

Targaks saab see, kes oskab kuulata.

Princessis on klient kuningas. Oma tähtsaimad õppetunnid oleme saanud oma klientide kogemustest. Meie eesmärk on pakkuda täiuslikku mootorjahi-kogemus kuulates neid, kes seda kõige paremini tunnevad. See eesmärk on lihtne - kvaliteet, innovatsioon ja kliendirahulolu, millele on raske midagi vastu panna.

PRINCESS
67

Navigaator

1 / 2010

BALTI MERE AJAKIRI • 69 KROONI

Paadiga Itaaliasse

Runbjarniga Gotlandilt
käiakive toomas

Viis päeva Soome
saarestikus

Rein Ottoson
– legendaarne treener

Jaanus Tamme
& Lendur

ALLAN KIIL
TALLINNA UUE
MEREVÄRAVA AVAJA

FLYBRIDGE MOTOR YACHTS: 42 50 54 58 62 67 21M 23M 85MY 95MY V CLASS SPORTS YACHTS: V42 V45 V48 V53 V58 V62 V65 V70 V78 V85

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

www.princessyachts.com

PRINCESS
POWER · PRECISION · PASSION



ÜMBERMAAILMAPURJETAJA TOP 10 • AQVA SPAA RAKVERES • NOORTE PURJETAMINE • HERKKI HALDRE KOLUMN • ANTARKTIKA EKSPEDITSIOON • PAADIMAKS VÕI KÄTTEMAKS? • EESTI VIKINGID • NÕUANNE • SÜSTAGA MERELE • WALLY HERMES YACHT 85 • LONDONI PAADIMESS • PAADIBÖRS



Ainulaadne elamus

Taheläpanul Tegelmist on alkoholiga. Alkohol võib kahjustada Teie tervist.



38 Allan Kiil
– Tallinna uue
merevärava avaja

Navigaator

8 Uudised Aasta Seiklus 2009 võitjad selgunud, allveekaamera Keri saare lähiste, Väinamere uisk tuleb taas, Merematkaselts kutsub liituma, trimaraan Earthrace pörkas kokku vaalapüügilaevaga, uudistooted Londoni paadinäituselt

20 Konverents World Yacht Racing Forum 2009 Monacos

22 Persoon Rein Ottoson: meri annab vabaduse

26 Purjetamine LHV sari õpetab lapsi võistlema

28 Kontseptijaht Wally Hermes Yacht 58

30 Teravnurk Paadimaks või kättemaks?

32 Lõögastus Aqva hotel & spa Rakveres

36 Herkki Haldre kolumn Kaubapurjekate taastulemine

38 Kaanelugu Tallinna uus jahisadam on valmimas

44 Reis Runbjarniga Gotlandilt käiakive toomas

54 Ajalugu Eesti viikingid

58 Reis Paadiga Itaaliasse!

70 Veehobi Süstaga merele!

72 Reis Viis päeva Soome saarestikus

78 Ümber maailma Hillar Kuke 10 tähtsamat asja ümbermaailmapurjetamisel

82 Ümber maailma Uusi ümbermaailmareisile minejaid

84 Avastus Eestlased lähevad Antarktikat uurima

88 Nõuanne Veesoõiduk vajab enne vettelaskmist korralikku hooldust

90 Minu paat Jaanus Tamme & Lendur

97 Paadibörs



58 Paadiga Itaaliasse



72 Viis päeva Soome saarestikus



44 Gotlandilt käiakive toomas



70 Süstaga merele



78 10 tähtsamat asja ümbermaailmapurjetamisel



90 Minu paat: Jaanus Tamme & Lendur

HÄDA PAADI PÄRAST. Paljusid väikelaevnikke on teinud murelikuks Tallinna Linnavalitsuse poolt kehtestatud paadimaks. Ning olgugi, et maks kehtib juba aasta algusest peale on mitmed paadiomanikud siiani segaduses, kas nad ikka peavad seadusega vastuolus olevat maksu maksma. Lisaks tekitab nõutust, miks maksustati just veesõiduk – pole ju linn väikelaevniku heaks suurt midagi teinud. Pealegi on maks kohati ebaproportsionaalselt suur võrreldes väikelaeva maksumusega ning on kuulda väiteid, et see nõrgestab niigi meie olematut paadikultuuri. Need, kes kavatsesid paati osta, mõtlevad tõsiselt järele, kas selle omamine on neile üldse jõukohane.



