõnnu ajastu laev, millistega meie vaarisid merd künsid. 1945. aastal, laeva vettelaskmise ajal, poleks soomerootsi laevameister Arthur Grönqvist iial aimanud, et 62 aastat hiljem tema ehitatud töölaev ikka veel usinasti rügab.

Irise reeder Herkki Haldre sõnul on kuue aasta jooksul laeva pardal lustlikke meresõite nautinud ligi 15 000 inimest, suviti on laeval korraldatud laste merelaagrit, puust purjelaevaga on osaletud paljudel erinevatel merefestivalidel. Siiski on ühe ajaloolise laeva ülalpidamine majanduslikult liiga kulukas ettevõtmine. Nii on saabunud äratundmine, et Eesti lühikese suve jooksul ei ole võimalik laeva majandada ning paljude teiste Skandinaavia ajalooliste laevade eeskujul tuleb talveks siirduda soojadele meredele. See aga nõuab seniste pisiremontide asemel ulatuslikku renoveerimistööd ja laeva põhjalikku meretöö viimist. Plaanis on remontida ja korrastada Irise korpus, paigaldada uued masinad ning mahukamad tankid, õmmelda uued purjed, et valmistuda pikkadeks merereisideks. Irise reeder sõnul sõnul on Sõru väikesadam parim paik Eestis, kus ühte vana puust purjelaeva renoveerida tänu Emmaste rahva meretraditsioonidele, sealse merenduskeskuse puutöökojale ja sepikojale

Haldre räägib, et viimase kuue aasta jooksul on laeva ümber on kogunenud seltskond tublisid meretraditsioonidest huvituvaid noori inimesi, kes tahavad anda oma tööpanuse laeva renoveerimisel. Eesiseva tegevuse finantseerimiseks on kuulutatakse välja laeva osakute müük. www.kippar.ee



Foto: Tiit Lillipuu

LOODI EESTI TULETORNI SELTS

Mullu detsembris loodi Hiiu- ja Kõrgessaare valla eestvedamisel Eesti Tuletorni Selts, mis seadis endale eesmärgiks nende unikaalsete ehitiste säilitamise ja korrastamise. Eestis on kokku 61 tuletorni, millest maailma saja rahvusvahelist kaitset vajava tuletorni hulka kuulub koguni kuus - Keri, Ruhnu, Tahkuna, Kõpu, Pakri ja Suurupi alumine tuletorn. Hiidlased väärtustavad oma ajaloolise tuletornitajaid kõige enam: Kõrgessaare vald on Eestis ainus, mis on suutnud oma majakad inimestele avada. Küllastada saab Tahkuna ja Ristna tuletorni ning Eesti vanimat Kõpu tuletorni. Samas on Eestis suur hulk majakaid väga kehvast seisust ja nende taastamine nõuab miljoneid kroone.

Üks seltsi asutajaliikmetest oli Veeteede Amet, kelle hallata on enamus Eesti tuletornidest. Seltsiga on lubanud liituda Saaremaalt Kaarma vald ja Harjumaalt Suurupi selts.

Lisaks hiidlaste ettevõtmisele on tuletornide saatus südamelähedane ka soomlastele. Turu Ülikool valmistab parajasti ette tuletorniprojekti, kuhu kaasaatakse lisaks Soomele ja Eestile ka Läti ja Rootsi tuletornid. Loodame, et kõikide osapoolte ühistöö aitab kaasa meie ajalooliste tuletornide väärtustamisele ning säilitamisele. www.korgessaare.ee



Ägedaim paadivedur sadamas



Eesti oludes testitud



Kõik viis tähte turvalisustestis

Nüüd eriti soodsad pakkumised laoautodele, hinnad alates 449.000 krooni!



Testivõit võrdluses
BMW X3'e,
Citroën C-Crosser'i,
Honda CR-V
ja Opel Antara'ga

Freelander 2 hinna ja mugavuse suhe on võrreldamatu. Allolevas tabelis mõned valitud andmed:

	Freelander 2 2.2 TD4	BMW X3 2.0d	Toyota RAV4 2.2 D-4D	Honda CR-V 2.2 i-CTDi	Volvo XC70 D5 AWD
Võimsus hj (kw)	160 (118)	177 (130)	136 (100)	140 (103)	185 (136)
Vääne Nm	400	330	310	340	400
Kliirens mm	220	201	182	185	210
Suurim piduritega haagise mass kg	2000	1700	2000	1700	2100
Euro NCAP	5/5	-	4/5	4/5	-
Land Rover Experience ¹⁾	Hinna sees	-	-	-	-
Hind alates	449 900.-	586 800.-	414 800.-	426 000.-	624.000.-

¹⁾ Land Rover Experience Center'i poolt läbiviidavad auto kasutamise ja maastikusõidu kursused

Freelander 2 TD4 • keskmine kütusekulu alates 7,5 l / 100 km • CO2 194-265 g / km • garantii 3 aastat või 100 000 km



Inchcape Land Roveri esindus: Akadeemia tee 35, Tallinn, tel. 6 711 173. Avatud: E-R 8.00- 19.00, L 09.00-15.00, P suletud.
www.inchcape.ee



Foto: Hillar Kukk

EESTLASED OLID OOKENIÜLETUSEL EDUKAD

Rahvusvahelisel regatil Atlantic Rally for Cruisers 2007 (ARC) osalenud kaks Eesti lipu all seilavat purjekat jõudsid üldarvestuses esiseitsme hulka. Bossa Nova teine koht ja Martha seitsmes koht on tulemused, mille üle võib uhke olla. Alust tulemustega rahul olla annab ka mõlema jahi koht omas klassis – Bossa Nova tuli 21 jahi seas klassis G esimeseks ja Martha 21 jahi seas klassis H teiseks.

Kuna võistlusel osalevad jahid on erinevate kerede ja purjesutusega, siis kasutatakse nende võistlusväärtuse arvestamiseks koefitsente, eesmärgiga muuta erinevad alused ja nende sõidumadused võrreldavaks. Hiljem finišiaega korrigeeritakse vastavalt jahtide võistlusväärtusele ning alles siis muutuvad tulemused kõnekaks ning pingeread ilmseks.

Jahi Martha maapealse meeskonnaliikme Kati Kuke sõnul on

siiski igale igale meeskonnale tähtis, kui palju aega tal täpselt kulus – ilma ümberarvestusteta. "Kasvõi seepärast, et võrrelda end iseenesega – kuidas läks seekordne sõit võrreldes eelmise korraga. Mitmed jahid osalevad ju korduvalt," selgitab ta. "Martha näiteks sõitis seekord 2680 miili Las Palmasest St. Luciasse 18 päeva 15 tunni 28 minuti ja 54 sekundiga, mis tähendab, et tegu oli Martha Atlandi ületamise uue isikliku rekordiga – eelmine rajarekord tuli lõõduks 2 tunni 47 minuti ja 23 sekundiga," tunneb ta rõõmu meeskonna saavutuse üle.

"Olgu need aja- ja kohanumbrid millised tahes, julgen osavõtuna oma kogemuse põhjal arvata, et enamik ei lähe ARCile mitte teistega võistlema, vaid pigem teistega koos ennast ületama," räägib Kati Kukk. "Tegelikult sõidab igaüks oma sõitu – laev ja tema meeskond versus ookean." www.worldcruising.com/arc/results.aspx

SUVEL SAAB TALLINNAS IMETLEDA ROOTSI PURJELAEVU

Juunis, Tallinna Merepäevade ajal, külastavad meie pealinna kaks uhket Rootsi purjelaeva: Rootsi Ida-India Kompanii kaubalaev Götheborg ja priik Tre Kronor.

Mõlemad laevad on rohkem kui sajandivanuste purjekate koopiad ja vette lastud alles mõned aastad tagasi.

Algne Götheborg oli ligi 300 aastat tagasi ehitatud kaubalaevaks, mis vedas Hiinast teed, vürtse, portselani ja muud kallihinnalist Rootsi. Reis Shanghaise ja tagasi võttis ligi kaks aastat ja kolm sellist reisi laev teha jõudiski, enne kui kodusadama väravas juhtus õnnetus ning luksuskraami täislastis laev vajus meresügavusse.

Ühtäkki suurenes sukeldujate huvi laeva vastu ja kuigi seda merepõhjust ei leitud, tekkis suurejooneline mõte laev algse kujul üles ehitada. 2004. aastal laev valmiski ja tema ristiemaks sai kuninganna Silvia. Ja taas tekkis hullumeelne idee korrata iidse Götheborgi marsuuti Shanghaise, Hiinasse. Teekond kestis kaks aastat ja tänaseks on see reis õnnelikult lõpule jõudnud.

Göteborgist 13 meetrit lühem Tre Kronor ("kolm krooni"), on 1857. aastal ehitatud priki HMS Gladan, mis oli omal ajal Läänemere kõige kiirem kaubapurjekas, täpne koopia. Laeva ehitamist lihtsustasid säilinud joonised ja 2005. aastal saigi purjekas oma õnnistuse kroonprintsess Victorialt, et pärast kaheksakümneaastast vaheaega taas meretele asuda.

Purjelaevad saabuvad plaanide kohaselt Tallinna sadamasse 17. juunil ja jäävad siia 22. juunini. Nende päevade jooksul toimub laevade pardal rida pidulikku üritusi, laevu saavad uudistama tulla kõik huvilised. www.briggentrekronor.se; www.soic.se





TARTUS SAAB JÕELAEVANDUSE ARENG AURU JUURDE

17. märtsil 2008 avab Tartus Turu 27 uksed Balti Merekaatrite vastvalminud müügisalong. 130-ruutmeetrine müügisaal, mis on ühe katuse all Balti Merekaatrite sösarfima Info-Autoga annab firmale Lõuna-Eestis uue hingamise. Veesõiduhuvilistele saab kohapeal ja kuival maal kindla katuse alla välja panna esindusliku valiku plast- ja alumiiniumkaatrid, kummipaate, päramootoreid ning muud paadihobilistele vajalikku kraami.

Müügil on hulk maailmamainega kaubamärke: Bayliner, Trophy ja Quicksilver plastkaatrid, Silver alumiiniumkaatrid, Mercury päramootorid, Quicksilver ja Zodiac kummipaadid jning RIB-id.



SeaMaster 280 *Classic*



SeaMaster 210 *Classic*



SeaMaster 33 *Classic Powerboat*



SEAMASTER NÜÜD EESTIS

Ületamatud meresõidumadused!
Avasta enda jaoks SeaMaster
*Classic, Trendline,
Openline ja Woodies.*



700 Cabin
Trendline



560 wa
Trendline



Woodie 26

Vaata kõiki meie mudeleid

SEA MASTER.ee

info@seamaster.ee

Tel: 6553270

UUDISED



PRINCESS 50

See tuli uus veidi üle viieteistkümmne meetri pikkune mootorjaht on imelise mahutavusega. Selle eelkäija oli küll kõigest 2,5 sentimeetrit lühem ja 10 sentimeetrit kitsam, aga ometi polnud sel kogulaiusega omanikukajutit ja kolmas kajut oli paras vaid lastele. Uuemal versioonil on aga nii täislaiuses omanikusviit kui ka kolmandas kajutis kahe narivoodi kõrval piisavalt pörandaruumi seismiseks ja riietumiseks. Ahtrisse saab tellida väikese meeskonnakajuti, nagu ka hüdrauliliselt töötava silla, mille abil on võimalik tõsta abipaati või ahtrist maale minna. Erinevalt paljudest võistlejatest on Princessi puhul otsustatud väikese dineti ehk eraldatud sööginurga kasuks, mis jääb salongiosast ettepoole ja on roolimehega ühel tasapinnal, pakkudes seega suurepäraselt vaadet. Kambüüs jääb küll tekpinnast allapoole, aga avaneb tahapoole ning võimaldab suhelda salongisõljalitega. Neile, kes hindavad traditsioone, meeldib kindasti otsus kasutada ka Princessi juures võlliiniiga sisemootoreid, mis lubavad kuni 32-sõlmelist tippkiirust.

Kogupikkus 15,37 m • Laius 4,57 m • Mootorid 2 x 575hj Volvo D9
Tippkiirus 32 sõlme www.princessyachts.com

PRINCESS V85

Uus V85 hägustab piirid sportkaatri ja kruisikaatri vahel. Ühest küljest pakub see korraliku sportkaatri voolujoonelist kuju ja ligi 40-sõlmelist tippkiirust, teisest küljest on kaatril aga väike flybridge koos välise juhtimiskoha ja mõne pingiga. Õelge, mida tahate, aga tegemist on väga mõnusa kaatriga.

Et jõuülekanne on tehtud läbi V-reduktorite, on disainerid leidnud ruumi paarile meeskonnakajutile mootorite ees. Otse nendest edasi jääb omaniku vannituba ja suur garderoobikapp, mistõttu täislaiuses kajut on mootoriruumist eraldatud kolme vaheseinaga. Neli vertikaalset illuminaatorit, mugav sööginurk kahele ja suur kirjutus- või peeglilaud võtavad enda alla suurema osa sellest rahuküllasest ruumist. Ettepoole jäävad kaks kahekojalist külaliskajutit ning VIP-kajut vööriosas.

Tekile jääb salong on avar ja seal on vägagi kaasaegne sisustus, vööri pool asub eraldatud sööginurk. Kambüüs jääb esimesele vahekorrusele tuuleklaasi all, mistõttu on see valgusküllane ja sealt saab suhelda juhtimissillas olijatega, kuid kui kambüüs jääb meeskonnaliikmete käsutusse, saab seda mugavalt eraldada.

Pildi muudavad veelgi täiuslikumaks kõrged reelingud ja Jet-RIBi või mootorpaadi mahutamiseks piisavalt suur garaažiruum.

Kogupikkus 25,91 m • Laius 6,27 m • Mootorid 2 x 1,825-2,18ohj Caterpillar või MTU diisli • Tippkiirus 38 sõlme (2,18ohj MTU-ga) www.princessyachts.com

JEANTEX

Uueks hooajaks korralik riietus ! 2008 Jeantex kollektsiooni kevadine soodustellimine

Sailing.ee

Tellimine ja näidised Regati pst.1-120
Tallinna Olümpiapurjespordikeskuses
Spinnaker OÜ • Tel 6396900 • GSM 5333 1117
alar@sailing.ee • www.sailing.ee





UUDISED

MOCHI DOLPHIN 54

Pilkupüüdev kinnise katusega kaater on kui originaal-Dolphini uuedus. Mochi Dolphini sarjaga tehti algust kõigest nelja aasta eest, esikmudel kandis tähist 51. Üsna kiiresti järgnesid 74, 64 ja 44 ning nüüd on saadaval ka tuliuus 54. Kuigi Genua messil esitleti seda kui klassikalist kinnise katusega kaatrit, on tulekul ka *flybridge*-iga versioon koos teise juhikoha ja väikese istumisalaga. Nagu tavaks, on siingi kokpiti all kena kummipaadigaraaž. Ferretti-stiilis aknad ja liugused muudavad vahe salongi ja kokpiti vahel ähmaseks, põlvkõrgune ahtri peegel ja madala seljatoega istmetega varustatud ülalarras jätvavad veelähedase mulje. Laiad külgtetid ja esitekk, küll katuseeta, on lameda ja tuge pakkuva pealispinnaga ning roolikambrit ääristavad täies pikkuses toekas pardaäär ja tiikpuust käsipuud.

54 salong erineb 51 omast sellepoolest, et kambüüs on paigutatud ahtriossa, kuigi on pardast mõne astme võrra allpool. Roolipinni juurest avaneb suurepärase vaade igas suunas. Kuna kaatri kõige laiemasse ossa jäävad kaks külalistekajutit ja üks päeva- või külalistetualett, on omanikukajut paigutatud veidi kitsamasse vööriosse. Kaks otse veepiiril asuvat lisailuminaatorit, mahukas panipaik ja stiilsed tualettruumid tagavad tasakaalu maitsekuse ja otstarbekuse vahel. Elegantsete kontuuridega kere koos paari MANi suurte ühisorupritsega võlliliinimootoritega lubavad meeldivalt ühtlast sõitu igati mõnusal kiirusel.

Kogupikkus 16,46 m • Laius 4,90 m • Mootorid 2 x 800hJ MAN R6 Tippkiirus 32 sõlme • www.mochicraft-yacht.com



BAVARIA 30 SPORT HT

Saksamaa suurim paadiehitaja, Bavaria Yachts, on otsustanud oma kõvakatusega kaatrite valikut laiendada. Kui seni olid Sportseeria HardTop ehk HT versioonid saadaval mudelitel Bavaria 33 Sport, Bavaria 37 Sport ja Bavaria 42 Sport, siis nüüd on HT-versioon olemas ka mullusuvisel uudiskaatril Bavaria 30 Sport.

Välismõõtudel on 30 Sport ja 30 Sport HT identsed, kogupikkus on mõlemal mudelil 9,60 ja laius 2,98 meetrit, samuti on ühesugune kõik tekist allpoole jääv – avar salong koos vöörikoiga, magamiskajut ja korralik WC. Loomulikult on HT'l ka suur elektriline katuseluu, mis muudab mõne hetkega kokpiti kaetust poollahtiseks ja vastupidi. Bavaria 30 Sport HT hinnad algavad 2140 000 kroonist. www.bavaria-yachts.de



12 tunniga purjetajaks!

Purjetamine on sama lihtne kui jalgrattaga sõitmine! Vee peal läbi toimuv PURJETAMISE BAASKURSUS ei ole tüütav teoreetiline loeng, vaid loov meelelahutuslik õppus purjehaji pardal, mille käigus omandate kiiresti põhiteadmised ja saate praktilise kogemuse iseseisvalt purjetamise alustamiseks.

Informatsioon ja registreerimine:

Spinnaker OÜ • Regati pst. 1-120
Alar Volmer - alar@sailing.ee
Tel 6396900 • GSM 5333 1117
www.sailing.ee

Sailing.ee

BAYLINER 320

Bayliner on ammu tõestanud end kvaliteetsete ja mõistliku hinnaga kruisikaatrite tootjana. Nüüd on turule jõudnud üks tippmudeleid, uus 9,9 meetri pikkune Bayliner 320, mis pakub kõrgemat taset eelkõige ruumikuse ja paindlike lahenduste poolest.

Pakutakse kaht kajutiplaneeringut: standardlahenduse puhul ümbritseb diivan pea kogu salongi. Seda saab vähese vaevaga muuta magamisasemeks kui päevast saab öö. Samas on võimalus valida stationaarne magamisase kahele, mis asendab vööris osa istekohti.

Uues kaatris on reisijatele loodud kõik mugavused. 320 salong on avar ja valgusküllane tänu Baylineri tunnuseks saanud külgteki akendele, seal on rohkelt ruumi asjade paigutamiseks. Mõlema kajutiplaani puhul asub ahtri pool kaheinimese magamiskoht, mis on eraldatud vaheseina ning uksega. Kaater on varustatud duširuumi ja wc-ga, kambüüsis asuvad külmkapp, kahe plaadiga elektripliit ja mikrolaineahi.

Kasutusel on uued kattematerjalid, täiustatud valgustussüsteem. Meeleolu loomiseks on kaatris MP3 faile mängiv satelliitvalmidusega CD stereosüsteem koos lisavarustusse kuuluva Siriuse satelliitraadioga.

Avar kokpit pakub rohkelt isetehtavaid ja päikesevõtmise võimalusi. Sööki-jooki saab jahedana hoida 34-liitrisel cooleris või külmkapis.

Bayliner on uue mudeli välimusele suurt rõhku pannud: arvukalt on kasutatud päikese käes säravaid roostevabast terasest detaile, kaatrit ehib stiilne ettepoole kallutatud radarikaar. Neile, kes soovivad laeva keret omanäolisemaks muuta pakutakse sinise või musta joonega erikujundust.

Valida saab kahe mootoritüübi vahel: kaks 260 hobujõulist 5-liitrist kütuse otsesissepritsega mootorit või kaks 300 hobujõulist 350 MAG mootorit kiirusefriikidele. Hind alates 2 422 000 krooni. www.bayliner.com



BAYLINER GRAND TURISMO

Bayliner on tegemas uut rahvapaati nimega Grand Turismo (GT), mis jõuab tootmisse veel sel suvel. GT astub valusalt kandadele meilgi ülipopulaarsele Bayliner 175-le, olles viimasega isegi ühesuurune: mõlema kaatri pikkuseks on 5,33 ja laiusks 2,11 meetrit, GT on pisut raskem, tema kaaluks on 931 kg. Mootoriks MerCruiser 3-liitrine sisepäramootor Alpha I veojalaga (130 hj).

Grand Turismo on saanud kokpiti plastikpõranda ja nii ei pea paadiomanik enam vaipkatte pärast muretsema. Samas on lisavarustusena kokpiti vaipkate täiesti saadaval ja vastupidiselt 175-le on vaip ilusti äräkäiv ja kokkupakitav. Lisaks on roolikohal nüüd korviste ja ebamugavavõitu ning halvasti reguleeritav back-to-back iste on ajalugu.

175-ga võrreldes on Grand Turismo saanud ka kaasaegselt ümaramad vormid: esiklaas ei ole enam kandiliste nurkadega, samuti on rohkem pööratud tähelepanu heliisolatsioonile ja kasutusmugavusele. Uue Bayliner Grand Turismo hinnad algavad 295 000 kroonist, esimesed GT-d peaksid Eestisse jõudma tänavu augustis-septembris. www.bayliner.com



JEANNEAU PRESTIGE 38S

38S on Southamptoni messil tutvustatud 42S tuliuus väikeõde ning jooniste järgi otsustades on üsna samaväärne. Sellelgi kaatril on kaks täislaiuses kajutit, kaks eraldi istumisala kokpitis ja paadigaraaž kokpiti all. Mõlema paadi esiosad näivad täpselt ühesugused. Ainus silmatorkav erinevus on 38S väiksem keskkajut, milles ei jää ruumi sisseehitatud vannitoale nagu 42-l. Plusspoole pealt aga tasuks märkida liugvoodeid, mis võimaldavad teha kahest eraldi voodist suure kaheinimesevoodi. Kuidas aga sööginurga muutmine suureks päikesetekiks jätab endiselt ruumi garaažile ja paarile veojalaga sisepäramootorile, tuleb kindlasti oma silmaga üle vaadata.

Kogupikkus 11,92 m • Laius 3,89 m
Mootorid 2 x 320 hj veojalaga sisepäramootorit • Tippkiirus 38 sõlme (MBV est)
www.jeanneau.fr



SKIPPER 15 ELECTRIC

Tulevik ei ole mitte ainult elektriautode päralt. London Boat Show'l esitleti ka elektrilist paati – Oxfordi päritolu Salters's Steamers on valmis meisterdanud mudeli Skipper 15 elektrilise versiooni.

Seda 4,6 meetri pikkust ja 1,7 meetri laiust paadikest viib edasi 1,2 kW võimsusega 24V elektrimootor, jõudu selleks annab 4 x 6V 200Ah akuplokk, mille maksimaalne laadimisaeg on 12 tundi. Maksimumkiirus väidetakse olevat 5 sõlme, sellise kiirusega jätkub akudest umbes 6 tunniseks sõiduks, kruisikiiruseks on aga 3,3 sõlme ja nii saab sõita ligi 12 tundi.

Elektripaadi hinnaks on umbes 250 000 krooni • www.salterssteamers.co.uk/skipper15

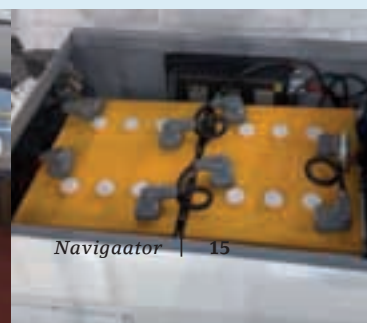
VG62

vg62 on üle mitmete aastate üks kõige sümpaasemaid katamaraane. Alustuseks näib see pigem kaas-aegse voolujoonelise mootorpaadina kui mastitu seilamisalusena. Pealegi on siin neli kajutit, igaühes eraldi tualett ja dušinurk. Aga kõige hämmastavam on siiski peateki salong. Loomulikult on palju ruumi igati ootuspärane, aga kes oleks osanud arvestada kolme tugevdatud klaasist põrandapaneeliga, millest avaneb vaade kristallselgesse vette? Muljetavaldavad on ka kambüüsi töötasapindade pindala, panoraamvaade välja ja selle vastasseinas asuv meeleolukas hommi-kusöögilett.

Kuna tekil on nii palju vaba ruumi, lisasid disainerid ka paari laiuid kaldtreppe, mis viivad kokpiti flybridge'ile ja teiselt poolt jälle alla esiteki. Seetõttu on ringiliikumine külaliste jaoks palju ohutum ja lihtsam ning nad võivad vabalt kasutada kõiki kolme ala, selle asemel, et kogu aeg ahtris konutada. Tõenäoliselt aga otsustab kogu seltskond esiteki madaldatud päevitusala kasuks.

Meil pole olnud võimalust proovisõiduks, aga tõenäoliselt tagavad kitsad kered vaatamata üsnagi väikestele 550-hobujõulistele mootoritele ühtlase 18-sõlmelise kiirusega sõidu enamiku meretingimuste juures. Ainsateks silmanähtavateks miinusteks on sisemise juhtimiskoha puudumine (disainerid püüavad lahendust leida) ja ka omanikukajut võiks olla veidi suurem, et näidata, kes on peremees.

Kogupikkus 18,80 m • Laius 7,00 m • Mootorid 2 x 550-575hj MAN või CAT diislit • Tippkiirus 24 sõlme • www.vgyacht.com





Unistuse täitumine

Küsidis mõnelt paadientusiastilt või lihtsalt ärgsalt inimeselt, mis autoga uus Fearless Yachts 28 kõige enam sarnaneb, kuulete pea alati esimeste vastuste seas sõna Porsche. Vastajail on ka tuline õigus. Selle Porsche Design Studio eridisaini järgi valmistatud eksootilise välimusega 28-jalase veesõiduki töötasid välja samad inimesed, kes löid ka Porsche Carrera GT. Oma võõrist alguse saavate peente ja laugjate joontega on sportkaater Fearless 28 tõeliselt võluv ja elegantne veesõiduk.

Fearless Yachtsi tegevjuht Chuck DeAngelo sõnul soovis ta jätta paaditööstuse piirid selja taha ja leida paadiloojaks kedagi, kellel puudub ettekujutus sellest, mida on ja mida pole võimalik ehitada ning lasta tal valmistada kauneim paat, mida eales nähtud. Porche disainistuudio oli küll valmis veesõiduki looma, kuid keeldus oma nime uue paadiga seostamast. Pärast pea kolmeaastast tihedat koostööd stuudioga viis DeAngelo Porsche Design Studio tegevjuhi Roland Heileri vastvalminud paati proovima. See oli ka kõik, mida Fearless Yachts pidi tegema selleks, et kindlustada endale viieaastane leping Porsche nime kasutamiseks uutel 28 kuni 125-jalastel meresõiduki-

tel, mis kuuluvad DeAngelo sõnul ettevõtte lähimate plaanide hulka.

Fearless 28 väljatöötamisel autotööstuse uusimaid protsesse ja tehnoloogiaid, kogu paat töötati välja CAD süsteemiga.

Selle sõiduki kaunist välimust kiitvad inimesed võivad arvata, et see ongi tema parim omadus. Tegelikult on paadi parim osa aga allpool veepiiri. Süsinikuga tugevdatud klaaskiud- ja vahtmaterjalidest V-kujuline põhi veab aluse pehmelt läbi lainetuse toomata kuuldavale ühtki võõrast heli ka laineharja kohale tõustes.

Lisavarustusse kuuluva Mercury Racing HP525EFI mootori ja 30" Mercury Bravo One sõukruviga varustatud Fearless 28 tippkiirus oli ligikaudu 130 km/h. Paigaldatud kiirendades saavutab see 8,4-meetrine veesõiduk 10 sekundiga kiiruse 53 km/h ja 20 sekundiga 96 km/h. Lendstardi korral tõstis see V-kerega alus oma kiiruse 48 km/h-lt tasemele 80 km/h kõigest 5,7 sekundiga. Vaatamata neile muljetavaldavatele arvudele peituvad paadi varjatud anded eelkõige veesõiduki suurepärasel juhitalvuses, teavad asjatundjad rääkida.

Autotööstusest inspireeritud hõbedase metallikvärviga kujundatud Fearless 28 mootorpaadi tehniline teostus on prototüübile

kohaselt kõrgetasemeline. Võõri roostevabast terasest serva on süvistatud kuus väljatõmmatavat knaapi ja suured eridisainiga navigatsioonituled. Unikaalseks võib pidada ka mootoriruumi katvat roostevaba terasraamiga kaheksanurkselt põimitud metallvõrku ja mõlemal pool suplusplatvormi ahtrist voolujooneliselt väljuvaid summutiavasid. Kokpitis on kasutatud lihtsat, kuid samas luksuslikku sisustust. Erikujundusega tiikpuupõrandale on roostevabast terasest alustele paigutatud kaks elektrilisel seadistatavat polsteristet. Oma 3,5 miljoni kroonise hinna juures on Fearless 28 mõeldud eelkõige elitaarsemale tarbijale. „See ei ole ainult paat – tegemist on luksuskaubaga ja omamoodi elustiiliga,“ ütleb Fearlessi tegevjuht ja lisab, et sõiduk sobib ideaalselt ka mõne suurema jahi lisapaadiks.

DeAngelo sõnul plaanib ettevõtte järgmisel aastal ehitada 40 28-jalast alust ja demonstreerida 2008. aasta Miami rahvusvahelisel paadinäitusel ka oma 44-jalast veesõidukit. Otse loomulikult kavatses Fearless Yachts valmistada ka 125-jalase meresõiduki, mis hakkab täiendama järgmisel sügisel valmivat 68-jalast mudelit. 125-jalane iludus peaks turule jõudma 2009. aastal. www.fearlessyachts.com

Porsche Fearless New York'i paadinäitusel. Fotod: Viktor Siilats



MAXUM 2900 SE SPORT CRUISER

Tootja sõnul on tegemist aktiivse elustiiliga inimesele mõeldud kaatriga, mis võimaldab tegeleda peale kruisimise veel mitmete harrastustega. Tähelepanu väärib nn Active Seating™ süsteem, mis tähendab, et kokpitiil on võimalik istmeid paigutada mitmel erineval viisil: liigutada ette- ja tahapoole ning pöörata sobivas suunas. Istmeid sättides saavad laevalolijad valida mugavaima istumisviisi sõitmise ajaks, lõõgastumiseks või külaliste vastuvõtuks. Võõrustamist lihtsustab spetsiaalne tööpind ja kraanikauss kokpitiil, ka söökide-jookide mugavale paigutamisele on mõeldud. Soovi korral saab juurde tellida elektrigrilli ja külmutuskasti asendada külmikuga.

Salongi siseneja võtavad vastu soojad kohvikarva toonid, nii võõris kui ahtri pool asuvad kahele inimeselt mõeldud asemed, lisaks saab diivani lisapadja abil magamiskohaks muuta. Loomulikult on reisijate jaoks olemas kõik mugavused: dusshiruum, wc ja väike kööginurk.

Maxum 2900 pikkus on 9,14 ja laius 3,02 meetrit. Sportkruiseri jõuallika võib valida viie erineva versiooni hulgast, näiteks standard sissepritsega V6 mootorid, mis evivad võimsust kahepeale kokku 440 hj. Mootorivalik tipneb kahe V8 "Multi port" mitmepunkti sisspritsega kokku 600 hobujõulise mootoriga.

international.maxumboats.com



GPS-UUDISEID

Viimase ajani peamiselt hobikasutajatele käsi-gps-e tootnud Garminil on valminud uus ja suurepärase seeria gps-plottereid, millega astutakse juba tugevamalt suurte ja tuntud profiseadmete tootjate kandadele.

Nimelt on Garmin valmis saanud mudeli-seeriad 4000 ja 5000.

4000-seeria mudeleid juhitakse tavaliste nuppudega, 5000-seerial aga sõrmistik puudub ning seda asendab puuetundlik ekraan. Kuna viimastel saab klaviatuuri arvelt ekraani suuremaks või korpuse väiksemaks teha, sobivad need hästi kaatrite pahatihti kitsastesse oludesse.

Mudeli 4000 ja 5000 kõikidel versioonidel on suurepärase resolutsiooni ja selge pildiga ekraanid, mille suurus on kas 8, 10 või 12 tolli – mudelinimeks vastavalt 4008/5008, 4010/5010 või 4012/5012.

Mõlema mudeli kõikide versioonide külge saab ühendada nii kajaloodi kui ka radari, lisada tuleb vaid vastav andur – nii radariantenni kui kajaloodi saatetava signaali mõistmiseks vajalik tarkvara on seadmetes olemas.

Eriomadusena tasub kindlasti esile tuua ka seadme suutlikkust juhatada teed mööda merd soovitud sihtpunkti. Ehk kui olete tee ITalinnast Pärnusse ja eelnevalt sisestanud seadmele oma aluse süvise, oskab see kogu Eestimaa ranniku iseärasusi arvestades valmis joonistada turvalise teekonna valitud sihtpunkti.

Kõikidel seadmetel on ka NMEA 2000 andmevahetussein, mis võimaldab tänapäeval enamlevinud ja vähegi innovaatilisemate mootorite infot kuvada – kui mootor oskab oma õli-survet, kütuse hetkeulu ja muud sellist teatada, oskavad need seadmed seda ka näidata.

Loomulikult "söövad" need seadmed ka

videosignaali, nii et digivastuvõtja omanikud saavad kas või õhtul sadamas aega veetes telekat vaadata. Häid uudiseid on ka autos või väikepaadis gps-seadmeid kasutajatele.

Nimelt suudavad Garminil uued nüvi-seeria mudelid kuvada ka merekaarte. Enam pole autole ja paadile vaja eraldi seadet, vaid üht aparati võib kasutada nii paadis kui ka autos. Ka mõnes vanemas versioonis oli võimalik merekaart tööle saada, kuid kahjuks ei olnud vanematel nüvi-seadmetel trackingut ehk maakeeli ei suutnud need meelde jätta tulnud teed, mis on meresõidul aga tihti oluline. Kui väljute oma väikepaadiga mõnest vahvast laurikohast ja vahepeal peaks udu tekkima, on ülioluline, et gps suudaks läbitud teekonnast jälje maha jätta ja oleks suuteline teid läbi kivide-rägastiku sama rada pidi tagasi juhatama..

Siinkohal tuleb kindlasti meenutada, et kui kavatsete nüvi-seeria mudelit kasutada nii autos kui ka paadis, tuleb kindlasti jälgida, kas meelepärane mudel on ka pritsmekindel ja kui ei ole, siis müügimehelt kindlasti küsida vastavat pritsmekindlat vutlarit, et ennetada ebameeldivusi. Kuid kuna kogu nüvi-seeria on siiski toodetud maismaal kasutamiseks, soovitakse kaatritesse paigaldada spetsiaalselt selleks ettenähtud seadmed, millesse on laetud ka meresõidutarkvara. www.garmin.com



Luksusjahiga Helsingi turule

Parsifal III jäi Navigaatori fotokaamera ette mullusui, augusti teisel päeval Helsingis, kus majesteetlik luksusjaht oli Makaasiiniterminali lähedal turuhoone kõrval kais.

Tavatu vaatepildi uudistajatest puudust ei olnud, seebikatele ja mobiilikaameratele anti valu – ikka stiilis "Matti ja tema jahtlaev" või "Tuija, Tarja ja Tapani teel saarestikumökki". Väärikas peremeheolemisega T-särgis habemik ülemisel tekil end sellest häirida ei lasknud, väntas veloergomeetrit ja rüüpas ükskõiksel ilmel "kaljaa". Huvitav, kas "jahiseltskond" oli Rolling Stones'i pururikaste vanataatide eelmisel õhtul Olümpiastadionil antud särtsakat "keikkat" nautima tulnud?

Inglise lipu all purjetav Parsifal III on tšarterjaht ja sõidab põhiliselt Kariibi- ja Vahemerel. 2005. aastal vette lastud ligi 3000-ruutmeetrise purjepinnaga 18 sõlme arendav luksusjaht valmis Itaalias Perini Navi laevatehases. Jahi kolmele avarale tekile mahuvad ruumid reisijatele ja neid teenindavale personalile. Vahetekil asuvad avar salong ja söögituba, alumisel tekil paiknevad viis ruumikat ja luksuslikku külaliskajutit, kuhu on

oodatud 12 reisijat. Teenindava personali jaoks on eraldi ruumid, kus jagub magamiskohti üheksale. Laeva mõlemal avatud tekil, nii ülemisel kui ahritekil, saab mõnuleda jacuzzi mullitava vees ja lasta hea maitsta kõrval grillitud hõrgutistel.

Parsifal III pärjati 2006. aastal mitme auhinnaga, muu hulgas tunnustati ta aasta superjahiks ja parima sisedisainiga jahiks. Viimane auhind tuli tänu maailmakuulsale disainerile Remi Tessier'le, kes on kombineerinud laeva luksuslikus interjööris musta eebenipuud, vahtra heledaid toone, kiiskavat roostevaba terast ja oivalist nahka.

Loomulikult on laev varustatud kõrgekvaliteetsete heli- ja videosüsteemidega, laeval on väike raamatukogu ja levib juhtmevaba internet. Reisijate käsutuses on viie- ja seitsme-meetrised tender-mootorpaadid, kaks skuutrit, õhuballoonid sukeldujatele, veesusad ja järelveetavad lõbusõiduvahendid.

Tekkis soov see mugav laev oma seltskonnale rentida? See on kahtlemata võimalik, kui olete valmis jahi nädalapikkuse kasutamise eest välja käima vähemalt 3 097 000 krooni.

www.parsifal-3.com

Norra rahvusvaheline paadinäitus
Sjøen for alle
29.veebruar-9.märts 2008 • Oslo, Norra
www.norboat.no

Stockholmi rahvusvahelina
paadinäitus Allt for sjön
01.-09.märts 2008 • Stockholm, Rootsi
www.alltforsjon.com

Amsterdami rahvusvaheline
paadinäitus HISWA
04.-09.märts 2008 • Amsterdam, Holland
www.hiswa.nl

Austria paadinäitus Boot Tulln 2008
06.-09.märts 2008 • Tulln, Austria
www.boot-tulln.at

Jaapani rahvusvaheline paadinäitus
06.-09.märts 2008 • Yokohama, Jaapan
www.marine-jbia.or.jp

Aucklandi rahvusvaheline paadinäitus
06.-09.märts 2008 • Auckland, Uus-Meremaa
www.aucklandinternationalboatshow.com

Dubai rahvusvaheline paadinäitus
11.-15.märts 2008 • Dubai, Ühendemiraadid
www.boatshowdubai.com

Madriidi paadinäitus
12.-16.märts 2008 • Madriid, Hispaania
www.ifema.es/ferias/snautico/default_i.html

Poola paadinäitus Wiatr i woda
13.-16.märts 2008 • Varssavi, Poola
www.wiatr iwoda.pl

Tallinna Meremess
14.-16.märts 2007 • Tallinn, Eesti
Näituste messikeskus
www.meremess.ee

Horvaatia rahvusvaheline paadinäitus
05.-13.aprill 2008 • Split, Horvaatia
www.croatiaboatshow.com

Itaalia rahvusvaheline
paadinäitus Nauticsud
08.-16.aprill 2008 • Napoli, Itaalia
www.nauticsud.info

Moskva rahvusvaheline
paadinäitus MIBS
10.-13.aprill 2008 • Moskva, Venemaa
www.mibs-expo.ru

Hiina rahvusvaheline paadinäitus
10.-13.aprill 2008 • Shanghai, Hiina
www.cmpsinexpo.com/boat

Aasia paadinäitus Boat Asia
24.-27.aprill 2008 • Singapur
www.boat-asia.com

Palma rahvusvaheline paadinäitus
26.aprill-04.mai 2008 • Palma, Hispaania
www.palmaboatshow.com

Slovenia rahvusvaheline
paadinäitus Internautica
06.-11.mai 2008 • Portorož, Sloveenia
www.internautica.net

Tai Paadinäitus
08.-11.mai 2008 • Bangkok, Tai
www.boat-thai.com

Sanctuary Cove rahvusvaheline
paadinäitus
22.-25.mai 2008 • Sanctuary Cove, Austraalia
www.sanctuarycoveboatshow.com.au

SEAMASTER NÜÜD EESTIS
Õhutoega astmeline põhi!
25% vähem kütust ~ 25% suurem kiirus!