Ka linnavalitsuses ei olda määrusega päris rahul. Juba on esitatud riigikogule ettepaneku seaduse muudatusteks.

Tundub, et taaskord tehti enne kui mõeldi – rass ja valmis – ning nüüd püütakse puuduliku seaduse puudujääke korvama hakata. Tulevad meelde ühe Soomes töötava sõbra sõnad, kes rääkis, et enne uue projekti kallale asumist istuvad soomlased kümneid kordi nõupidamiselaua taga, kaasavad asjatundjaid ja arutavad asja iga kandi pealt läbi. Näib paljuarerdud soomlasliku aeglusena, kuid tegelikult tulevad sealt arukad otsused. Meil seevastu, ütleb ta, tehakse asi kiirelt ära... ja hakatakse kohe vigu parandama.

Otseski paadimaksu ümber toimuva pealt maha kirjutatud!

Ent ometi on ka Tallinnas palju rõõmustavat. Näiteks see, et Tallinna Sadam avab kevadel otse vanalinna piiril Admiraliteedi basseini uue Vana-sadama jahisadama. Uue jahisadama 64 kai kohta peaksid mahutama nii välisvetest saabuvaid jahte kui omasid; varem kiirleavu teenindanud C-terminali teisele korrusele aga tulevad jahtklubi ruumid. Ja nii sünnibki üks uus merevärav, mis avab Tallinna rohkem merele!

Olgugi, et väljas on praegu käre talv, on mõtted juba suve juures. Vaadates pilte puhkab silm sini-sinisel merel ja tundub justkui oleks kuulda lainete loksumist. See on mere kutse ja Navigaatori uus number kutsub teid sellest osa saama!

Helen Raiend



Esikaane foto **Sven Tupits**

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

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

Toimetaja **Margus Mihkels**

Reklaamijuht **Katrin Rosse**
katrin.rosse@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.

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

Alati parimas levialas

Äri liigub. EMT Äriinternet liigub kaasa.

Mobiiltelefoniga olete harjunud helistama igal pool. Nüüd pakume Teile ka sama mugavat interneti. Internet ja e-mailid on Teie käeulatuses kõikjal, kuhu töö Teid viib. See on EMT Äriinternet. Kiirem, mahukam, soodsam kui eales varem.

Kiire: **21,6** Mb/s
kuni
Mahukas: **9GB**
iga kuu

Kiirem ja mahukam!
Proovige nüüd kuni 2 kuud tasuta!

EMT 3,5G netipulk Huawei E1552

Kui soovite e-posti ja interneti kasutada kontorist väljaspool oma praeguse sülearvutiga, torgake arvutisse EMT 3,5G netipulk.

EMT kliendile tähtajalise lepinguga:

0.-

EMT kliendihind: 790.-
Tavahind: 1190.-



EMT Äriinternet

Proovige julgelt! Ilma tähtajalise kohustusega saate kasutada kuni 2 kuud tasuta!

Kuutasu proovijale:

0.-

Tavahind kuus: 399.-

Dell mini 1012

Töökindel ja mugava väikese ekraaniga mudel äriksutajale, kes vajab arvutit tihti kontorist väljaspool.

EMT kliendile tähtajalise lepinguga:

5990.-

EMT kliendihind: 6990.-
Tavahind: 7490.-



Sisseehitatud
3G
modem!

- Intel Atom N450 1.66Ghz
- Monitor 10"
- 1GB mälu, 250GB kõvaketas
- Windows 7 Starter
- Integreeritud 3G modem

www.emt.ee

Netipulga ja sülearvuti soodushind kehtib 18-kuulise tähtajalise kohustuse võtmisel EMT Äriinterneti kasutamiseks. Tähtajalise lepingu sõlmimisel ei kehti teenuse kuutasu soodustus. Kampania tingimused: www.emt.ee

EMT Äriinternet 



ELUS ON ENAMAT KUI VOLVO. NEED ON HOBUJÕUD MILLE OLEMASOLU EI PEA SA TÕESTAMA. MÕISTES, ET PARIMA MULJE JÄTAD SIIS, KUI EI TUNNE ENAM VAJADUST MULJET AVALDADA. JA TEADES, ET SINU UUS S80 RÄÄGIB NII MÕNDAGI SELLEST, MIS SULLE TÕELISELT MEELDIB. SELLEPÄRAST SÕIDADKI VOLVOGA.