Vaata kõiki
meie mudeleid

SEA MASTER.ee
info@seamaster.ee Tel: 6553270

SCHENGEN — KAS PIIRIDETA VABADUS?

Eesti liitus eelmise aasta lõpul Euroopa Liidu Schengeni viisa- ja õigusruumiga, mis tagab inimeste vaba liikumise Schengeni riikide vahel. Siseminister Jüri Pihl nõustus Navigaatoriga kohtuma ja väikelaevnikele Schengeni viisaruumi põhimõtteid selgitama.



TEKST HELEN RAIEND FOTOD LENNART SAIDLA

1985. aastal leppisid Belgia, Holland, Luksemburg, Prantsusmaa ja Saksamaa kokku, et loobuvad omavahelisest piirikontrollist. Leping sõlmiti Saksamaa, Prantsusmaa ja Luksemburgi piiride ristumiskohas Moseli jõe kaldal Schengeni linnakeses, mille nime sai ka lepe. Kümme aastat hiljem, pärast Schengeni konventsiooni jõustumist, kaotatigi lepinguga ühinenud riikide vahelt piirikontroll ning kehtestati ühtne viisapoliitika: ühe Schengeni leppega liitunud riigi viisa lubab külastada kõiki konventsiooniga ühinenud riike.

Lisaks viiele algatajamaale liitusid aastate jooksul lepinguga paljud teised Euroopa riigid, eelmise aasta alguses oli neid juba 15. Eesti kord jõudis kätte mullu 21. detsembril, mil koos meiega ühinesid Schengeni leppega Läti, Leedu, Tšehhi, Ungari, Malta, Poola, Slovakkia ja Sloveenia.

Nüüdseks hõlmab Schengeni viisaruum peaaegu kogu Euroopat (vt. juuresolevalt kaardilt). Schengeni *acquis* ehk õigustik integreeriti Euroopa Liidu õigusesse 2000. aastal ning seeläbi on Schengeni lepingu põhimõtted ka Euroopa Liidu väärtused.

LIIKUMISVABADUS – PEAMINE VÄÄRTUS

Schengeni lepe annab inimestele suurema liikumisvabaduse. Reisilaevaga Soome ja Rootsi sõitjad on juba jõudnud kogeda kontrollivaba piiriületust, milliseks kujuneb piiriületus algaval hooajal aga väikelaevnike jaoks? Siseminister Jüri Pihli sõnul Euroopa Liidu viisaruumi liikmesriikide vahel väikelaevaga liigeldes enam piirikontrolli läbima ei pea. Kuigi õiguslikult on Eesti merepiir Schengeni viisaruumi välispiir, käib laevaliiklus üle merepiiri vaba liikumise põhimõtet järgides. Piiri võib ületada vabalt valitud kohas ja ükskõik millisest Euroopa Liidu viisaruumi kuuluvast riigist tulev väikelaev võib siseneda sadamasse, kus ei toimu piirikontrolli.

Pihli väitel tähendab see, et väikealused võivad Schengeni viisaruumis randuda endale meelepärases kohas: “Sisuliselt võib paadi vette lükata ka oma kodulautrist näiteks Prangli saarel ja siirduda üle mere Stora Brändö saarele ilma passi-kontrolliks Tallinnast

või Suomenlinnast läbi sõitmata.” Ka siis, kui vahepeal läbitakse rahvusvahelised veed, näiteks Soome ja Eesti riigipiiride vahel olev nn. vaba vesi.

“Väikelaevnikud peaksid siiski arvestama, et piirivalvel ja politseil on õigus igal hetkel kontrollida nii nende isikut kui laeva, seetõttu tuleb kaasas kanda nii isikutunnistust kui veesõiduki dokumente,” täpsustab Pihl. “Loomulikult peab kontroll olema põhjendatud,” rõhutab minister. “Põhjenduseks on näiteks ebaseadusliku sisserände oht, mis on kõige suurem kolmandate riikide, meie puhul siis Venemaa, rannajoone vahetus läheduses.”

SCHENGENI VIISARUUMI SISENEMINE JA SIIT VÄLJUMINE

“Kui väikelaev või jaht tuleb väljastpoolt Schengeni viisaruumi, näiteks Venemaalt, siis toimub kontroll vastavalt välispiiri ületamise reeglitele ning väikelaevad peavad siseneda esimesse piiripunktiga sadamatesse,” selgitab siseminister. Sellised sadamad on meil, Pirita ja Kopli sadamad Tallinnas; Narva-Jõesuu, Sillamäe, Kunda, Muuga, Paldiski, Haapsalu, Kärdla, Kuressaare, Ruhnu ja Pärnu sadamad.

Näiteks Venemaalt tulev laev võib Soome lahes sõita mööda rahvusvahelist laevateed ning siseneda Eesti territooriumile, et läbida piirikontroll alles Tallinnas Pirita sadamas. Mööda



ranniku äärt ja sisemerd pidi ilma piirikontrolli läbimata Tallinnani sõita ei tohi.

“Erandkorras võib kolmandast riigist saabus lõbusõidulaev sadama loal ja piirivalvele teatades siseneda sadamasse, mis ei ole piiripunkt,” täpsustab Pihl. Sellisel juhul edastatakse reisijate nimekiri sadama juhtkonnale, kes teeb selle kättesaadavaks piirivalvele.

Väikelaeva juhil on Schengeni tsoonist väljudes ja naastes kohustus esitada piirivalvele väikelaeval viibijate nimekiri kahes eksemplaris. Ennast viisaruumist välja ja sisse vormistada võib ükskõik millise Schengeni liikmesriigi sadama piiripunktis.

Schengeni ruumi sisenemisel ei ole vahet, millise riigi lipu all väikelaev sõidab või millise riigi kodanikud on selle pardal, piiriületusest teatamise kohustus ja kontrolli läbimise nõue laieneb kõigile.

“Kord juba piirikontrolli läbinud ja Schengeni ruumi sisenenud väikelaev võib edasi sõita ükskõik millise liikmesriigi sadamasse,” ütleb Pihl.

Siseministri sõnul on Schengeni ruumi liikmesriikidel õigus kehtestada Euroopa Liidu sisepiiril ajutine piirikontroll, kui olukord seda nõuab – näiteks avaliku korra või riikliku julgeoleku tagamiseks ning rahva tervist ohustada võiva olukorra ennetamiseks või lahendamiseks. Eestis kehtestab piirikontrolli valitsus, kuid eriolukorras võib seda teha ka siseminister. “See vajadus võib tulla väga ootamatult, aga praegu piirikontrolli taastamist küll ette näha ei ole”, kinnitab Pihl.

PIIRIVALVE JÄTKAB TÖÖD

Mis saab nendest tublidest piirivalvuritest, kes seni meie sadamates valvanud ja piiri kontrollinud on?

“Piirivalvurid on paigutatud teistesse piirkondadesse ning saanud väljaõppe uute ülesannete täitmiseks,” selgitab siseminister. Kuigi sadamate piiripunktides töötab nüüd vähem piirivalvureid, on valve säilinud. Kauba- ja reisilaevade dokumentidega tegeletakse endiselt, samuti kontrollitakse laevu, mis tulevad kolmandatest riikidest.

Olgugi, et nähtav piirikontroll Schengeni liikmesmaade vahelistel piiridel kaob, ei tähenda see piirivalve kadumist. Schengeni välispiiri on vaja endiselt valvata. “Paneme suurt rõhku idapiiri valvamisele,” rõhutab Pihl. Samuti jätkab piirivalve sisepiiride valvamist, kuid teeb seda hoopis teistmoodi kui seni. Rõhuasetus on nüüd informatsiooni kogumisel ja analüüsimisel ning koostööl nii siseriiklike kui rahvusvaheliste struktuuridega. Eestis viibimise seaduslikkust kontrollitakse kogu riigis senisest aktiivsemalt. Sel eesmärgil moodustati liikuvad piirivalveüksused, ka hakkavad politseinikud ja piirivalvurid koos patrullima.

Kommenteerides juhtumit Läti kalalaevaga, mis pärast Eesti merepiiri ületamist kinni peeti, rõhutab

Pihl, et Schengeni viisarežiim kehtestab ainult inimeste vaba liikumise. Laevad võivad territoriaalmerest küll läbi sõita, ent kalapüük teise riigi vetes on ilma vastava loata endiselt keelatud.

Lõpetuseks: mida siseminister välisriikidesse reisivatele väikelaevnikele soovitab? “Enne välisriiki reisimist tasub kindlasti sihtriigi välisesinduses täpsustada seal-seid väikelaevade piiriprotseduure,” annab Pihl nõu. “Need reeglid võivad riigiti erineda. Nii tagate endale probleemivaba piiriületuse terve reisi vältel.”

Infot piiriületuse kohta leiab piirivalveameti kodulehel www.pv.ee.

Schengeni piirieskirjaga, millega on reguleeritud mereliikluse kontrollimise üldine kord, saab tutvuda Euroopa Liidu teataja portaalis europa.eu.int/eur-lex/lex, sisestades Euroopa Liidu Teataja viite L105/1 ja aasta 2006.



MIS MÖTET ON VÕTTA HOTELLI PARIM TUBA,
KUI SA SEDA KELLEGAGI EI JAGA?



Stiilne interjäär,
laitmatu teenindus,
sõbralik, personaalne,
mugav, suurepärane
vaade – sobib ideaalselt
gruppidele.
Isegi automaatne äratus
on olemas.

VOLVO S80
Kokkupörke hoiatussüsteemi
ja pidurdusabisüsteemiga.

VOLVO S80 HIND ALATES 432 000 KROONI.

Keskmine kütusekulu 6,4 - 11,9 l/100 km; heitmed CO₂ 169-284 g/km

Üheskoos on elu parem

Volvo. for life



INFO-AUTO

TALLINN: Pärnu mnt. 232, tel. 6 710 020 TARTU: Turu 27, tel. (7) 371 890 PÄRNU: Tallinna mnt. 89a, TEL. (44) 72 750 WWW.INFOAUTO.EE



FILMILAEVAD

Ehtsatest ja papist filmilaevadest räägib vanalaevanduse austaja ja 1945.aastal ehitatud kaljase Iris reeder Herkki Haldre.

TEKST **HERKKI HALDRE** FOTOD **ERAKOGU**

Tütar hõikas mind teleka juurde vaatama filmi, kus seilas ilus kolmemastiline. Paraku oli tegemist 1980ndate aastate filmiga ja kolmemastiline oli silmnähtavalt papist ja vineerist stuudiopurjekas.

Jäin vaatama ja mõtlema, kuidas ülevad ja uhked purjelaevad on filmides vaatajat lummanud. Meenutanud ajastut, mis on eestlastele ühtaegu nii võõras kui ka legendide kaudu omane: Kihnu Jõnn, Hiiumaa ja Käsmu kuulsad reederid...

Ajastut, mil tõsiste Eesti reederite laevastikku kuulusid ühtaegu umbes 40 laeva korraga! Selle kõrval on Tallinki reederid oma vähem kui 20 laevaga päris poisikesed!

Niisiis, minu paar sarkastilist märkust papist filmipurjeka kohta liitsid ülejäänud pereliikmed ühele nõule: kirjutagu ma Navigaatorisse filmilaevadest!

EHDUS AJALOOSES FILMIMERENDUSES

Mäletate tublisid filme Kihnu Jõnnist ja Arabellast? Neis seilasid studios käepärastest vahenditest vanadest kala-laevadest ümber ehitatud veesõidukid, mis võisid režissööri jaoks olla piisavalt head, kuid meremehele mõjusid kauni-kesti naeruväärsetena.

Koos üleüldise huvi kasvuga maailmas merekultuuri ajaloo vastu hakati 1990ndate aastate algusest hoolitsema ka selle eest, et filmides kasutatavad laevad oleksid võimalikult autentised. Ilmselt oli filmistuudiot omanikele helistanud juba piisav hulk pahuraid, kuid mõjukaid merendusega kursis olevaid sponsoreid...

Niisiis, mida me näeme: viimase aja kuulsatest mere-teemalistest filmidest on meresõbrale südamelähedased muidugi “Kariibi mere piraadid” ning “Kapten ja komandör”, mõlemad merenduslikult ilusti väljapeetud ja kui mõningad taglasega veiderdamise stseenid välja arvata, ka täiesti professionaalsed, ei riiva silma ega südant.

TÕETRUUD KOOPIALAEVAD

“Kariibi mere piraatides” osalesid sellised suurepärased, täiesti tõetruud koopialaevad nagu Lady Washington ja Providence. Lady Washingtoni algupärane on ehitatud aastal 1750 Bostonis. Tegemist on ajalooliselt olulise laevaga, kuna see oli esimene Ameerikas ehitatud alus, mis seilas ümber Ameerika kontinendi, külastas Hawaiiid, Jaapanit ja Hongkongi, olles esimene teadlikult ja sihipäraselt Vaikse ookeani ületanud alus.

Praegune Lady Washington on ehitatud 1989. aastal Washingtoni osariigis, selle kodusadam on Grays Harbor Washingtoni osariigis USA läänerannikul. Laev on osalenud tuntud filmides “Star Trek Generations” (HMS Enterprise) ja Disney studio filmis “Aarete Saar”. Filmis “Kariibi mere piraadid” nägime Lady Washingtoni etendamas H.M.S. Interceptori rolli.

Tõeline filmimaailma grand old ship on muidugi Bounty. Ehitatud aastal 1960 mitte papist ja vineerist, vaid Hollywoodile omase suurejoonelisusega absoluutselt ehtsa ja detailideni autentse koopialaevana MGM studio filmi jaoks “Mäss Bountyl” Marlon Brandoga peaosas.



Laev ehitati Briti Admiraliteedis talletatud jooniste järgi. Sellest ajast on Bounty osalenud arvututes filmides, teleseeriaalides ja dokumentaalfilmides. Bounty kodusadam on New York. Praegu on alus ümbermaailmareisil, selle kirjatüki kirjutamise ajal asus Bounty N 37°08', W 008°32' Golfo de Cadiz.

Filmi "Kapten ja Komandör" (originaalpealkiri "Master and Commander – The Far Side of the World") peategelane on 1970. aastal ehitatud koopialaev HMS Surprise, mis kuulub San Diego meremuuseumile.

Aastal 1996 ehitati Türgis kolmemastiline fregatt Grand Turk, 1741. aastal ehitatud Inglise lahingufregati HMS Blandford koopia. Laev pidi nime HMS Indefatigable all mängima peaosa filmis "Horatio Hornblower". Eestis mitte eriti tuntud linateos, kuid ajalooliste merendusteemaliste filmide hulgas tõeline pärl.

Bresti vanalaevafestivalil käisin Grand Turki pardal. Professionaalse irisejana ei suutnud ma leida laevalt mitte ainsatki detaili, mis poleks olnud tõepärane. Hollywoodi otsustajad väärivad meremehe austust ja kiidusõnu! Tõsi, laevas oli ka väheke petukaupa – trümmi vaheseinte taha olid peidetud kaasaegsed mugavused nagu tualetid, dušid ja tüürmani kajut kaasaegsete navigatsiooniseadmetega. Eks muidugi: keskaegset filmi vändates ei pea ju ilmtingimata tänavale roojama.

AJALOOLINE MEREFILM HOIAB MEREKULTUURIPÄRANDIT

Kaljas Iris osales suvel Eesti filmi Taarka filmivõtetel stseenis, kus maaema reisis koos oma setu kaaskonnaga Soomemaale. Stseen on väga oluline – setud nägid esmakordselt merd! Ja

see on oluline paralleel praeguse Eestiga – kuigi osa meist kujutleb end mererahvana, on oluline osa meie lähedastest naabritest tegelikult põline maarahvas. Ja sestap ärgu pangu filmivaataja pahaks, kui seto maaema Taarka merereisil Soome (s.o. põhja suunas) paistab päike otse vastu. See on režissööri kaunis kunstiline võte, millel pole midagi pistmist merendusliku ja astronoomilise tõepäraga.

Mõningatest pisikestest detailivigadest hoolimata on igati südantkosutav näha viimasel ajal nii palju häid filme, mille tegevus on viidud merele vanade laevade pardale. Mis sest, et tegemist on kunstiliste linateostega, ikkagi aitab selliste filmide vaim ka meie merekultuuripärandit jalule upitada.

Ajalooliste laevade eesmärk on elus hoida nii rahvuslikku uhkust kui professionaalseid meresõiduuskusi, mis mõlemad kipuvad Tallinki toredate hotell-körts-tüüpi laevade taustal kängu jääma. Ajaloolised laevad esinevad suurepärestes linateostes, mida käivad vaatamas tuhanded ja miljonid inimesed, ning nende miljonite hulgas on mõned tublid eesti noored, kes vaatavad tähelepanelikult ka filmilinal nähtavaid laevu ja meremehi.

Need tublid noored ei ole rumalad, nad saavad väga hästi aru, mis on papist ja mis on päris. Aga mis veel tähtsam – siit võib tekkida ka huvi ise asjaga tegelema hakata. Ja õnneks on Eestis tekkinud ka võimalusi ise asja proovida.

Lõpetuseks tahan tänada kapten Rene Sirolit veeteede ametist Eesti vanalaevanduse toetamise ja professionaalse suhtumise eest ning loodan, et Eesti lipu all seilavad ajaloolised laevad saavad merd künda nii filmilinal kui tegelikus elus nüüd ja edaspidi. 🇳🇵



PEETER VOLKOV

– LÄÄNEMERE VALVUR

Üle kolmekümne aasta purjetamisega tegelenud ja mullu keskkonnainspeksiooni juhtima asunud Peeter Volkov paneb merel liiklejatele südamele hoolivust üksteise ja keskkonna suhtes.



Meeskond ja ühtlasi head sõbrad, kellega Volkov on koos purjetanud juba aastakümneid

TEKST **KATRIN KURSS** FOTOD **ANDRES TEISS, ERAKOGU**

Möödunud aasta oktoobrist hoiab meie keskkonnal silma peal mees, kes teab, mis toimub merel ja sadamates. Volkov on juhtinud 14 aastat Pärnu Sadamat ja olnud 18 aastat Pärnu Jahtklubi kommodooriks. Kolmel korral on ta tulnud Muhu väina regati võitjaks – korra kaptenina ja kaks korda meeskonnaliikmena. Mees ise nimetab end siiski harrastuspurjetajaks.

“Seda, kui Muhu väina kolm korda ära võidad, ei saa nimetada tippspordiks. Kuigi ka Tartu Maratoni võidavad sageli tippsportlased, hinnatakse neid muude saavutuste põhjal.”

Sport on Volkovi elus kogu aeg tähtsal kohal olnud. Nooruses tegeles ta maadluse ja alpinismiga. Viie aasta jooksul ronis korduvalt Kaukaasia mägedes, aga siis muutis käega juhtunud trauma mägironimise keeruliseks. Pärast alpinismi tuligi purjetamine.

“See oli mälu järgi 1975, kui olin TPI ehituse erialal lõpetanud,” meenutab Volkov. “Sellest ajast olen ka Kalevi jahtklubi liige.” Purjetamise juurde tõi Volkovi kunagine töökaaslane, praegune Tallinna Tehnikaülikooli teedeinsituudi teadur Tiit Metsvahi. Meri mehele selle ajani võõras siiski ei olnud, sest nii vanaisa kui onu olid Viru Rannas kalurid, isa õemes oli aga mereväehvitser.

“Alguses oled soodimees ja jooksupoiss, siis õpid ameti ära ja kui hästi läheb, siis ükskord võibolla pannakse kapteniks,” räägib Volkov.

Olgugi et purjetamisega sai algust tehtud Tallinnas, on

mehe harrastusest kõige enam võitnud Pärnu. Töökäik viis mehe kaheksakümne date keskel Pärnumaale. Ja kui põlumajanduslik suurtootmine sattus madalseisu, sai temast Pärnus väikeettevõtte juht, mis 90. alguses linnavalitsuse tellimusel sadama projektiga tegelema hakkas. Murrangu listel aastatel käivitus ka jahtklubide taaselustamine ning pärnakad valisid Peeter Volkovi 1989. aastal klubi kommodooriks. Tähtsaimateks saavutusteks peab ta jahisadama korrastamist ja klubile uue hoone ehitamist.

ORANŽIDES KUMMIÜLIKONDADES ROOTSI

Nõukogudeaja purjetamisele tagasi vaadates märgib Volkov, et kõige suurem arengu on läbi teinud varustus. “Mäletan, kui me aastal 89 või 90 esimest korda purjekaga Rootsis käisime. Kohalikud tegid korjanduse, et meile korralikud otsad osta, sest nad ei uskunud, et sellistega üldse sõita saab.” Riituseks olid kalameeste oranžid tormiülikonnad, ometi sai ka nendes 24 tundi ja rohkem merel oldud.

Volkovi esimene isiklik purjekas kandis tütre järgi nime Epp. Teine oli Kexutaja, mis toodi 1998. aastal omal jõul Inglismaalt Brightonist ära. Hollandi loodetipu juures läks ilm õige karmiks – tuul 25 meetrit sekundis, mäekõrgused lained. Kexutaja kihutas 15 sõlmega, mis maarotile tähendaks 200 km/h autosõitu mööda Lõuna-Eesti kruusateid. Murdaine löi laeva kümme konnaks sekundiks pikali. Kajuti kapid-sahtlid lendasid tühjaks, maganud mehed kukkusid koidest põrandale. Õnneks tõusis Kexutaja kui jonnipunn



Suvine Läänemeri — üks harvaesinevaid juhtumeid, kui meri on vaikne ja rahulik ning annab purjetajale aega ümbrust nautida

uuesti püsti. “Siis polnud muud, kui korjad asjad põrandalt ja sõidad edasi,” meenutab kapten Volkov.

“Eks neid torme ole teisigi olnud,” lisab ta. “Ükskord tulime Saksamaalt ja saime Bornholmi juures ka üle 30 m/s selga. Palju oleneb sellest, mis pidi tuul on ja kuidas sa täpselt sinna satud – neid nüansse on mitmeid.”

Korra kummuli käimises ei ole purjetaja jaoks veel midagi iseäralikku. Jahikapten räägib, et võistlustel sõidetakse ikka maksimaalse purjestusega, mida ilm kannatab ja kui tuleb järsem pagi peale, võib seda ikka juhtuda. Halvem variant on, kui jaht läheb prousi, mis tähendab, et alus muutub juhitamatuks ja keerab ennast ise külgtuulde. Lahtiste luukide puhul võib purjekas momentaalselt veega täituda. Kui luugid kinni, ei juhtu jällegi midagi.

“Kihnu regati ajal mõni aasta tagasi nägin ise, kui naaberjahil läks mast vastu vett. Kuna hakati juba Kihnu jõudma, siis mehed tegid kajutis süüa. Söögilõhnade välja ajamiseks olid kajutiaknad lahti. Siis läks küll alus poolenisti vett täis.”

Võistlustel võetakse kõigest maksimumi ja iga eksimus võib valusalt kätte maksta, arutleb Volkov. Teisalt on siis jahil kogunud meeskond ja ohtudeks ollakse rohkem valmis kui lõbusõitu tehes. “See on mitme otsaga asi,” nendib ta. “Aga Läänemeri pole siiski ookean...”

UNISTUSTES PURJETAB OOKEANIL

Igatsus suuremate merede järele ei ole vist ühelegi purjetajale võõras. “Ikka tahaks veel kuskil käia. Ka minu vanuses

MERI POLE PEETER VOLKOVILE SÜNNIST SAATI VÕÕRAS, SEST NII VANAISA KUI ONU OLID VIRU RANNAS KALURID, ISA ÕEMEES OLI AGA MEREVÄEOHVITSER.

tuleb selliseid asju ette,” tõdeb Volkov ja toob näiteks, et Svenska Handelsbankeni pealik võttis ennast kaheks aastaks ametist lahti, selleks et sõita ümber maailma. Selliseid plaane Volkov veel ei tee, sest kõigepealt tuleb end uues ametis tõestada.

Kui võistlemine hakkab aastate lisandudes tagaplaanile jääma, siis hea seltskonnaga seilamiseks on võimalusi lõputult.

“Eluks ajaks on meeles purjetamine läbi Göta kanali. Ümberringi põllud ja heinamaad, paaris kohas akveduktid, kus sõidutee läheb kanali alt läbi – kirjeldamatu vaatepilt,” jutustab Volkov. “Kell kaheksa õhtul pannakse kõik lüüsid kinni ja liiklus katkeb. Paned oma jahi kuhugi kinni ja lähed üle põllu kõrtsi.”

Tõuke uude ametisse astumiseks sai Peeter Volkov samuti merelt. Keskkonnaminister Jaanus Tammkivi ettepaneku ja ametisse asumise vahele jäi terve suvi.

“Purjetasin, käisin Gotland Runt’il. Tagasi sõites panin tähele, kui palju on meres rämpsus. Laevad lasevad täiesti süüdimatult oma pilsid merre. See on kohutav! Otsustasin, et kuna see



“ALGUSES OLED SOODIMEES JA JOOKSUPOISS, SIIS ÕPID AMETI ÄRA JA KUI HÄSTI LÄHEB, SIIS ÜKSKORD VÕIBOLLA PANNAKSE KAPTENIKS,” RÄÄGIB KAPTEN VOLKOV.

ettepanek on mulle kord juba tehtud, siis võtan selle vastu.”

Volkovi ametiaeg keskkonnainspeksioonis algas tõsise juhtumiga. Tuli info, et Toila lähedal on merre sattunud 200-1000 tonni õli. Sellisel juhul oleks olnud tegemist suure reostusega. Hiljem selgus siiski, et tegu oli vaid pilsiveega ning reostuse ulatus oli kordades väiksem. “Peame olema suutelised väga operatiivselt ja täpselt olukorda hindama, tõhustama diagnostikavahendeid,” räägib keskkonnainspeksiooni juht. “Kui korduvalt üle reageerida, võib juhtuda, et raske õnnetuse puhul ei võeta hoiatusi enam tõsiselt.” Ohtude adekvaatseks hindamiseks on loomisel sise- ja keskkonnaministeeriumi ekspertgrupp.

Nagu kiuste jäi novembris Pärnumaal kolleegidele ebaseaduslike püügivahenditega vahele puhkusel olev keskkonnakaitseinspektor. Lugu lõppes inspektori töölt vabastamisega. Nõukogudeajal võibolla piisas osa kalasaagi inspektorile loovutamistest, et karistusest pääseda. Täna see enam nii ei ole. “Omal ajal peeti seda ka normaalseks, et kiiruse ületamise eest maksti liikluspolitseinikule,” toob

Peeter Volkov paralleeli. “Täna see läbi ei lähe, sest politsei oma read ära puhastanud. Ka meie hoolitseme selle eest, et inimesed teeksid oma tööd hästi, ega loodaks meeleheale, mida mõni karistatav võiks pakkuda.”

Värske pilgu ja eraettevõtluse kogumusega mees näeb, kuidas inspeksiooni tööd efektiivsemalt korraldada. Sarnaselt politseinikele on ka keskkonnainspektorid olnud pikka aega alamakstud, nendib Volkov. Uus juht peab oluliseks, et head tööd tegevad inimesed oleksid vääriliselt tasustatud. Samuti tahab ta tööjaotust korrastada ja inimesi juurde võtta ning usub, et tulemused paranevad.

SUURIM OHT KESKKONNALE?

“Kõige suurem oht keskkonnale on inimtegevus,” ütleb Volkov. Kuigi keskkonnajärelevalve jaguneb mitmeks valdkonnaks, on neil kõigil ühine nimetaja – inimtegevus. Kõige suurema riskiga on Volkovi hinnangul naftatransiit, eeskätt merel. Sest naftakogused, mis liiguvad meritsi, on meeletud. Möödunud aastal Kertši väinas uppunud tankeritest Musta merre voolanud 2000 tonni masuuti saastab keskkonna hinnanguliselt vähemalt 10 aastaks.

“Kui paarkümmend tuhat tonni naftat meie lähedal merre satub, siis on Soome laht piltlikult öeldes kadunud,” hoiatab keskkonnainspeksiooni juht. Teiseks ohuallikaks on kütusetsisternid raudteel, seejärel keemiatööstus.

Tallinnas riigiametit juhtiva mehe kodu on seni veel Pärnus. Seal seisab ankrus ka tema truu kaaslane X-36 jaht

Peeter Volkov koos oma kõige suurema sõbraga, kes on ka mõned korrad merel kaasas käinud.

CV Peeter Volkov (57)

Sündinud 16. veebruaril 1951 Tallinnas
Lõpetanud 1974. a. Tallinna Polütehnilise Instituudi ehitusteaduskonna teedehituse eriala
1993 – 1995 ME Pärnu Sadam, direktor
1995 – september 2007 AS Pärnu Sadam juhatuse esimees.
Lisaks juhtinud mitmeid Rein Kilgile kuuluva aktsiaseltsi Transcom omanduses olevaid ettevõtteid, kuulunud Transcomi kontserni ettevõtete nõukogudesse
Alates oktoobrist 2007 Keskkonnainspektsiooni peadirektor

Harrastused: purjetamine, murdmaasuusatamine, jalgrattasport, sukeldumine. Osalenud avamerepurjetamise võistlustel aastast 1976. Kolmel korral võitnud Watergate'i regati. Eesti meister purjetamises aastatel 1983, 1988 ja 2006. Gotland Runt'il 2007. aastal oma klassi parim Eesti jaht.
Viimasel viiel aastal osalenud nii suusa- kui rattamaratonidel.

Pärnu Jahtklubi liige, ka juhatuse liige, kommodoor aastatel 1989 – 2007. Eesti Jahtklubide Liidu avamerekomisjoni juhataja, liidu ekspresident. Tallinna Kalevi Jahtklubi liige. Pärnu Rotary Klubi asutajaliige.



Fotomeenusut
Gotland Runt'ilt
2007. a suvel.

Põhjakonn. “Põhjakonn on väga auväärne isik,” ütleb Volkov. Kes täpsemalt teada tahab, lugegu Fr. R. Kreutzwaldi “Eesti rahva ennemuistseid jutte” või värskemast tõlgenduses Kivirähki “Mees, kes teadis ussisõnu”. Günther Reindorffi gravüür põhjakonnast ripub Volkovi paadi kajutiseinal.

Välismaalastele on jahi nime hääldamine paras keeleväänamine. “Gotland Runt'i kontrollpunktides oli raadioga raporteerimise kohustus, kus pead ütlema jahi nime ja purjenumbri. Kui ma sellele rootslasele Põhjakonn ütlesin, siis oli tükk aega kuulda ainult vaikust,” muigab kapten. “Siis ma mõtlesin, et oleks ma Jüriöö Ülestõus purjekale nimeks pannud, oleks veel rohkem nalja saanud.”

ELU PEALINNAS EI OLE SPORDIMEHELE TAKISTUSEKS

“See on suhtumise asi,” ütleb ta. „Praegu pean sportimist rohkem planeerima, aga kolm korda nädalas püüan end ikka liigutada – talvel suusatades, suvel jalgrattaga sõites. Tuleb kilomeetreid korjata, muid läheb maratonil hing välja.” 2007. aastal osales ta nii suusa- kui rattamaratonil, kuid ise seda eriliseks saavutuseks ei pea.


“Minu vanuses sportimise kohta võiks juba öelda, et jooksen surma eest ära,” ütleb ta muheledes ning lisab, et tema ase- täitja keskkonnainspektsioonis oli rattamaratonil temast neli ja pool minutit kiirem ja peaminister Ansipile jäi ta alla kolme minutiga. Aga mõlemad on ka temast nooremad mehed.

Uhkust tunneb mees hoopis oma laste üle. 32-aastane poeg Ivo juhib Elcoteq'i tehast Peterburis ning on samuti

KÕIGE SUUREM OHT KESKKONNALE ON INIMTEGEVUS. KUI PAARKÜMMEND TUHAT TONNI NAFTAT MEIE LÄHEDAL MERRE SATUB, SIIS ON SOOME LAHT PILTLIKULT ÕELDES KADUNUD,” HOIATAB KESKKONNAINSPEKTSIOONI JUHT.

kõva purjetaja. 25-aastase tütreaga aga saab aeg-ajalt keskkonnateemasid arutada, sest tema lõpetas Tartu Ülikooli keskkonnatehnoloogia eriala ja töötab ülikooli juures tegutses Eesti Mereinstituudis.

Eesti ei paista teiste Euroopa riikidega võrreldes merelt vaadates üldse halb välja, ütleb staažikas purjetaja. Tema hinnangul on Balti meri paremas seisukorras kui Vahemeri. Sadamate jäätmekäitlus on aktuaalne teema nii meil kui mujal Euroopas. Ka Eesti väikesadamates on prügimajandus juba enam-vähem korraldatud. Volkovi sõnul peaksid sadamates kindlasti olema tanklad, et aluseid ei tangitaks kanistritest, kust kütus võib merre sattuda.

Arenguruumi on meil kõige rohkem veesõidukite arvu poolest. Aluste arvult 100 inimese kohta jääme Soomele ja Rootsile kõvasti alla. Volkov loodab, et kui inimesed vaba aja veetmise võimaluste vahel valima hakkavad, siis eelistavad arvudele, skuuritele ja mootorsaanidele loodussäästlikumaid liikumisviise. 



AUTO JA PAADIGA NORRAS

Norra on imeline maa! Sellest sain ma aru juba siis, kui oma reisi- ja elukaaslase Marioniga kuus aastat tagasi esimest korda Norras autoga matkamas käisin. See esimene reis muutis meie elu nii palju, et kõikidel järgnevatel aastatel oleme veetnud mõned juulinädalad Norras ringi rännates, ja mis kõige huvitavam: Marist sai kirglik kalastaja.

TEKST JA FOTOD **ANDRES PALOTU**

Võib öelda, et Norra on kõige-kõige maa. On ju seal mandri-Euroopa kõige suurem liustik, kõige kõrgem kosk, kõige sügavam järv ja palju muid "kõigesid".

Siiani käisime Norras oma Land Rover Defenderiga, mille veokastis oli isetehtud "suvila", ning kaasas väike mootoriga kummipaati, millega sai fjordides ringi kimatud, kala püütud ja sukeldatud. Selline lahendus põhimõtteliselt rahuldab meid seni, kuni ühel novembrikuu öhtupoolikul sündis meie perre poisslaps nimega Marvin, kes pani meid kohe mõtlema, kuidas väikese lapsega tormise ja vihmade ilmaga Norras kummipaadiga hakkama saada. Tekkis idee, et tuleb osta selline haagissuvila, mille saab ka vette lasta – ehk siis kajutiga treileripaati.

Algas sobiva paadi otsimine. Valikukriteeriumid olid suhteliselt ranged: alus peab olema kajutiga, kus on magamiskohti vähemalt kolmele inimesele; kere olgu alumiiniumist ning paadi kaal ja suurus peavad olema sellised, et vettelaskmine ja autoga transportimine ei oleks tülikas.

Väikse turu-uuriguga selgus, et erilist valikut ei ole – lõpuks valisime Soome tootja Silver Veneeti paadi Silver Star Cabin Family 650. Alus on 6,5 meetrit pikk, 2,4 meetrit lai, kaal koos mootoriga 1100 kilo, jõuallikaks Suzuki neljataktiline DF150.

Family-mudelil on kaks magamiskohta vööris ja üks diivanil. Ja loomulikult saab vajaduse korral ka põrandale pikali visata. Kuna selliste tehases paigaldatavate lisaseadmete nagu külmkapp, pliit ja kajuti soojendusseade hinnad

tundusid natuke soolased, paigaldasid need ise – tuli pea-aegu poole soodsam.

Lisasin ka valamu, keemilise wc, päikesepaneelide süsteemi, kaardiplotteri, kajaloodi, ridvahoidjad, mõned panipaadid ja päästevarustuse ning oligi ujuv haagissuvila valmis.

Kevadel ja varasuvel katsetasime uut veesõidukit võratuid Eesti saari ja laide külastades. Meie poeg, kes oli selleks ajaks 1,5-aastane, võttis paadis elamist kohe väga enesestmõistetavalt ning oli igati rahul iga päev muutuva ümbrusega ja looduses olemisega, nii et juba juuni lõpus julgesime Norrasse minna.

PEAME PLAANI

Kuna Marioni ema puhkus sattus samale ajale, arvasime, et üks lapsehoidja-reisikaaslane ei teeks paha. Nii kujunes reisiseltskonnaks kolm täiskasvanut ja üks laps.

Reisiplaan oli väga lihtne: treiler paadiga autole sappa ja praamiga Rootsi, sealt edasi mööda maad lähima Norra fjordi juurde ning edasi juba mööda vett ookeani poole. Peale selle, et tahtsime ära käia Vestkappis (Norra läänepoolseim maismaaosa), kus me pole varem käinud, me endile erilist sihtmärki või lõpp-punkti ei seadnud. Otsustasime lihtsalt ringi vaadata ning tegutseda vastavalt oludele.

Hakkasime pakkima. Mainin siin ära mõned tähtsamad asjad, mida tasuks Norrasse kaasa võtta. Palju sooje riideid, igat sorti vihmakindlaid rõivaid, kalastusvarustus, sööki vastavalt oma isule ja harjumusele; kindlasti pannkoogijahu ja moosi, et mereannideedile mõnusat vaheldust



tuua, samuti alkoholi ja suitsu, kui on plaan neid tarvitada, sest need Norras väga kallid, kangemad joogid ka halvasti kättesaadavad.

Ning kuigi minu jaoks algas meie reis juba seda plaanima hakates, õhtuti kaarte vaadates ning internetist infot otsides ja unistades, võiski see viimaks ka tegelikult alata.

PAADIGA SUUSAMÄGEDESSE

Praamiga ülesõit ja teekond Rootsis kulgesid rutiinselt. Juba esimese päeva õhtul ületasime Norra piiri Charlottenbergi ja Skotterudi vahel ning jäime ööseks ilusa, karestikulise Glåma jõe kaldale, kasutades oma paati haagissuvilana. Järgmisel päeval lootsime ööbida juba soolase fjordi vetel loksudes.

Teel Nordfjordi äärde põikasime läbi ühest huvitavast suusakeskusest, Stryn Sommerskist, mis on lahti ainult suvel, maist oktoobrini. Tahtsime oma silmaga näha, kuidas see südasuvine suusatamine siis välja näeb. Otsustasime minna otsemat mägiteed pidi, mille nimi on Gamle Strynefjellsvegen.

Asfaldilt maha keerates üllatas meid silt, millele oli kirjutatud, et tee ei sobi kämperitele ja muudele ratastel suvilatele.

Arvestades meie autorongi pöörderaadiust, oli selle tee kasutamine meie jaoks natuke küsitav. Pidasime nõu ja arvasime, et saame siiski hakkama. Tee oli tõepoolest väga käämuline, enamasti piireteta ning kohati nii kitsas, et mul oli tükk tegemist, et treileri rattad tee peale jääksid. Katsumused tasusid end aga ära, sest vaated paistsid oivalised ja lund oli kohati rohkem kui viis meetrit – tee oli sellest läbi kaevatud. Tegime pilte ja mängisime lumesõda. Lõpuks jõudisime suusakeskusesse ja tõepoolest: inimesi oli meeletult palju, nõlvad korras ja tundus, et suusahooaeg on täies hoos. Kui meie oma paadiga nähtavale ilmusime, jäi mäel liikumine seisma ja kõik uurisid meid väga imestunud nägudega nagu mingeid hulle, kes paadiga suusatama tulid.

Edasi kulges meie jõgede-koskedega palistatud tee läbi metsikute mägede mereni. Paadi lükkasime Oldenis vette üsna muretult. Kohaliku paadisadama võtme saime 50 Norra krooni eest Statoili bensiinijaamast ja auto parkisime mõne õlle eest lähima maja hoovi. Vihjeks nii palju, et purgiõlut võiks Norras alati tagavaraks olla, sest see passib maksevahendiks sellistes olukordades, kus raha oleks imeplik pakkuda. Reeglina toovad purk või paar karge viikingi näole naeratuse ja kaubategu sujub ladusamalt.

LÕPUKS VEE PEALE

Nii et täiskäik sisse ja ookeani poole! Loomulikult ei suutnud me kuigi kaua sõita ilma kalapüüdmiseta ja juba mõne aja pärast uurisime innukalt vette heidetud lante. Ei midagi – edasi! Ja selliste peatustega imetlusväärsemates kohtades liikusime aina avamere poole.

KUI ME OMA AUTO JA SLEPIS PAADIGA NÄHTAVALE ILMUSIME, JÄI SUUSAMÄEL LIIKUMINE SEISMA JA KÕIK UURISID MEID VÄGA IMESTUNUD NÄGUDEGA NAGU MINGEID HULLE, KES PAADIGA SUUSATAMA TULID.

Norras vetes liikudes tunnetad ümbritsevatele mägedele alt üles vaadates nende suursugusust, eriti kui mõne 700 meetri kõrguse kaljuseina äärde satud. Vahel tekib isegi hirm, kui vaatad neid mitmesajatonniseid kivilahmakaid, mis ripuvad justkui imeväel kaljuseina küljes.

Kauemaks randudes tuleks arvestada tõusu ja mõõna veetasemetega, mille vahe võib olla kuni 1,5 meetrit.

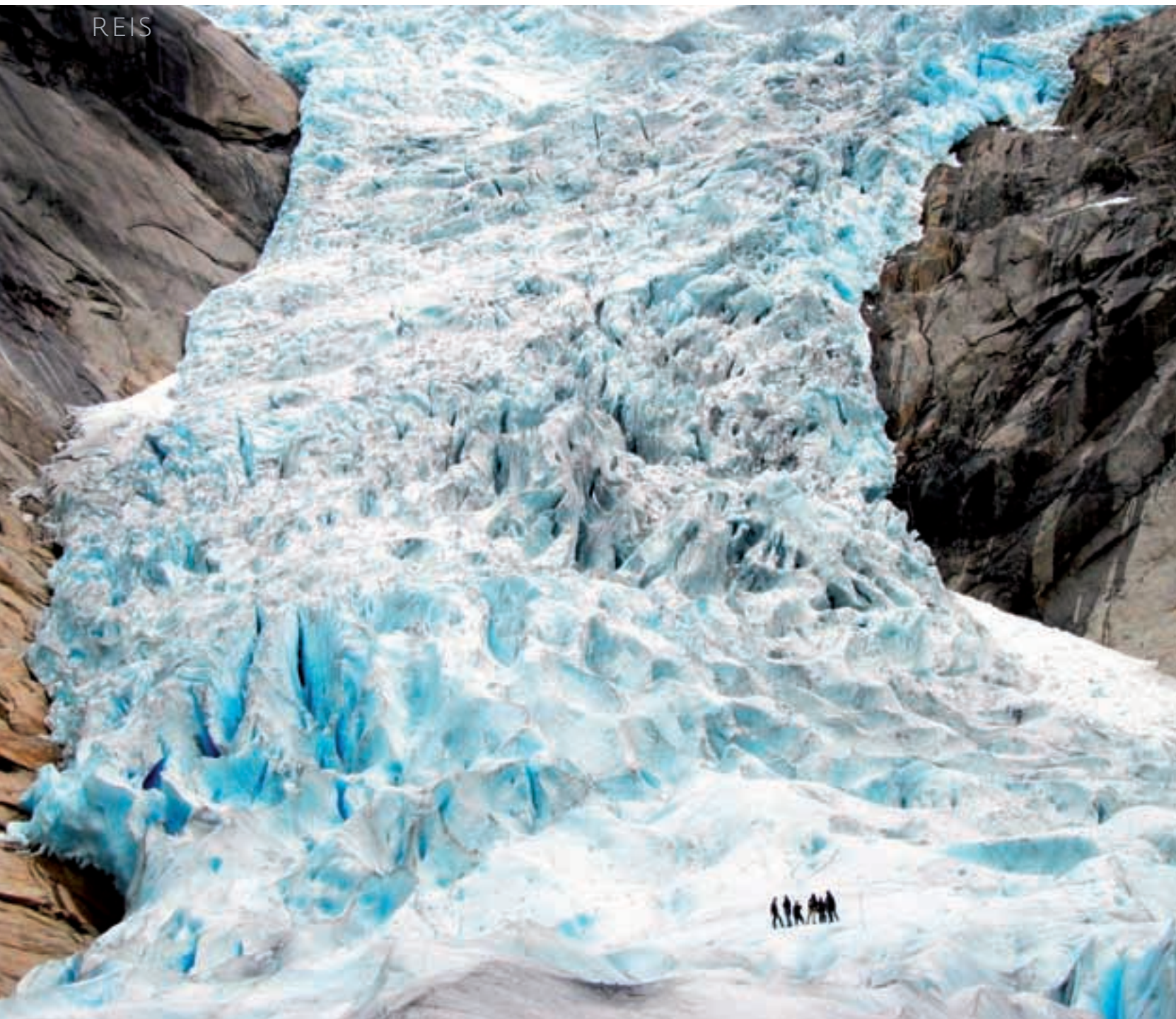
Esimeseks ööbimiskohaks valisime vaikse kaljusopi, kus kajalood näitas kaldast 5 meetri kaugusel sügavuseks 25 meetrit (fjordi keskel 450 meetrit!) ja kus meie paadi kõrvale vette prantsatanud suur hirm meid kohutavalt ehmatas. Kallas kerkis seal pea püstloodis, meile jäi arusaamatuks, kuidas selline graatsiline olend seal üldse liikus. Aga kui hirm paarkümmend meetrit edasi ujus, vaevali välja ronis ja kapju klobistades ülespoole kadus, saime aru, et see ongi tema kodukant. Jäime lootma, et mõni ta sõber öösel meile paati ei kuku.

Hommikul ilmnes esimene probleem. Tagumine ankur oli umbes 30 meetri peal kinni jäänud. Proovisime seda käsitsi sisse tõmmata ning paadiga igasse suunda lohistada, aga ei liikunud meie ankur. Puhkasime ning olime juba valmis alla andma ja ankru põhja jätma, kuid viimast korda ehk... Ja tuligi lahti, kui olime nõõri lödvaks lasknud!

Norras kehtib ikka reegel, et ei tohi kiiresti alla anda. Eriti kalastamisel. Oma selle reisi esimese kala, tursa, saime teise päeva lõunaks. Nii kaua kui mina püüdsin, oli poisil juba kalast kõht täis söödud! Algas kahenädalane valgudieet.

Teise päeva õhtuks olime jõudnud ookeanini, kuid ilm ei lubanud meid avamerele. Olude sunnil proovisime kahe saare vahelises kitsas käigus kala püüda. Kuna kajalood näitas aeg-ajalt põhjast pinnani kalaparve, oletasime, et tegu on heeringatega, ning peaks proovima nn. heeringarakendust. Peagi olidki esimesed kalad käes, umbes poole tunniga pool ämbrit. Kaldal neid puhastades tekitasime lapsele tõelise vaatamängu – saabusid kajakad. Suured linnud olid nii julged, et tulid meie lähedale ja sõid kõi ke, mis kalade puhastamisest üle jäi. Kajakad on üldiselt alati platsis, kui kala püüda. Ja kui mõni kala, kelle lahti lased, on uimane ja ei jõua piisavalt kiiresti sukelduda, on ta kajaka toit – isegi ogalised mereahvenad.

Ööbima läksime kohta, kus olime varemgi krabisid



püüdnud. Seekord oli meil kolm natta kaasas ja viskasime need ööseks sisse. Hommikul oli saagiks kaheksa täismõõdulist krabi. Krabipüük on edukam ookeani ääres, sest nad elavad kohtades, kus ookeanilaine vaikselt mererohtu liigutab, kuid otse sisse ei löö. Nattasid peab igaks juhuks rohkem kaasas olema, neid läheb ikka kaduma – mõnel tuleb öö jooksul poi küljest ära, mõne võtab kohalik krabipüüdja välja ja mõne võivad ka krabid puruks tõmmata.

Krabinnattasid saab osta kohalikest kalastuspoodidest ning püük on nendega mugavam ja tulemusrikkam kui kalapea ja kätega kivide vahel urgitsemine. Samas on käsitsipüük tõeline seltskondlik ajaveetmisviis, kus kõigile on tegevust ja nalja kuhjaga. Teate, kui võrratu on krabisid süües ja õlut rüübates õhtul lõkke ääres istuda, vaadata veest välja hüppavaid mereforelle ja päikest, mis ei looju, ning arutada elu mõtte üle...

SUUNDUME TAGASI INIMASUSTUSSE

Järgmisel päeval pidime kütust võtma. Olime Måloy lähedal ning otsustasime teha põike tsivilisatsiooni. Kaks tundi parkimist külaliste kai ääres oli tasuta ning selle ajaga käisime kalastusvarustust täiendamas, leiba ostmas ning last siledal pinnal jooksutamas (muidu sai ta rohkem ronida või kõndida). Siis tankima. Aga oh õnnetust! Kuna merediisel on Norras poole odavam kui bensiin (diisel maksab kuus Norra krooni liiter ja bensiin 11-12 krooni) ning enamus suuremaid aluseid on diiselmootoriga, pole paljudes kohtades kail bensiinitankurit, nii ka siin. Pidime kanistritega tassima. Bensiinijaam oli küll kai ääres ja tankur teisel pool maja, aga ometi jama kui palju.

Olime oma esimese kalaisu täis söönud ning otsustasime kultuuriga tutvuda. Võtsime kursi Selja saarele, kus asuvad kloostrivaremed. Korralikult hooldatud vaatamisväärsus infotahvlitega andis hea ettekujutuse, millega on inimesed sellises kohas sajandite vältel tegelenud.

Õhtul oli mõnus kail omaette krabisid toksida, Eesti õlut trimbata ja ookeanilaineid lugeda. Loomulikult on kail ka wc ja majake, kus merehädalised saavad ööbida. Kõik puhas, korras ja tasuta – ning peale meie mitte kedagi. Norra vetes pole probleemiks ka pesemine, sest igasse sadamasse või mereäärseesse kampingusse sisse sadades saad 5-10 Norra krooni eest end puhtaks pesta ja edasi seilata. Kogu reisi jooksul ööbisime tasuta kai ääres ühe korra, mis maksis sada krooni (hinna sees oli eleker ja vesi), Seljenimelises linnakeses. Seal tankisime taas ja mugavamalt, sest bensiinitankur oli vee ääres. Paadiga Norras reisisel on veel üks suur eelis: sellega pääseb kõikide veeäärsete linnade kesklinna, kus saab rahulikult mõned tunnid tasuta parkida (mis autoga alati ei ole võimalik).

Pärast tankimist Seljes plaanisime sõita ümber

NORRAS VEEL LIIKUKES TUNNETAD ÜMBRITSEVATE MÄGEDE SUURSUGUSUST, ERITI KUI MÕNE 700 MEETRI KÕRGUSE KALJUSEINA ÄÄRDE SATUD. VAHEL TEKIB ISEGI HIRM, KUI VAATAD NEID MITMESAJATONNISEID KIVI-LAHMAKAID, MIS RIPUVAD JUSTKUI IMEVÄEL KALJUSEINA KÜLJES.

Vestkappi, aga ilm oli väga tormine ja kohalikud ei soovitanud meil seda teha – isegi viikingid olevat halva ilmaga oma paadid Eide ja Kjøde küla vahel üle poolsaare kitsa koha lohistanud, et mitte riskida. Otsustasime oma paati mitte lohistama hakata ning veetsime hoopis aega ümbruskaudsetel saartel hiigelsuuri murakaid korjates.

Üldiselt tuleb Norras arvestada pilvise ja seenevihmalise ilmaga, mõned kohad on ka väga tuulised, samas jääb laps loksavas paadis paremini magama. Aga iga kord on olnud ka palavaid päikesepaistelisi päevi, kui norrakad tulevad paljalt merele paarutama – nad ju viikingid! Pered on kaasas ja lastel reeglina vestid seljas. Püütakse kala ja tuntakse end hästi. Selliseid ilmu saime seekord maitsta tagasiteel, kui külastasime imearmsat linnakest Kalvågi (sealgi pidime tankides kütust kanistritega vedama). Ööbisime koguni kaks ööd ühes kohas, sest see oli esimene suurem laht linnast ookeani pool, kus saime oma krabiisu täis söödud, päevitada, märke matkata ja ookeanipoolsel küljel kümneid pisikesi saari imetleda.

Liivane merepõhi päikesepaistes kutsus ka snorgeldama. Vaade oli jämedate vetikate vahel nagu puude keskel ja värvilised korallid kividel nagu lilled pargis, kuid 11-kraadne vesi ajas ka paksus kalipsos 15 minutiga veest välja. Üldiselt on Norras kõige parem sukeldumisaeg pärast jõule, kui vee nähtavus on kuni 50 meetrit!

Viimased päevad rannikul veetsime Frøya saarestikus. Märkamatu oli meie reisiaeg ümber saamas ning vöör tuli suunata tagasiteele, sest tahtsime traditsiooniliselt mõnele liustikule põigata. Norras käies on liustiku külastamine lausa kohustuslik – seda peab nägema.

KOKKUVÕTTEKS

Üldlevinud müüt, et Norra on väga kallis riik, minu meelest paika ei pea. Nimelt: kust te leiate teise sellise riigi, kus on võimalik kogu reisi ajal eluks vajalik toit merest püüda? Kõikvõimalikku kala ja selliseid delikatesse nagu krabisid, rannakarpe ja muid molluskeid, ning seda täiesti tasuta



PAADIS ELADES JA SELLEGA RINGI LIIKUDES NÄGIME NORRAT HOOPIS TEISE NURGA ALT. PÄÄSESIME FJORD- DIDESS, KUHU ÜKSKI AUTOTEE EI VII. TEAN ISEGI ÜHTE KOHTA, KUS SAAB PAADIGA LIUSTIKU ÄÄRDE.


(kalastusluba on vaja ainult jõgedel ja järvedel püüdes) ja veel sellises koguses, et enamik saagist tuleb merre tagasi lasta, sest lihtsalt ei jõua ära süüa! Me ei vea ju külmikutega kala koju.

Toidupoest jääb osta ainult värsket leiba-saia ja võid, kusjuures leib on tavaliselt kohapeal küpsetatud ja väga maitsev. Singikilo võib aga maksta 400 Norra krooni.

Kahe nädalaga sõitsime paadiga läbi mitusada kilomeetrit ning suurim kuluartikkel oli kütus, sest õlu ja rumm olid kaasas, enamuse söödavast püüdsime ise.

Kuigi oleme autoga Norras käinud mitu korda, Bergenist kuni polaarjone taga asuvate Lofoteni saarteni, oli reis seegi kord väga huvitav ning eriline. Paadis elades ja sellega ringi liikudes nägime seda riiki hoopis teise nurga

alt. Pääsesime fjordidesse, kuhu ükski autotee ei vii. Tean isegi ühte kohta, kus saab paadiga liustiku äärde. Kuigi me polnud tegelikult linnadest ja inimestest kaugel, andis vee peal olemine vabaduse ja eraldatuse tunde; samuti loodusele (ilmale) võimu meid allutada oma tahtele. Isegi laps ei leidnud põhjust joriseda – kogu aeg oli huvitavat tegevust.

Järgmisel suvel sõidame jälle Norrasse - Lofotidele ja kauemaks. 

Marsuut maal: Stockholm, Karlstad, Charlottenberg, Scoterud, Kongsvinger, Flisa, Elverum, Hamar, Lillehammer, Otta, Lom, Grotli, Fosnes, Stryn, Olden, Stockholm.

Marsruut merel: Olden, Randabygda, Isane, Måløy, Vågsvåg, Barmen, Selje, Raudeberg, Måløy, Leirgulen, Berle, Kalvåg, Hovdevåg, Kalvåg, Rugsund, Isane, Førde, Utvik, Olden.

Lingid:

www.visitnorway.com

www.gostryn.com

www.norwegiancruisingguide.com

www.skipperguide.com/wiki/Norway

www.math.uio.no/tidepred

BAVARIA *sport* SERIES



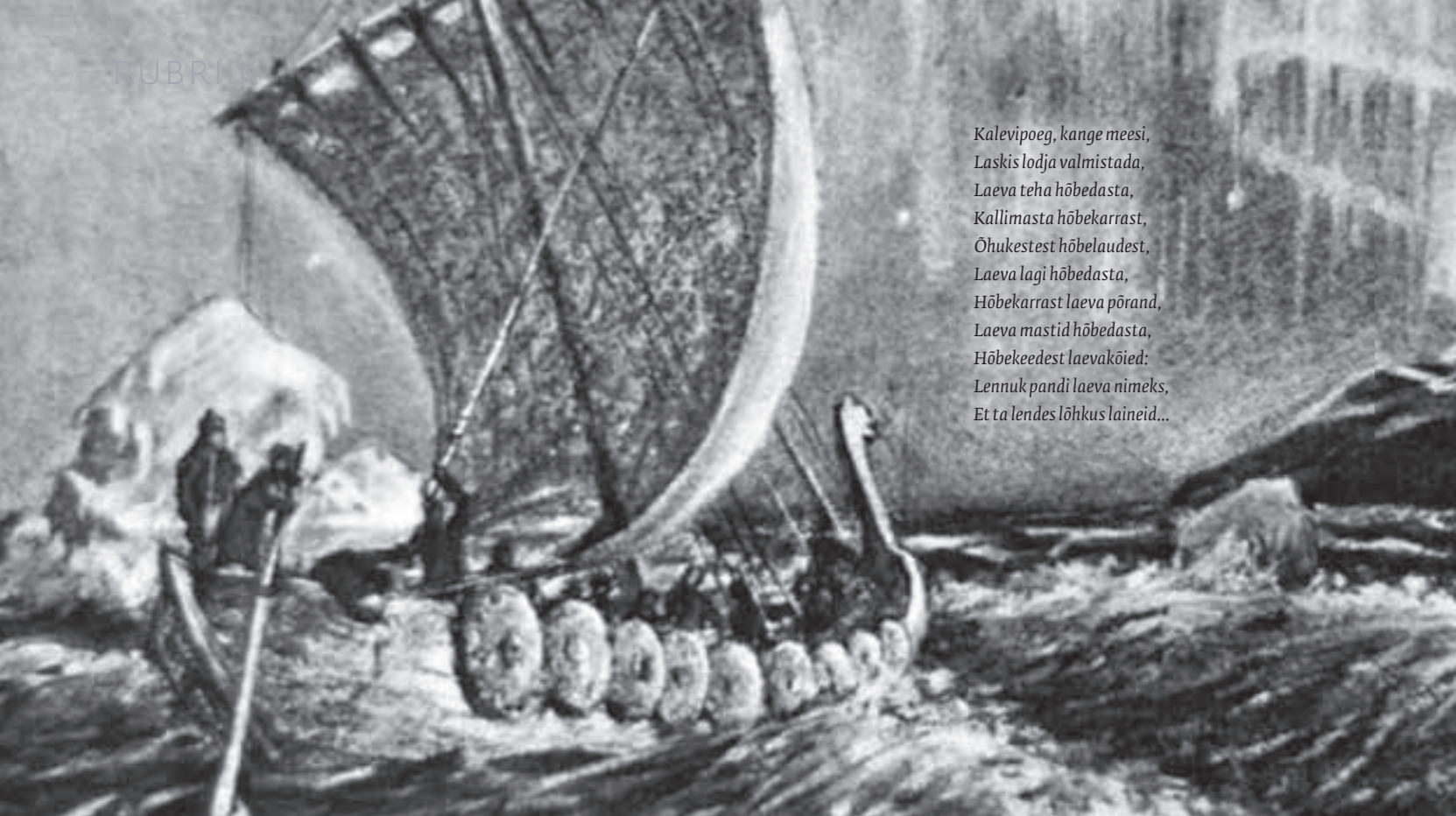
Powered by
**VOLVO
PENTA**



BAVARIA YACHTS

Balti Merekaatrid Pärnu mnt 232 – Tallinn
Tel 6 710 075
www.paadid.ee – e-mail: bmk@paadid.ee

BAVARIA YACHTBAU GmbH – D-97232 Giebelstadt – Bavariastr. 1
Phone +49 (0) 93 34 / 94 2-0 – Telefax +49 (0) 93 34 / 94 2-116
info@bavaria-yachtbau.com – <http://www.bavaria-yachtbau.com>



Kalevipoeg, kange meesi,
Laskis lodja valmistada,
Laeva teha hõbedasta,
Kallimasta hõbekarrast,
Õhukestest hõbelaudest,
Laeva lagi hõbedasta,
Hõbekarrast laeva põrand,
Laeva mastid hõbedasta,
Hõbekeedest laevakõied:
Lennuk pandi laeva nimeks,
Et ta lendes lõhkus laineid...

LENNUK PANDI LAEVA NIMEKS...

Laevanimedest läbi aegade räägib Eesti Mereakadeemia mehaanikateaduskonna õppejõud ja mereskultuuriloolane Rein Albri, kes on sõitnud merd ligi paarkümmend aastat.

TEKST **REIN ALBRI**, EESTI MEREAKADEEMIA

FOTOD **ERAKOGU, TÖNU KITS**

Laev on läbi aastatuhandete olnud meremehele enam kui tööriist, millega ta oma igapäevast leiba teenib, ja enam kui tavaline eluase – iga meremees teab, et laev kaitseb teda ka hädas. Majad on romantikutele alati tundunud kui halvasti ehitatud laevad, mis on juurdunud maismaasse, nii et pole mõtet üritadagi neid paigast nihutada. Nad annavad küll varju, mugavust ja rahu, kuid piiravad vabadust. Kes tahab silmapiiri tagant otsida oma kuldvillakut, peab ehitama laeva, et seilata vastu piiritutele avarustele. Merd, tuuli ja torme trotsides on laev siis meremehele nii pelgupaigaks kui ka ustavaks kaaslaseks võitluses märatseva loodusega. Nii mõnigi mees on hardalt tänanud seda lapikest pinda, millel ta tormisel ööl seisab, samuti laevameistreid,

kes selle on kokku pannud. Mereusku inimene teab, et laev ei ole mitte ainult teras, puu, purjekangas või mõni muu hingetu materjal, vaid midagi enam, õilsamat ja väärikamat. Ammustest aegadest on meresõitjad austanud laeva kui hingestatut loometeost, kes on võimeline neile ustavuse eest samaga tasuma. Igal laeval oli ja on kordumatu saatatus, oma pära, oma kodusadam ja oma nimi, mille väärastamine on temal sõitvate meeste auasi.

VANIMAD LAEVANIMED

Aegade hämarusest tänaseni on mererahvad andnud laevadele oma jumalate, pühameeste ja valitsejate või oma linnade, maakohtade ja teenekate kaasmaalaste nimesid. Alates 17. sajandist hakati nimesid maalima ka laudadele, mis paigutati nähtavale kohale laeva ahtris, hiljem ka vöörikerustele.

Vanim teadaolev laevanimi on kreeka mütoloogiast pärit Argo, millega 50 uljast argonauti kord Iasoni juhtimisel Kolchisesse kuldvillakut röövima seilasid. Alus saanud oma nime laeva ehitanud meistri Argo järgi, kes oli ka selle retkkonna liige.

Kuigi see on vaid ilus müüt, pole meil siiski põhjust kahelda muistsete kreeklaste laevaehtus- ja meresõiduuskustest – ja küllap olid nende laevadel nimedki. Ka Vana-Roomas kandsid laevad nimesid, näitena võib tuua Isise-nimelise (seda nime kannavad laevad tänaseni) vilja-veolaeva, samuti kandsid nime Rooma arvukad sõjalaevad – kuidas neid muidu arvepidamisel üksteisest eraldada oleks suudetud?

VIIKINGITE LAEVANIMED

Me ei tea, kuidas muistsed eestlased oma Läti Henriku “Liivimaa kroonikas” mainitud “piraticaid” nimetasid. Küll on aga teada mõnede Skandinaaviast pärit viikingilaevade nimed. Tuntumaid neist on Norra kuningale Olav Tryggvasonile (968 – 1000) kuulunud suur sõjalaalus Ormen Lange, mis tähendab Pikk Madu. Oli ka põhjust seda nii nimetata, sest laeva pikkus arvatakse olnud 45-50, laius 8-9 meetrit ja seda võisid korraka sõuda 34 viikingit. Selle uhke aluse vööris olevat kaardunud hirmuäratav draakonipea, ahtris aga keerdu maosaba, mõlemad külluslikult kullatud. Ormen Lange oli mehitatud vaprate ja ustavate meestega. Arvutuste järgi mahtus nii suurele



Ormen Lange ehk Pikk Madu



Argo



Nannie Lühike Särk (Cutty Sark)

alusele 300 kuni 350 täies sõjavarustuses meest. Nõnda uhket laeva poldud Norramaal kunagi varem nähtud ning temast sai eeskju paljudel hiljem Skandinaavias ehitatud alustele.

Lisaks Pikale Maole kuulusid sellele viikingkuningale veel Lühike Madu ehk Ormen Skamme, Tranen ehk Kurg ja teised laevad.

Oma lemmiklaeva Pikk Madu juhtis kuningas Olav alati ise, ja sealt hüppas ta Svolderi merelahingus raskelt haavatuna täies sõjarelvis koos oma hõbedakirstuga merre, et mitte elusana vihameeste kätte sattuda.

Põhjamaade skaldiluules nimetati selliseid laevu poeetiliselt laineratsudeks ja seda nad olidki – mis maal kulgejale ratsu, see meresõitjale laev.

Muide – Norra kuningas Olav Tryggvason oskas ilmselt ka eesti keelt, vähemalt seda murret, mida siinmail ligi tuhat aastat tagasi kõneldi – varajases noorusel veetis ta kuus aastat saarlastest mereröövlaste poolt koos emaga röövituna meie maal.

CUTTY SARK'I LUGU

Üheks huvitavamaks laevanimemks meresõidajaaloo on Cutty Sark. See kuulub 1869. aastal Šotimaal Dumbartonis ehitatud legendaarsele inglise teeklipperile. Omapärase nime, mis tähendab lühikest (naiste)särki, sai alus Robert Burns (1759-1796) šoti folkloorile toetuvast poeemist “Tam O’Shanter”. Selle tegelasteks on noor ja nägus nõiaplika Nannie, kel ainsaks

kehakatteks lühike särk, ja šoti talupoiss Tam, kes hirmunult püüab Nannie eest ratsa põgeneda. Šoti legendid pajatavad, et Nannie Lühikesärk võis mööda kanarbikunõmme lennelda kiiremini kui mistahes kiire ratsu...

Eialgu oligi omanikul kavas nimetada laev nõiaplika täisnimega – et vastvalmiv alus oleks lainetel sama kiire. Peljates aga ebauslike mere-meeste vastuseisu, jäeti otsene vihje nimest välja ja laeva nimeks sai kummaline Cutty Sark – Lühike Särk. Sellele vaatamata teadsid kõik, kellega on tegu, seda enam, et laeva vöörikuju oli nõid Nannie ise, kelle ettesirutatud vasak käsi igavesti põgenevat Tami haarab...

Laev osutus tõesti kiireks, isegi väga kiireks, täites seega nii laevaehitaja kui ka tema omaniku kõik unistused ja lootused. Inglisele on Cutty Sark, maailmamerede võluv nõiatar, üks rahvuslikest uhkustest, mida veel hiljaaegu võis laevmuuseumina Greenwichis näha. Kahjuks ei suudetud seda laevaehituse kaunist pärlil vajalikul määral hoida – eelmise aasta 21. mai varahommikul puhkes laeval tulekahvi, mis sellest suure osa hävitas.

RIIGIKORD LAEVANIME MÄÄRAJAKS

Laevanimed on pea alati olnud mõjutatud kas usust, maailmavaatest või riigikorrast. Kui 1900. aastal kandis Eesti laevaomanikele kuulunud 369-st alusest 135 ja 1940. aastal 308-st 100 naisenime (vt ka Johan Pitka – Kuldseid aastad Lillyga), siis nõukogudeaegsed

Väikelaeva nimi

Eestis väikelaevale nime panemist ei nõuta. Nime asendab registreerimisnumber, mis koosneb kolmest suurtähstest ja kolmest numbrist, mille vahel on ühe tähekohta pikkune kriips. Täpitahti registrinumbris ei kasutata. Purjeka registreerimisnumbriks on Eesti Jahtklubide Liidu antav purjetähis, mis koosneb rahvuslikust tähekoostisest est ja numbrist(te)st.

Kuidas keegi oma laeva kutsub, on tema vaba voli: nime kasutamist ei keelata ja soovi korral pannakse see ka registreerimistunnistuse märkuste lahtrisse kirja. Siiski on nimel vaid kujunduselemendi tähendus – väikelaeva tuvastamine käib üksnes registrinumbrist järgi. Umbes 18 000 liikluregistrisse kantud väikelaevast on registriandmete järgi nimi üksnes neljasajal, ometi võib traditsioone arvestades oletada, et nimi on neist enamikul.

Kuni 2005. aastani tehti Eestis nime registreerimisel väikelaevadel vahet: sõudepaadid ja mootorpaadid olid purjejahtidest eraldi. Esimestel olid numbrist- ja tähekoostisega, teistel nimed ja purjenumbriid. Jahtidele kehtis nime kordumatuse nõue ja nende nimed kanti suurte laevadega ühte nimestikku. Selline korraldus sünnitas ka ühe suuremat sorti nimetuuli: Tallink soovis oma uuele reisilaevale panna nimeks Victoria, ilmselt Rootsi kroonprintsessi auks, sellist nime aga kandis toona üks purjejaht. Suurfirma oligi sunnitud oma laeva nimetama Victoria I.

Kuni 24 meetri pikkuseid väikelaevu registreeritakse autoregistrikeskuses (ARK). Sealsamas registreeritakse ka alla 12-meetriseid töölaevu ja jette. Suurte laevade registrit peab veeteede amet.

Registreerimisnumbrist laevale kandmiseks on kindlad reeglid. Registreerimisnumber kantakse laeva vööriossa mõlemale pardale paralleelselt pardajoonega, heledale pinnale musta tähistusega ja tumedale pinnale valge tähistusega. Selle kõrgus peab olema 100–200 millimeetrit, üle 12-meetrise kogupikkusega väikelaeval 200–300 millimeetrit ja tähejoone paksus 1/7 registreerimisnumbrist kõrgusest. Registreerimisnumber peab olema selgesti kirjutatud ja kergesti loetav.

Nime koha võib väikelaevnik ise valida – näiteks ahtriossa mõlemale pardale.

Reede ja 13

Istusime Merili Randmaaga ühte paati 2005. aasta kevadel. Kui uus meeskond kokku pannakse, on vaja leida ka purjenumbrer, mille all seilata. Valida saab parjasti vabade ehk Eestis samas paadiklassis mitte kasutusel olevate numbrite hulgast. Meile jäi kohe silma number 13 – sümbol, mis paljusid ehk hirmutab ning ettevaatlikkusele sunnib. Mõeldud-tehtud.

Mõni kuu hiljem tellisime Saksamaalt Ziegel-mayeri tehastest uue paadi. Igale alusele on nime vaja ja ühel hetkel tuli mul idee, et paneks nimeks Reede, kuna 13 ja reede kõlab tibia müstiliselt ning tekitab elevust... Nii saigi puri numbri ja paat nime.

Agnes Lill, 470 klassi võistluspurjetaja

Jazz, Bossa Nova ja Debora Rodrigues

Nimi Jazz sai pandud kindlasti meie suurest armastusest selle muusika vastu, teisalt – sama mitmetahuline, ootamatu ja põnev on ju ka avamere-võidusõit! Bossa Nova (portugali keeles "uus laine") tähendas meie jaoks edasiarendust ja perfektsemat ettevalmistust.

Meie praegune jaht kannab nime Debora Rodrigues – jaht sai nime Lissaboni öös, kus me kohusime samanimelise kauni fado-lauljaga – need laulud läksid kaua merel olnud meestele hinge.

Eero Pank, purjetaja

Aspera

Purjetasin kunagi Täht-klassi jahiga, inglise keeles Star. Saime 1979. aastal uue ja väga hea jahi, otsisime originaalset nime ja tahtsime, et oleks mingi seos "tähtedega". Keegi pakkus välja ladinakeelse sententsi "per aspera ad astra" ehk "läbi raskuste tähtede poole".

Panime jahi nimeks Aspera – kõlas ju ilusti, aga mida ta tähendas – raskus, seda ei soovi võidusõidujahile ju keegi?! Hiljem ajas küll oma lollus naerma. Nooruse rumalus, ilmselt andeksantav, olin siis 19-aastane.

Alar Volmer, purjetaja



laevanimed olid tugevalt ülepolitiseeritud. Suurem osa neist kajastasid erinevates eluvaldkondades silma paistnud punategelasi (Viktor Kingissepp) või siis N-Liidu tähtsündmusi (70-letije Oktjabrja), paljud neist olid lausa loosungilaadsed.

Kui Eesti tuntud merendustegelane kaugesõidukapten Arno Kask, kes oli aastatel 1967–1977 Eesti Merelaevanduse ülema ase-täitja ja 1977–1987 merelaevanduse ülem, tegi ettepaneku nimetada uued moodsad kaubalaevad eestipäraste nimedega nagu Eestirand või mõne muu kohaliku ranna või sadama järgi, tuli Moskvast teadagi milline vastus.

Kui Poolast Gdański ja Szczecini laevatehastes ehitatud 36-st laevast koosnevast seriast 18 alust 1972. aastal riburada Eestisse saabusid, esimene neist tolele ajastule iseloomulikkude nime Leninskaja Gvardiaja (1991. aastast Antsla) nime. Ometi oli 1930ndatel aastatel Eestis laev nimega Eestirand, samuti Põhja-rand, Harjurand, Virurand ja Läänerand.

Ajal, mil puhuma hakkasid vabamad tuuled, muutusid ka laevanimed. Mitmed eestlastele vastuvõetamatute nimedega laevad ristiti ümber – oli saabunud aeg laevanimede korrastamiseks. Sellekohaseid artikleid ilmus ka tolelaegses ajakirjanduses, näiteks Tõnu Raudsepa artikkel "Laevanimed vajavad korrastamist" – (Õhtuleht, 18.08.1987), keelemehe Rein Kulli "Laevanimed korda!" ja kaugesõidukapten Uno Lauri mõtteavaldus ühes 1988.

aasta "Sirbis ja Vasaras".

Vaadates 1994. aastal Eesti Laevandusele kuulunud laevade nimesid, ei leia sealt enam ühtegi võõrapärast nime, küll aga meie endi tuntud spordimeeste Elmar Kivistiku, Aleksander Abergi, Paul Kerese, Kristjan Palusalu, Gustav Sule ja Aleksander Kolmpere nimesid, lisaks 49 Eestimaa kohanime (Antsla, Keila, Paldiski, Loksa, Kuivastu, Tamsalu, Orjaku, Muhu, Abruca, Viirelaid jt.).

Neli laeva – Kapten Konga, Kapten Voollens, Mehaanik Krull ja Pootsman Kibus kandsid oma elutööga silma paistnud eesti meremeeste nimesid.

Neil aastail muutusid ka tootmiskoondise Ookean laevade nimed. 1990. aastal tuli kala-laevastiku täienduseks moodne külmutust-raallaev Eestirand, enne teda oli juba olemas terve "järvistu" – Peipsi, Saadjärv, Mustjärv, Tamula, Vagula, Valgejärv ja Ülemiste.

JÄÄMURDJA SUUR TÖLL KIRJU MINEVIK

Meremehed ise on laeva nimevahetuse suhtunud mõnevõrra ebalevalt – vanadest aegadest on teada, et nime vahetanud laeva umbusaldati – nimemuutuseks pidi olema mingi eriline põhjus ja see tegi meremehe valtsaks.

Ka Eesti Vabariigi algaastatel vahetustid mõned laevanimed. Uue nime said ka mõned riigilaevad – jäälõhkujast Reval sai Jaan Poska ja Hektorist Jüri Vilms (Postimees nr. 278; 30.11.1921 lk.1).



Erakordseks näiteks mitmekordsest nime- ja lipuvahetusest on meie legendaarne jää- murdja Suur Tõll, nüüdne Meremuuseumi suurim, uhkeim ja väärikaim eksponaat. Kui ta 1913. aasta detsembrikuu lõpul Poolas Stet- tini (tänapäevane Szczecin) Vulcan-Werke laevate- hases vette lasti, sai ta nimeks Tsaar Mihhail Fjodorovitš. Uus jäämurdja saabus Tallinna reidile 2. juulil 1914 ning oli mõeldud eelkõige Tallinna sadama ja selle ümbruse teeninda- miseks. Mõned aastad hiljem, täpsemalt 8. mail 1917, sai ta uueks nimeks Volõõnets – selle nime andis talle Vene mereväe peastaap Volõõnia polgu soldatite auks, kes esimes- tena tsaarivastase Veebruarirevolutsiooniga liitusid. Aasta hiljem läks punalipu all sõitev Volõõnets soomlaste kätte (sisuliselt kaaper- dati) ja sai Soome sõjalipu ehk “leijonalippu” all 28. aprillil 1918 uueks nimeks Wäinämöi- nen, kuigi soomlastest meeskonnaliikmed taotlesid laeva nimeks hoopis Leijona – lövi. Wäinämöinen tõi 1919. aasta jaanuaris-april- lis taani ja soome vabatahtlike meie Vaba- dussõtta ning viis hiljem tagasi siin meie vabaduse eest langenud ja haavatasaanud Põhjala sõdalasi.

Pärast Vabadussõja lõppu kirjutati alla Eesti-Vene rahuleppele (02.02.1920), mille järgi (artikkel XI) kuulus Eestile kogu tsaarivalit- susest maha jäänud vara, ka laevad. Nende hulka kuulus ka jäämurdja Tsaar Mihhail Fjodorovitš-Volõõnets- Wäinämöinen, mida

aga soomlased olid juba hakanud omaks pidama. Sellest lähtuvalt esitas Eesti valit- sus Soomele 12. novembril 1920. aastal noodi Wäinämöise üleandmiseks Eestile. Asjaajami- sele kulus ligi kaks aastat; loo tegi keeruliseks ka see, et laeva olid soomlased kaaperdanud Vene riigilt.

Sellise võimsusega jäämurdja ei olnud mingi tühi-tähi, mis võinuks niisama käest kätte anda, alus oli maksnud pea miljoni, täpsemalt 970 310 tsaarirubla. Võrdluseks võib tuua 1913. aastal valminud Estonia teatri- ja kontserthoone maksumuse – koos sisustu- sega 811 416 rubla.

Kuna tegu oli väga kalli asjaga, tuli kõik juriidiliselt korrektselt vormistada, ent kõi- gepealt tuli soomlastel laev Venemaale tagasi anda. Nii ka lõpuks tehti, 30. novembril 1922. aastal kell 13 kirjutasid Soome esindajad alla jäämurdja Nõukogude Venemaale üleandmise dokumendil. Samal päeval kell 14.00 kirjutas Eesti saadik Soomes Friedrich Akel Vene saat- konnas alla laeva Vene esindajalt vastuvõtuak- tile ning 45 minutit hiljem lehvis laeval juba sinimustvalge Eesti lipp. See oli sel päeval juba kolmas lipp, mis jäämurdja lipuvardas lehvis – algul Soome, siis Vene ja lõpuks Eesti.