CO₂ heitmed: 155-284 g/km. Kütusekulu: 4,7-18,0 l/100km. Kampaania tingimustega tutvuge veebis.

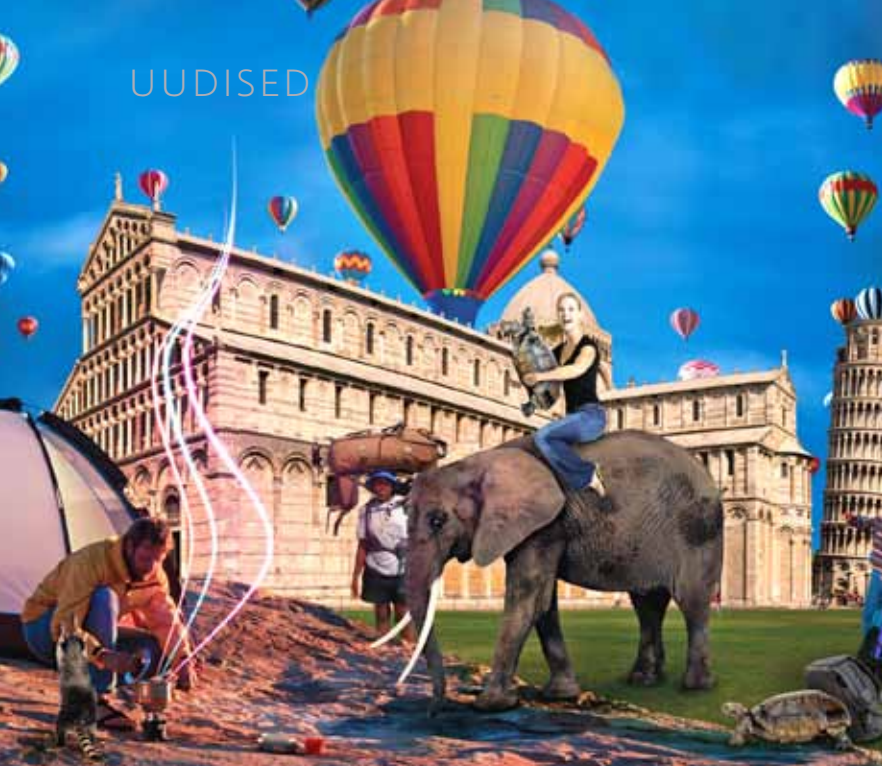
**UUS VOLVO S80.
NÜÜD KUNI 100 000 KROONI EEST TASUTA LISAVARUSTUST.**

www.infoauto.ee

INFO-AUTO TALLINN Järve Pärnu mnt. 232 tel. 671 0020 infoauto@infoauto.ee www.infoauto.ee
TARTU Turu 27 tel. 737 1890 tartu@infoauto.ee PÄRNU Tallinna mnt. 89a tel. 447 2777 parnu@infoauto.ee

Volvo. for life





Aasta Seiklus 2009 võitjad selgunud

Viieliikmeline žürii, kuhu kuulus ka Navigaatori peatoimetaja Helen Raiend, on teinud oma otsuse. GO Reisiajakirja eestveetava Aasta Seiklus 2009 tiitli ning Matkaspordi kinkekaardi võitsid pool maailma läbi rännanud Berit Renser ja Terje Toomistu koondnime Avantüristid all. Parima veematka preemia pälvis Hillar Kukk, kes jõudis eelmise aasta suvel koju kaheaastaselt ümbermaailmapurjetamiselt jahtlaevaga Martha. Auhinnaks Navigaatori kaheaastane tellimus ja 5000 krooni eest merevarustust Balti Merekaatritelt.