Jäämurdja saabus kapten Ernst Attemanni juhtimisel Tallinna sadamasse 7. detsemb- ril 1922 ning samal aasta 29. detsembril sai ta Mereasjanduse Peavalitsuse ettepanekul uueks nimeks Suur Tõll, kuigi oli ka teisi

Majak Kommunisma

See oli aastal 1975, kui ma purjetasin veel NSV Liidu koondises ja Austriast sai tellitud uus paat. Kui paat kohale jõudis, selgus, et see on punast värvi. Ja siis läks sõprade vahel naljategemiseks, ma arvan, et seal laua taga istusid Ain Pomerants ja Kalev Vapper ja ... Mõtlesime, mis paadi nimeks panna, ja keegi pakkus, et punane paat – paneme Majak Kommunisma (vene keeles “kommunismi majakas”). Pomerantsi katama- raan taheti ristida Pjatesjataja Pjatiletkaks (vene kee- les “viiekümnes viisaastak”).

Ja mina oma agaruses, täites ankeeti liidu karika- võistlustel Musta mere ääres Sotšis, kirjutasingi sinna Finn nr 13 ja paadi nimeks Majak Kommunisma. Asi lõppes sellega, et mind kutsuti treenerite nõukogu pika laua taha ja seal tuli aru anda. Olin oma koondi- ses ainuke parteitu ja esimest korda anti mõista, et meeteame küll su poliitilist palet, see on mõnitamine, sind ähvardab kojusõit.

Aga nagu kombeks oli, järgnes ähvardustele ikkagi järjekordne viimane andeksandmine. Mul oli neid viimaseid andeksandmisi igal aastal mitu. Tüli lahenes, aga see seik jäi purjetamise ajalukku püsima. Isegi praegu, kui ma käin Moskvas ja koh- tun vanade tuttavatega, hüütakse juba kaugelt: “Ohoo, Majak Kommunisma!”

Aare Kõöp, purjetaja

Natakasana

Aare Kõöp meenutab, et Valgevene purjetamis- koondise peatreener Jevgeni Galina pani paa- dile nimeks Natakasana. Kõlab jaapanipäraselt, aga tegelikult võttis ta oma naissoost pereliik- mete eesnimedest kaks tähte: Nataša, Tamara, Katja, Sanja...

Midagi Muud

Lowell North, neljakordne maailmameister ja olümpiavõitja ning maailma ühe suurema purje- firma North Sails looja, pani kõigile oma jahtidele nimeks North Star: North Star I, North Star II... Ainult viimase jahi nimi erines teistest.

Ühel õhtusöögil uuris Lowell oma pere käest: “Mis võiks olla hea nimi uuele jahile... North Star?” Lowelli tütar küsis: “Isa, miks sa ei võiks panna oma paadile nimeks midagi muud?”

Lowell panigi paadile nimeks Midagi Muud (inglise keeles ‘Somethin’ Else’).



Admiral Pitka



nimepakkumisi – Jaan Poska ja Kalew. Sellega ei olnud aga meie jäämurdja odüsseia veel kaugelki lõppenud.

Murdes 18 talve Eesti lipu all Läänemerele jääd, sattus ta Teise maailmasõja keerises punalipu all Venemaale, seekord koos augustis 1941 Tallinnast põgenevate punavägedega Leningradi, ning sai seal sama aasta 11. novembril taas nimeks Volõõnets. Et jäämurdja tookord üleüldse suures tapatalgus suhteliselt tervena Leningradi jõudis, oli suuresti tema kogenud kapteni Herman Tõnissoo teene. Peagi lülitati Volõõnets sõjalaevastiku koosseisu ning 25. jaanuaril 1942 heisati alusel Nõukogude sõjalaevastiku lipp ja güüs.

Pärast sõda käis Volõõnets korduvalt ka Tallinna sadamas, kus tal 29. aprillil 1948 langetati Nõukogude Liidu sõjalaevastiku tunnused ning heisati abilaevastiku tumesinine plagu. Pärilselt koju, Eestisse tagasi, jõudis eakas jäämurdja aga alles 13. oktoobril 1988. Samal aastal 21. oktoobril, taastati tolleaegse meremuuseumi direktori Ants Pärna käskkirjaga ta vana hea nimi – Suur Tõll. Ta on esimene laev, kellele taasisesiseisvunud Eesti Vabariik andis lipupatendi (Lipupatent nr. 1).

SUURMEHED LAEVANIMEDES

Koos elus, koos surmas – vast nii võiks iseloomustada kahte meest ja kahte laeva. Need mehed on admiral Johan Pitka ja admiral Walter Cowan, kelle auks ja mälestuseks on nende

nimed kuldsete tähtedega kantud Eesti Mereväe alustele Admiral Pitka ja Admiral Cowan. On ülimalt sümboolne, et mehed – üks eestlane ja teine inglane, mõlemad meremehed, kes võitlesid kunagi koos Eesti vabaduse eest – elavad nüüd edasi Eesti laevades.

Kaugelki mitte igauks ei saa oma laeva, see au saab siinilmas osaks vaid väga vähestele. Unistas kord üks Muhumaa poisike Juku, täismees Juhan Smuul, meremeheametist ja oma laevast: “Pärast surma ma saan oma laeva, mille tulesid ise ei näe...” Ja ta saigi oma laeva – suure ookeanikülmutustraallaeva Juhan Smuul, mille tulesid ta ise enam tõepoolest kunagi ei näinud. Ei näe neid enam meiegi, nii nagu ei näe me enam ka tootmiskoondisele Ookean kuulunud suurt külmutustraallaeva Anton Tammsaare, mis tabati Bahama lipu all sõites 10. juunil 1994 Aafrika rannikul kümne tonni(!) kokaiiniga pardal. Selle laeva meeskond ei suutnud kiusatusele vastu panna ning häbistas enda ja oma laeva nime, samas ka ühe eesti suurmehe nime. Seda lugu kuuldes ironiseeris kadunud Mati Unt, et vaevalt hakatakse nüüd kokaiini tarvitavates maades Tammsaare teoseid lugema.

Populaarsemaid eesti reisilaevanimeid on olnud Estonia – kuni viimase Estonia hukuni aastal 1994 on seda nime läbi aegade kandnud seitse reisilaeva, lisaks veel Nord Estonia ja Venemaale kuulunud Estonija.

LAEVA RISTIMINE

Enne kui laeva kiil esmakordselt vett puudutab, peab tal olema nimi. Laevu ristitakse nagu inimesi, ainult et iidse mereusu ja -kommete järgi. Olemuselt on need paganlusse kalduvad, kuid seni veel elujõulised – neist ei saanud kristlik kirik jagu ka oma kõige range matel aegadel. Kunagi ajaloo hämaruses toodi laeva vettelaskmisel ka inimohvreid, sellest siis tänapäeval komme laeva nimepanekul purustada vastu vööri vahuveinipudel, kusjuures eelistatakse verevärvi punast veini.

Nime valib tavaliselt laevaomanik, kuid avalikult kuulutab selle esmakordselt välja ristiema, kes valitakse tuntud ja lugupeetud inimeste hulgast. Olla laeva ristiemaks on suur au. Ta on alati oodatud külaline, kui laev viibib kodusadamas, eriti aga siis, kui on laeva sünnipäev. Laeva ristseid jääb kapteni kajutis alatiseks meenutama alusele kinnitatud šampanjapudeli kael koos korgiga ning sinna kuuluv vastav tekst ja daatum.

“Lennuk pandi laeva nimeks, et ta lendes lõhuks laineid!” – nii hõikas kord ümbermaailmareisile mineva jahtlaev Lennuki nimepanekul Kuressaare koolitüdruk Pileri Lepik. “Saagu su nimeks Lennuk! Õnn kaasa!” ning punane šampanja pritsis sinimustvalge triibuga laevakerlele ja noorukese ristiema lumi-valgele kleidile. See oli 29. mail 1999. aastal Nasva jahtklubi tuulisel kail. ■

FEADSHIPIGA TULEVIKKU!



Hollandi kaatritootja Feadship esitles eelmise aasta lõpul oma radikaalselt uut ideemudelit, 73-meetrist X-Streami. See täiesti omanäolise kujundusega, kiilja vööri ja läbipaistva ülaosaga kaater on täpselt nii ekstreemne kui tema nimi ütleb.

Prototüübi põhitunnuseks on otsekui tagurpidi pööratud vööriosa, mida ääristab klaaspaneel. Traditsioonilise kerekujuga alusel võib nii mõnelgi reisijal merega rinda pistes tekkida soov palveid lugema hakata, aga tänu kirvekujulisele kiilvöörile tungib laev lainetest hõlpsasti läbi ja nii on raputamist vähem. Erinevalt tavapärastest laiadest vöördest, mida lainelöökk tabab täisjõul, valgub vesi siin kahele poole vööri.

X-Streami "läbipaistev" ülaosa on Hollandis Delfti Tehnikaülikoolis väljaarendatud monoliitklaasi rakendava ehitusmeetodi tulem. Tänu kogu aatriumi keerukale kõverusele valmistatakse iga paneel eritellimusel ning kaater pannakse kokku nagu kolmemõõtmeline mosaiik. Põiktalad (või aknaraamid) kujundati erilise geomeetrilise muustrina, et struktuur oleks võimalikult vastupidav.

Selle kasvahooneleku saavutuse peale


jääb suletud sild, mis meenutab galaktikatevaheliseks sõiduks mõeldud kosmosesüstikut. Roolikambri kohal asub reelingutega piiratud avatud tekk, mis pakub oivalist võimalust silmapiiri vaatlemiseks. Kõik korrused on omavahel ühendatud pneumaatilise klaasliftiga, mida ümbritseb keerdtrepp.

Peatekk jääb täielikult külaliste majutamise, lõõgastumise ja seltskondlike koosviibimiste tarbeks. Klaasümbrisega alumine ahritekk kujutab endast katusega rannasaali, mille klaasist liugused viivad lõputu basseini, mis sulandub silmapiiril taevaga ühte. "Rannasaal", nagu Feadship seda nimetab, on 3,97 meetri kõrguse laega. Soovite ehk võrkpalli mängida? Aatriumisarnane ülakorus on omaniku päralt ning selle eesosas on suur luksuskajut ja ahtri poole jääb omanikusalong. Pange tähele kere eesosas asuvat garaažiruumi ja ahtriosas otse veepiirile jäävat sukeldumiskambrit!

Võrreldes tavapäraste kerekujudega on X-Stream väidetavalt 30 protsenti efektiivsem ja väiksema kütusekuluga. Sellele aitab kaasa uudne lähenemine jahtide liikumapanele – vastupidise keerlemissuunaga propellerid.

X-Stream kasutab kaht tüüpi käikureid; traditsioonilisi võlliliiniga ajameid ja uudseid Pod-ajameid, mis asuvad otse võllitoe taga. Pod-ajamid kasutavad diisielektrit ja võlliliiniga propellerid tarbivad harilikku diiselkütust. Neid ajameid kasutatakse manööverdumisel ja äkilisel kiirusemuutmisel, tavapärasel seilamisel aga töötavad võlliliiniga propellerid.

Kuna X-Stream on diisli- ja elektritarbimisega hübriid, on pardavõimsus piisav, et tagada ankurdamisstabiilsus või tulistada välja prootontorpeedosid, kui vastavat tehnikat pakkuma hakatakse.

Kuigi X-Stream on vaid prototüüp, on selle ehitustehnoloogia ja ka huvi, mida kõnealune mudel on äratanud, vägagi reaalsed. Kui Feadship saaks ehituslepingu, võiksid nad lühikese ajaga unistuse tegelikkuseks teha, sest De Voogti disainistuudio on kujunduse põhjooned juba paika pannud ja koosõlastanud Delfti Tehnoloogiainstituudiga Hollandis. Loodame, et see põnev projekt saab kunagi tõeks! 

Tehnilised andmed:

Kogupikkus: 73 m • Kogulaius: 11,8 m
Süvis: 4,0 m • Tippkiirus: 20+ sõlme

Balti Merekaatrite LAOTÜHJENDUSMÜÜK



BAYLINER 192 3,0L

800267

358 500.-

tavahind 468 500.-
hinnavõit 110 000.-

Komplektis: Sõidukate, kajalood, kaardiplotter. Tootmisaasta 2006. Tartu filiaali esitluskaater.



BAYLINER 175XT 3,0L

800300

250 400.-

tavahind 321 400.-
hinnavõit 71 000.-

Komplektis: Sõidukate, sadamahaagis, XT-Veesuusapakett. Tootmisaasta 2006. Tartu filiaali esitluskaater.



BAYLINER 175 3,0L

800307

231 500.-

tavahind 287 500.-
hinnavõit 56 000.-

Komplektis: Sõidukate, mürkvärvi põhjale. Tootmisaasta 2006.



BAYLINER 245 5,0 MPI

800276

831 000.-

tavahind 1 088 400.-
hinnavõit 257 400.-

Komplektis: Sinine parras, sisustuse "upgrade", sõidukate, Macerator, Topelt akude süsteem, 220v/50hz, stereo juhtpult. Tootmisaasta 2006.



BAYLINER 652 1,7L DSL

800292

532 700.-

tavahind 648 700.-
hinnavõit 116 000.-

Komplektis: Sõidukate, sportsisu, kokpiti laud. Tootmisaasta 2006.



BAYLINER 195 Disc 3,0L

800315

277 000.-

tavahind 392 000.-
hinnavõit 115 000.-

Komplektis: Sõidukate. Tootmisaasta 2005.



BAYLINER 195 Disc 3,0L

800316

277 000.-

tavahind 392 000.-
hinnavõit 115 000.-

Komplektis: Sõidukate. Tootmisaasta 2005.



BAYLINER 175 3,0L

800333

258 300.-

tavahind 294 300.-
hinnavõit 36 000.-

Komplektis: Sõidukate, stereo, sadamahaagis. Tootmisaasta 2006.



BAYLINER 205 5,0L

800318

483 000.-

tavahind 615 000.-
hinnavõit 132 000.-

Komplektis: Päikesevari, stereo, XT-Veesuusapakett. Tootmisaasta 2006.



BAYLINER 246 Disc 5,0 MPI

800329

955 000.-

tavahind 1 230 200.-
hinnavõit 275 200.-

Komplektis: Sinine parras, sisustuse "upgrade" pack, avatud reeling vööris, macerator, sõidukate, stereo, stereo juhtpult juhikonsoolil. Tootmisaasta 2006.



BAYLINER 652 4,3 MPI

800328

357 000.-

tavahind 595 000.-
hinnavõit 238 000.-

Baaskomplekt. Tootmisaasta 2005



BAYLINER 652 4,3 MPI

800319

449 900.-

tavahind 651 600.-
hinnavõit 201 700.-

Komplektis: Sõidukate, sisustuse "upgrade" pakett, ujumisplatvorm. Tootmisaasta 2005.

Paadid kohe kätte ja veele!

BALTI MEREKAATRID

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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

BAYLINER 652 4,3 MPI

800325

449 290.-

tavahind 653 290.-
hinnavõit 204 000.-

Komplektis: Sõidukate, kajalood, kaardiplotter, stereo, sportsisu, kokpiti laud. Tootmisaasta 2006. Pärnu filiaali esitluskaater.



BAYLINER 175 3,0L

800353

254 200.-

tavahind 288 200.-
hinnavõit 34 000.-

Komplektis: Kajalood, kaardiplotter, mürkvärv põhjale. Tootmisaasta 2007.



BAYLINER 175 3,0L

800355

244 800.-

tavahind 278 800.-
hinnavõit 34 000.-

Komplektis: Stereo, sadamahaagis. Tootmisaasta 2007.



BAYLINER 175 3,0L

800356

276 500.-

tavahind 310 500.-
hinnavõit 34 000.-

Komplektis: Sõidukate, kajalood, kaardiplotter, stereo, sadamahaagis. Tootmisaasta 2007.



BAYLINER 175 3,0L

800358

250 700.-

tavahind 284 700.-
hinnavõit 34 000.-

Komplektis: Kaardiplotter, mürkvärv põhjale. Tootmisaasta 2007.



BAYLINER 175 3,0L

800347

274 100.-

tavahind 308 100.-
hinnavõit 34 000.-

Komplektis: Sõidukate, kaardiplotter, stereo, mürkvärv põhjale. Tootmisaasta 2007.



BAYLINER 175 3,0L

800348

249 400.-

tavahind 283 400.-
hinnavõit 34 000.-

Komplektis: Kajalood, stereo, mürkvärv põhjale. Tootmisaasta 2007.



BAYLINER 175 3,0L

800352

255 900.-

tavahind 289 900.-
hinnavõit 34 000.-

Komplektis: Sõidukate, kajalood, sadamahaagis. Tootmisaasta 2007.



BAYLINER 192 3,0L

800341

431 000.-

tavahind 490 000.-
hinnavõit 59 000.-

Komplektis: Sõidukate, ujumisplatvorm, mürkvärv põhjale. Tootmisaasta 2007.



TROPHY 2052 1,7L DSL

800344

660 000.-

tavahind 798 100.-
hinnavõit 138 100.-

Komplektis: Roheline parras, PRO pakett, akendega plastikkatus, tagaakna kardin, istmepadjad, ujumisredel, lenco trimmid. Tootmisaasta 2007.



TROPHY 2052 1,7L DSL

800342

644 000.-

tavahind 798 100.-
hinnavõit 154 100.-

Komplektis: Roheline parras, PRO pakett, akendega plastikkatus, tagaakna kardin, istmepadjad, ujumisredel, lenco trimmid. Tootmisaasta 2007.



TROPHY 2359 2,8L DSL

800359

1 033 000.-

tavahind 1 309 700.-
hinnavõit 276 700.-

Komplektis: Roheline parras, PRO pakett, istmepadjad, macerator, ujumisplatvorm, kalasump, diiselkütusel kajuti kütteseade, WC paagi ja pumbaga. 2007



Tema romaanidebüüt “Kiikhobune Antverpenist” võitis 1998. aastal Eesti romaanivõistlusel II preemia, avaldati 1999. Järgnesid “Süvameri” (2001) ja “Reis võlgu” (2004). Kõik need raamatud on tänapäeval haruldase eripärana kirjutatud ühe ja sama täitesulepeaga. Kes on see 1952. aastal sündinud kirjanik? Nii kõlas üks küsimus Põlva maakonna lahtistel mälumängumeistrivõistlustel 2005. aastal. Õige vastus: saarlasest laevakapten ja kirjanik Lembit Uustulnd. Nüüdseks on Lembit Uustulndilt ilmunud ka neljas romaan “Ruutuemanda sündroom” (2007), mis leidis kohe lugejate sooja vastuvõtu.

LEMBIT UUSTULND

EI SAA MERETA, PERETA EGA KIRJUTAMISETA

TEKST AARE LAINE, FOTOD ERAKOGU

Tänavune aastavahetusaeg oli Lembit Uustulndile pöördeline. Eelmise aasta jõulukuus võeti 38-aastase meremehe ja 22-aastase kaptenistääžiga mees, nelja romaani, paljude publikatsioonide autor ja laululooja Eesti Kirjanike Liidu liikmeks. Uustulnd on Herman Sergo järel teine kapten, kes sellesse loomingulisse ühendusse on kuulunud. Eestis elab ka tuntud kirjanik Rostislav Titov, kes samuti laevakaptenina on Venemaa Kirjanike Liidu Eesti osakonna liige.

“Mida kirjanike liidu liikmeks olemine mulle annab? Eks see ole teatud mõttes tunnustus senitehtud kirjatööle. Tahaksin rohkem kirjutada, aga viimasel ajal on põhitöö ja õppimine võtnud kogu aja. Nüüdki katkestasin ainult hetkeks kaardiõppe, et sulle intervjuud anda. Pean sooritama lootsieksami, et võiksin ilma selle ametimehe abita sõita Rootsi skäärides ja siseneda ka Stockholmi sadamasse. Nagu sa tead, on svenssonitel tuhandeid saari, saarekesi, rahusid ja kaljulaiukesi, mida kõiki tuleb peast teada, lisaks toodrid, majakad, paagid ja tuled ning ka muud “kivid” ja “kännud”. Materjal on tohutu,” rääkis jaanuari lõpus mõneks päevaks ämma juubelile saabunud kapten oma Kuressaare kodus.

Mees, kes sõitnud kaptenina aastaid nii kala- kui kauba-laevadel, võttis 2006 aasta sügisel vastu uue väljakutse astuda reisilaeva kaptenisillale.

“Ülemöödunud novembris sai tehtud lootsieksameid Helsingi ja Tallinna sadamate jaoks, näed, nüüd siis Stockholmi tarvis,” arutleb kapten mõtlikult. Ja lisab muigelsui: “Muidugi on raske, aga pagana huvitav ikka ka.”

Kirjandusliku loominguga jätkab Uustulnd niipea kui

võimalik. Meremehest kirjamees on lubanud järgmise romaani kirjutada Saaremaa kalameestest, ka neist, kes omal ajal käisid püügil Angoola vetes ning õpetasid sealseid elanikke nüüdisaegsete vahenditega kala püüdma.

LASTETOJA JUTUD OLID MEREST JA KIRJANDUSEST

“Ju ma siis lapsena nii loll ja tuim tükk ikka olin, et ei osanudki kellekski muuks kui meremeheks tahta,” avameelitseb kapten ja kirjanik, abikaasa ja isa ning vanaisagi (küll väga nooruslik) oma kirjutuslaua taga, millel seekord virn merekaarte eksamiks ettevalmistamist ootamas.

“Tädipoeg Hillariga me seal Vätta rannas ringi jooksime. Ujutasime laevu ja ehitasime sadamaid. Me ei osanud nagu midagi muud välja mõeldagi. Saunaõhtutel kuulasin, suu ammuli, naabrimehest vana merekaru jutte võõrastest sadamatest ja meremeeste seiklustest. Kõik see oli põnev ja väga kaasakiskuv. Pärast kaheksandat klassi soovisin kohe merekooli minna, kuid isa pani käe vahele ja soovitas enne keskkooli ära lõpetada ning siis, kui meri endiselt tõmbab, juba kõrgemasse merekooli edasi pürgida. Nii ka läks,” võtab Uustulnd meremeheks kasvamise lihtsate sõnadega kokku.

Tegelikkuses oli Saaremaa noormees kadakastki sitkem, kui oli vaja näidata oma otsusekindlust ja tahtejõudu tollastele funktsionääridele, kelle otsustada oli merekooli sissesäämine.

Miks just Leningradi Makarovi-nimeline Kõrgem Merekool?

“Sel lihtsal põhjusel, et sellel koolil oli tol ajal ja on veel praegugi väga kõrge maine. Seda haridust tunnustati ja tunnustatakse siiani. Saaremaa poisse oli seal varemgi õppinud ja õppis ka tollal. Ühelt tänavalt olime Peterburis



Kapten Lembit Uustulnd (vasakul) hispaanlasest lootsi Ricardoga.

koguni kolmekesi. Koolis küsitigi, kas Kingissepas - tollal oli Kuressaarel selline nimi - rohkem tänavaid polegi,” meenutab Uustulnd.

SISSEASTUMISEKSAMID KULUTASID NÄRVIRAKKE

Tol ajal oli võimalik Eestist mujale õppima asumiseks sisseastumiseksameid teha ka Tallinna Polütehnilises Instituudis (praegune Tallinna Tehnikaülikool). Selle teadmisega, keskkooli lõputunnistus taskus, läks Uustulnd Eesti Merelaevanduse ülema asetäitja jutule, et saada “dabroo” merekooli astumiseks. Kui saarlane oli oma paberid ette näidanud, kiitis kaadriülem noormehe kavatsuse heaks. Ametnik soovitas saarlasel sisseastumiseksamid Leningradis teha.

“Mul tõusid juuksed peas püsti ja silmad läksid punni pähe – misasja, eksameid, ja vene keeles, pole võimalik,” vuristab Uustulnd 38 aasta tagusest üleelamisest.

Võimalust eesti keeles TPI juures eksameid sooritada mainis Uustulnd ka kaadriülemale Helmut Kanterile. “Jaa, saab,” vastanud Kanter. “Te võite need eksamid isegi ära teha, aga kooli sisse te ei saa.”

“Kuidas ei saa?” protesteeris noormees sinisilmselt. Kanter vastanud otsekoheselt: “Vabariigi poolt on laevajuhtimise erialale juba kaks meest kirjas.”

“Ja mis siis?” ei jätnud saarlane jonn. “Igal pool on ju inimesi rohkem kirjas kui kooli sisse saab, eks eksamitulemused pea siis otsustama.”

Kanter lisas olusid tundva mehena: “Võite konkureerida, aga ma ütlen veel kord, sisse te ei saa sinna. Sõitke Leningradi ja konkureerige venelastega.”

Nähes provintsipoissi asjade käiku mitte mõistvat, tuli kaadriülemal asi puust ette teha ja punaseks värvida: “Põhjus on lihtne - üks sisseastujaist broneeritud kohtadele on laevanduse poliitosakonna ülema võsu ja teine ühe Tallinna partei rajoonikomitee esimese sekretäri poeg. Kui soovite radistiks, siis palun, sinna on üks koht veel vaba.”

“Mis radistiks? Soovin tüürimeheks ja edaspidi kapteniks saada!” ei jätnud Uustulnd jonn. Selle peale kehtis Kanter ainult õlgu ja muigas.

Merelaevanduse kontorist naasis saarlane lootusega, et eksameid saab ikkagi sooritada eesti keeles, kuid mõne aja möödudes sai ta kirjaliku kutse sõita sisseastumiseksamiteks Leningradi.

“Teha polnud midagi, võtsin kaks suurt sõnaraamatut pampu ja sõit läks Peterburi poole,” meenutab Uustulnd minekut.

1970. aastal oli tüürimeheks õppida soovijaid seitse korda rohkem kui kooli sisse võeti. Eestlasi oli nende hulgas neli, leedulasi samapalju.

Esimene eksam oli füüsikas. Selle õppimiseks polnud Uustulndil Leningradis aega, mees tegeles ühikute vene keelde tõlkimisega. Sellele vaatamata sooritas saarlane avakatse edukalt – neli, olgugi, et väike miinus sellele järele tõmmati.

Järgmisena oleks pidanud tulevane sulerüütel ennast näitama tõelises loometöös – kirjandi kirjutamises. Aga just see ajas eesti meeste meele mõruks. “Eestis öeldi, et me ei pea kirjandit kirjutama. Me ei oska nii palju vene keelt,” läks kange saarlane õppejõududele protesti avaldama. Ja ennäe imet! Protest võeti kaalumisele. Pärast arupidamist soostusid õppejõud eestlastele ja leedulastele proovikiviks etteütlu



“Hola, Melodia!” tervitasid hispaanlased Eesti laeva saabumist oma sadamasse.

“ette veeretama”.

“Erilist vahet ju pole,” on Uustulnd tagantjärele tark. Nüüd arvab perfektselt vene keelt rääkiv laevakapten, et need neli minutit, mis kulusid eksamineerijal etteütluks parandamiseks, olid tema elus kõige pikemad minutid.

Punane pliats tegi paberile mitu märki, kuid hinnet alla ei pandud. Õpejõu meelest oli töö väärt hinnet kolm miinus või kaks pluss. Uustulnd püüdis tingida: “Kolm miinus on ikka normaalsem.” Kaks tähendas ju kojusõitu. Hindamise raskust õpejõud üksi enda peale võtta ei tahtnud ning seniks kästi saarlasel õpetajate toa ukse taga passida, kuni konsiilium tema tulevikku otsustas.

“Seal ma siis seisin, kõrv lontis, ja võid isegi ette kujutada seda üleelamist, kui teisel pool ust otsustatakse sinu eluunistuse üle,” närveeriks Uustulnd nagu praegugi.

Kui siis õpejõud tuli ja teatas, et etteütluks on hinnatud kolmeka, oli saarlane valmis naisõpetajat suisa musitama.

Kaks järgmist katset sooritas sõelale jäänud noormees endalegi üllatuseks väga hästi. Matemaatika suuline - neli ja matemaatika kirjalik - viis.

Kui saarlane viimasele eksamile marssis, kaks paksu raamatut kaenlas, vaatas matemaatikaprofessor Filippov teda üle kuldraamis prillide ja päris kahtlustavalt: “Milleks kirjandus, kursant?” Tulevane kapten lõi mürtsatusega, lauale eesti-vene ja vene-eesti sõnaraamatud.

“Možno, možno,” muigas professor selle peale heatahtlikult.

Pärast kordaläinud eksameid lubati noormehed koju. Kas see tähendas, et eksamitulest läbikäinud võisid end juba kursantidena tunda? Mitte veel. Ees ootas mandaatkomisjon ja tol ajal oli see vaat et eksamitest tähtsamgi protseduur. Kaptenleitnandist rooduülemale oli ülesandeks tehtud Uustulndi veenda, et too loobuks õpingutest kõrgemas merekoolis (!!).

“Ma ei taha mujale, olen siin selleks, et meremeheks õppida!” oli noormees kangekaelne.

Asi oli Uustulndi isas. Populaarne kirjanik ja laululooja Albert Uustulnd oli Teises maailmasõjas võidelnud Saksa poolel. Selle eest oli ta Siberis karistust kandnud (Albert Uustulnd, “Acheroni kaldal”, 1990. aasta romaanivõistlusel III auhinna saanud teos).

Rooduülemal ei õnnestunud saarlast pehmeks rääkida. Mandaatkomisjoni ees ei olnud Uustulndil sugugi kergem. Samasugused soovitusel ja veenmised. Sisseastumiseksami tulemused lubati ükskõik millisesse kõrgkooli üle kanda, peasi, et saaks “hullust” eestlasest lahti.

“Teie andmetes on asju, mis võivad hariduse omandamisel meie koolis takistuseks saada,” avameelitses ka kooli ülem. Keegi ei öelnud otse välja, et tegu on mitte Lembitu, vaid tema isa Alberti elulooliste andmetega. Saarlane jäi siiski enesele kindlaks ja veenis komisjoni liikmeid, et tema tahab meremeheks just selles kõrgkoolis omandada.

Keegi laua taga istujatest ei öelnud, et teda kooli vastu ei võeta, kuid õhus hõljus teadmine, et õpiaastad ei tule kerged.

Esimesed tõkked ilmusid saarlase teele juba teisel kursusel, kui enamikule kursusevendadele anti kätte välisviisid. Uustulnd võis välisviisast vaid und näha. Kooli poliitakonnast lohutati ja arvati, et küllap on mehe paberid kusagil kaotsi läinud. Soovitati kasvatada kannatlikku meelt ja nii läks kursus kursuse järel, aasta aasta järel. Hästi õppivale Lembitule oli see solvav: teda ei usaldatud. Kursusevendid praktiseerisid laevadel, mis vedasid Egiptusest apelsine ja banaane Inglismaale, söitsid oma meremehepraktikat huvitavates kohtades, samas kui Saaremaa mees Murmanski polaaröös kalatraaleri pardal turska rappis. Kõik see tekitas tuska, kasvatas kibestumist ja pani mõnigi kord kahtlema valitud tee õigsuses.



Kaptan Lembit Uustulnd
– 38 aastat meremehe-
praktikat ja 22 aastat
kaptenistaaži.

Lembit Uustulnd CV

Sündinud 25. juulil 1952. aastal Kuressaares.
Lõpetanud 1970. aastal praeguse Saaremaa Ühis-
gümnaasiumi ja 1976. aastal praeguse Peterburi
Makarovi-nimelise Kõrgema Merekooli tüürime-
hena.
Abikaasa Erika on proviisor, tütar Rita eesti filo-
loog, poeg Priit jurist.
Lembit Uustulnd on ka mitmekordne vanaisa.
Lisaks romaanidele on Lembit Uustulndi sulest
ilmunud kuudemäng-näidend "Aastavahetus
Casablanca", mitu jutustust, laulukogud "Mere-
mehe õllelaul", "Siis tõstkem klaasid" jt.

Ilma, elu ja valu näinud Albert Uustulnd ütles isegi kord pojale: "Pead sa siis seal nende nõokida olema, tule ära!" Kuid Lembit jäi, sai endast võitu ja otsustas kooli siiski lõpetada.

VIISA AVANES ALLES PÄRAST KOOLI LÕPETAMIST

Laevajuhtide kursuse lõpetas 146 noormeest, kellest neljal, kahel eestlasel ja kahel leedulal, jäigi viisa kooli ajal saamata. Seda ei mõistnud isegi roodu parteigrupp, astudes parteitute kursantide kaitseks välja. Parteilastest koolivennad küsisid, miks viimaste kursuste meestel ikka veel viisad kinni on. Noormehed õpivad ju hästi, austavad distsipliini, on perekonnainimesed. Lõpuks sellele siiski reageeriti. Asi läks Leningradi Vassili saare parteikomiteeni, mille tulemusena vormistati niinimetatud soovitusiseloostus. See oli väga tugev "paber", mis kandis 13 eri tugevusega allkirja ja kuut pitsatit. Selle dokumendi koopia on kapten Uustulndil senini alles kui näide tolleaegse partokraatia-bürokraatia tipust. Vastava dokumendi andis 1976. aastal edukalt riigiek-samid sooritanud Uustulnd Eesti Merelaevanduse kaadriosakonda ning neli kuud hiljem avas "paber" saarlasele lõpuks moodsades ukse välismaailma.

MERELAEVANDUS PAKKUS REISE AAFRIKASSE

Värskest diplomeeritud laevajuht sai pärast viisa kättesaamist pakkumise teha tolle aja ühe moodsama kaubalaevaga reise Aafrikasse. Uustulnd sattus hilisema Eesti mereväe-ülema Roland Leiti käe alla. Mehed, kes kapten Leitiga sõitnud, soovisid Lembitule õnne, öeldes, et saarlasel on võimalus kuus aastat varem pensionile pääseda, kui kolm aastat Leiti juures vastu peab.

"Ta paistis silma erilise nõudlikkusega nii enda kui teiste suhtes. Kui ma 1979. aastal otsustasin Saare Kalurisse minna,

küsis kapten Leit pisut solvunult, kes siis Eesti Merelaevanduses sõidavad, kui kõik eesti mehed lahkuvad. Minu mineku põhjuseks oli isiklik elu, pigem selle puudumine. Kuude kaupa tuli olla merel, saabusid mõneks päevaks Tallinna ja ka siis pidid laevas passima - kõik see hakkaks lõpuks närvidele. Niigi sai kuus kooliaastat ju perest lahus elatud. Abiellusin merekooli esimesel kursusel keskkooliaegse klassiõe Erikaga, kes õppis tol ajal Tartu Ülikoolis. Olime kui mustlaspererkond - pidevalt sõidus. 1971. aasta naistepäeval sündis perre esiklaps, tütar Rita. Kooli ajal saime koos olla vaid riiklikel pühadel, Makarovis ei aktsepteeritud puudumisi isegi siis, kui need olid perekondlikel põhjustel. Tagasisõidud pere juurest kooli olid minu jaoks alati väga valulised," kirjeldab Uustulnd raskeid aegu.

"Kõigele pani pitseri see, et minu pere elas Saaremaal ja Tallinna saabudes ei õnnestunud sugugi koju sõita," seletab nüüdseks 23 aastat oma majas elanud kuressaarlane.

Sellest, kuidas endine kagebešnik merelaevanduse kontori-st Uustulndi edasi jääma keelitas, annab "ülejooksik" lausa monoetenduse, mida kirja-pildis on võimatu edastada. Seda peab kuulama.

Samas peab Uustulnd kolme laevanduse-aastat enda jaoks huvitavaks. Esmakordselt pääses mees välismaale - nägi Aafrika ja Euroopa riike, mida vaatas ammulisui.

"KARBILAEV" JAAN TOMP VALMISTAS ALGUSES PETTUMUSE

Baaslaev Jaan Tomp võttis rannavetekaluritelt ja traallaevadelt kala ning valmistas merel preserve. Lembit Uustulndist sai aluse teine tüürimees.

"Me seisime Ristna otsas. Tegime karpe. Ma olin kõhuot-sast saati kalasodi sees. Vaatasin, kuidas merelaevanduse kaubalaevad sealt mööda sõitsid, ja mulle meenus, millist kuldsete pagunitega valget vormi me Aafrikas kandsime - ja



Kui Lembit Uustulndi tütrepoeg Mats Viik vanaisale külla tuleb, uurivad mehed nii merekaarte kui teevad vahel koos ka vigureid.

kahju hakkas. Olin üleni kala ja rapete sees ning küsisin eneselt, kas siis selleks sai Leningradis kuus aastat kannatatud. Õnneks läks see tunne kiiresti üle, kui olin oma esimese palga kätte saanud. Siis mõtlesin: noh, sõitke, poisid, sõitke pealegi, küll tuleb ka minu aeg. Palgavahe oli mitmekordne.”

1986. aastast sõidab Uustulnd merd kaptenina. Tema pikimaks reisuks on üheksakuuline kalatrett Angoola vetesse.

“Aafriklasted sõdisid, sealsamas lasti kaks laeva õhku. Seisime Saare Kaluri lipulaevaga Saaremaa ankrus kiviviske kaugusel kaldast, kus lõhkesid miinid ja tärisesid automaadid. Kõigile laevadele oli antud käsk valmisolekuks evakueeruda, kuid meil puudus remondi tõttu nii sõuvõll kui propeller, nii et pane putket purjede all, kui minekuks läheb,” muigab mees. “Ei varja: tunne oli vilets ja tihti mõlkus kodu meeles.”

“Siis tuli see tarkus, mida olen praegugi meeles pidanud - rõõmusta iga õnnelikult kaldal pere ringis veedetud päeva üle, see on kingitus,” tuletab Lembit meelde 1984. aastat Angoolas.

PUTŠI AJAL TIPTONIGA KOPENHAAGENIS

1991. aastal oli Muhu tantsuansamblil võimalus osaleda folkloorifestivalil Kopenhaagenis. Taani-sõiduks said muhulased kaubale Saare Kaluriga. Laevaks valiti Tipton, mille kapteniks Uustulnd.

“Kenad inimesed olid. Tantsisid laevalael. Kuu paistis, tähed särasid ja lained loksutasid õrnalt laeva,” tuletab tollane Tiptoni kapten kunagist romantilist laevareisi meelde.

Kopenhaagenis sai Tipton koha kuninganna palee vastas, Margrethe lossini oli laevast umbes 80 meetrit. Päev enne augustiputši külastasid laeva Tiit Vähi ja Ülo Vooglaid. Mehed lihtsalt jalutasid kaldapealsel, nägid Eesti laeva ja tulid uudistama. Uustulnd kasutas juhust ja küsis tollaselt Eesti transpordipealikult otse: “Kui kaua me selle punase

plaguga veel söidame?” Vähi hakanud naerma ja öelnud, et arvatavasti mitte enam kaua.

Järgmisel päeval anti putšist teada. Laeva külastas Taani ühe populaarsema päevalehe reporter. Uustulndil tuli anda intervjuu.

Mitu korda püüdis kapten koju helistada. See ei õnnestunud. Siis rikkus ta reegleid. Sadamas seistes kasutas ta Tiptoni suurt raadiojaama. Saare Kaluri raadiokeskusega saadigi ühendus. Keskuse naised vastanud, et pole hullu midagi, kõige suurem uudis on, et peainsener peab oma sünnipäeva.

“Meie Taanis murest mustad ja täielikus infosulus” naerab kapten tagantjärele. “Aga nemad peavad Saaremaal peainseneri sünnipäeva!” Samas mees tõsineb ja jätkab: “Kuid Taanis ja Rootsis loodi juba ligemale paarkümmend tuhat kohta uutele emigrantidele ning meidki keelitati Kopenhaagenisse jääma.”

Samas muigab uuesti ja lisab: “Kus me siis saime, muhulased käisid ikka kõik kooris ja osa ka ükshaaval mulle rääkimas, et kullakallis kapten, lähme ikka koju, meitel lambad ja muud pudulajused talitada ning lapsed küla kaudu ka laiali.”

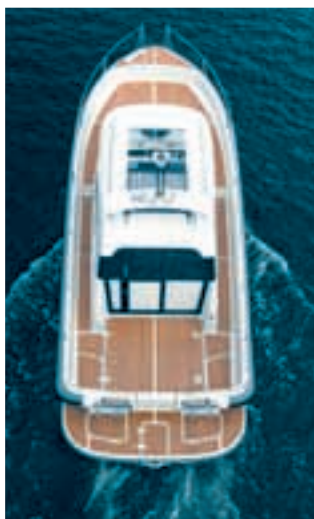
Ja taas on Uustulnd merel, pidades reisilaevaga Vana Tallinn ühendust Läti ja Rootsi, täpsemalt Riia ja Stockholmi vahel. Enne seda “kündis” ta Meloodiaga Vahemere voogusid. Muljeid viimasest on ta jõudnud ka paberile panna.

Kaptenist kirjamees väidab, et tema kirjandusse tulekut pärssis isa eeskuju. “Isa oli tuntud kirjanik, tema teosed olid ja on senini hinnatud. Vaagisin end kaua, kartes, et tegu on jäljendamise sündroomiga. Hea, et Vana minu esimest romaani lugeda jõudis. Ta andis sellele positiivse hinnangu ning eks see julgustaski mind jätkama,” märgib Uustulnd. ▣

mere
mess Tule vaata Meremessil!



Askeladden **805** COMMUTER



Askeladden 805 Commuter - turvalisus ennekõike

Askeladden 805 Commuter on uue põlvkonna reisikaater nõudlikesse tingimustesse. Võimas, aga ökonoomne 320 hj. Cummins MerCruiser diisel pakub suurepärast minekut. Kaatri erakordselt avarad tekipinnad ja praktilised siseruumid teevad tast mitmekülgsest mugava ja turvalise aluse vee peal reisimiseks aga ka professionaalseks kasutamiseks. Ruumikas kaheinimesevoodi, WC ja dušširuum võimaldavad vaevatud elu pardal pikkadel vahemaadel.

Hind alates 2 120 000 krooni





VIIKEND SPAAPEALINNAS, EHK ROOSIMAJA RÕÕMUD

TEKST JA FOTOD TIIT LILLIPUU

Mõni hea aasta tagasi peeti siin, Kure-
saare Laurentsiuse kirku kõrval Tallinna
maanteel pretensioonikalt võõrapärase
nimega hotelli "Daissy". Võõrastemaja
nagu ikka, ei midagi erilist, aga kõik mis
vaja oli olemas, sõbralik teenindus pea-
lekauba. Tõsi, majutusasutuse oluliseks
plussiks peolembelisemale öömajalisele
oli tema võrratu asukoht loetud sam-
mude kaugusel linnakese kuumimast
ööklubist, mis andis võimaluse hommi-
kupoole ööd DJ väljakuulutatud lõpuloos
viimaseid takte pikemalt saare naise
naba imetlema jäänud komandeeritud
juba kodus kotti peal ümiseda.

Nüüd on klassistsitlik, kõrge viilka-
tusega peahoone endale hoovipoolse
juurdeehitise, keldrikorrusele luksusliku
spaakompleksi ja värvasse puna-valge-
triibulise šlagbaumi saanud. Nimi ka seni-
sest uhkem – Grand Rose Spa.

Kes spaapealinna võtnud praamiga
kohale tulla leiavad "vannimaja" linna jõu-
des otse paremat kätt peatänava äärest.
Neile, kes väiksema alusega Kuressaare

jahisadamasse või hoopis Roomassaarde
seilanud jääb Grand Rose peale otste kin-
nitamist lühikese taksosõidu kaugusele.

Saaremaa spaa-scene värskem tegija
on oma nime väärt. Tundub, et kõik roo-
sid on kingitud talle ja neid jätkub siin
kõikjale – põrandaid katab roosimust-
riiline vaip, numbritubade ukсед, mida
avab raske roosivõtmehoidja külge van-
gistatud võti, ja puust voodipäitsid on
saanud roosikujulised nikerdused-orna-
mendid, toaseintele ja lagedele on peene
pintsliga käsitsi maalitud õitega roosiok-
sad. Isegi õhtusöögilauda serveeritava
toosivõli pinnale on roos oma rasvase
jälje jätnud. Eklektilis-barokne-roosiline
interjööor toob spaakülastajale justkui teise –
muinasjutumaailma ning annab hea eel-
duse end paariks päevaks argimuredest
eemale mõelda. Et põhjalikult ilu-, vee-
ning kõhumõnudele pühenduda.

Grand Rose restoran asub sopilises
keldris. Väärikate paeseintega, millega
ettevaatamatul kokkupuutel võib õhtu-
tualett kivitolmused jäljed külge võtta. À
la carte menüü on lühike aga lõvv – just

niimoodi läbikomponeeritud nagu ühes
korralikus gurmee-kohas olema peab.
Toiduootel külalistele pakutakse suus-
sulavaid kohapeal küpsetatud kuklilisi –
kreeka pähkli või porgandiga. Nälgasena
saabunud õhtusöögilisele pakuvad need
imetabased küpsetised noatäie roosi-
võiga just parasjagu kõhtu varju, et end
eelroa nautimiseks vajalikku meeleollu
viia saaks. Kahju ainult, et viisakus ei luba
leivakorvi ja naeratusega lauda väisavalt
ettekandjalt üle ühe saiakase korraga
taldrikule libistada.

Dinee hakatuseks saabub peakoka
tervitus – kõveraks väänatud varrega lusi-
kale seatud ampsakas hanemaksapas-
teedist ja pirniconfitist. Põdracarpaccio
kolme sibula marmelaadi, rucola, laabi-
juustulaastude ja röstitud piiniapähkli-
tega (170 kr) on igati maitsev suupiste. Ja
saab ruttu taldrikult tilgatumaks otsa.
Hea veel, et hüvast roasti pildi jõudis klõp-
sata. Supimenüüst sai proovitud täpselt
pooli menüükaardile kirjutatud leemelisi.
Siis seda poolt, mis kandis nime "röstitud
veise tartar metsaseeneleemega" (100 kr).



Saunakuuma kehaga –
mauhti! – jääkülma vette

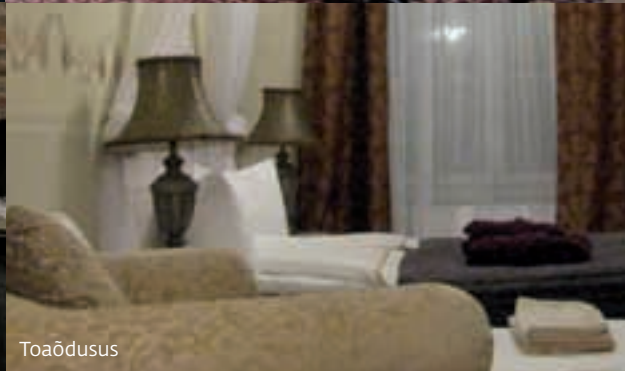


GRAND ROSE SPA

Respo roosiline barokk



Keldriestorani
diskreetne võlu



Toaõdus

Väga omapärne lähenemine tahke ja vedela ühendamiseks, peab ütleva. Aga igati mõnus kombinatsioon, eriti leem, mis joonistas keelel selgelt välja Saaremaa sügiseste metsade alt korjatud puravike ja riisikate naturaalsed maitseid. Metsaanni-tema, või ehk õigemini öeldult "mets-sea-andide", tähe all viis õhtu-eine pearoaks valitud ulukipajani (250 kr), kus käimasoleval jahihooajal püssi ette sattunud metsaloomade pehmeks hautatud ihu oli vääristatud röstitud saaremaise kartuli ja pestoga küpsetatud tomatiga. Ei olnud väga vigagi, kuigi patatasattunud uluk maistes pisut tuimavõitu. Noorimale, kuid see-eest ülimalt hoolikusega ninaesist valivale navigaatorile toodi köögist kindla peale minemise valik – pastaroog (130 kr). *Grano duro* pasta basiiliku, suitsukana ja kukeseentega (võiksin kihla vedada, et tuvastasid koostisosadest veel spargli rohelised varrejuhid ja laabijuus-tulaastud) oli piisavalt rammus ja koorene nii et ka isa-navigaatorile mitu kopsakat kahvitäit väärt kraami jagus. Joogivalikust võtaks kiita ehtsa normandia brut-

siidri olemasolu ja nuriseks ühekülgseks jääva ühe-tehase-õllevaliku üle. Kas tõesti kaaluvad kodumaise suurtootja eksklusiivsena valikus pidamisest tulevavad soodustused üle kallisse restorani einestama tulnud maitseküttide nurina? Ehk saab järgmisel korral hüvade roogade seedetrakti saatmiseks valida ka *weissbieri* või tšehhide-slovakkide lahjade tumedate kesvajookide vahel?

Kindlasti tuleks aga Grand Rose restoranis kiita sealset teenindust. Staff on tähelepanelik ja sundimatult viisakas. Jätuks ainult selliseid oma tööd uhkusega tegevaid teenindusproffe ka mujale.

Söögiteemaga jätkates teeks kiire sissepõike ka ülejäänud kahele söögikorrale. Hommikulaua valik on suhteliselt tavapärane ja suuremate üllatusteta. Päeva käimatõmbamiseks peaks igaühele midagi meelepärast taldrikule jaguma. Sooje sõnu tuleks ütelda pasteedimeistrile ja munavõisegajale. Elamus oleks veelgi täielikum, kui hommikusöögiline saaks volilt pruukida rösterit. Ei, mitte kalaga vallatlemiseks, aga leivakorvis rittasea-

tud röstsaiaivilude pruunistamiseks.

Kui õhtustamine Grand Roses ei ole teabmis odav lõbu, siis meeldiv üllatus tabab spaakülastil lõunabuffee hinna-kvaliteedi suhtes 170-kroonise liikmemaksu eest saab Saaremaa spaakokkade *best-of*'i veeprotseduuridest piinatud keha turgutamiseks üksjagu ette tõsta ja parasjagu viisakas valikus. Et pärastlõunased protseduurid väärikalt üle elada.

Täie tõsidusega lõõgastumist ette võttev külaline ei pruugi aga spaa vesitest ruumidest protseduuride vahel välja tullagi: valik suupisteid – wrapid-salatid ja värskelt pressitud mahlad-õlled saab kohapeal lamamistoolis seinasuuruse akvaariumi kalade laiska laperdamist vaadeledes sisse kuugata. Või, sõltuvalt kellaaajast, pilgu basseini otsaseina suurele ekraanile kuvatavale telepildile naelutada. Kui aga päev õhtusse jõudnud ja spaa-rahvas end rammetuna numbrituppa teleka lamekraanide ette sättinud, on videviku veetmisel abiks respolaua lobibaar, mis viisakat masinakohvi või kannuteed väljastab. Kui küsida osata, saab teejuurde



Vannimõnud jätkuvad numbritoas



Kivikala on the rocks

POLE MIDAGI LÕBUSAMAT KUI VÕTTA KIVIKALAST KÕVA KAMALUTÄIS JÄÄKUUBIKUID JA SOKUTADA SELJA TAGANT KAASLASELE VÄRVLI VAHELE.

sidrunit ja mett. Noh, väikse napsu ka kui vaja. Ja selle kõik saab endale edukalt tuppä teleka ette tassida. Vaatamata sellele, et tassipõhjal logo "Villeroy & Boch".

Spaakompleksiga tasub rahu, vaikust ja enesesesüüvimist nautida soovijail tutvust teha varastel hommikutundidel kui perepuhkust veetma tulnute põngerjad veel voodis roosimustrilise teki all. Üksikute teise endasarnastega saab siis rahulikult ja kiirustamata läbi istuda kõik saunakambrid – leige ja aromaarse sanaariumi, miniatuurse purskkaevuga auru-hammami ja krõbedama leiliga soome sauna. Toonuse tõstmiseks vaheldumisi külma (+12) ja kuumat (+40) basseini kasta või end suures amööbjas soolase vee basseinis veealuse joamasaaziga kostitada. Taustaks plõnksimas mahe kitarrimuusika à la Francis Goya. Hommiku lahtirulludes hakkab rohkem roositikandiga hommikumantlites spaa-inimesi laekuma ja peagi on klaaskatusega spaa-aatriumi alune täis laste üleemeelikuid kilkeid ja imikuid uju-

tavaid emmesid. Siis on paras aeg end hommikusöögile sättida. Väljudes jääb silma seina külge tsementeeritud pirakas kivikala, mille suust kõlksab jääkuubikuid. Nende otstarve selgub ka kohe – ei ole midagi lõbusamat kui võtta sealt kõva kamalutäis ja sokutada selja tagant kaaslasele värvli vahele – nalja nabani!

Aga üks korralik spaakäik peab tipnema vähemalt ühe korraliku protseduuriga. Navigaatori jätsid ükskõikseks igat masti ilu- ja valuprotseduurid "päikese-energiaga laetud lavaakivide" ja "tšakra-tele asetatud vääriskivide müstiliste võnegetega" ning muud sedalaadi spaamarketingurude väljahautud salapärase nimedega riitused.

Üks korralik massaaž on just see, mis mehele tarvis. Ja ei mingit "üllatavat lõppu".

Valikjälgi pidama ehtsale tai massaažile, mis tundus olevat nii eksklusiivne, et seda isegi mahukast hotellitoa nahkkaantega teenuste- ja hoolitsustelistist ei leidnud.

Kui kokkulepitud aeg käes marssis navigaator, rätik õlal Rosaariumi-nimelisse spaakompleksi, et leida aegsasti vajalik uks, mille taga ehtne tai massaažööri järjekordset klienti ootama pidi. Protseduurikabinetid pole Grand Roses mitte tavapäraselt ja igavalt nummerdatud - 201, 203, 205, ... Siin on iga puulainetusega kaunistatud tume kambriuks saanud numbrile lisaks omale ka kauni nime: Romanze, Day Light, Staff, Blue

Nile, Blue River, Blue Rozella, Blue Monday... Huvitav, kellele ja milliseid protseduure ses viimases jagatakse?

Kohtumine mandlisilmse massaažitöötajaga toimus tõsi-küll nimetu ukse taga. Hakatuseks sai kunde selga spetsiaalse massaaživormi, midagi kukepükste-nabadressi-laadset, mis keskmisest kogukamale navigaatorile meenutas vormilt ja suuruselt viimati varases nooruses Klooga pioneerilaa-gis rivistusel kantud sportlikku *outfit'i*. Siis käsutati maha mati peale, ja aasialik mõnumudimine võis tai popmuusika saatel alata. Jah, tai massaaž kujutab harjumatu inimesele tõepoolest midagi täiesti tavapärast. Õbluke tai-lanna on seansi karmimatel osadel kogu keharaskusega seljas, triigib, murrab ja väänab koguka kliendi jäsemeid ning ülakeha nii, et liikmed raksuvad. Kogu 80minutilise seti kaelamurdvaim osa oli sõna otseses mõttes kaela murdmine. Kui tüdruk selja tagant pea haardesse võttis ja seda vilumusega, mis teeks au roheliste barettide eriuksuslasele – raksaki! - kõrvale pööras. Ja siis kindluse mõttes veel teisele poole sama karmilt väänas. Sedapuhku pääses õnneks vaid kerge ehmatuse ja veel pikka aega läbitud massaažiseansi meelde tuletava mõnusa surinaga üle terve keha. Igati hinda (890 kr) väärt elamus. **✎** www.grandrose.ee

Balti Merekaatrid – Silveri kaatrite uus esindaja Eestis!

mere
mess Tule vaata Meremessil!



Silver Hawk DC
+ Mercury F80 ELPT EFI

379 900.-



Silver Beaver
+ Mercury F40 ELPT EFI

220 310.-



Silver Fox R
+ Mercury F50 ELPT EFI

279 770.-



Eagle Cabin
+ Mercury F115 ELPT EFI

672 500.-

**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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

Silver®

KUI MEREL HÄDAS OLLAKSE

Häda- ja hoiatussignaalide mayday, pan-pan ja securite ning hädateadete edastamist ja vastuvõtmist tutvustab viis aastat suurtel kaubalaevadel tüürimehena töötanud Mairold Vaik.

TEKST MAIROLD VAIK

Merel käib suhtlemine peamiselt raadiojaamade kaudu, kõik meresidet hõlmav on rahvusvaheliste konvensioonidega reguleeritud. Raadiooperaatori oskused ja tunnistus on vajalikud kõikidele suurte laevade vahi-ohvitseridele, kuid kasuks tulevad need ka väikelaevajuhtidele, eriti avameresõidus.

MIDA TÄHENDAB MAYDAY?

Ingliskeelne sõna *mayday* on raadiotelefonis hädasignaali. Signaal tähendab, et laeva, aga ka lennukit või muud liiklemisvahendit ning selle pardal olevate inimeste elusid ähvardab tõsine ja vältimatu oht ning selle edastaja palub kohest ja kiiret abi.

HÄDATEATE EDASTAMINE

Peale hädasignaali *MAYDAY* edastatakse hädateade *VHF*- või *HF*-raadiosagedustel suuliselt ja/või digitaalselt (*DSC*). Suulise hädateate võtavad avarii- ja väljakutsekanalil 16 vastu raadiojaamad nii kaldal kui laevades. Digitaalne hädateade võetakse vastu kanal 70 sagedusel andmeedastusena.

Mayday väljakutsel on absoluutne sageduse või kanali kasutuse eesõigus iga teise sideseansi suhtes. Kõik teised mereside kasutajad, kes kuulevad eetris hädasignaali, on kohustatud oma seansi katkestama, et mitte tekitada sidehäireid, ning jätkama kuulamist sagedusel või kanalil, millel anti hädasignaali.

Mayday hädasignaali on suunatud kõigile raadiojaamadele ning kinnitust

hädasignaali vastuvõtmise kohta ei anta enne, kui pole antud ka hädasõnum ohu asukohta ja kirjeldusega.

Hädateade koosneb kahest osast: hädakutsung ja hädasõnum. Esimene sisaldab laeva nime ja/või kutsungit. Hädasõnumiga edastatakse laeva asukoht, kirjeldus õnnetuse ning vajitava abi kohta, samuti võib hädasõnum sisaldada muid andmeid, mis lihtsustavad päästmisoperatsiooni.

Asukohta edastamisel tuleb kasutada *GPS*-koordinaate või nende puudumisel lähedalolevate objektide kirjeldust, mis lihtsustab hädasolija leidmist. Asukohta saavad anda ka lähedalolevad laevad kui abivajajal endal *GPS* ei tööta või puudub. Navigatsioonikaart või kaardiplotter, radartransponder (*SART*) ja *EPIRB* või ka radarpeegeldi on hädalise leidmisel olulised abivahendid. Samuti *COLREGI* 4. osas kirjeldatud hädasignaaliid (vt. allpool).

Hädasignaali ja -teadet tohib anda ainult laeva kapteni või muu veesõiduki eest vastutava isiku loal. Põhjuseta hädakutsung ja signaali Mayday kasutamine on väga rangelt karistatav, selle katkestamiseks on rahvusvaheliselt kinnitatud protseduur. Raadioside eeskirjadest kinnipidamine on kohustuslik kõigile, kes töötavad raadioga.

HÄDATEATE VASTUVÕTMISE KINNITAMINE

Rahvusvaheliste nõuete järgi on hädateatele vastamise eelisõigus kaldajaamal. Olles vastu võtnud hädasignaali ja -teate, peavad kaldajaamad selle edastajale andma

Hädasignaali edastamine

NÄIDE

Mayday, mayday, mayday!

This is m/y Diana, m/y Diana, m/y Diana

(antakse kas aluse kutsung ja/või nimi kolm korda, kui info hulgas ei ole laeva kutsungit, siis aluse nimi tuleb öelda ka tähthaaval: näiteks Delta-India-Alfa-November-Alfa.).

Seejärel tehakse väike paus, umbes 15-20 sekundit, ning asutakse edastama hädasõnumit:

This is m/y Diana

My position is 58 degrees 25 minutes N, 22 degrees 45 minutes E (numbrid öeldakse ühekaupa)

I am sinking. My pumps are not working

Five persons on board

Need immediate assistance (soovitav täpsustada, millist abi vajatakse).

vastuvõtu kinnituse, mida kuulevad ka teised jaamad. Kaldajaama vastamisel peavad kõik teised lähedal olevad laevajaamad kontakteeruma kaldajaamaga. Eelistatult need, kes hädasolijale lähemal, kaugemal jäägu esialgu ootele. Kaldalt koordineeritakse edasist päästeoperatsiooni ja sidet. Kaldajaam, kel on ümbritseva suhtes infot, saab ka arvestada, millal ja milline abi jõuab hädasolija juurde. Määratakse laevad, kes kohapeal asuvad tegutsema ja kes on omavahel sides.

Kui kaldajaam hädasignaali ja -teatele kolme minuti jooksul ei vasta, võivad



Hädasignaali ja -kutsungi edastamine kaldajaamale:

NÄIDE 1

Mayday

RCC, RCC, RCC (kaldajaama nimetus)

This is m/v Charles, m/v Charles, m/v Charles

Mayday Relay

NÄIDE 2

vastates hädasignaali ja -teate edastajale otse:

Mayday

Diana, Diana, Diana

this is m/v Charles, m/v Charles, m/v Charles

Received Mayday

Seejärel edastatakse oma asukoht, laeva kiirus ja oletatav saabumisaeg hädasolija juurde.

hädasolijale vastata kõige lähemal asuvad veesõidukid, kel võib side kaldaga paremini õnnestuda (näiteks on neil võimsam saatja). Info edastatakse kaldale (*mayday relay*), kui kellegi teisel ei ole see õnnestunud. Kaldaga side puudumisel peab abivajajale andma infot oma saabumisaja kohta.

Iga kapten või muu veesõiduki eest vastutav isik otsustab, kas peab endast teada andma kaldajaamale või otse hädasolijale. Ühendust võttes esmalt ütleva hädasignaali ja peale seda kutsutava laeva või kaldajaama nime ja/või kutsungi või siis suunama teate kõigile laeva- ja kaldajaamadele (*all stations* või *all ships*).

Siis edastatakse oma laeva nimi ja/või kutsung, asukoht ja laeva kiirus ning ETA ehk oletatav saabumisaeg hädasolija juurde. Kui hädasignaali andja asukoht on ebatäpne, peab ujuvvehendi meeskond võimaluse korral andma oma kauguse ja suuna (peilungi) tema suhtes.

Enne kui luuakse hädasolijaga raadioside kontakt, peab veendumata, et oma seansiga ei tekitata häireid juba sides olevatele kaldajaamadele ega veesõidukitele, kelle asukoht on koheseks abi osutamiseks soodsam.

Hädasides infot edastades kasutatakse alati esmalt sõna *mayday*, et kõrvalised laevad eristaksid sidet teistest ega segaks.

Väljakutse ja kinnitus tuleb esitada inglise keeles, olenemata sellest, millise riigi vetes asutakse. Kui kaldajaam on vastanud, siis saab kokku leppida suhtluskanali või sageduse ja seejärel otsustada, kas jätkatakse mingis teises keeles. Kui päästeoperatsioonil osalevad mitme riigi merepäästeteenistused, siis jääb side ingliskeelseks. Kogu sideseanss salvestatakse, laevade omavaheline infovahetus peab ka kaldajaamale arusaadav olema.

Kui juhtub väiksem äpardus koduvetes, näiteks madalikule sõit, siis ulatuslikku päästeoperatsiooni ei toimu ja suhelda saab ka kohalikus keeles. Mobiililevi korral võib seda teha telefonitsi. Väikelaevnikud võivad Eestis kalda lähedal abi kutsumiseks helistada hädaabi numbril 112 või operatiivinformatsiooni- ja mere-seirekeskuse numbril 6 922 500.

KIIRVAJADUSSIGNAAL PAN-PAN

Kiirteate signaal on *PAN-PAN*, mis samuti

Kiirvajakudussignaali Pan-pan

NÄIDE

Pan-pan, pan-pan, pan-pan

This is m/y Diana, m/y Diana, m/y Diana
(paus)

This is m/y Diana

My position is 58 degrees 25 minutes N, 22 degrees 45 minutes E

Man overboard in position 58 degrees 25.5 minutes N, 22 degrees 45.6 minutes E

Ships in vicinity please keep a sharp lookout

Out

edastatakse raadiotelefoniga, soovitatavalt kolm korda. Peale signaali edastatakse sundolukorra teade. Antakse siis, kui ei ole otsest ohtu oma veesõidukile, näiteks inimene on üle parda kukkunud, on märgatud punast raketti või kui otsitakse kadunud veesõidukit.

Sundolukorra teade sisaldab järgmisi andmeid: kutsutava jaama nimi/kutsung või kõigile laevadele/jaamadele (*all ships/all stations*), veesõiduki nimi ja/või kutsung, veesõiduki asukoht, sundolukorra kirjeldus ja info hoiatuse või edaspidi toimuva kohta ning muud vajalikud andmed.

OHUTUSSIGNAAL SECURITE

Raadiosides kasutatakse ka ohutussignaali *SECURITE*. Signaalile järgneb hoiatusteade, see sisaldab tähtsat navigatsioonilist või meteoroloogilist infot. Ohutussignaali ja hoiatusteate eelinfo antakse avarii- ja väljakutsekanalil

HÄDASIGNAALID

Merel on kasutusel ligi paarkümmend erinevat hädasignaali, mis tähendavad hädaolukorda ja vajadust abi järele:

- umbes minutiliste vahedega korduvad kahuri- või muud paugud;
- mis tahes (udu)signaaliseadmega antav pidev heli;
- lühikeste ajavahedega ükshaaval väljalastavad, punaseid tähti väljapaiskavad raketid või lõhkekehad;
- raadiotelegraafi teel või muul signaalimisviisil edastatav signaal ... --- ... (sos) morsetähestik;
 - raadiotelegraafi teel edastatav signaal, mis koosneb sõnast MAYDAY;
 - rahvusvahelise signaalkoodi hädasignaali NC;
 - neljakandilisest lipust ja selle all või kohal paiknevast kerast või kerasar-nasest esemest koosnev signaal;
 - leegid laeval (nagu põlev tõrva- või õlitünn vms);
 - punast värvi langevarjurakett või säratuli;
 - oranž suitsusignaali;
 - külgedele väljasirutatud käte aeglane ja korduv tõstmine ja langetamine.

- raadiotelegraafi teel edastatav häiresignaali;
- raadiotelefoni teel edastatav häiresignaali;
- avariiraadiopoidelt edastatavad signaalid;
- raadiosidesüsteemide, sealhulgas päästevahendite radartransponderite teel edastatavad heakskiidetud signaalid.

Neid signaale on keelatud kasutada või näidata muul otstarbel kui hädaolukorrast ja abivajadusest teadaandmiseks.

Tähelepanu tuleb pöörata ka järgmistele signaalidele:

- oranži värvi kangas, millel on kas must ruut ja ring või muu asjakohane märk (õhust tuvastamiseks);
- värvilaik vees.

Kõik hädasignaaliid on kirjas rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsiooni (COLREG) lisas 4, millega saab tutvuda aadressil www.riigiteataja.ee

Ohutussignaali Securite

NÄIDE

Eelteade 16. kanalil:

Securite, securite, securite

All ships, all ships, all ships

This is Tallinn radio, Tallinn radio, Tallinn radio

Navigational warning follows on channel 69

Seejärel minnakse üle 69. kanalile ja edastatakse hoiatusteade:

Securite, Securite, Securite

All ships, all ships, all ships

This is Tallinn radio, Tallinn radio, Tallinn radio

Securite

Tallinn radio

Navigational warning: drifting timber sighted in position 58 degrees 25 minutes

N, 22 degrees 45 minutes E at 1500 hours

Repeat: drifting timber in position 58

degrees 25 minutes N, 22 degrees 45 minutes E at 1500 hours

Ships in vicinity please keep a sharp

lookout

Out

16, edasine info viidatud töökanalil. Järgnev teade on tavaliselt kõigile (*all ships*), antakse tihti, kui on tormihoiatused, veesõiduk on juhitamatu või on oluline navigatsiooniteade, mis on ohuks ümbritsevatele veesõidukitele. Hoiatusteadele ei vastata, hinnatakse, kui oluline on see oma meeskonna ja laeva jaoks ning tegutsetakse vastavalt.


KUIDAS SAADA RAADIOOPERAATORIKS?

Et kasutada raadiojaama sideks sadamate ja teiste laevadega, tuleb läbida koolitus ja omandada raadiooperaatori tunnistus. Väikelaevalnikel, kes Euroopa rannikust kaugemale ei sõida, piisab piiratud raadiooperaatori tunnistusest (ROC, mereala A1 jaoks). Ilma vastava tunnistusest tohib raadiojaama kasutada vaid hoiatuste kuulamiseks, raadiovahiks pidamiseks (kuulamine) ning hädasignaali ja -teate edastamiseks.

See, kes pole koolitust läbinud, ei pruugi muuhulgas ka teada, kuidas edastada ja vastu võtta teateid ja hoiatusi. Koolitusel õpetatakse ka, kuidas meresides edastada digitaalset hädasignaali ja -teadet ja sellele vastata (Digital Selective Call – DSC).

Eestis koolitavad raadiooperaatoreid Eesti Mereakadeemia www.emara.ee ja Reval Mereakool www.reval.ee, kursused toimuvad ainult Tallinnas.

Veesõiduki raadioaparatuuril peab olema sagedusluba, mis annab õiguse kasutada meresidesagedusi Sideameti poolt määratud tingimustel. Sagedusloaks on merel veesõiduki raadioluba.

Hädasõnumite ja -teadete jaoks on olemas rahvusvaheliselt kinnitatud IMO standardväljendid (IMO Standard Marine Communications Phrases). Eesti Mereakadeemias on müügil standardväljendite teatmik, kus lisaks ingliskeelsetele väljenditele on ka eestikeelsed tõlked juures. 

Loo autori mayday-kogemused

Olin 2001. aasta veebruaris RO-RO laeval tüürimees, kui öösel kella kahe paiku pääses meie laeva masinaruumis tulekahju valla. Mingil põhjusel oli vanemtüürimees kadunud, vist otsis paati ja päästeülikonda, kapten ja teine tüürimees koordineerisid ühe meeskonnaliikme otsingut ja kustutustöid ning seega mina pidin hädasignaali edastama ja peale seda suhtlema ligi tund aega kaldajaamade ja laevadega. Olin sillal üks, kapteniga olin vaid käsiraadiojaama kaudu sides. See oli mul alles neljas kuu tüürimehena. Aga siis ei olnud aega sellele mõelda. Kaldalt saadeti imekähku päästekaater koos meeskonna ja varustusega, kuigi suure tormi tõttu ei õnnestunud neil pardale astuda. Lõpuks saime tulekahju siiski oma jõududega kustutatud ja liikusime abigeneraatorite jõul sadamasse.

2003. aastal, teisel laeval töötades, kui Ida-Hiina meres suund oli Singapuri poole, kuulsin vahis olles hädateadet ühelt Tai tankeri meeskonnalt ja suundusime viivitamatult õnnetuskoha poole. 30 tundi otsisime uppunud tankeri meeskonda. Kuna meil oli otseside Singapuri pääste koordineerimise keskusega, määrati meie meeskond kohapealseks otsingute organiseerijaks. Ka siis oli suur osa sidest minu õlul, sest kapten tegeles manöövririga. Meil meeskonda leida ei õnnestunud, korjasime vaid palju päästevarustust pardale, tühi päästeparv kaasa arvatud. Saime teate, et meeskond oli õnnelikult ühele saarele jõudnud ja võisime oma reisi jätkata.

mere
mess Tule vaata Meremessil!



Zodiac Medline SunDream

Hind 166 300.-

Turvaline ja merekindel

Zodiac on maailma suurim kummipaate valmistaja. Zodiac tähendab kaasaegset kummi-paati, mis vastab kõikidele ohutusnõuetele ja ületab oma merekindluses tihtipeale plastikpaate. Tänu uutele PRO-seeria pontoonidele on kaatril kõrgem parras ja seeläbi suurem merekindlus. Libisemiskindel tekk ja spetsiaalsed kaablikanalid teevad kaatris liikumise mugavaks ja turvaliseks

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



Ainulaadne Zodiac
vahetatav pontoon



Zodiac Pro 12 Pack

Hind 201 000.-



KUIDAS KAITSTA LAEVA PIRAATIDE EEST

Merepiraadid ei ole kaugeltki ainult romantilised minevikukangelased. AINUÜKSI eelmisel aastal ründasid piraadid maailma meredel 263 alust, põhiliselt küll kaubalaevu, ent ohustatud on ka suured erajahid. Mitmed jahiomaniigid on kaalunud võimalust kutsuda endale relvastatud saatjaks endisi eriteenistujaid, kui teekond viib neid üle Punase mere või ümber Somaali poolsaare, kus piraatlus on jõudnud rekordtasemeni. Selgub, et üks Suurbritannia ettevõtte pakub just seesugust teenust.

TEKST STEVE O'CONNOR FOTOD DAVE BRIDGE

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni 2007. aasta raport piraadirünnakute kohta ühel kõige kurikuulsamal rannikul on üsnagi kõrge lugemine. 75st 2007. aastal Ida-Aafrika rannikul ning Lähis-Ida riikide lõunapoolsetes vetes toimunud laevade rünnakujuhtumist enam kui kolmandik hõlmas pardaletulekut, 13 alust kaaperdati ja kümnekonda alust tulistati. Kõik need on vaid raportisse jõudnud juhtumid.

Rünnakutes võeti 207 pantvangi, üheksa inimest sai vigastada ja kaks surma, rööviti 20 inimest. Enamiku rünnakute sooritajateks olid paate kasutavad jõugud, mõned neist relvastatud granaadiheitjate ja kuulipildujatega. Üks seesugustest, siiski õnneliku lõpuga juhtumitest jõudis ka maailma ajakirjanduse esilehtedele. Raportist võib lugeda: “Kuus täisrelvastuses piraati kahes paadis jälitasid Somaalia ranniku lähedal kruisilaeva. Nad tulistasid raketihetitajatest ja kuulipildujatest, vigastades laeva külge. Kapten alustas vältimismanöövreid ja seilas rannikust eemale. Piraadid lõpetasid rünnaku ja põgenesid.”

Viidates olukorra tõsidusele on Rahvusvahelise Kaubanduskoja kaubanduskuritegude uurimisosakonna eksperdid nendes vetes sõitjaid hoiatanud ning soovivad piraatide emalaevade vältimiseks jääda jääda rannajoonest 200 miili kaugusele.

Samas soovib üha rohkem suuri jahte külastada küllaltki hõreda liiklusega meresid India ookeanis, arhipelaage nagu näiteks Seišellid või Maldiivid, ning ka eksklusiivseid kuurorte Ida-Aafrika rannikul. Et Vahemerest sinna jõuda, tuleb pääseda mööda Somaali poolsaarest ja seilata 1500 miili piki Somaalia rannikut, kus leidiski aset suur osa 2007. aastal toimunud rünnakutest.

Suure jahi rahalise väärtuse kõrval on küllaltki reaalne oht ka kaaperdamiseks ja pantvangi langemiseks ning võrdlemisi madala tippkiiruse ja madalate parrastega jahid on rünnakute ees üsnagi kaitsetud.

UUTMOODI TURVAFIRMA

Maailma ühe kõige suurema ja suurejoonelisema varustusega jahi, 54-meetrise superluubi Tiara kapteni Pascal Pellet Fineti jaoks muutusid asjalood palju lihtsamaks, kui ta otsustas kasutada teenuseid, mida pakub uutmoodi turvafirma, mille erialaks on just pardakaitse ja mis kannab hoolt ka tulirelvade pardalolekut puudutava bürokraatia eest piiridevahelisel seilamisel.

Ettevõtte nimega MAST (Maritime Asset Security and Training – Merevarade Turvalisus ja Väljaõpe) asutasid 2005. aastal endine Briti SAS-i (erijõudude) töötaja Philip Batty ja endine Kuningliku Mereväe ohvitser Phillip Cable. Mõlemad mehed on teenistusaastate jooksul kokku puutunud tsiviilisikute julgeolekuga. Batty turvadirektorina ettevõttes Blue Ocean Yacht Managers, mis haldas Roman Abramovitši jahilaevastikku, ja Cable ettevõttes, mis tagas sadamate turvalisust Omaanis, Jemenis ja Saudi-Araabias.

Lisaks on Cable'il magistrikraad mereõiguses. Ta on ka Mere- ja Rannavalveagentuuri (MCA) kvalifitseeritud “audiitor” ISM-i (rahvusvaheline meresõiduohutuse korralduse koodeks) ja ISPS-i (rahvusvaheline laeva ja sadamarajatiste turvalisuse koodeks) alal, ning neist koodeksitest kinnipidamine on kohustuslik kõigile kaubaalustele ja suurtele erajahtidele.

Pascal Pellet Finet otsustas kasutada professionaalse turvafirma teenuseid jahi 22 päeva kestval kaubareisil Seišellidele üsna mitmel põhjusel. “Et veenda jahi omanikku, et teeme jahi nimel kõik võimaliku, et kümneliikmeline meeskond on omandanud hea väljaõppe riskiteadlikkuse alal ning on asjatundjate käe all koolitatud ohuolukordades õigesti käituma,” ütles Pascal.

Kõigepealt tuli viia jaht Maltale, kus MAST oli kohaliku laevafirma kaudu korraldanud relvade pealelaadimise. Relvade kandmine jahi pardal on ääretult keerukas ning sõltub nii selle riigi seadustest, kus jaht on registreeritud, kui ka sihtriigis

Võitlus piraatlusega

- Üks kõige huvitavamaid veebilehekülgi piraatluse kohta on Rahvusvahelise Kaubanduskoja kaubanduskuritegude osakonna veebilehekülg www.icc-ccs.org, kust on muu hulgas võimalik leida üksikasjalikku informatsiooni piraatidevastases võitluses kasutatavate vahendite kohta. Üks sellistest on näiteks Inventus UAV (mehitamata õhusõiduk), mis saadab reaalselt informatsiooni tugijaamale. Sõidukit võib õhku saata näiteks patrullalusel ja selle kaamerasilma katab suure osa ookeanist. www.inventus-uav.com
- Secure-Ship on elektritraad, mis tõmmatakse jahi parda ümber. Pakendilt võib lugeda: "Traadi 9000-voldine laeng tõrjub pardaletikkujad eemale." Traadi puudutamine süütab ka märgutuled ja lülitab sisse valju sireeni. Tootjafirmaks on lennujaamade ja muude ehitiste turvamisega tegelev firma. Seadeldis näib keeruline ja sobib tegelikult pigem laevadele, aga ka jahid võivad traadiga ümbritsetuna üsnagi huvitavad välja näha. www.secure-marine.com
- ShipLoc on Argose-põhine jälitussüsteem, millel on ka alarmsüsteem, mis teavitab automaatselt haldajaid või omanikke. See koosneb Argose saatjast, GPS-vastuvõtjast, patareikarbiga ja lameantennist. Jahte on loomulikult võimalik ka muul viisil jälitada, aga piraadivastase võitluse ekspertide tähelepanu pälvis eelkõige automaatne teavitussüsteem. www.shiplock.com
- Lisaks soovitudele pidada piraatidevastast valvet kutsutakse kõiki laevu ja jahte teatama vahejuhtumitest IMB-i (International Maritime Bureau) piraatlusevastasele keskusele Kuala Lumpuris, Malaisias. imbkl@icc-ccs.org
- Veel kasulikke veebilehekülgi: www.imo.org, www.icc-ccs.org



kehtivatest seadustest. Näiteks seavad Suurbritannias registreeritud jahtidele relvade osas piirangu vägagi ranged tulirelvi käsitlevad seadused, samas kui USA lipu all seilavad alused võivad selles küsimuses veidi vabamalt toimetada.