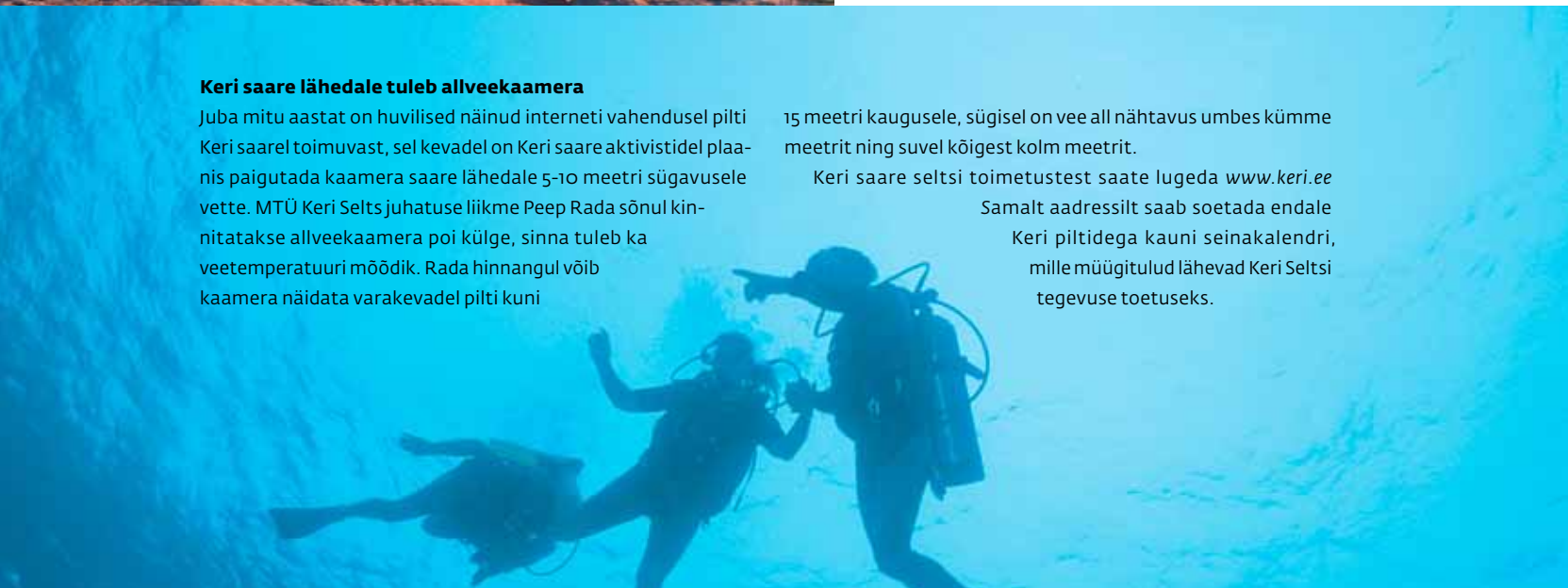
Avantüristidel ilmus oma reisimuljetest hiljuti raamat "Seitse maailma"; mõlema võitja reisiseiklustest saab aga lugeda nende blogidest: avanturistid.blogspot.com ja www.marthaworldcruise.com

Keri saare lähedale tuleb allveekaamera

Juba mitu aastat on huvilised näinud interneti vahendusel pilti Keri saarel toimuvast, sel kevadel on Keri saare aktivistidel plaanis paigutada kaamera saare lähedale 5-10 meetri sügavusele vette. MTÜ Keri Selts juhatuse liikme Peep Rada sõnul kindnitatakse allveekaamera poi külge, sinna tuleb ka veetemperatuuri mõõdik. Rada hinnangul võib kaamera näidata varakevadel pilti kuni

15 meetri kaugusele, sügisel on vee all nähtavus umbes kümme meetrit ning suvel kõigest kolm meetrit.

Keri saare seltsi toimetustest saate lugeda www.keri.ee Samalt aadressilt saab soetada endale Keri piltidega kauni seinakalendri, mille müügitulud lähevad Keri Seltsi tegevuse toetuseks.



Eesti Merematkamise Selts kutsub endaga liituma

Merematkamise edendamiseks ning Eesti kui harrastusmeresõidupiirkonna rahvusvahelise tuntuse suurendamiseks moodustati septembris 2009 Eesti Merematkamise Selts, mis kutsub nii eraisikuid kui organisatsioone endaga liituma.