KÕIGE PAREMAD ON HAAVLIPÜSSID

Mis puutub relvade omamisse, siis MAST-i sõnul on haavlipüssid "kõige otstarbekamad, sest need on enamikus riikides lubatud, kui olete need tollis deklareerinud ja hoiate neid selleks ettenähtud relvakapis." Keerulisemad relvad tuleb tõenäoliselt loovutada, kui jaht siseneb teise riiki, ja need jäetakse hoiule jahi lahkumiseni.

MAST kandis hoolt kogu paberimajanduse eest, mis puudutas relvade ja muu varustuse, näiteks meeskonnaliikmete kaitseturviste pardal hoidmist, ja andis omanduse üle lõplikule kasutajale, kaptenile. Kui jaht pärast reisi Maltale naaseb, on kogu protsess vastupidine ja relvad müüakse tagasi.

Tiara merereisi ajaks paigutas MAST pardale kolm turvatöötajat. Jahi omanik selle reisi ajal pardal ei olnud. Phillip Cable ütles, et neil on rohkesti vabakutselisi turvajaid ning nende arv suurenes veelgi pärast Iraagi sõda. Endised SAS-i ja SBS-i eriteenistujad on väga nõutud, kuna nad on kohalike vetega tuttavad, ja ka kruisilaevade turvatöötajad võetakse meelsasti vastu.

Tiara puhul nõudis olukord vähemasti kolme turvajad, kes pidasid kaheksatunniseid vahikordi, järgmine valmis jätkama ja kolmas puhkamas. Phillip Cable'i sõnul tagas selline süsteem korraliku valve ja valmisoleku.

Pascal Pellet Finet rõhutas, kui tähtis on, et meeskonda ei informeerita mitte üksnes ohtudest, vaid ka sellest, mida ohu korral ette võtta ja kuidas sadamas käituda. Näiteks Djibouti, vahepeatus Punasel merel ja Somaalia naaber, on tuntud kui paik, kus piraadirühmitused koguvad andmeid sobilike sihtmärkide kohta. Seega tasuks kuulda võtta nõuannet: ärge



rääkige linnas viibides oma jahist igapähele.

Enne kui Tiara jõudis reisi ohtlikema etapini, tehti peatus Sharm el Sheikis, Siinai poolsaare lõunaosas, kus kohtuti Phillip Cable'iga MAST-i tiimist.

Mees pidas 80-minutilise üksikasjaliku loengu, milleks meeskond peab valmis olema, ja sellest, kuidas end teatud olukordades üleval pidada. Muuhulgas mainis Cable, et jahid võiksid kasutusele võtta nn "tsitadellplaani", mis eeldab varjumispaikade leidmist nõrgematele meeskonnaliikmetele juhiks, kui piraadid peaksid pardale tungima.

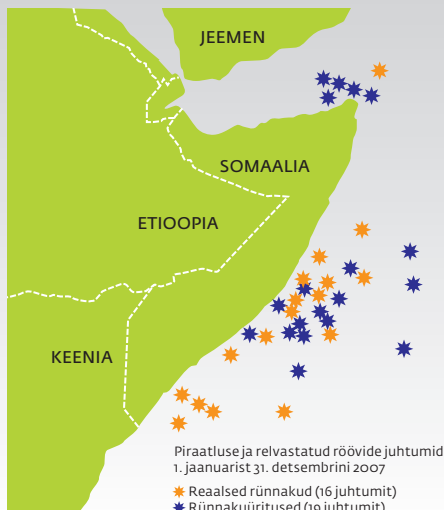
Äärmiselt pinev küsimus, kas tulirelvi tohiks kasutada või mitte, on otseselt seotud relvi pardal hoidvate kaptenite mõtteladega. Pascal tegi meile selgeks, et lõppude lõpuks "on laeval vaid üks kapten" ning et tema otsustas relvade kasutamist lubada, kuigi "eelnevalt seavad kapten ja MAST-i töötajad paika tegevuskava":

Sel ajal, kui meie Pascaliga rääkisime, olid nad juba Seišellide poole suundunud, ja kuigi ühtki vahejuhtumit polnud veel ette tulnud, leidis ta, et MAST-i töötajate pardal viibimine tegi olukorra tema jaoks palju lihtsamaks. Ta kinnitas, et ka

54-meetrine superjaht Tiara kasutab teenuseid, mida pakub uudne, pardakaitsega tegelev turvafirma.



Enamasti lähenevad piraadid kiirete paatidega ja on hästi relvastatud.



Piraatlus ja relvastatud röövid rahvusvahelise mereorganisatsiooni ICC International Maritime Bureau (IMB) andmetel 1. jaanuarist kuni 31. detsembrini 2007

Rünnakute arv kogu maailmas 263, kasv võrreldes eelmise aastaga kümme protsent. Sealhulgas 18 kaaperdamist ja 169 pardaleminekut, milles 62 puhul kasutati relvi. Kõige sagedasemad olid rünnakud Indoneesias (43), Nigeerias (42) ja Somaalias (31).

Ülal: Tiara kapten Pascal Pellet Finet kannab MAST-i kehaturvist.

Üleval paremal: Tiara meeskond harjutab, kuidas tegutseda võimaliku piraadirünnaku korral.

meeskond tundis end palju turvalisemalt. “Tänu nendele härrastele tundis meeskond end palju paremini.”

Phillip Cable pidas kindasti vajalikuks rõhutada, et kuigi talle oli väga tähtis, et jahti kaitseksid professionaalid ning et Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni raport oli kõhedusttekitav, on tõenäosus, et piraadid ka tegelikult pardale tungivad, üliväike. “Liikuva jahti pardale pääsemine, kui sind samal ajal tulistatakse, on vägagi keeruline,” kirjutas ta, väites, et “kui piraatide elu raskeks teha, jätavad nad oma ürituse tihti peale sinnapaika.”

Sama selgub teatud määral ka Mereorganisatsiooni raportist, milles toodud juhtudel on piraadid põgenenud, kui nende paatide pihta on suunatud näiteks tuletõrjeveejoad ning märguanderaкетid. Sageli piisab ainuüksi drosselite avamisest, et neid maha raputada, ning ka pidev suunamuutmine teeb pardaletuleku ülimalt keeruliseks, kuigi mõned piraatide paadid võivad liikuda üle 20-sõlmelise kiirusega – milleks on suutelised väga vähesed erajahid.

Cable märkis, et enamasti pole jahtidel kasutatavad veejoad siiski rünnaku tagasilöömiseks piisavalt võimsad ning rõhutas, et jahtide kõige nõrgemad kohad on madalad pardad ja aeglane tippkiirus.

ESKORDIALUSED

Cable mainis ka eskortteenust, mida tema ettevõtte pakub ohtlike vetes seilavatele jahtidele. Oma aruandes viitab ta paljurahvuselisele rakkerühmale CTF 150, mis tegeleb Pärsia lahe Hormuzi ja Somaali poolsaare vahelt Punasele merele suunatud rüüsteretekedega. Aga sellegipoolest ei taga patrullimine sedavõrd laial ja piraatiderohkel alal seilajatele meelerahu ega jahtidele kaitset.

Cable selgitas, et ideaalsel juhul antaks eskortteenuseks MAST-i käsutusse eraldi patrullalus – kas või üksikute jahtide puhul –, kuigi rahalises plaanis oleks mõistlikum moodustada konvoi. “Meil on nendel aladel ligipääs alustele, mis on sellisteks ettevõtmisteks sobilikud,” ütles Cable, aga tunnistas samas, et hind kujuneks õige krõbedaks.

Tiara-taoline operatsioon läheb sel alal maksma umbkaudu 1 200 000 krooni, mis katab kulutused ühe otsa reisiks Seišellidele ja millele tuleks juurde arvata ka lisakulutused. Relvastatud eskordialuse hind kujuneks märkimisväärselt kõrgemaks, aga Cable ei kahelnud, et mõned jahioomanikud oleksid rõõmuga nõus maksma parima kaitse eest.

PIRAATIDE EMALAEVAD

Viimasel ajal tekitab üha rohkem muret asjaolu, et piraadid on kasutusele võtnud emalaevad, mis võivad seilata kaldast kuni 300 miili kaugusel. Kui sihtmärk on leitud, lastakse vette rünnakuks mõeldud paadid. Varem võisid jahid end kindlalt tunda ka 100 miili kaugusel Somaalia kaldast, aga see uus taktika tähendab, et ohuala on laienenud ja soovituslikuks kauguseks peetakse nüüd vähemasti 200 miili.

Tom Barns Tiara haldusettevõttest ovc ütles, et üha kasvavate ohtude valguses leiavad ka omanikud professionaalse kaitse häda vajaliku olevat, kuigi tunnistas: “On ülimalt kahetsusväärne, et peame üldse sellistest asjadest rääkima. Luksuslikel erajahtidel ja püssidel ei tohiks olla mingit seost. Üks kahest – kas piraatiraportid on põhjalikumaks muutunud või on piraatlus ise kasvanud. Professionaalsete turvajate palkamine on esmajoones ennetustegevus, mitte probleemiga tegelemine.” Aga Barns usub, et sel viisil leitud kindlustunne ja asjatundjate nõuanded on kuldaväärt. Tema ettevõtte on osa märksa suuremast firmast nimega Dohle, mille asupaigaks on Mani saar ja mis haldab sadu kaubandusaluseid kogu maailmas. “Neil on kogu aeg üks töörühm valvel, valmis tegelema hädaolukordadega, kutsuma puksiire ja nii edasi – meie ülesandeks selles äris on jahid,” selgitas ta. 18 kuu jooksul on firma sõlminud lepingud 12 suure era-superjahiga, hooldades nende vastavuse eest ISM ja ISPS nõuetele.

Suurte superjahtide haldamine on mitmekülgne professionaalne äri ning Phillip Cable usub MAST-i võimesse tulla toime kõigega, alates riskianalüüsist ja relvade muretsemisest kuni väljaõppinud meeste saatmiseni pardale, ning loodab seda tegevusala veelgi arendada.

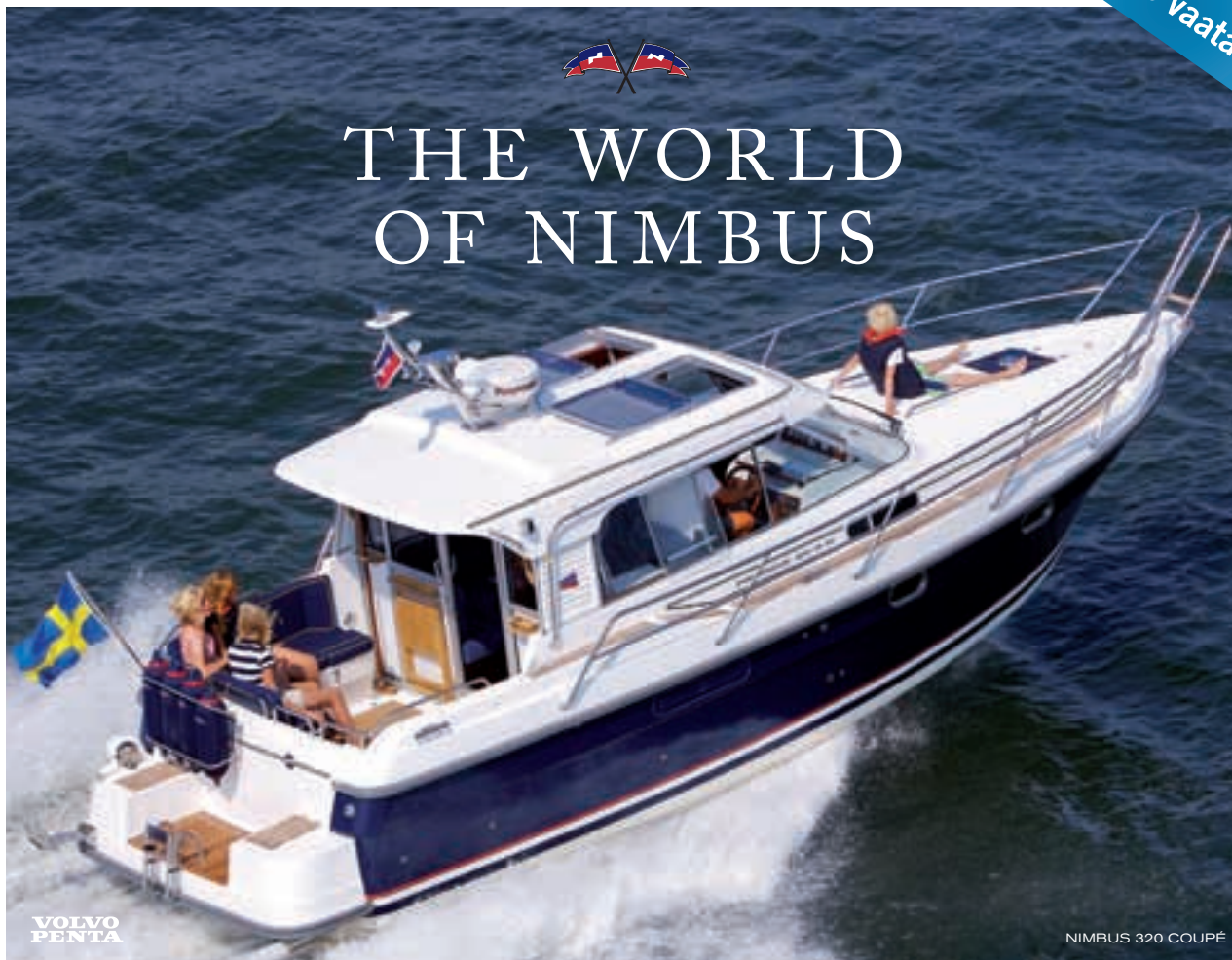
Lisaks turvalisuse tagamisele on tema eesmärgiks veenda ka projektijuhte ja jahtide omanikke, et MAST-i tuleks kaasata uute jahtide disainimisse ja ehitamisse. Pöörates juba varakult piisavalt tähelepanu jahti kõige haavatavamale osale – ahtrile –, kaamerajälgimissüsteemile ja tekile paigaldatavatele surveanduritele, on võimalik vältida hilisemaid kulutusi seesuguste tarvikute paigaldamisel.

Aga ohtlikumatel vetel, eriti just Somaali poolsaare kandis seilavatele jahtidele, tahaks ta öelda vaid seda, et nad võiksid rünnakute vältimiseks tõsiselt kaaluda professionaalse abi kasutuselevõttu. ■

mere
mess Tule vaata Meremessil!



THE WORLD OF NIMBUS



VOLVOPENTA

NIMBUS 320 COUPÉ



TÕEKS SAANUD UNISTUS

Nimbuse omanikud on uhked et neil on korralik paat. Paat, mille on ehitatud oma ala professionaalid ja mis on konstrueeritud igas olukorras mere-eluga toimetulemiseks. Paat, mille ehitamisel on omavahel põimitud moodne tehnoloogia ning kogunud paadimeistrite oskused ja traditsioonid.

Väärtused, mis juhivad kõiki meie tehnoloogilisi protsesse – Disain, Turvalisus, Kvaliteet ja Mugavus - on need, mis teevad Nimbusest Nimbuse.

See on tunne mida ainult Nimbuse Omanikud oskavad kirjeldada.



DNV SERTIFIKAADIGA



NIMBUS BOATS

BALTI MEREKAATRID

PÄRNU MNT 232, TALLINN • TELEFON 6 710 075 • E-MAIL BMK@PAADID.EE • WWW.PAADID.EE

PAADIGA BISKAIA LAHEL



Biskaia laht on kurikuulus oma pidevate tormide ja majakõrguste ookeanilainete poolest. Biskaia lahe ületamist võrreldakse raskusastmelt Põhjamere ületamisega ja tänaseks päevaks ei piisa enam ühe käe sõrmedest, et Eestist pärit tublisid biskaiaületajaid kokku lugeda.

TEKST JA FOTOD VIKTOR SIILATS

Kui ütlesin aastaid tagasi oma heale sõbrale, endisele kaugsõidutüürimehele Juhole, et kavatsen Biskaia lahte ületada, läks Juho nägu muhedat ja laia naeru täis.

“Biskaia lahele ja oktoobris?!? Ei noh, kõik on ju tegelikult võimalik ...”.

Ja ise naeris muudkui edasi.

ESIMENE TORM ENNE STARTI.

Sellisest hinnangust pisut kohkununa asusin oma plaane korigeerima. Otseteekond Brestist Prantsusmaal La Corunani Hispaanias on umbes 430 meremiili pikk. Purjekaga saaks selle maa kolme ööpäevaga vabalt ületatud, kusjuures purjejahid väidetakse koguni uppumatud olevat. Tuleb vaid tormis luugid kõvasti kinni tõmmata.

Tavalise 45-jalase (14 meetrit pikk) mootorpaadiga sügistorimidele vastu sõita on aga tõeliselt riskantne. Kütusevaru jätkub maksimaalselt 350-ks meremiiliks ja mootori seiskumisel ajab esimene suurem laine paadi lihtsalt ümber. Garanteeritult ilusa ilmaga saaks sõita aeglaselt ja ühe mootori kaupa, teise mootori võll lahti ühendatud ja eraldi määratud. Tormi saabudes pole aga ühe mootoriga suurt peale hakata ja teekond võib ei tea kui pikaks venida.

Lugu ühest mootorkaatrist, kes oli lahe peaaegu juba ületanud, kui laine ta esiakna puruks lõi ning ta ringi pöörama ja kogu teed tagasiteekonnana allalainet tegema sundis, lugesin alles mitu aastat hiljem.

Mistõttu küpseski plaan, et ettevaatlikult, aga siiski minna. Ettevaatlikus pidi tähendama seda, et mitte otse üle vaid piki kallast, et tormi vaibumist sadamates oodata saaks ning et kütust jätkuks.

Teekond algas Plymouthist, Inglismaal, kus asub Princesi merekaatrite tehas.

Olen Navigaatoris varemgi Inglismaal navigeerimise eripärasid kirjeldanud: tõus, mõõn ja hoovused on need nähtused, mille järgi tuleb oma elurütmi sättida. Tõus on see, mida oodatakse, et sadamatesse sisse ja sealt välja saada ja mõõn on see, mida kardetakse. Hoovused võivad olla kas abimehed või kütuseraiskajad, sõltuvalt sellest, kas nad voolavad päri- või vastusuunas.

Esimene torm tabas meid juba Plymouthi Mayfloweri marina (jahisadamas) ja sealse restorani poolt pakutud kammkarbid on minu lemmikuks tänini. Kolm päeva ja kolmes erinevas kastmes! Ei tea, kas nädalast tormi olekski vastu pidanud?

Plymouthisse jääb ka tosina meresõiduaasta esimene registreeritud kiiruseületus merel. Plymouthi lahel, alates joonest mis tekib kahe majaka vahele ja suunaga sadama poole, on kiiruse piiranguks 15 sõlme ja seda peab igaüks ise teadma!

Meid sadamasse eskortinud politseikaater nägi oma siniste vilkurite sähvides väga efektne välja. Selgitustest, et merekaartidele ega meremärkidena pole kiirusepiiranguid märgitud, ei piisanud ja jutt kippus vägisi kiskuma suunas, et peatselt tuleb kohtuniku ette astuda. Olukorra päästsid kohalikud tuttavad, kes politseiohvitserile midagi inglise külalislahkusest rääkisid ja muidugi tuhanded vabandused kaptenilt. Ohvitser piirdus vaid hoiatusega.

SADAM OLI LUKKU PANDUD.

Kogu selle jama tõttu hilinesime oma järgmisesse peatuskohta, Guernsey saare (Kanalisaared) sadamasse. Kes hiljaks jääb, see ilma jääb! Sadam oli lukku pandud.

Ja seda selle sõna kõige otsesemas tähenduses. Mõõnaga kaob St Peters Port'i jahisadama ümber vesi ära ja vee alt ilmub nähtavale barjäär, mis ei lase sadamast vett välja voolata. Üle barjääri teadagi sõita ei saa, mistõttu tuleb spetsiaalse ujukaia ehk ootepontooni äärde väljaspool sadamat ootele jääda. See niinimetatud ootekai pole kaldaga ühenduses ja teeb kõik tõusud ja mõõnad kenasti kaasa. Kellelgi ei tule mõttessegi ööpäevaringset sadamasse pääsu nõuda. Need, kellel on kummipaadid kaasas, pääsevad omal jõul kaldale. Need, kel kummipaati pole, peavad kutsuma veetakso.



Guernsey ei kuulu Euroopa Liidu majandusvööndisse, mis tähendab seda, et ehkki tegu on Euroopa Liidu liikmesriigile, Inglismaale, kuuluva saarega, ei kehti seal Euroopa Liidu maksu- ja rahanduspoliitika. Inglismaalt tulles peab teostama tollivormistuse, mis käib nii, et paadi andmetega täidetud ankeet tuleb visata sadamas asuvasse postkasti. Ja kõik. Kuna saar on käibemaksuvaba, siis on ta suurepärane koht laevavaru täiendamiseks ja kütuse tankimiseks. Viimane protseduur võtab pika järjekorra tõttu niivõrd palju aega, et taas jääme väljumisega hiljaks. Järjekord ise nägi välja nii, et tuli oma järke oodates lihtsalt merel tiirutada.

Torm oli küll vaibunud, aga Inglise kanalist väljudes tabab meresõitjat avaookeani laine ehk *swell*, mis lainetab alatasa, ka siis kui tormi pole ja enamvähem ka ühes suunas, sõltumata sellest kust tuul puhub. *Swell* on pika lainepikkusega ning suhteliselt kõrge ja laugjas laine, mis sõitmist suurt ei takista. Laine tegelikust võimsusest saab aru vaid siis, kui läheduses asuvad laevad vahepeal laineharjade varju jäävad või kui laine d'Ouessanti saare ja mandri vahelises Fromveuti väinas murdudes ja seejärel taas õhku paiskudes mitmekümne meetri pikkuse majaka paksult veega üle ujutab. Neemed ja saartepoolsaarte tipud, aga ka kitsused, on alati kõrge ja tugeva ristlainetuse kohad. Kui rannik sellises kohas on veel lisaks kivine ja kaljune, siis tõusevad lained tohutute veesammastena üles, hoovused tekitavad veekeeriseid jne.

Jääb ainult palvetada, et mootorid sellistel hetkedel üles ei ütleks. Purjetajad tõenäoliselt palvetavad selle nimel, et puri ei rebeneks.

Õnneks jätkub veel päevavalgust, et kogu seda lainte ilu ja võimsust näha ja nautida, paraku Bresti sadamasse tuleb siseneda juba pilkses pimeduses ja öövaatlusseadmeid kasutades.

Tuledeta jahisadam on siiski vahva selle poolest, et sadamakõrts näib olevat ümbruskaudsete noorte lemmiksöögikoht ja seda vist vähemalt kümnes eri kastmes pakutavate rannakarpide (*moules*) tõttu.

TE SÖÖTE MU NIIKUINI ÄRA!

Järgmisel hommikul jätkub sõit pärast seda, kui eemalt külast on pangaautomaadist õnnestunud saada piisav hulk sularaha, mis kohalikus kütusetanklas ainsa maksevahendina toimib.

Esimene torm teel tabab meid Noirmoutieri saarel. Õnneks saabume sinna aegsasti ja sildume turvaliselt, kui välja arvata ligane puitkai, mille libisedes meeskonnaliige Krista oma jala hullusti vigastab. Spetsiaalsed jalanõud, mis paadi libedal plastikul võimaldavad kasvõi püstloodis kõndida, on puidul täiesti abitud.

Noirmoutier on ilus väikesaar, mis kitsa silla kaudu maaga ühendatud. Hommikuti saabuvad püügiretkelt kalamehed ja kohalike ootajate seas on loomulikult ka Eestist pärit meeskond. Seekord saame saagiks krabid. Paarkümmend krooni tükk, pluss üks tilluke veel kauba peale. Selle väikese otsustame humaansusaktina vabaks lasta, aga ta vaatab sellegipoolest meile otse silma, tigemal näol selge etteheide: niikuinii te sööte mu ära. Ja keeldub lahkumast, kuni lõpuks ta lihtsalt üle parda aitame. Ülejäänud nelja krabiga on meil omad plaanid, aga oh häda: pardal pole ühtegi piisavalt suur nõud, mille sisse krabi keema panna. On kellelgi mõnda head ideed, mida elus

krabidega sel juhul peale hakata? Angerjatele Viru Valge jootmist õppisin ju alles hiljem.

Ühesõnaga, te ei taha teada, kuidas me selle probleemi lahendasime, aga seda pean küll ütleva, et mikrolaineahjus valmistatud krabi on peaaegu sama hea kui keedetud. Eriti veel siis, kui kena prantsuse kombe kohaselt kogu teekonna vältel mitmesuguseid mereande toorelt on söödud.

Kuigi kolm päeva krabidest toituda on ikka liig, mis liig...

Biskaia lahe keskel on üks suur fjordilaadne jõesuue, Gironde, mis viib Bordeaux linnani. Alguses oli kavas viletsa ilma tõttu sinnani sõita. Aga siis ilm muudkui selgines ja selgines ja päevavalgust jätkus ka ning lõpuks olime iseendalegi imestuseks läbinud 180 meremiili ja ees seisis sisenemine d'Arachoni sadamasse.



ÜTLE MULLE OMA KAVATSUS, PALUN!

Girondest lõunasse laiub üks hiigelsuur, mitmesaja miili pikkune liivadüün. Selle düüni keskel on üksainus sadam ja see ongi d'Arachon. Kusjuures, kuna sadam asub keset liiva, siis selle sadama sissesõit ummistub tormidega aeg-ajalt.

Liival on aga ka haruldane komme ja seda eriti ookeanides, tekitada merre suuri liivavalle, mis randa ja antud juhul siis ka sadamat kaitsevad. Sellest liivavallist on siis vaja kuidagi läbi saada, leida üles kahe liivavalli vaheline kanal ja seda mööda sadamasse siseneda.

Lihtne ju! Paraku vahetab sissesõidutee aeg-ajalt oma kohta

Kes keda!

ja kulgeb alla 3-meetrise liivamadalike vahel. Viie kuni kolme meetri sügavuses vees hakkavad tohutud ookeanilained, mis seni tundusid laugjad ja sõbralikud, murduma. See on kirjeldamatu vaatepilt kuidas nende mäekõrguste murdlanete taustal joonistub ühtäkki välja sügav ja sinkavonkiline sissesõidutee, mille tunneb ära vaid selle järgi, et seal millegipärast laine ei murdu. Vist ikkagi sügavuse tõttu või siis selletõttu, et laine on oma hoo juba enne maha saanud. Igatahes on tunne selline, otsekui oleks keegi ookeani kahte lehte lõonud: mõlemal pool paati murduvad hiiglasuured lained ja keskel on täiesti rahulik.

D'Arachoni sadamasse viib kaks kanalit: põhja – ja lõunakanal. Põhja poolt tulles tuleb valida loomulikult põhjapoolne kanal, mille navigatsioonitingimused sõltuvad aga tõusust ja mõõnast, st igal ajal seda kasutada ei saagi.

Järgmisel päeval oleks loomulikult lahkuda lõunakanali kaudu, mis lootsikirjanduse järgi peaks justkui lausa ööpäev läbi kasutuskõlblik olema. Ilm oli parasjagu vilets ja lainetus suur, aga lõunakanal näis veidi turvalisem ja otsesem olevat, mistõttu otsustame asjaga tutvuda ja kui väga hulluks peaks minema, siis kohe tagasi pöörata.

Olen ka hiljem ja korduvalt sarnaseid otsuseid teinud, et lähme vaatame, mis toimub ja vajadusel pöörame tagasi ning pean kurvastuseks tunnistama, et selline loogika ei toimi kunagi kuigi hästi. Esiteks, see tagasipööramise otsus ei kipu uhkel kaptenil kunagi kergelt tulema ja kui ta siis ükskord tuleb, siis tavaliselt liiga hilja. Õnneks mitte lootusetult liiga hilja.

Nii ka nüüd. Liigume vaikselt lõunakanali suunas ja häda pole justkui veel midagi. Aga mida edasi, seda suuremaks muutub laine, seda raskem on kanalit leida ja seda raskem on temas püsida. Aga sellega harjub justkui pikapeale ära ja nii ei saagi aru, et laine on kümne sentimeetri kaupa ikka kõrgemaks ja kõrgemaks sirgunud, kuni korraga ollakse selle suure pesumasinaks keskpunktis.

Mis aga kõige hullem, niipalju kui kogu selle möllu keskel jääb aega kajaloe ekraani kiigata, siis näib, et vett kiilu all jääb aina vähemaks. Kuni korra näitab tablo o nulli.

Nonii, nüüd tõepoolest aitab! Aga ega ringi pöörata pole enam sugugi enam lihtne. Esiteks liigub paat väga tugevas vastulaines ja käed on kinni käigukangidel, mootoripöördeid

reguleerides. Niipea, kui laineharjast üle saab, nii gaasi vähe- maks, et mitte suure kolksuga lainetes kukkuda või mis veelgi hullem, pealetulevasse lainesse liiga suure hooga kae- vuda. Niipea aga kui uus laine käes, tuleb taas gaasi anda, et sellest üle ronida ning et oma küljelt küljele kõikumist stabili- seerida. Ümberpööramiseks on aga vaja suurt hoogu, et mini- miseerida küljega (poordiga) laine suunas olekut, kuna nii võib lihtviisil kummuli minna. Seega tuleb leida sobiv hetk, kus üks laine möödab ja enne kui teine laine peale jõuab, kiirendada, keerata 90 kraadi ja siis “gaas põhjas” kiirendada siis laine- nõos uuesti nii palju, et paat stabiilsena püsib ja siis keerata uuesti 90 kraadi ja tõsta võör üles. Samal ajal tuleb kajaloodi ja oma positsiooni jälgida ning vaadata, kuhu suunas tagasiteel liikuma hakata. Lisaks tuleb veel ignoreerida raadiojaama 16 kanalilt tulevat kutsungit:

“Eesti lippu kandev laev, Eesti lippu kandev laev, siin d'Arachoni laevaliikluskontroll. Palun vastake kohe 12 kanalil!”

Kõike nad ka näevad! Liikluskontrollile vastan aga alles siis, kui pööre on lõplikult teostatud ja ohutu allalainekursis käes.

Raadiost kostab juba mitmendat korda prantslaslik inglise keel: “Eesti lippu kandev laev, ütle mulle oma kavatsus, palun! *Tell me Your intention, please!*” Selgitan, et soovisin lõunakanali kaudu väljuda, aga osutus liiga keeruliseks.

“Lõunaknal on suletud, see on liivast puhastamata ja sealt- kaudu ei saa välja. Pöörake otsekohe ringi!”

Raporteerin, et võtsin ka iseseisvalt sama otsuse vastu, olen ringi- pööramismanöövri lõpetanud ja asun väljaspool ohtu. Mis nüüd?

“Väga hea, tunni aja pärast on põhjakanalis niipalju vett, et saad oma süvisega välja, kui ikka nii kindel soov minna. Me küll ei soovitaks, aga me aitame ja juhatame.

Over and out.”

Tund aega kõlkumist ja siis võtab liikluskontroll uuesti ühendust ning annab suuna kätte.

“Kui jõuate suure poini, siis peaks oht möödab olema, aga anna meile kindlasti teada, kuidas on!”

Kordame uuesti läbi lainete mineku, aga seekord oleme kindlapeal väljas.

Esiteks, meie tegevust jälgitakse ja suunda korrigeeri- takse kui vaja, teiseks näib sügavust tõesti piisavalt olevat ja



kolmandaks tundub see liikluskontroll üsna usaldusväärne olevat. Suure poi juures on sügavust üleaurugi ja lainetus jääb tunduvalt väiksemaks. Täna ja raporteerin, et kõik on “*under control*”.

Edasi järgneb pikk ja üsna igav sõit Biskaia lahe kagupool-
sesse nurka, kus Prantsusmaa ja Hispaania omavahel kokku
saavad. Pakpoordis on kaldal näha vaid igav liiv ja tühi väli. Ja
nii paarsada miili. Ainsaks vaheldusseks teel on see, et satume
mingi suletud militaartsooni lähedusse ja kohalikud sõjardid
teevad tungival ja vastuvaidlemist mittesallival toonil ettepa-
neku kurssi muuta.

LEND CAPEBRETAGNE PROMENAADI KOHAL.

Capebretagne sadam hakkab paistma päikeseloojangu valgus-
ses. Laine on taas tugevnenud ja rullub kiirelt kalda suunas.
Capebretagne linnast on ookeani suunas sirutunud kaks pikka
kivimuuli ja laine veereb otse muulide vahelt sisse.

Siinkohal on siis taas kord põhjust mittekaadestada purje-
tajaid, kelle sõiduulatus pardal olevast kütusest ei sõltu ja keda
tuul kuhu iganes viib. Capebretagne sissesõidul on vaja mootor-
rite jõudu ja kiirust, mis lainega koos sadamasse viiks. Mootor-
rite arvelt pole õnneks ka kokku hoitud ja nende hobujõududest
näib ilusti jätkuvat, et tagantlaine eest ära minna, samal ajal
kui see ühte naabruses liikuvat purjekat viskab kord ühele ja
kord teisele küljele.

On õhtune aeg ja rahvas kogunenud muulidele suviselt
promeneerima. Kaksikümne viis sõlme kiirust, lendame
kuuemeetrise laine harjal, seega kokkuvõttes kümne meetri
kõrgusel üle merepinna, Capebretagne'i muulide vahelt sisse
ja jätkame kesklinna suunal, lehvitades samal ajal all jaluta-
vatele inimestele. Alles mitusada meetrit seespool õnnestub
hoog maha võtta ja lõpuks vette tagasi laskuda.

Sadamas on küll ujusillad, aga siiski ka tuul ja hoovused,
mistõttu sildumine ja kinnitamine võtab parasjagu aega ja
vandumist. Niipea, kui mõlemad, st sildumine ja vandumine,
on lõppenud ja saabumas on traditsiooniline hetk “*Welcome to
Capebretagne*” dringiks, milleks seekord on administratsiooni
poolt koos sadamanimelise lipsuga kingitud sadamanimeline
vein; saabub kummipaaditais tolliametnikke. Pikemalt sõna

lausumata astub kohalik *douane* sisse ja asub kontrolli teostama.
Vaatame väsinult seda tegevust pealt, kuni üks tollitöötajatest
hakkab seinapaneeli lahti kruvima. Protestidest ei tee väljagi.
Kuna esimese paneeli alt ei leidu midagi huvitavat, siis asub
järgmise kallale. Kujutan juba elavalt ette, kuidas hommikul
on mul käes legokomplekt “Ehita ise endale paat!”

Siis aga tuleb hea mõte: “Mis te neist paneelidest tühja
kruvite! Tahate ma näitan teile kohta, kuhu mitu immigranti
saab peita?”

Kuuldes sõna immigrant lähivad tolliametnike kõrvad
kikki. Tõstan kõigepealt üles kambüüsi põrandaluugi, seejä-
rel tõstan sealt välja kastitaolise panipaiga ja selle alt avaneb
suur konditsioneer- ja pumbaruum, kuhu mitu inimest sisse
võiks mahtuda.

Nagu oligi aimata, nähes et on olemas ka nii suured pei-
dupaigad, kaotab pisikestes pragudes tuhnimine oma mõtte.
Pranslased seisid nõutult ja mõtlesid, mida teha.

Siis tegin teise, esialgselt väga riskantsena tundunud lii-
gutuse ja küsisin ühe leebema tollimehe käest, et mis ta arvab,
kas mul kõlbab ta ülemusele pisut jooki pakkuda.

Loomulikult kõlbab ja varsti istus kogu see kümneahelne
seltskond rõõmsalt konjakiklaaside taga ja uuris elu võimalik-
kust Eestis. Väga muhe ja sõbralik rahvas.

Paneelikruvija küll küsis veel korra passide järele, imestas
et need olid tuliuued ja ainsa viisana sees USA viisa, aga üle-
jäänud teatasid et neil on tööpäev läbi ja aega istuda küll, kuid
tööd teha enam mitte.

Kui kogu lõbus seltskond end teele asutas, küsisin, et aga
kas ma saaksin, palun, nüüd ühe *fische*?

Fische, mis asi see on?

Noh, see on selline paber, mis tõestab, et te olete oma kont-
rolli teostanud ja leidnud et kõik on korras. Selline paber kait-
seks mind tulevikus teietaoliste kontrollide eest.

Ah, et kust ma tean, et selline paber üldse olemas on?

Raamatust lugesin.

Laisa bürokraadi moel, kes kohe ei viitiks mingit lisatööd teha,
istub üks ametnikest siis maha, pobiseb veel omaette, et ega me
ei anna enam ammu ja kellelegi selliseid pabereid välja, pilgutab
siis tunnustavalt mulle silma ja kirjutab midagi nii umbes 5 korda

Guernsey St. Peters Port ookeani ääres





5 cm suurusele helesinisele paberitükile. See ongi *fische*.

“See raamat on vist jah väga vana, kust ma seda lugesein,” üritan prantslaslikult viisakas olla ja napsan *fische* enda kätte. Ja tõepoolest, hiljem mõjus see paber nii Hispaanias kui ka Portugalis ülihästi.

SIIDRIPEALINN JA LAEVADE KALMISTU.

Reis jätkub mõne päeva pärast Hispania siidripealinna Xixon'i Kogu linn on täis spetsiaalset joojastusi, *cideria*'sid, kus põrandal paks saepurukiht ja kus maitstakse kohalikku õuna-siidrit. Siider on gaseerimata, mistõttu baarman gaseerib teda kõrgelt klaasi valades. See käib nii, et ühte kätte tuleb võtta suur liitrine pudel ja teise kätte klaas. Siis tuleb vaadata võimalikult eemale, tavaliselt ülespoole ja kõrvale ning sirutada käed võimalikult laiali. Mida profim baarman, seda rohkem jooki lõpuks klaasi jõuab. Sama tehnoloogiat proovides ei õnnestu mul suurt midagi klaasi sisse saada. Aga õnneks, nagu öeldud, on saepuru maas. Lisaks siidriale saab *cideri*dest ka muid siidripõhiseid tooteid. Näiteks maitseb väga hästi vana ja kuiv sinihallitusjuust, mida siidriga omapäraseks pastaks tembitakse.

La Coruna kaudu, lähedalasuva Camarinase kalurikülakese sadamasse jõudes tõuseb tuul ja puhub mul mütsi peast. Meremehe müts on otsekui meeskonnaliige, mistõttu kõlab häire ja algab operatsioon “mees üle parda”. Seekord õnnestubki meeskonnaliige kenasti päästa, ehkki tugevnev tuul ülesande raskeks tegi.

Kolm päeva Camarinases tormivangis olemist tähendab seda, et ühtegi küllastamata kõrtsi külasse ei jää. Kõige paremini maitsevad siiski sadamaperenaise poolt valmistatud grillitud hiidkrevetid. Kuni selle ajani, mil avastan, et ta ammutub neid krevette sealsamas söögisaalis asuvast sügavkülmikust.

Torm näitab vaibumismärke ja kuna vahepeal pardalt lahkunud meeskonnaliige Krista ootab juba Portugali sadamas Portos, siis otsustan ihuüksi liikvele minna.

Teele jääb ette üks kurikuulus neem, Finisterre, mida kutsutakse laevade kalmistuks.

Mõned aastad tagasi läks seal pooleks üks Eestist lõunasse teel olev ühepõhjaline Kreeka naftatanker. Enne väljasõitu võtan raadio teel ühendust Finisterre liikluskontrolliga, et kuidas ilm sealkandis ka on.

“*Sea is rough, very rough!*” Vastab Finisterre Traffic Control. Meri on seega karm.

Mis seal siis ikka, otsustan ikkagi minna. Algul pole väga vigagi, aga mida edasi, seda hullemaks. Ikka seesama efekt, et neeme ümber kogunevad eri suundadest tulevad lained ja hoo- vused ning võimendavad teineteist. Varsti olen, ei tea juba mitmendat korda selle reisi jooksul, taas pesumasina trumlis, kusjuures vesi vajub peale igalt poolt, kojamees ei jõua klaasi puhtaks pühkida ja aru ei saa kohe üldse, kustpoolt laine tuleb. Ta tuleb kõikjalt ja lained kerkivad üles otsekui sambad.

Sellistel puhudel tuleb ette kujutada, et oled paadiga üks tervik ja teha kaasa kõik liigutused, mida paat teeb. Omamoodi rütm lisab enesekindlust ja paanika oleks sellises olukorras täiesti vale asi. Kursi hoidmisega on sedavõrd palju raskusi, et kui näen radarikraanil enda poole rühkimas kahte kalatraalerit ja üritan nende vahelt välja saada, kartuses, et äkki traalivad paaris, siis see lihtsalt ei õnnestu. Keegi söimab midagi raadios, aga kes söimab ja keda söimab, seda lainteraginas lihtsalt ei kuule. Kõige ebasobivamal hetkel heliseb mobiiltelefon, mis otsejoones ka nurka lendab. Ei julge minna ei kaldale lähemale, kus laine murrab, ega ka kaldast kaugemale, kus algab “laevade kiirtee” ehk liikluseraldustsoon, kuna seal satuksin vastassuunavööndisse. Nii tulebki hambad ristis edasi suruda, kuni mingi hetk avastan rõõmsa üllatusega, et olen Biskaia märjast haardest välja murdnud ja laevade kalmistu väravad selja taha jätnud.

Ilm läheb ilusaks ja päikesepaisteliseks, ookean vaikselt ja tasaseks ning tundub lausa uskumatuna, et ainsad ohud, mis Portugali ranniku peegelsiledal veel varitsemas, on lobsteri-püünised, millede vahel “slaalomit” teha tuleb.

Porto sadamast algab aga juba uus lugu.

Miks ma seda kõike kirjeldan? Aga üks ikka esiteks selleks, et kinnistuks arusaam: meri ja ookean võivad olla ükskõik kui avarad, aga see ei tähenda siiski seda, et igal ajal ja igasse kohta õigus ja võimalus pääseda oleks. Ja teiseks, et veelkord kinnitada: kui juba mina saan sellega hakkma, siis saad ka Sina, hea lugeja.

Seega ruttu merele!

Ise lähen Biskaia lahele uuesti juba eelseisval sügisel ja seekord põrutan otse üle. ▣



mere
mess Tule vaata Meremessil!





KÄSMU – SADAMALINNAST SUVITUSKÜLAKS

Valgete kaptenimajade, kõrgete lipuvarraste ja kauni männimetsa vahelt leiab väärrika ajaloolise pagasi ja pika meretraditsiooni.

TEKST TIIT LILLIPUU, AARNE VAIK FOTOD TIIT LILLIPUU



VÄIKELINNA ILMEGA TÄNAVKÜLA

Käsmu on väikelinna ilmega tänavküla. Iga pisemgi kruntidevaheline teejupp on aupaklikult uulitsaks ülendatud ja hoolikalt sildistatud. Neeme tee on Käsmu liikluse tuiksoon, mida mööda end suviti muuseumi või parkla poole kolakad turismibussid litsuvad. Seal tuututavad nädalavahetustel ülemeelikud pulmarongid, et noorpaari neemetipus oleva õnnelikvihunnikuni eskortida ja pedaalivad punaste pakiraamikottidega saksa velopensionärid. Schöne! Paraku lisavad nädalalõppude tänavapilti oma panuse ka igat masti suvapäevalised ja muidu mürtsumehed, kes paljunäinud ex-pioneerilaagrisse või selle vähematesse vendadesse nostalgilisi aga kärarikaid suvespartakiaade pidama või lõikuspidusid panema tulnud.

Kogu selle lakkamatu inimvoolu taustal tundub veider, et Käsmu ainus pood on nüüdseks suvemajaks "arendatud" ja bussitäitele kabadatele välisvanuritele jäetakse alles nende raha, selle asemel, et see mõnes viisakamat sorti kohalikus lokaalis merevaate ja pippuripihvi eest sisse kasseerida. Tundub, et siin annavad naaberküla Võsu asised ettevõtjad kapteniküla omadele silmad ette.

Üheks oluliseks maamärgiks on Vana-Jüri neemele kokkukantud soliidne hunnik õnnetoovaid kive.

Legendi järgi pani Käsmu õnnelikvide hunnikule aluse laevahukust pääsenud Rootsi kuningas Gustav II Adolf. Kuuldavasti lisasid sinna oma panuse Käsmu meremehed, kes järjekordsest sõidust saabubuna sinna oma kivi – kenasti peale maalitud iseenda ja laeva nimede ning aastaarvuga – poetasid. 1940dal sissesadanud sovjett pidas aga vajalikuks kivihunniku kui kodanliku igandi laiali tõmmata. Alles üle 30 aasta hiljem hakkas õnnekuhi pisitasa jälle kasvama. Ja on nüüd jõudnud sellisesse seisu, et parem on oma kivi juba aegsalt enne hunnikuni jõudmist tasku pista, sest lähiraadiuses jääb sobiva lamoonaka leidmisega hätta. Õnnega ei naljatata.

Paari aasta eest oleks üks Käsmu sümboleid aga oma õnnetu lõpu leidnud kui toimeka looduskaitsetädi juhtimisel grupp noorukeid õnnelikvihunniku kui "mitte-loodusliku moodustise" kallale tormas, et "panna kivid sinna, kuhu nad kuuluvad". Õnneks sai külarahvas õigel ajal jaole ja ogaruseks muutunud agarusele piiri panna.



Muul ja slipp (59°36.08' N 25°55.49' E)

Merd mööda tulijad pääsevad Käsmus maale muuli lõunapoolses servas. Muidugi ainult siis kui veesõiduki süvis lubab, sest üle-meetri-meestele võib asi ebameeldivustega lõppeda. Ja üle 7 meetri ei tohiks paadil ka pikkust olla. Läheneda on soovitatav ainult valgel ajal, sest loodus on lahte puistanud üksjagu ohtlikke kivisid.

Eraldi kaikohti ei ole ja aluse kinnitamine vajab head ettekujutusvõimet ja leidlikkust. See-eest jookseb muuli ääres korralik betoonplaatidest slipp, nii et vähemat sorti alusega pääseb sisse-välja suurema sekelduseta.

Käsmu Meremuuseumi juures leiab külaelanike omaks tarbeks rajatud paadilautri koos sinna juurde kuuluva suhteliselt kõbusa väljanägemisega slipiga.

PAADIGA KÄSMULE JA KÄSMULT

Meremuuseumi paadilauter



Käsmu meremuuseumi vaade

KAKS TORN, KORDON JA TSEMENTHIRV

Käsmu Meremuuseum asub 1993. aastast tsaariaegses piirivalvekordoni hoones ja tutvustab legendaarse kapteniküla ajalugu. Eksponaadid kajastavad kõiki merega seotud valdkondi - mere sõitu, kalapüüki, salakaubavedu, piirivalvet -, aga ka merd kui looduse osa ning foto- ja kujutava kunsti objekti.

Käsmu muuseum on eramuuseum, mis koosneb Aarne Vaigu kogudest. Muuseumit külastab tavaliselt aastas üle 200 ekskursiooni, ehk umbes 10000 külastajat.

Käsmu meremuuseum on omamoodi külalenu kultuurikeskus, kus suvitastuvad kontsertidega üles hoolikalt valitud muusikud. Peetakse mere- ja viikingipäevi. Küll peavad seal suvelaagreid-seminare meremaalijad, usukuulutajad ja ajuurijad. Kõigile leiab lahke muuseumiperemees koha Käsmu päikese all.

Kahjuks ei olnud "Navigaatori" tükkimineku ajaks selgunud, mis saab edasi meremuuseumi rendilepingust Eesti riiki esindava Siseministeeriumiga, mille tähtaeg 1. märtsil 2008. kukkus. Oleks ütlemata kahju kui üks tänase Käsmu sümboleid peaks riigi hammasrattaste vahele jääma ning oma eksistentsi lõpetama.

Muuseumi territooriumil leidub ka õues rida vaatamisväärsusi, kuna maja paikneb otse rannas väikese neemenina peal ja siin on merehorisonti rohkem kui 180 kraadi. Siinsamas neeme otsas asub Käsmu majakas ehk tulepaak, mis ehitati 1891. aastal ja võeti kahe aasta pärast riigi majakate registrisse. See on Käsmu meeste ehitatud, jutu järgi trahvirahade eest, kusjuures raha olivat üpris ruttu kokku saadud - nimelt kui kapten jäi purjus peaga vahele, maksis ta 3 rubla trahvi. Majakas oli lahte sissesõitmiseks ning see ehitatigi Käsmu merekooli initsiatiivil, et sügisel, kui laevad koju tulid, oleks neil lihtsam oma kodusadamat leida.



Käsmu hirm ja pograde võshka

Pealtnäha tagasihoidlik "kõrgemat sorti kuuri"-taoline puutehitis on käsmulastele siiski nii südame külge kasvanud, et küla kalmistult võib leida isegi hauakivi, millesse tuletorni kujutis sisse raiutud.

Kaks objekti on territooriumile jäänud nõukogude ajast. Üks neist on väga kentsakas tsemendist hirm, nõukogude monumentaalkunsti "särav esindaja". Kunagi oli maanteede ääres analoogseid kujusid terve hulk, nüüd on see üks vähestest, mis alles on jäänud.

Käsmu tsementhirve on restaureerinud muuseas üks Briti professor, kelle nõrkuseks nõukogude monumentaalkunst.

Teine objekt, mis alati lastele meeldib ja ronimiseks sobib, on 15 meetri kõrgune piirivalvetorn - kõrgus on inimesi ikka meelitanud. Seal ei lahkunud valvel olev sõdur 50 aasta jooksul ööl ega päeval - lakkamatult jälgiti, et eestlased Nõukogude Liidust vehkat ei teeks.

2007. aasta suvel sai võshka kerge tervenduskuuri nii et nüüd pole karta, et julge ronija jalg poolel teel tippu läbi pehastunud lauajupi vajub. Vaade, mis torni viimaselt platvormilt avaneb on seda väärt, et kitsast treppredelit mööda end üles vinnata.

Kogu meremuuseum on sündinud tänu nõukogude võimule, tänu faktile, et nõukogude piirivalve Eestist lahkus ja hoone vabaks jäi. Samas on see maja merendusega seotud ehitamisest saadik, algul tsaari piirivalve kordonina ja hiljem merekoolina.

Õuel on piirivalvurite õpetamise plats, kus saab näha betooni sisse jäädvustatud piiririkkujate jälgi. Terasemal vaatamisel näeb isegi loomade jälgi - juhuks, kui mõni loom tuleb ilma loata üle piiri, et vene sõdur teeks ikka põdra ja karu jälgedel vahet. Lisaks on õues veel juurviljakelder, mis oli kasutusel ka tsiviilkaitse staabina ning maa sees on metallist tsistern, mis oli mõeldud ohvitseride varjendiks. Luugid käivad sellel kõik hermeetiliselt kinni, aga ühtegi õhutoru küll ei ole, nii et seal oleks nad lämbunud mõne tunni jooksul.



Käsmu majakas

1453. aastal esmamainitud Kesamo oli algselt, nagu ka nimest võib aimata, suvel kalastamise koht. Püüasustus tekkis siia 16. sajandil, mil külas elas üheksa peret. Kuna põld oli nii kehvakene ja kalagi vähe, siis arenes juba tol ajal vahetuskaubandus – ‘sõbra-kaubandus’ – Soomega, kelle kaljusel rannikul ja saartel oli samuti viljakasvatusega raskusi. Seepärast siis rannamehed vahendasid Eesti vilja Soome ja teenisid sellega omale elatist. Peale selle, et kaupa vahetati, tekkisid ka perekondlikud ja kultuurilised mõjutused ning nii sai meri läänemere rahvaid siduvaks lüliks. Rootsi ajal oli Käsmu tuntud kui Casperwiek, mille nime saamise lugu pärineb Kasperi-nimelisest kaptenist, kes laevaga merehädas oli ja randa pääsenuna siia kabeli ehitanud ja lahele ning külale oma nime andis. Ajaloolaste arvates on aga nimi tulnud hoopis sellest, et rannakabel ehitati Hommikumaa targa, püha Kaspari auks.

1697 ehitati esimene laev Käsmu lahes - Palmse parunile. Esimesed Käsmu suuremad laevad osteti salasoola vedamisest saadud rahaga. Rannarahva vana tava järgi hinnati kõiki

KÄSMU AJALUGU



Tüüpiline valge kaptenimaja, nüüd koduks Eesti kirjanikele

väärikus, mis määras ka elustiili ja seadis kõigile omad nõudmised. Kõik poisid külas unistasid oma laevast ja kapteni elukutsest ja kõik tüdrukud kapteni naiseks saamisest.

Käsmu omapäraks olid valged kaptenimajad ja kõrged lipumastid. Valge värv oli kaptenite privileeg. Majades oli uhke välismaalt toodud mööbel, ahjud ning muu sisustus. Koju tulles toodi kaasa kingitusi, toiduvarud ja aastapalk. Kuna palk maksti inglise rahas, siis olid kohalikus kaupluses käibel ka naelad – kohalikus keeles “pudelisildid”. Teenitud raha pandi protsenti teenima laevaosakutesse, võlgu ei võetud, raha panka ei viidud ega kindlustusega ei tegeletud. Nende kolme põhi mõtte järgi elamine tegi küla rikkaks.

Käsmu kui suvituskoha avastas kindral Dellingshausen 1840, kelle mälestuseks kuus aastat hiljem külasse maakividest kabel

merega seotud tulused seaduslikeks. Hilisemat piiritusevedu peeti Käsmu uhketele meestele mittesobivaks, kes selleks ajaks küll ka juba “sendimiljonärid” olid.

Aktiivne merendustegevus jäabki 19. sajandisse ja 20. sajandi esimesse poolde. Siis ehitati laevu, sõideti merd, ehitati Käsmu merekool (1884), majakas (1891), rahvamaja (1918). Enne esimest ilmasõda registreeriti Käsmus 54 alust; kahemastilised sõitsid kuni Inglismaani, kolmemastilised üle Atlandi. Esimene Käsmu purjekas sõitis Ameerikasse näiteks 1891. aastal. Tsaariajal oli Venemaal kaks suurt kaubalaevastikku – Hädameeste ja Käsmu oma. Vabariigi lõpuaastatel oli Käsmu meestel juba 15 aurikut. Need laevad sõitsid maailmameredel ja igal aastal ei pruukinud nad kõik Eestisse jõudagi. Eesti Vabariigis oli kaks sadamalinna, mille nimi kirjutati laevaahtrile – Tallinn ja Käsmu.

Käsmu merenduse ajaloo vähem kui 100 aasta jooksul oli siin kokku 64 kaptenit. Korraga on kõige rohkem neid olnud 25.

Kuulsust on Käsmu kogunud kaptenite külane, kuid tegelikult oli see pigem naisteküla, sest igal aastal oli merel ära umbes 150 meest. Laevadelgi olid lugupidamisest ikka oma naiste ja tütarde nimed (Elna, Liisa, Maia, Linda, Salme). Külas oli ideaaliks kapteni elukutse. Selle elukutsega kaasnes oma



Dellingshauseni kabel

püstitati. Sellest ajast alates on siin käinud terve plejaad kunstnikke, kirjanikke, ülikoolide õppejõude. Alguses baltisakslased, siis Peterburi ja Moskva intelligents. Käsmust on kirjutatud kümneid raamatuid Londonis, New-Yorgis, Moskvast ja mõned ka Eestis. Siin on suvitanud ka Edmund Russow, Anastassia Tsvetajeva, Peter Ustinov, Romulus Tiitus, Lev Rubinstein, Nikolai Rakov, Ülo Vinter, Arvo Pärt ja Gustav Ernesaks. Suur hulk eestlasi on oma lapsepõlve veetnud Käsmu puhkekodudes ja pioneerialagris. Suvituskülaks on ta jäänud siiani. Praegu on Käsmu 500 elanikust 1939. aastal järgi jäänud sadakond. Suveti suureneb küla elanikkond loomulikult kümnekordseks.

Viimastest sajandivahetusest peale saab suviti iga päev Dellingshauseni kabelis Eve Kase fotonäitust Käsmu elanikest vaadata. Esimestel Käsmu suvedel kujunes sellest kohalik “Who is Who?” – päeval külavahel nähtud põliselanikud sai õhtuks kenasti nime ja talu järgi paika pandud. ▣

UUS D-SEERIA PURJETAJATELE



Volvo Penta uued 12 kuni 180 hj D seeria mootorid on välja töötatud just purjepaatidele. 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**

www.volvopenta.com



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



LAEVALIIKLUST **JÄLGITAKSE** UUEST MAJAST

Eelmise aasta lõpus kolis veeteede ameti laevaliikluse korraldamise osakond Tallinnas Hundipea sadama kontoriruumidest Valgele tänavale uude majja. Ka laevaliiklusteeninduse operaatorid töötavad juba mõnda aega uues kohas, kuigi ametlikult avatakse keskus alles aprillis.

TEKST MAIROLD VAIK FOTOD LENNART SAIDLA

Laevaliiklusteeninduse (ingl.k *Vessel Traffic Service* ehk lühendina VTS) uus maja asub Kadrioru ja Lasnamäe vahel kõrgel pangal, kust avaneb vaade tervele Tallinna lahele - Paljassaarest Miidurannani. Sellise vaatega asukohta kadestavad paljud naaberriikide laevaliiklusteeninduse töötajad, kogu Tallinna laht on kui peo peal. Uus hoone on varustatud kaasaegseima tehnikaga ja operaatoritele töötajate loomisest oldi väga nõudlikud. Operaatorite ruumis, kolmanda korruse avaras saalis asuvad lisaks raadiosidevahenditele vaid ekraanid, klaviatuur ja arvutihiir. Iga operaatori ees on mitu arvutiekraani, lisaks suured ekraanid seintel. Kogu müra tekitav arvutitehnika ja serverid paiknevad nüüd eraldi ruumis, kaablid jooksevad kokku alumisele korrusele. Arvutitehnika töötleb ja salvestab keskusesse kogunevat infot, sealhulgas raadiosidevahendite.

Operaatorid jälgivad laevade liikumist Tallinna lähiümbruses ja tervel Soome lahe automaatse identifitseerimise süsteemi (AIS), raadioside ja radariinfo abil arvutiekraanidelt. Tüürimehed edastavad infot operaatoritele kontrollitavate alade piiril ja teatavad ka merel esinevatest ohtudest. Et operaatorid saaksid kriitilistes olukordades käitumist treeningutega meelde tuletada ja lihvida, on majas simulaator.

Laevaliiklusteeninduse töötajaid on 20, nad kõik on merd sõitnud ja teavad, millised tingimused valitsevad merel, kuidas toimivad üldjuhul laevade käsuliinid ja millised on ohuolukordades käitumise reeglid. Teatakse ka, kuidas erineb laevade tehnika laevaliiklusteeninduse keskuse omast. Vajalikud on ka muud merega seotud teadmised, näiteks oskus kasutada laeva päästevahendeid. Enne töökohtale asumist tuleb läbida operaatori baaskoolitus.

Laevaliiklusteeninduse operaatorid jälgivad eelkõige üle 24 meetri pikkuseid laevu ning GOFREP-alas laevu kogumahutavusega üle 300 BRT. Et nende liikumine oleks ohutu, jälgitakse merel ka kõiki teisi objekte.

Valge tänava maja operaatorid jälgivad muuhulgas ka liikluseraldusskeemi reeglite järgimist. Tallinna lahe liikluseraldusskeemis on vastassuunalised sõidurajad eraldatud teljepoidega ja radu võib vaid risti ületada, jagatud on eelistatud alad nii suurtele kui väikestele laevadele. Liikluseraldusskeem on Eestis vaid Tallinna lahel, see on piirkonna merekaartidele kantud ja sellega seotud navigatsiooniteabes.

LAEVALIIKLUSTEENINDUS KA VÄIKELAEVNIKE JAOKS?

Olgugi, et väikelaevadelt ei nõuta enese identifitseerimiseks AIS-aparatuuri ega ole neil Tallinn VTS-i ja GOFREP-alade piiridel ettekandekohustusi, on need ometi jälgitavad. Lisaks radari- ja AIS-infole saadakse teavet ka ümberkaudsetelt

Laevaliikluse korraldamine

- Koosneb Tallinna lähiümbruse laevaliiklusteeninduse (Tallinn VTS) ja Soome lahe kohustuslikust laevaettekannete süsteemist (GOFREP).
- GOFREP tähendab, et sellesse veelasse sisenemisel peavad laevad kogumahutavusega üle 300 BRT edastama keskusele infot aluse identifitseerimise, liikumise, lasti, sihtsadamasse saabumise ja muude oluliste andmete kohta.
- Laevaliiklusteenindus kogub teavet laevade, nende liikumise ja ohtliku lasti kohta, jälgib laevaliiklust ja selle vastavust eeskirjadele ja reeglitele.
- Keskus edastab infot, et vältida veesõidukite kokkupõrget omavahel või meres olevate takistustega; aitab ohutult manööverdada, teatab otsingu- ja päästeteenindust vajavatest veesõidukitest ning aitab ennetada õnnetusi ja keskkonnareostust.


laevadelt ja võimsat kaamerat kasutades.

Kui väikelaevajuht Tallinna lahel liikudes ei ole kindel oma asukohas (GPS ei tööta, halva nähtavuse korral kaldaorientiirid ei paista VMS) või on väikelaeval probleeme purjete või mootoriga, on mõistlik Tallinn VTS operaatoriga ühendust võtta ja endast teada anda. Nii saavad väikelaevajuht ja operaator sides olles ohtlike olukordi paremini ennetada.

Kuigi Tallinna lahele mahuvad kõik, ka purjetamisvõistlused, tuleb lahel peetavast üritusest teada ka laevaliiklusteenindusele. Organiseeritud ürituste läbiviimiseks on vastavalt meresõiduohutuse seadusele vaja kirjalikku luba veeteede ametilt, taotlusel näidatakse ürituse aeg ja võistluste. Sellega hoitakse ära laevaliiklusteeninduse töötajate ja võistluse ajal samal alal liiklejate teadmatus lahel toimuva kohta.

Et probleemide ilmnedes laevaliiklust segada võivast asjaolust aegsasti teada anda, võib raadiooperaatori tunnistust omav isik sellest raadio teel teada, operaatoritega suhtlemiseks on kanal 13 (kutsung: Tallinn VTS). Hea GSM-i levi korral võib ühendust võtta ka telefoni teel.

Laevaliikluse korraldamise osakonda tuleb teada eelkõige sellest, mis seotud laevaliikluse teenindusega. Kui olete juba hädaolukorras, vajate abi, tuleb ühendust võtta piirivalve merepäästkeskusega kanalil 16 (otse 69) või telefonil 692 2500 või hädaabi numbril 112.

Kui väikelaeval pole radarit, AIS-i ega raadiojaama, tuleb silmad ja kõrvad lahti hoida ning raskuste tekkides endast kas või telefonitsi liiklust jälgivatele operaatoritele teada anda. Loomulikult on pardal vaja värsket navigatsiooninfo ja -kaarte ning tuleb kursis olla Tallinna lahel kehtivate reeglitega. 



AIS-info kuvatakse operaatorite ekraanidele vektorkujul ja tekstina, info talletatakse andmebaasi. Tallinnas jälgitakse eelkõige Soome lahe lõunaosa Hiiumaa läänerannikust kuni Eesti idapiirini. Eraldi ekraanil on Tallinna vts-i ala koos radariinfoga.

Mis on automaatse identifitseerimise süsteem (AIS)?

AIS on ultralühilaine-põhine raadiolevisüsteem. Mõnes mõttes võrreldav mobiilsidevõrguga, aga AIS-aparaat saadab teate perioodiliselt ja automaatselt kõigile raadiosagedusalas viibijatele.

Edastatakse laeva koordinaadid, kurs, kiirus, laeva nimi, kutsung jm, millest on abi laeva identifitseerimisel, ka saavad jälgijad infot laeva olukorrast (käigus, triivis, piiratud juhtimisvõimega, ankrus või sadamas). AIS-teate vastuvõtuaparaat arvutab info põhjal saatja kauguse ja suuna ning ka laevade omavahelise lähima lahknevisdantsi. Laevaliiklusteeninduse jaoks on olulised ka laeva sihtsadam, ohtliku kauba liik ja hulk ning pardalviibijate arv.

AIS-süsteemi eesmärgiks on eelkõige ohutu laevaliikluse tagamine, olla nähtav ja saada teavet teistelt saatjatelt laevakokkupõrgete ja muude õnnetuste vältimise eesmärgil. Tänu AIS-süsteemile on laevaliiklusteenindustel varasemast lihtsam liiklust jälgida ja korraldada, Tallinna lähiümbruses on info seotud ka radaripildiga.

AIS on kohustuslik suurtele laevadele, kuid viimastel aastatel toodetakse AIS-aparaate ka väikelaevade ja jahtide jaoks (klass B), mis aga ei ole Euroopa väikelaevadel veel kuigi levinud.

Mis vahe on automaatse identifitseerimise süsteemil ja radaril?

AIS-i ja radari peamine erinevus seisneb asjaolus, et esimese vastuvõtja suhtleb jälgitava laeva saatjaga, mis edastab automaatselt asjakohast infot ja teeninduskeskuse vastuvõtja püüab selle kinni.

Radar aga saadab välja "kiire", see peegeldub objektilt ja radar püüab peegelduse kinni (info jälgitava kohta arvutatakse jälgija juures).

Radar avastab kõik objektid merel, AIS-süsteem vaid need, millel on AIS-transponderid. Radari abil ei identifitseerita laeva automaatselt, vaid selleks tuleb laev tema koordinaate kasutades raadio teel välja kutsuda.

Veeteede ameti radariantennid katavad Kopli, Tallinna ja Muuga lahe. Plaanis on hakata andmeid piirivalveameti jälgimissüsteemidega vahetama, et saada lisaks AIS-süsteemile täielik radarikate kogu Soome lahel.

Kombineeritult annavad mõlemad süsteemid piisavalt täpse tulemuse laevade jälgimiseks ja liikluse korraldamiseks.

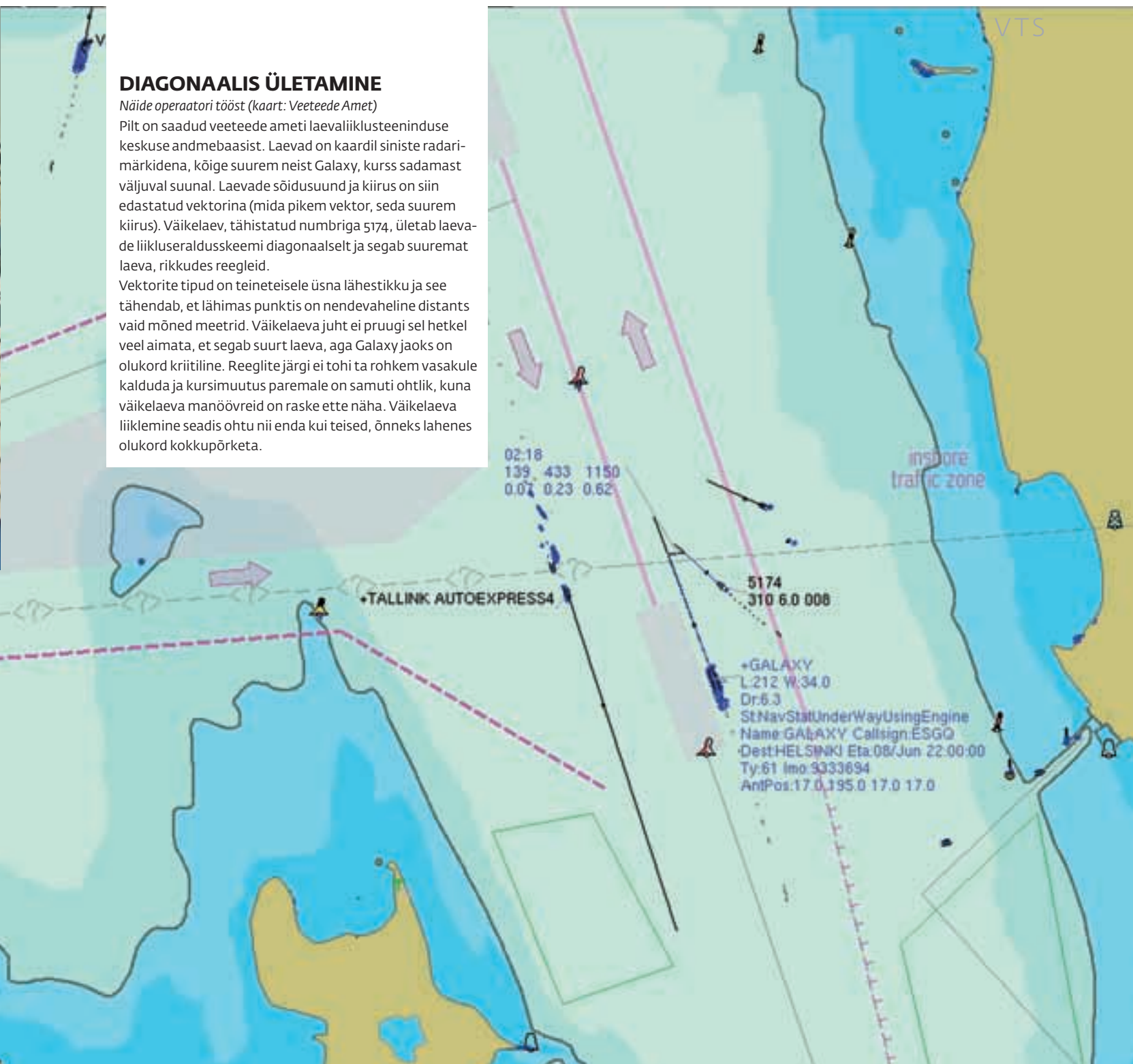


DIAGONAALIS ÜLETAMINE

Näide operatori tööst (kaart: Veeteede Amet)

Pilt on saadud veeteede ameti laevaliiklusteeninduse keskuse andmebaasist. Laevad on kaardil siniste radari-märkidena, kõige suurem neist Galaxy, kurss sadamast väljuval suunal. Laevade sõidusuund ja kiirus on siin edastatud vektorina (mida pikem vektor, seda suurem kiirus). Väikelaev, tähistatud numbriga 5174, ületab laevade liikluseraldusskeemi diagonaalselt ja segab suuremat laeva, rikkudes reegleid.

Vektorite tipud on teineteisele üsna lähestikku ja see tähendab, et lähimas punktis on nendevaheline distants vaid mõned meetrid. Väikelaeva juht ei pruugi sel hetkel veel aimata, et segab suurt laeva, aga Galaxy jaoks on olukord kriitiline. Reeglite järgi ei tohi ta rohkem vasakule kalduda ja kursimuutus paremale on samuti ohtlik, kuna väikelaeva manöövreid on raske ette näha. Väikelaeva liiklemine seadis ohtu nii enda kui teised, õnneks lahenes olukord kokkupõrketa.



ASKELOADDEN Z7 SÜGISTORMISEL



Navigaator kutsus norrakate ligi seitsmemeetrist mootorpaati Askeladden Z7 testimaks eelmisel aastal Tõnu Kaljuste r1B-tüüpi paadi Da Capo kojutoomisel Põhjamerel ja Läänemerel torme trotsinud meest - Martti Kuldma, kes tegi läbi kogu raske teekonna Inglismaalt Eestisse, ning Kaido Einama, kes sõitis kaasa teekonna viimasel etapil. Mida arvavad mehed Askeladdenist?

TALLINNA LAHEL



TEKST **KAIDO EINAMA** FOTOD **ANDRUS KALKUN**

Hommikul teatab raadio, et kiirlaevad Tallinast enam ei välju ja juba ette on teada, et osa Saaremaa praame jääb ka sadamasse. Selle teadmisega koguneme Pirita jahisadamasse, kus puuladavad püsivad suhteliselt liikumatult, vihma aga kallab tõsiselt – nii, et normaalsed inimesed ei lähe isegi vihmavarjuga tänavatele, autod pritsivad niikui nii küljelt ja alt märjaks.

Tuul pole Tallinna lähel veel õnneks väga tugev, kuigi avamerel juba torm möllab. Õhtul murdub Tallinnas puud autodele ja kaldaserv kaob vee alla, tuulekiirus tõuseb üle 20 meetri sekundis ja elektrikatkestustest ei vaevu uudistekanalid enam vastu ööd isegi mitte teatama. Sellises olukorras oleks paaditest muidugi kõige etem, aga meie ootusi ei peta ka hommikune ilm – lainet on, vihma samuti ning nähtavus kehv. Seega pole ees mingi pühapäevapiknik ja lainetel hüpata ikka saab. Just selliste, tavalisest enam katsumusi pakkuvate ilmadega ju minnaksegi uut paati ja selle võimeid proovima.

KOERAILMAGA PAATI TESTIMA

Paksus vihmases oleme läinudsuvises paadireisikaaslaselaga, Elisa arendusjuhina töötava Martti Kuldmaga vee- ja tormikindlates riietes karmiks katsumuseks valmistudes pea ainsad hingelised. Inimesed, kelle autod kai äärt ummistavad, on pigem lähedalasuvates kontorites ja konutavad soojas toas arvutite taga, sest mingit askeldamist mere ääres märgata pole. Siiski selgub, et väga karmiks mere sõit ei tööta tulla – leiame Askeladden Z7 külalissadamast kiiresti üles ja sellel on korralik kate peal. Sõida nagu salongis, tuulte ja vihma eest varjus.

“Ma tegelikult kujutasin ette, et mingi lahtine koorik on,” ütleb ennekõike purjetamiskogemustega, kuid ka lennukipiloodiks õppinud Martti Kuldma, kui ahtrist katte alt sisse ronime. Aknad on udused ja nagu hiljem selgub, lähedavad veelgi udusemaks. Katuse all on kõik vajalik õdusalt ja osavalt ära paigutatud. Tuult pole ja külm ka mitte. Ning mis põhiline – ei saja krae vahele.

Peagi on ka teised sõiduseltsilised platsis ja paadi diiselmootor pannakse vaikselt tuksuma. “Pole olemas kõige kõrgemat lainet või kõige tugevamat tuult, millega kannatab merele minna, on vaid kapteni piirid, mis lubavad välja minna,” vastab Balti Merekaatrite müügijuht Olle Uussaar sadamast välja sõites meie küsimusele, kui palju tuult see veesõiduk ka välja kannatab.

Tegemist on Norra 6,9-meetrise, vööriakjutiga paadiga

Askeladden Z7, mis võtab peale kuus inimest. Muude mugavuste seas leiab sellelt nõ. lamamisteki, mis volditakse istmest lahti, laua, mis samal moel lahti käib, ja WC, mis volditakse ka lahti, aga kajuti seinast. Lisaks volditakse juhiistme seljatoe tagant kapist lahti kraanikauss ja pliit ning ahtrist vihma- ja tormikate, lahti ei voldita vaid külmkappi, mis pole ka põhi-, vaid lisavarustuses.

Askeladden on tuntud Norra paadivalmistaja, nende paate iseloomustab pehme kulgemine üle lainete ja stabiilsus. Seda saame ka kohe tunda, kui Pirita muulide vahelt merele suundume. Laine muulide vahelt väljudes juba peksab, kuigi tormi veel lausa pole.

SIIRDUME TORMISELE MERELE

Peagi asub rooli ka jäigapõhjalise kummipaadiga Da Capo aasta tagasi pika merereisi teinud Martti Kuldma, kes päevade pikkusi avamerevintsutusi üle elanud, arusaadav, et esimesed muljed tema suust käivad mugavuste kohta: “Hea valik just aktiivsele, kuid samas mugavustest lugupidavale merekarule. Kuid eks see ruumikasutus rahuldab hästi ka naispere nõudmisi: ruumikas kajut, kööginurk, wc, päikesetekk. Samas pole seda tehtud sõiduomaduste arvelt.”

Martti Kuldma arvates aitab see mudel oma väiksuse ja võimsusega rõõmu tunda kiirest ja agressiivsest sõidust. Sobib hästi nii matkapaadiks kui ka suvehobide nautimiseks: veesuusa tõmbamiseks või sukeldumiseks.

“Tehaseklassiks on märgitud C – kannatab 12 meetrit sekundis puhuvat tuult ja kahemeetrist lainet,” selgitab Olle Uussaar paadi võimeid, kuid lisab, et see pole veel mingi näitaja. Tegemist on eurostandarditega, mis tähendab, et sellise tuule ja laineiga saab kindlasti ka iga algaja laevajuht Askeladden Z7-ga hakkama ning hädaolukorda ei teki.

“Askeladden Z7 pole töö- ega päästepaat. Kui ikka laine loobib liiga kõvasti, pole ju vaja välja minna. Võib valida ilusama ilma,” soovib Uussaar, samal ajal üsna pimesi paati avamerele juhtides. Pimesi sellepärast, et klaasid on täiesti uduseks tõmbunud. “Lisavarustusena tuleb kindlasti puhurid esiklaasile juurde osta,” soovib Uussaar neile, kes halva ilmaga siiski ringi sõidavad.

Anname tuure juurde ja paadi võõr hakkab juba lainetes hüppama. Tegelikult pole ju enam ka hooaja-ilm – termomeeter näitab ainult neli kraadi üle nulli. Oleme Tallinna lähel peale suurte ja kiirete laevade peaaegu ainukesed sõitjad. Osa laevaomanikke tõstsid oma alused juba ammu kaile talvekorterisse.

Z7 peab suutma täiskiirusel teha täisnurkse pöörde



Z7 PEAB SUUTMA TÄISKIIRUSEL TEHA TÄISNURKSE PÖÖRDE KUUE PAADIPIKKUSE JOOKSUL. MÕNE AJA PÄRAST PROOVIMEGI – PIDAMINE ON NII HEA, ET HAARAME ISTMETE SELJATUGEDEST, ET MITTE MINEMA LENNATA, KUI TÄISPÖÖRE SÜNNIB.

kuue paadipikkuse jooksul. Mõne aja pärast proovimegi – pidamine on nii hea, et haarame istmete seljatugedest, et mitte minema lennata, kui täispööre sünnib.

Kui lausvihmas kaugemale merele jõuame, hakkavad lahtised asjad kajutis ja tekil juba lendama. Kuna paadi ninas on väike kajut, tuleb leppida ka kolinaga, mida kajut nagu kõlakoda võimendab. Mootorit on seevastu üsna vähe kosta. Vööriluuk kargab esimeste suuremate lainetel hüpete ajal lahti, kuid vett sealt märkimisväärselt sisse ei pääse. Paneme luugi kinni ja selleks polegi vaja külgparrastel turnida – esiarmatuurilt lähevad astmed katusekattes oleva ava juurde ning sealt saab vööri ronida. Ahtris leidub ka ujumistekk, kuid vesi on oktoobris külm ja selle praktilisus jääb meil seekord järele proovimata.