Kui Eesti merematkajad vajavad informatsiooni teiste maade ja merele kohta, siis teiste maade merematkajaid huvitab, kuidas on olud Eestis, millised on navigeerimistingimused, sadamad, vaatamisväärsused jm. Seega saab EMS olla infovahendaja ning teha rahvusvahelist koostööd merematkajate ühendustega nii Läänemere piirkonnas kui ka laiemalt.

EMS loob uue võimaluse tutvustada Eestit ja Eesti väikesadamate võrgustikku tervikuna, töötada välja ühine tegevuskava ja turundusprogramm ning need ka ellu viia. Kasusaajateks on lisaks kodu- ja välismaistele merematkajatele ka jahtklubid ja sadamapidajad, kohalikud omavalitsused, kindlasti ka rannapiirkondade elanikud.

EMS asutajateks olid ESS Kalev Jahtklubi, Sailinvest OÜ Noblessneri sadama operaatori ja arendajana ning Valdeko Loopere tuntud jahtkaptenina. Eesti Jahtklubide Liit toetab algatust.

Lisainformatsioon meiliaadressil merematkamine@gmail.com



Foto: Hillar Kukk

LHV Privaatpangandus

Ettevõtjale

Äri-laenu ja Eesti-sisesed garantiid / Laenu börsil noteeritud väärt-paberite tagatisel / Ettevõtete nõustamine (M&A) / IPO-d

Erakliendile

Portfelli-haldus / Finants-nõustamine / Väärt-paberikonto ja arveldused / Pensionifondid



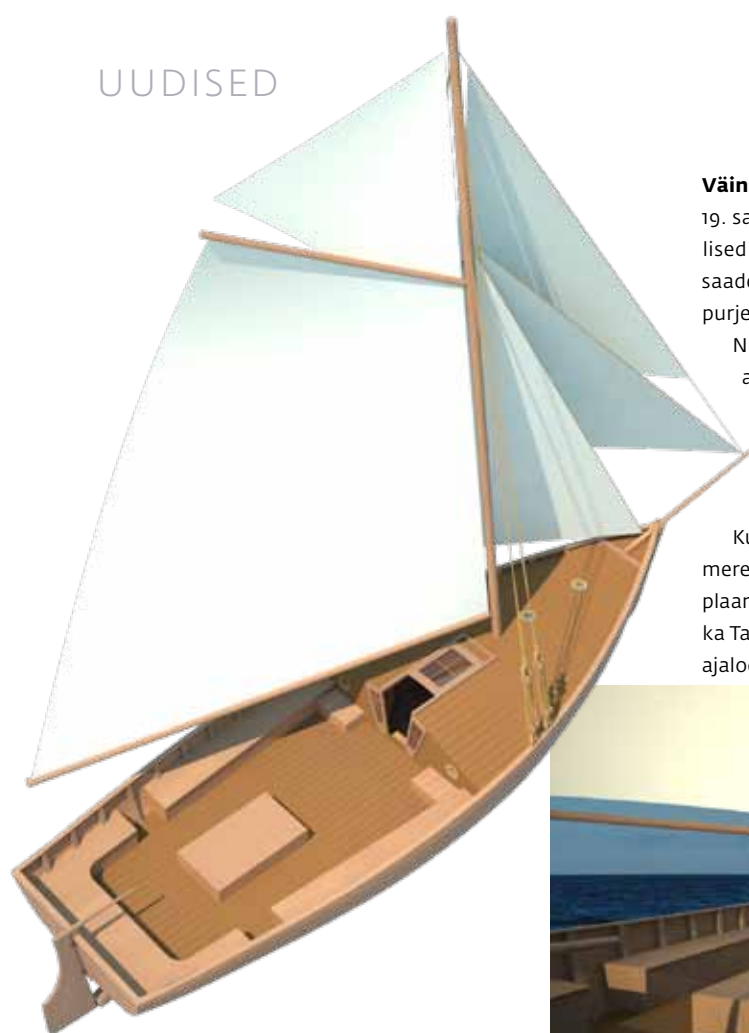
LHV Privaatpangandus on sinu ja LHV meeskonna vaheline suhe. Oleme valmis otsima vastuseid sinu kõigile finantsalastele küsimustele ning jagama oma parimaid ideid.