DIISELMOOTORI EELISED

Tallinna lähel katsetatud mudel on diiselmootoriga, kuid saada on ka bensiinimootoriga mudeleid. Miks aga eelistada diisli? Eks see ole osaliselt ka maitseasi, arvavad asjatundjad. Kui aga kuulata ära Martti Kuldma jutt sellest, kuidas nad eelmisel kevadel Da Capo kummipaadiga Parker 900 Baltic Inglismaalt Eestisse Lohusalu sadamasse tulid, selgub, et diisil on eurooplaste eelistus ja bensiini tuleb sadamates tikutulega otsida – ehkki seegi vist pole hea mõte. Kord tuli neil lausa kanistritega sadamast lähimasse bensiinijaama joosta, et edasi saada. Ja kui merel hätta jääb, siis suurematelt laevadelt saab abi ikka diiselmootorina, bensiini leiab neilt harva. Ning muidugi ka tuleohutus – diisil on vähemohtlik.

Kui autojuhid peavad diisleid tavaliselt lärmakamaks, siis merel on vastupidi – diisil on vaiksem, sest maksimumkiirusel on pöörded madalamad.

Mootoril on Martti Kuldma sõnul piisavalt võimsust, et hakkama saada ka rasketes oludes. “Lainete löikamine on pehme, ei raputa ka väga hullult,” on ta rahul, saades paadi ligi 20-sõlmese kiiruse juures poolemeetrises laines glisseerima. “Aeglasemalt sõitmiseks tuleb vist paremat

ilma oodata,” arwab ta.

Paadi kate peaks manuaali järgi avanema kahe liigutusega – mingit truckide avamist pole, tuleb vaid pöörata kahte esiklaasi kohal asuvat käepidet ja siis kate ahtris asuvasse pesa tõmmata. Katte pealepanek on sama lihtne. Siit võib otsida sarnasust kabriolettautodega, mille katuse avamine-sulgmine käib sama lihtsalt. Luksuslikumatel automudelitel on muidugi ka elektrilised kattetõstukid ja ilmselt pole kaugel aeg, kui paatideski sellist mugavust pakutakse.

Üks probleem siiski lainetes hüpatas selle kattega oli – vasakpoolne käepide põrus lahti ja kate avanes servast veidi. Kuid täiesti lahti ta muidugi ei tulnud, selleks on kuhugi peidetud turvakinnitused.

Mugavusi leiab Z7 salongist küll. Kajutis tualett, survevesi kraanist, laud, voodid – hinnanguliselt mahuks paadis lahedalt ööbima kuni viis inimest. Ehk siis keskmise või veidi suurema perekonna jaoks ruumi jätkub. Mugavusvidinaid leiab ka sadamasse saabudes – näiteks on sildumisotsad väikeste tagasikerivate vintsidega, mis tähendab, et need ei jää kunagi jalgu vedelema.

Turvaline ja mugav on ka elektrisüsteemi omadus lülitada end ise välja, kui arvuti avastab, et aku on nii tühi, et võib mootori käivitamisega jänni jääda.

Mida me sellel sõidul veel proovida saime? Näiteks juhiistme kohal avanevat nõ. tüürimeheluuki. Kui reisi- ja halva ilma eest katusekatte alla poevad, võib paadijuht pea kattest välja pista ja täpsemat manööverdamist nõudvates kohtades (näiteks sildumisel) salongist välja ulatuda ja püsti juhtida. **M**

Askeladden Z7

Pikkus 6,9 m

Laius 2,65 m

Inimeste arv pardal kuni 6

Kütusepaak 190 liitrit

Veepaak 54 liitrit

Heitmepaak 54 liitrit

Kandevõime 1096 kg

Mootor CMD 2,8 ES 200 Bravo II, diisil, 191 HP

Kiirus 33 sõlme

Kaal 1866 kg

Standardvarustuses salongikate, wc, köök, päikesetekk, survevesi, q-rope (sissekerivate otsad), kokkukäiv laud.

Hind 1,1-1,2 milj kr



Slipikohast teatamiseks palume saata e-kirja aadressile navigaator@heelium.ee

Kirja tuleks panna:

• slipi asukoht • slipi GPS-koordinaadid • slipi kirjeldus • teretulnud on ka fotod.

Agaramad slipikohtadest teatajad saavad premeeritud Navigaatori tasuta aastatellimusega!

Jätkame Eesti slipikohtade kaardistamist ning kutsume jätkuvalt kõiki asjast huvitatuid üles teatama meile veeskamis-kohtadest nii mandri-Eestis, Saaremaal, Hiiumaal kui ka väikesaartel. Ajakiri Navigaator täiendab saadud info põhjal internetipõhist andmepanka, mis asub aadressil www.ajakirinavigaator.ee ja mida võivad slipiinfo hankimiseks kasutada kõik soovijad.

Ajakirja Navigaator väljaandja OÜ Heelium jätab endale õiguse avaldada slippide kohta saadetud infot internetis ja enda poolt väljantavates trükiväljaannetes.



SLIPIKOHAD
PÕHJA-
RANNIKUL



1 Leppneeme
 Betoonslipp, sadama ehitus lõppjärgus, valmib 2008. aasta paadihooaja alguseks
 N 59°33,05' E 024°52,03'



2 Neeme
 Looduslik veeskamiskoht, lauge liiva- ja kruusapind
 N 59°31,53' E 025°09,37'



3 Kaberneeme
 Looduslik veeskamiskoht, veeskamine maavaldaja loal
 N 59°31,12' E 025°16,37' E



4 Salmistu
 Betoonpaneelidest järsk slipp
 N 59°29,48' E 025°22,03'



5 Käsmu
 Betoonpaneelidest slipp
 N 59°36,08' E 25°55,49'

Fotod: Mairold Vaik, Tõnu Kits, Tiit Lillipuu

MERCURY

MAAILMA OSTETUIM PAADIMOOTOR



F6 M
Jaehind 21 500.-
SOODUSHIND
17 500.-

Kampaania kehtib kuni 15.05.2008

Balti Merekaatrid AS
www.paadid.ee

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

Balti Merekaatrid
Regati pst. 1, **Tallinn**
Tel. 639 67 87

Balti Merekaatrid
Westmeri 3, **Haapsalu**
Tel. 565 28 87

Balti Merekaatrid
Lootsi 6, **Pärnu**
Tel. 504 95 46

Balti Merekaatrid
Tallinna mnt. 89a, **Pärnu**
Tel. 447 27 77

Balti Merekaatrid
Turu 1, **Tartu**
Tel. 501 66 86

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

Soodushinnad kehtivad
kuni kaupa jätkub



TEE

(5.osa, algus Navigaatoris 1/2007)

PURJETAMISE JUURDE

TEKST **ALAR VOLMER** FOTOD **ERAKOGU, VOR**

Tavaliselt on jaanuar meil tõsine talvekuu ja mõtted suvest ei pääse nii kergesti mõjule, kuna leidub mõnusat lume ja suuskadega seotud ajaviidet. Tänavune aasta on aga erinev – korra sai Pirita jõgi küll jääkirme peale ja võis näha esimesi uljaid sikutimehi ennast ohtu seades jää peal kükitamas ja kalakesi välja meelitamas, kuid kauaks talve siiski ei jätkunud – jaanuarikuu lõpu tõsised plusskraadid viisid nii jää kui ka lume.

Kõige fanaatilisemad tuule jõul vee peal liikujad on teadagi ekstreemsportlastest purjelaudurid – seadmata kahtluse alla nende vaimset tervist, suudavad nad siiski mind pea igal talvel üllatada eriti varajase mereleilmumisega. Sel aastal ilmusid nad kevadekuulutatajana merele jaanuaris! Võimalik, et nad üldse ei olegi endale teadvustanud laiuskraade, kus nad elavad, või keelduvad lihtsalt trotsist järgima teiste suurelike arusaamist suvest ja talvest. Igal juhul on tore, et nad on olemas ja et nad andsid märku, et võib juba tõsiselt suve- ja purjetamismõtetele pühenduda.

PURJETAMISTARKUSTE VARASALV

Minu rubriik peaks teid moel harima, õpetama või suunama parema purjetamise suunas. Et mulle sugugi ei meeldi purjetamisõpikuid ümber kirjutama hakata, võtan soovitada lahendust, mis hoiab vaimu erksa ja vastuvõtliku, kuid ei ole tüütav ja üheülbaline.

Raamatud – see on lahendus talvel mereasjade sees olemiseks ja purjetamismõtete

mõlgutamiseks, ning meie suureks rõõmuks merest on kirjutatud palju. Varasemates purjetamiskooli artiklites olen küllalt selgelt suunanud teid praktilise õppe poole, soovitan keerukamaid purjetamisõpikuid alles siis avada, kui põhitõed juba selged. Ei kavatse ka nüüd kätenäidatud teest kõrvale kalduda – ma ei soovita liialt süveneda keerukasse, rohkem teoorial baseeruvasse materjalidesse. Mitte et ma neid teadmisi vajalikuks ei pea või ise paksemate ja raskemate raamatutega hakkama ei saa, vaid sootuks maisematel põhjustel.

Meri ja purjetamine on ennekõike rõõm, väljakutse ja eneseteostus, ja paljud seiklejad on seda kogetud rõõmu jaksanud ka kirja panna ja raamatute vormis meile alles jätta. Need merehulkurite tõestisündinud lood on mitte lihtsalt põnevad, kaasakiskuvad ja üldharvad, vaid täis ka neid väga olulisi üksikasju ja juhtumeid, mis meid merel olles sageli tabavad. Kui teooriaraamatud pakuvad lakoonilisi ja skemaatilisi lahendusi, siis personaalsed reisikirjad räägivad samadest asjadest läbi palju emotsionaalsema prisma.

Alustasin purjetamist kümneaastaselt ja küllalt ruttu püüdsin endasse imeda ka kõikvõimalikku merega seotud temaatikat. Lisaks tavapärasele purjetaja käsiraamatule leidsin meeletult innustust pooleldi hullumeelsetest mereseiklejate lugudest, mis mu silmapiiri avardasid. Julgen neid soovitada ja kindlasti leiate tänapäeval veel rohkem selleletemalist kirjandust kui mina toona.

HULLJULGED IMETLUSVÄÄRSED OOKEANI-ÜLETAJAD

Minu iidoliteks said sellised mehed nagu John Caldwell, Francis Chichester, ja paljud teised aastate jooksul lisandunud, aga esmakogemused on alati kõige südame lähedasemad. Tasub need nimed meelde jätta. Neid ühendab meeletu enesekindlus ja otsustusvõime.

Eriti põnev on Austraaliast pärit John Caldwelli lugu: mees ei olnud elu seeski purjetanud, aga saatus paiskas ta Teise maailmasõja lõpus Ameerika Ühendriikidesse. Tema ainsaks sooviks oli kiiresti tagasi koju naise juurde pääseda, paraku nappis raha. Juhutöödel teenitu eest ostis mees Panamal alla kümne meetri jahil ja purjetamisõpiku, ning teekond üle Vaikse Ookeani algas. Tundub ebareaalne ja müstilne, aga kuna raamat on ilmunud, siis on mees ka tegelikult Austraaliasse jõudnud. Nälg sundis teda suppi keetma oma vanast püksirihmast! Raamat on eesti keeles pealkirjaga “Hulljulge reis” ilmunud 1960-ndatel aastatel, ingliskeelsena on see ka interneti kaudu kättesaadav.

Francis Chichester oli enne purjetamise juurde asumist juba nii mõndagi kaelamurdvat korda saatnud – lennanud üksinda Inglismaalt Austraaliasse, hiljem Jaapanisse, kus õnnetult elektriliinidesse takerdumine tema ja ta lennuki tõsisemalt rivist välja viis. Lendamisega oli ta omandanud suurepärased navigaatorioskused, mille tõttu pakuti talle huvitavaid purjetamisvõimalusi avamereregattidel. Ta ei



rahuldunud piskuga - paar korda osales ja ka võitis ta omal ajal täiesti ekstreemse üle Atlandi soolopurjetamise regati.

Need kaks meest meenuvad mulle alati, kui palutakse nõu erinevate navigatsioonisüsteemide või ohutust tagavate lahenduste küsimustes. Ei taha sellega sugugi öelda, et GPS on paha ja et õiged meremehed kasutavad ainult sekstanti, ehkki samalaadset võrdlust autoteemadel rääkides kohtame sageli - paljud leiavad, et automaatkäigukast on mingi rohkem naistele ja algajatele mõeldud lisamugavus, mis meestele õieti nagu ei passikski - liiga lihtne ja ei lase ülevoolaval *machol* korralikult silma paista.

EESTI OOKEANIPURJETAJAD

Ja ega Eesti meresõiduajalugu ole mingil moel erandiks, 1930-ndatel tegi noor Käsme mees Ahto Valter koos vennaga üheksameetrise jahiga paar purjeterket Tallinnast New Yorki, hiljem ka ümbermaailmareisi. Eelmisel aastal tulid kaks meest Inglismaalt tibatillukese mootorpaadiga Eestisse.

Ajast enne jahi Lennuk ümbermaailmareisi mäletan koosolekut, kus oli arutelul, kas me võime lubada väheste kogemustega Eesti purjetajatel ette võtta sellist kaelamurdvat seiklust. Olin sinna koosolekule kutsutud kui pikematel purjetamisretkedel osalenu ja pidin oma arvamuse ütleva. Mulle tundus küsimuse asetus kummalisena - vaba maa kodanikel on ju siin maailmas vaba voli tegutseda vastavalt oma soovidele ja unistustele senikaua, kui selline

tegevus ei lähe vastuollu seadustega või ei põhjusta teistele mingeid ebameeldivusi.

Nüüd on meil tänu Lennuki meeskonnale taas kogunud meremehi rohkem ja esimene Eesti lipu all sooritatud ümbermaailmareis tõsiasi. Ilmselt tuleb selliseid asju lähitulevikus veel ja veel. Tean purjejahti Martha, kes kusagil Kariibi mere kandis seiklemas ja nii mitmeidki huvilisi samalaadseid mõtteid mõlgutamas. Ambitsioonikas üksinda ümber palli minemise plaan on Uku Randmaal. Väikesel, 6,5-meetrisel võidusõidujahil valmistub võidu maailma paremikuga üle Atlandi sõitma Jaanus Tamme.

KOOLIPINGIST MERELE

Palju siis peaks olema kogemust ja oskusi, et võiks mereavarusi mõõta minna? Üks minu jaoks üllatavamaid lugusid on järgmine. Paar aastat tagasi käisid purjetamise baaskursustel kaks noort inimest, mees ja naine. Kursus kestis 4x 2,5 tundi, mingeid suuri oskusi ega vilumust nad sellest ei saanud, küll aga omandasid kõige tähtsamad algteadmised. Kursuste järel läbisid nad veel väikelaevajuhi teoreetilise õppe ning sooritasid edukalt ka eksamid, mis andis neile õiguse kuni 24-meetrise purje- või mootorlaeva juhtimiseks kõikjal maailmas.

Sain neilt telefonikõne kesktalvel, kusagil jaanuaris, ja nende küsimus oli üllatavalt lihtne. Nad küsisid, kas nad võiksid sellise kogemusega kahekesi ilma suurema riskita Kariibi merel jahti rentida. Pean ausalt tunnustama, et esimese hooga

ei julgenud kõva häälega "jah" öelda, kuid väheke rahunenult andsin siiski soovituset minna. Arvestades nende kogemematust, käskisin kindlasti kaasa võtta mõne purjetamise käsiraamatu, milles oleks sees kõik olulised teemad. Kusagilt raamatukogust õnnestus neil hankida "Purjetamine vohikutele" ja sellega relvastatuna nad siit minema lendasidki. Nende nädalast reisi meenutab mulle nüüd väike rummipudel kirjaga "Pusser's Marina Cay, British Virgin Islands" riiulil. Hakkama said, ja suure annuse enesekindlust kindlasti ka lisaks!

Mida rohkem siin veel rääkida! Registreeruge kohe praegu väikelaevajuhi kursustele, et teie meresõidud võiksid alata juba sel aastal. Infot koolituse kohta leiate veebilehelt www.kipper.ee ☑

Kohtumisteni vee peal!

Alar Volmeri lugemissoovitus:

John Caldwell, "Hulljulge reis"
 Francis Chichester, "Üksinda ümber maailma",
 "Mere ja taeva üksinduses"
 Thor Heyerdal, "Kon-tiki ekspeditsioon"
 Ernest Hemingway, "Vanamees ja meri"
 Jules Verne, "20000 lüüd vee all"
 Juhan Smuul, "Jaapani meri - detsember"
 Voldemar Veedam, "Purjetamine vabadusse"
 August Mälk, "Hea sadam"
 Peter Isler ja JJ Isler, "Purjetamine vohikutele"
 Stuart H Walker, "Advanced Racing Tactics"
 Valik parimat merendusteemalist kirjandust mujalt maailmast: www.sailingscuttlebutt.com/ssc/books



Kassari. Sääre tirp.



Kaevatsi laid



Sassi nina ja Tauksi vaheline väin



TARMO MÄNNARD JA OLGA LAURISTIN

Näitleja Tarmo Männardi merereise iseloomustab äärmine lihtsus ja kooskõla loodusega. Esimesed, pisut pöörasevõitu reisirid mandrilt saartele tegi ta 15 aastat tagasi kõigest paarimeetrise mootorita kummipaadiga. Viimased kuus aastat on tema sõiduvahendiks olnud pontoonidega kergpurjekas Olga Lauristin. Et merd sõita ja saari avastada, ei pea olema päratu rikas, usub Tarmo. Merd sõita saab väga tagasihoidlike vahenditega – vaja on ainult suurt tahtmist.

KÜSITLES HELEN RAIEND FOTOD TANEL SOOSAAR

■ Kuidas Sa mere juurde jõudsid?

Alguses olid vaid lapsepõlves loetud raamatud: Alan Bombardi "Vabatahtlik merehädaline" - sealt tuli teadmine, et kummipaadiga on võimalik soolasel veel seilata -, Thor Heyerdali "Papüürualusel üle Atlandi" ja "Ra", Caldwelli "Hulljulge merereis", kus ta läks Ameerikast pähklikoorega üle Vaikse ookeani Austraaliasse oma pruudi juurde, ning ka Francois Chichesteri "Mere ja taeva üksilduses" ja "Üksinda üle Atlandi".

Hiljem lisanus praktiline uudishimu. See on olnud mu elu edasiiviivaim jõud. Sõitsin lapsena praamiga Vormsile ning nägin paremal üle mere Hobulaiidu. Nägin saarel maju ja kadedus, et nemad saavad ja mina ei saa, otse kõrvetas mind. Tahtsin kah!

■ Millal tegid oma esimese meresõidu?

1993. aastal ostsin oma esimese aerujõul liikuva kummipaadi "Omega" ja sõitsin koos õega merd avastama. Alguses oli plaan, et läheme Rohukülalt valgete inimeste kombel praamiga Vormsile ja sealt aerutame Hobulaiule. Aga me jõudsim Haapsallu nii hilja, et viimane praam oli juba läinud. Sõitsime prooviks üle hiirvaikse Haapsalu lahe Noarootsi. Kõik laabus kenasti ja järgmisel päeval mõtlesime, et hoiame üleüldse praamiraha kokku ja proovime

ainult aerutada. Ilm oli tuuline ja kaldaäärne murdlaine loopis vett paati – aga üle me saime. Kusjuures mandrile saime juba tasuta, Sest raamireisijatele müüakse Rohukülalt edasi-tagasi pileteid. Vormsil keegi pileteid ei kontrolli!

■ Mitu paati Sul on?

Isiklikult minul on kolm: purjekas Prostor, millega olen sõitnud kuus viimast suve, ning kummipaadid Omega ja Ufimka 2. Heade sõpradega kahasse on veel purjekas, mida Matvere endale oma koduhoovis ehitas. See on ainuke päris purjeka moodi alus, millel on ikka kokpit ja kajut. Paraku ootab viimane sõitmise asemel varju all mõnda kuldsete kätega purjekaehitajat.

■ Räägi oma praegusest paadist!

Prostor on nõukogude variant inglise purjekast Catapult. Usinad vene konstruktorid tegid ta lahtivõetavaks – et suurus vastaks kokkupakitult raudteeveoeskirjadele. Erinevalt kummipaadist see laevuke seljakotti muidugi ei mahu, kuid teda on võimalik vedada tavalises katuseraamiga sõiduautos.

Aastal 2001 olime valmis Venemaale ostureisile minema, kuid õnneliku juhuse tahtel õnnestus meil osta neli sedasorti purjekat siitsamast Eestist. Nagu kõikide vene imedega, oli ka nendega enne kõvasti rassimist, enne kui võis merd kündma minna.



Kiipsare nukk. Vaade viltusest tuletornist



Pihlalaid



Jyski binokkel ja varukompass



Hõralaid

■ Kuidas paat nime sai?

Kõik need neli paati on naisrevolutsionääride nimedega: Rosa Luxemburg, Vilhelmine Klementi, Clara Zetkin ja Olga Lauristin. Purjekas peab traditsiooniliselt naise nimega olema, see toob õnne, ja kummipaadi pealt purjeka peale kolida – see on tõeline revolutsioon kauguste võtmise mõttes. Arvestasin kord, et viieteistkümne aasta jooksul olen merel aerutanud kokku 250 kilomeetrit. Nüüd on võimalik see 250 kilomeetrit nädalaga ära sõita.

■ See on müstiline, et sõitsite mootorita kummipaadidega kõik need aastad merd?

See polnud snobism, vaid reaalsus. Neile ei olegi võimalik mootorit panna. Küsimus oli, et kas sõita sellega, mis on, või üldse mitte sõita. Me valisime esimese.

■ Kummipaad on see, mis võib ennast keerata ja pöörata...

Kummipaad allub päris hästi aerutamisele. Ja taganttuulega on võimalik kummipaadiga sõita ka niimoodi, et tagumine tõmbab purjeks vihmavarju.

Võib-olla ma lähen suurte kummipaadi-gurudega vastuollu, aga minu 15-aastane kogemus on näidanud, et kummipaati juhitakse eest. Kui kanuud ja tegelikult kõiki veesõidukeid juhitakse tagant – rool on ju taga –, siis kummipaati juhib eesolija – tema hoiab selle nina soovitud suunda. Tagumine on lihtsalt see, kes tuima tööd teeb.

Kummipaad talub üllatavalt hästi kõrget lainet. Kuni meetrise laineni pole mingit küsimust. Ta libiseb nagu madrats üle lainete.

■ Milline on tavaline päev merel?

Mmm...kõik algab ju ärkamisest! Tanel [Soosaar], kellega ma koos purjetamas käin, on tavaliselt ennast selleks ajaks juba üles ajanud ja lõkke süüdanud. Siis toome merest vett ja keedame makarone või muud maitsvat rooga. Soola lisada pole vaja.

Merel olles algab meil iga söömine ühte- ja samamoodi. Ütleme "ega's inime ei saa sea kombel sööma hakata" ja võtame alustuseks lõuatäie pipraviina. Siis sööme.

Pakime telgi, kustutame lõkke, tassime asjad purjekale, tõmbame purjed üles ja sõidame minema.

Purjetame ühele saarele, sealt teisele, sealt edasi kolmandale. Õhtul tassime ta randa ja laseme purjed maha. Ankurdame korralkult kinni. Paneme telgi üles, valmistame õhtusöögi. Võtame taas lõuatäie kibedat. Ja magama.

Merel on kõik väga lihtne: kui on sobiv ilm, siis sõidame edasi ja avastame uusi maid, kui on liiga tormine, siis istume kuskil kuival maal ja ootame.

■ Kas merel kala ka püüate?

Kuna tegemist on kummialustega, siis igasugustest konksudest hoiame kaugele eemale. Aga võrgulube, millega võib püüda igal pool, ei anta. Sestap ma võrku ei kasuta. Mul polegi Balti jaama turult ostetud kahekümne meetri pikkust võrgujuppi, millega ma ei püüa suvel ühe nädala jooksul merest kümnet-kahtekümnet kala. Ja seepärast me ei söögi lõkkel grillitud kala ja ei tee vaestel aegadel mereveest, merekapsast ja kalast suppi.

Mul on üks uskumatu, aga reaalne kalamehelugu: Noarootsi poolsaarel olime parajasti makaronid keema pannud, kui üks kajakas puistas taevast kadakate vahele va vingerja! Kusjuures mitte mingisuguse kilu, vaid paadipingi pikkuse tuulehaugi!

Viis minutit hiljem oli purikas juba katlas...

■ Milliseid vanade merekarude uskumusi ja kombeid järgid?

Meri on ju koht, kus annad ennast kõrgete ja etteaimamatute jõudude meelevalda. Ega mul palju rituaale pole. Tavaliselt kalkan reisi alustades Vanale ühe sortsu head isekibestatud pipraviina. Kuna tahad ettearvamatutelt jõududelt palju saada, siis püüad ju ka parimat anda.

■ Pikim merereis?

2007. aastal purjekaga 298 kilomeetrit Topu lahest üle Hiiumaa ja Saaremaa laidude, läbi Soela väina Vilsandi kaudu Naistekivimaa saare juurde. Pikemad kummipaadireisid on olnud mul 24,5 kilomeetrit Haapsalust Noarootsi, sealt Vormsile ja edasi Hiiumaale. Ja 23,5 kilomeetrit Hiiumaalt üle laidude Muhule.

■ Eksootilisim paik, kuhu oled sattunud?

Rääkides Eesti saartest on valik ikka väga suur. Olen käinud rohkem kui poolesajal Eesti saarel. Aga eksootilisim? Kindlasti Kuivarahu, mis jääb Hiiumaa praamiliinist vasakut kätt, kui Rohuküla sadamast välja sõita. Pikk, kitsas, olenevalt veeseisust kolm-neli kilomeetrit pikk, paar-kolm meetrit lai ja parkümmend sentimeetrit üle merepinna kerkiv saar. Tundub muinasjutulisena ja uskumatuna, et mere sees on seesugune makaronilaadne kuiv maa. Suuremate alustega sinna ei saa.

Vilsandi kindlasti. Seal on paekivi täiesti teistsugune kui see, mis siin, põhjarannikul. Urbne. Saad kohe aru, et ürgsed korallid on ära kivistunud.

Rammu, kus on pisikene surnuaed. Surnuaias on peaaegu kõikidel ristidel nimeks kas Klaamas või Klamas. Muuseas, kui Prangli välja arvata, siis ma olen isiklikult tuttav kõikide põhjaranniku saarte püsielanikega.

■ Saartel elab väga vähe rahvast?

Nõuka-aeg selle käki keeras. Ma saan aru, et siis tohtis elanikke olla vaid nende saarte peal, kus oli piirivalvekordon. Need pandi aga suuremate saarte peale ja pisemad peksti lihtsalt inimestest tühjaks. Ma ei tea, mis oli see põhjus, et Prangli jäi alles, aga Rammu mitte, sest väidetavalt elas Rammul sadakond inimest. Sama palju elab praegu Pranglil.

■ Kas oled võtnud eesmärgiks kõik Eesti saared läbi sõita?

Ei. Mind kannustab uudishimu, mitte rekordivajadus. Läheb, nagu läheb, mulle lihtsalt meeldib purjetada.

■ Tugevaim torm?

Võib-olla on need minu annid olnud merejumalatele eriti meel-mööda, aga midagi erakordselt jubedat ei olegi olnud. Olen olnud küll hirmu piiri peal, et veel ei ole hirmus, aga kui nüüd veel natuke hullemaks läheb, siis kohe hakkab hirmus.

Koos elukaaslase Anuga sõitsime kummipaadiga Ahelaiult 6 kilomeetrit Muhuni. See käis hirmsa taganttuule- ja lainetusega ning oli kokkuvõttes üsna jube. Samasse tormi jäid järgmisel päeval Erki Laur ja Tiina Tauraita. Nad vandusid, et lained olid Erki-kõrgused, aga see näitleja on teadupärast 197 sentimeetrit pikk. Kui sealt ka natuke maha võtta, jääb ikka päris soliidne kõrgus. See juhtus 1996. aastal. Tiina Tauraita sai sealt "krabaja" ning vandus, et ta enam kunagi kummipaati ei istu. Seda lubadust on ta juba 12 aastat ka pidanud.

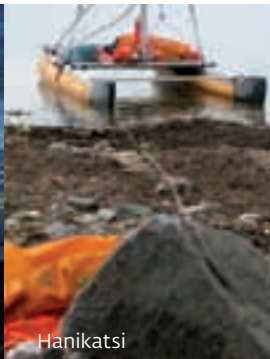
Purjekaga olen ühe korra... Hakkasime sõitma Lõuna-Malusilt Juminda neeme suunas, kui meri läks tormiseks ning hirmsaks. Prostoril on harkpoompuri. Sestap ei saa rehvida ja tuleb sõita täie purjega. Otse taganttuulega läks see kõik päris õudseks, sest



Kiipsaare viltune tuletorn



Hilisõhtu Salaval



Hanikatsi



Hommik Salava laul

tuult ei saa purjest läbi ka lasta, puri on ju risti. Keerasime otsa ringi ja pöutasime Pedassaarele, sest ümbermineku korral oleks järgmine kuiv tallaalune olnud Soome. Sarnaselt mägedega ei lähe ka Juminda ja Mohni ju kuhugi. Jõudsime sinna lihtsalt päev hiljem.

■ Kas oled kogunud järske ilmamuutusi merel?

Jah, on ette tulnud küll. Ükskord oli mul kummipaadiga selline juhus, et sõitsin Hiiumaa laidudel ja tahtsin sõita Kumari peale ehk siis otse itta. Tuul puhus ka nii enam-vähem läänest. Olin suuema osa merereisist juba läbinud ja Kumarini olid jäänud mõned kilomeetrid, kui äkki saabus merele täielik vaikus. Ikka kohe täielik vaikus! See kestis umbes viisteist minutit ning siis äkki lõi veepind virvendama ja teisest suunast hakkas tugev tuul puhuma. See oli nii tugev, et Kumarini enam ei jõudnudki. Keerasime siis otsa 110 kraadi teise suunda ja sõitsime Muhule. Vahet ju pole, kuhu jõuda!

Kui keegi tunneb, et tahab kummipaadiga mere peale minna, siis ma soovitan alustuseks Väinamere akvatooriumi. Seal on igal pool midagi ees: kas jääb ette Vormsi või jääb Saaremaa või jääb Hiiumaa või jäävad mingid laiud. Aga ega ma kummipaadiga mujal ei olegi eriti sõitnud.

■ Keerulisemad sõidutingimused?

Ükskord sõitsime tormiga Hobulaiult Haapsalu poole, sest minul hakkasid teatris musketäride etendused. Torm oli siis lõunast, aga meil oli vaja sõita itta. Olime Erki Lauriga kahekesi kummipaadiga. See nägi niimoodi välja, et sügad-sügad-sügad-sügad aeruga neliviisi tõmmet Haapsalu suunas, kuni näed, et tuleb suur laine. Keerad paadi risti, et saaks ninaga selle vastu võtta, ja siis keerad ruttu jälle pikilainesse ja sügad taas kolm-neliviisi tõmmet Haapsalu suunas, kuni tuleb järgmine suur laine. See sügamine kestis ikka pikki tunde. Seda maad on 8 kilomeetrit. Me hakkasime enne lõunat minema ja me jõudsime viimasele Tallinna bussile.

■ Kas Sul on kompass kogu aeg kaasas?

Jah, ikka. Ma sõidan Regio maanteede atlase järgi, kus on ka rannikumeri ning saared peal. Seal küll sügavusi märgitud ei ole, aga süvis pole Olga Lauristini jaoks probleem.

■ Lemmiksadam?

Ega mul ei olegi ühtegi lemmiksadamat, sest mul ei ole sadamat tarvis. Prostor on niisugune paat, mille vead autoga kohale ja lased suvalisest kohast vette. Seda ma ka teen.

■ Unistuste paat?

Siin on maksimumprogramm ja miinimumprogramm. Maksimumprogramm võiks ju olla kajutiga katamaraan, millega saab üle Atlandi ookeani sõita. Miinimumprogramm on mul praegu täitsa olemas. Ma ei olegi tahtnud midagi muud suuremat, sest kui sa teed ühe sammu, siis sa pead tegema kohe veel viis sammu.

No ma nägin seda, kui sõber Erki soetas Hobicat Tigeri, mille kiirus on üle 20 sõlme ja mille sügavus svertidega on 1,2 meetrit. Siis

peab sõitma ikkagi merekaartide järgi mööda laevateid ja seesugust bajaani ei hoi ju enam Astangu garaažiboksis. Jah, viie tunniga sõidab ta küll Väana-Jõesuust Osmussaarele, aga samas pole see enam nihuke mõnus tõterdamine – see on kihutamine. Et kas kõnnid ja lased vilet ja peatud, et imetleda linnupesa ja lillekest, või tormad maratoonari kombel hullunult finišilindi suunas.

■ Unistuste reis?

Võssotski ütles kunagi ühes laulus, et mägedest paremad saavad olla vaid mäed, kus sa kunagi veel pole olnud. Uued kohad on toredad. Aga unistuste reis tegelikult on ikka: üksik saar, lõke põleb, telk on üles pandud, söök on valmis tehtud, hea sõber istub sinuga koos lõkke ääres. Võtad lonksu viina, teed ühe suitsu, ajad juttu... Kõlab minu meelest piisavalt unistusena ja sellist unistust on mul olnud kümneid kordi!

■ Kas Sa välismaale ei ole mõelnud sõita?

Mul on kasvuruumi siin Eestiski piisavalt. Siin on küll ja enam neid saari, kus ma käinud ei ole ja ma ei tunne, et mingi Soome saar oleks 10 korda lahedam kui Eesti saar. Lõppude lõpuks olen ma merel sõitnud 15 aastat ja kuna ma pole kordagi välismaal käinud, siis see on ilmselt märk millestki. Ma ei tunne selleks veel lihtsalt vajadust.

■ Kas siseveekogud ka Sulle huvi pakuvad?

Väga vähe. Ma olen sõitnud kevaditi Pirita jõe peal kummipaadiga ja ühe korra Kunda jõe peal ja ühe korra aerupaadiga Pühajärvel. Lapsena käinud paar korda Ähijärvel kala püüdmast. See halesoolane Läänemeri on ikka see, kus on tõeline avarus. **N**

Lõbusat merelist lugemist Tarmo Männardi sulest leiata aadressilt www.ekstreem.ee/kaidojatarmo

Olga Lauristin

Kodusadam Astangu garaaž

Tüüp, mudel Prostor

Ehitusaasta 1989

Kere materjal kumm, duralumiinium

Pikkus ja laius 5,5 ja 2,5 meetrit

Süvis 30 cm + väljatõmmatavad sverdid

Masti kõrgus 6,6 meetrit

Mootor puudub

Navigatsiooniseadmed kompass, GPS, Regio maanteede atlas

Lisaseadmed kaks aeru

Veevaru 20 liitrit magedat joogi- ja meretäis soolast toidutegemisevett

Kandevõime 350 kilo

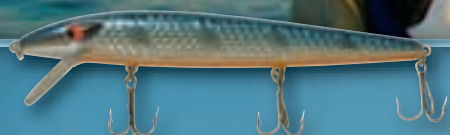
Tarmo Männard

Vanus 40

Meresõidukogemus 15 aastat

Aastas seilab 250 kilomeetrit

mere
mess Tule vaata Meremessil!



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.



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

Selline reklaamkast ainult 1200.- + km

¼ lk = 3000.- + km

⅓ lk = 1500.- + km

½ lk = 1200.- + km

¾ lk = 1000.- + km

Hinnad kehtivad ainult paadibörsi rubriigis. Järgmisese Navigaatorisse ootame paadibörsi kuulutusi kuni 15. veebruarini 2008. Tel. 6 710 158 E-mail navigaator@heelium.ee



Mauritiuse-saar on maailmakuulus laevamudelite tootja, olles teistest üle just mudelite ülima täpsuse poolest. Nüüdsest on võimalik saada ka Eestis Mauritiuse meistrite ajalooliste laevamudelite omanikuks. Valikus palju erinevaid mudelid ja suurseid. Lähemalt tutvumiseks olemas kataloog ja näidised tuntuimast laevadest - WASA, SOLEIL ROYAL, VICTORY, ENDEAVOUR, SOVEREIGN OF SEAS. **Hinnad alates 10 000.- EEK**
Info: tiit@rakveremm.ee



Princess 61

Pikkus: 18,77 m • Laius: 4,88 m • Süvis: 1,35 m
Mootorid: 2 x Volvo Penta D12 (2x 715 hj)
Ehitusaasta: 2003
Lisaks rikkalikule varustus, 8 magamiskohta, maksimum kiirus 28-31 sõlme
Kontakt: tony@paadid.ee

hind
15 650 000



Askeladden Commuter 805

Mootor MerCruiser 4,2 ES 320 Diesel Bravo III 306HP/228kW
Pikkus 7,99 m • Laius 2,70 m • Kaal 3250 kg • Kütusepaak 315 L
Mägevee paak 105 L • Boiler 30 L • Septitank 50 L
Meresõiduklass B • Lubatud inimeste arv 9
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
2 250 000.-
tavahind 2 374 570.-



SeaRay 240 Sundancer

Väljalaske aasta: 2004 • Mootor: MerCruiser 5,0 MPI / Bravo3 (260 hj) • Pikkus: 7,92 m • Laius: 2,59 m • Süvis: 1,02 m
Väga heas korras olev kaater, millel rohkelt lisavarustust.
Esimest korda vette lastud alles 2005. Liisingu ülevõtmise võimalus!
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
990 000.-



Quicksilver 700 Weekend

Mootor: MerCruiser QSD 2,0 150i diisel • Pikkus: 6,96 m
Laius: 2,78 m • Lubatud inimeste arv pardal: 7
Väga suur ja ruumikas diiselmootoriga matkakaater. Väga mitmekülgne ja praktiline ruumilahendus. Rikkalik varustus.
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
999 900.-



Silver Eagle Star Family 650

Mootor: Mercury F115 EFI • Pikkus: 6,50 m
Laius: 2,40 m • Süvis: 0,32 m • Lubatud inimeste arv pardal: 6
Mootor 115 hj, 4-taktiline. Alumiinium korpusega. Suurepärase pere ja matkakaater ka madalamas vees julgemaks kolimiseks
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
646 400.-



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
495 000.-
tavahind 510 500.-



Silver Hawk 540 DC

Väljalaske aasta: 2006 • Mootor: Honda BF 90 • Pikkus: 5,40 m
Laius: 2,17 m • Süvis: 0,28 m • Lubatud inimeste arv pardal: 7
Kasutatud kaatrikomplekt mootori, haagise, sõidukatte, kajaloodi, GPS ja muu varustusega, sõitnud ühe hooaja, väga heas korras
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
299 990.-



Silver Beaver 450 UUS!

Mootor: Mercury F40 ELPT EFI • Pikkus: 4,50 m
Laius: 1,81 m • Süvis: 0,24 m • Lubatud inimeste arv pardal: 5
Mootor 40 m³, 4-taktiline. Väga praktiline ja kerge kaater väiksemale seltskonnale nii kalaläiguse kui ka väikesaarte avastamiseks.
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
205 000.-



MUSTO[®]
PERFORMANCE

UUS HPX

Ookeanil sündinud



“Musto HPX varustus oli meie jaoks iseenesestmõistetav valik 2005/06 Volvo Ocean Race’il. Varustuse uuendused kindlustasid meeskonna maksimaalse mugavuse kõige ekstreemsemates tingimustes. Minu jaoks on HPX tormirõivastus olnud alati parim võimalik valik. Ja nüüd on see veel parem.”

Mike Sanderson
ABN AMRO ONE kapten
Volvo Ocean Race 2005/06 võitja



Travel at the speed of life



V CLASS SPORTKAATRID: V42 V45 V48 V53 V58 V65 V70 V85 FLYBRIDGE KAATRID: 42 45 50 54 58 62 67 21M 23M 85MY 95MY