Indrek Nuume
LHV Privaatpanganduse juht

6 800 400 private@lhv.ee lhv.ee

Tutvu finantsteenuse tingimustega lhv.ee ning vajaduse korral konsulteerime meie asjatundjaga.

LHV pank



Väinamere uisk tuleb taas

19. sajandil sõitsid Eesti saarte ja mandri vahel kuni 18 meetrit pikad uisu-nimelised transpordialused. Muhu talupojad olid kohustatud vedama inimesi, posti-saadetisi ja kaupu üle Väinamere kuni aastani 1894. Eesti vanima traditsiooniga purjelaeval heisati purjed viimast korda Esimese maailmasõja ajal.

Nüüd on Muhumaa mehed otsustanud Väinamere Uisu ühingu nime all selle ajaloolise purjelaeva taas ehitada. Uisk tuleb kogupikkusega 15 meetrit ja laiusega 5,2 meetrit.

Selle joonised on teinud tunnustatud projekteerija Enn Metsar (Runbjarn, Elizabeth jne). Arvesse on võetud 1813. aasta Sõrve uisu kerekuju ja Kaarel Noore 19. sajandil valmistatud poolkeremudeli vormi.

Kuna laeva süvis on vaid üks meeter, saab sellega randuda ka madalates Väinamere lahtedes. Lisaks lõbureisidele ja muudele meelelahutuslikele programmidele plaanitakse ekspeditsioone vanadel uisuteedel, mis kulgesid nii Gotlandi, Riiga kui ka Tallinna. Laeval saab olema mitu kodusadamat, kuid tulevikus taastatakse ka ajalooline uisukõrts ja -saun. www.uisk.ee



Oskari paadiraamat

Aleksi Bardy ja Ville Salomaa, kirjastus Eesti Päevalehe AS 2009
Soomes suure müügiedu saavutanud Aleksi Bardy ja Ville Salomaa väikestele meresõpradele mõeldud "Oskari paadiraamat" sobib ka täiskasvanud huvilistele esimeste meretarkuste omandamiseks.

Oskari ja tema merega lähedastes suhetes oleva vanaisa tegemiste kaudu tutvustatakse lugejatele mitmeid merelemineja algtoodesid alates paaditüüpidest ja laevalippude tähendustest, paadi valgustuse, meremärkide ja hädakutsungite selgitamiseni välja.

Teksti võiks täiskasvanu maitse jaoks siiski rohkem olla, samas on rohkete piltidega illustreeritud raamat meeltemööda lastele.

Merereisid, mis muutsid maailma

Peter Aughton, kirjastus Pegasus 2009
Inimesed on alati tundnud huvi tundmatute maade vastu. Veel üsna hiljuti oli ainus võimalus võõraste mandrite avastamiseks jõuda sinna laevaga. Peter Aughtoni raamatu "Merereisid, mis muutsid maailma" lööb lugeja ees lahti meresõidu ajaloo alates muistsetest meresõitjatest, esimeste maailmareisijate ja Scoti, Amundseni, Shackletoni reisideni maailma otsa Antarktikasse. Saame teada, et Ameerikat ei avastanudki Kolumbus, sest palju aastaid enne teda jõudsid sinna viikingid. Põnev lugemine neile, kellele on südamelähedased merereisid ja ajalugu.



ERIPAKKUMINE NAVIGAATORI LUGEJALE

Seminarid, koosolekud, firmapeod Läänemeresel

Kruis Helsingisse
M/S Baltic Princess

al. **306** EEK/in
norm. al. 712 EEK/in

Kruis Stockholmi
M/S Victoria I ja M/S Baltic Queen

al. **601** EEK/in
norm. al. 1205 EEK/in

- Hind sisaldab**
- kruisipiletit B-klassi kajutis
 - konverentsiruumi kasutamist kuni 5 h
 - kohvibuffet'd

Pakkumine laieneb ka Tallinn–Helsingi ja Tallinn–Stockholm ühesuunareisidele.

- Eritingimused**
- Pakkumine kehtib rühmadele alates 10 maksvast reisijast.
 - Broneerimine 01.03.–30.04.2010 vabade kohtade olemasolul, reisiperiood kuni 31.05.2010.
 - Pakkumine kehtib kõikidel väljumistel, hinnad vastavalt väljumiste värvikaardile.
 - Reisi maksmine ja annuleerimine vastavalt rühmade makse- ja annuleerimistingimustele.
 - Pakkumine ei kehti kiirleavadel.
 - Pakkumise kood BAL NAVIGAATOR

AS Tallink Grupp jätab endale õiguse muuta väljumiste värvikaarte, sõidugraafikuid ja hinnakirju sellest ette teatamata.
Info ja broneerimine 669 6564, E-R 8:00–17:00 või grupid@tallink.ee
Tutvu reisitingimustega www.tallink.ee





Messifotod: onEdition



Uus Princess 72 Motor Yacht

Londoni paadinäitusel seekord koguni 11 paadiga väljas olnud Inglise kaatritootja Princessi stendis löi laineid selle sinivereliste perekonna uusim liige, 22-meetrine Princess 72 Motor Yacht. Elegantses ja samas sportlikus aluses on esindatud kõik see hea, mis teeb Princessist tõelise printsessi: voogavad jooned, viimistletud disain ja sügav V-kujuline kere. Vaigu kasutamine laevakeres aitab hoida kaalu all ja sõidurõõmu faktori kõrgel, samal ajal kui suured illuminaatorid võimaldavad suurepäraselt vaadet igasse ilmakaarde. Avaras salongis on meeldivalt ühendatud söögi- ja puhkeala ning looduslikku valgust jätkub siin kõikjale. Ruumikad kajutid mahutavad kaheksa külalist ja kaks meeskonnaliiget. Efektse täislaiuses omanikukajuti juurde kuuluvad garderoob ja suur vannituba kahe kraanikausi ning dušiga.

Uue Princessi pardal on küllaldaselt ruumi abipaadile või vesijalgtrattale.
www.princess-yachts.com



Zodiac Pro Open 650

Zodiac, maailma pikima ajalooa kõvapõhjaliste kummipaotide ja täispuhutavate paotide tootja, tõi Londoni paadimessil esmakordselt rahva ette oma uue Pro Open 65. See 6,5-meetrine RIB sobib hästi veesporti harrastamiseks, kalastamiseks või lihtsalt lõõgastavaks lõbusõiduks vee peal. Sõiduklass B lubab sõita avamerel, Zodiaci kaubamärgina tuntud V-kujuline põhi löikab sujuvalt laineid ja tagab mugava sõidu. Valida saab kahe juhikonsooli vahel ning istmeid saab paigutada oma maitse järgi. Sõiduklassi B alus mahutab 5 inimest, C-klassi alus 13 inimest. Erilise vastupidavuse tagamiseks on Pro Open 65-l kasutatud Hyplaon-pontoone, standardvarustusse kuulub integreeritud 180-liitrine kütusepump, vee/kütuse separaator ja võõris kast asjade paigutamiseks, tagaistmete all asub 54-liitrine jahuti.

www.zodiac-boats.co.uk



Discovery 50 Cat

Discovery Yachts esitles seekordsel Londoni paadinäitusel oma esimest katamaraani – 50 jalast (15 meetrist) Discovery 50 Cat'i. Maineka Bill Dixoni disainitud elegantne jaht pakub kaheksale reisijale mugavat majutust neljas kajutis, millest igaühe juurde kuuluvad tualett ja duširuum. Valgusküllane salong ja kambüüs uhkeladavad sisseadega, akendest avaneb panoramaavaade ümber terve paadi. Võõritekil asub mullivann ning päikesetekk mahutab hulga külalisi. Ometi järgib Discovery 50 Cat firma teiste jahtide eeskujul põhimõtet, et jaht peab olema hästi juhitud, mugav ja turvaline ka üksnes kahekesi sõites. Tänu elektrilistele vintsidele ja rehvimissüsteemile saab purjetada kokpitist lahkumata. Sõiduklass A tähendab, et sellega võib sõita kas või ookeanil.

www.discoveryyachts.com

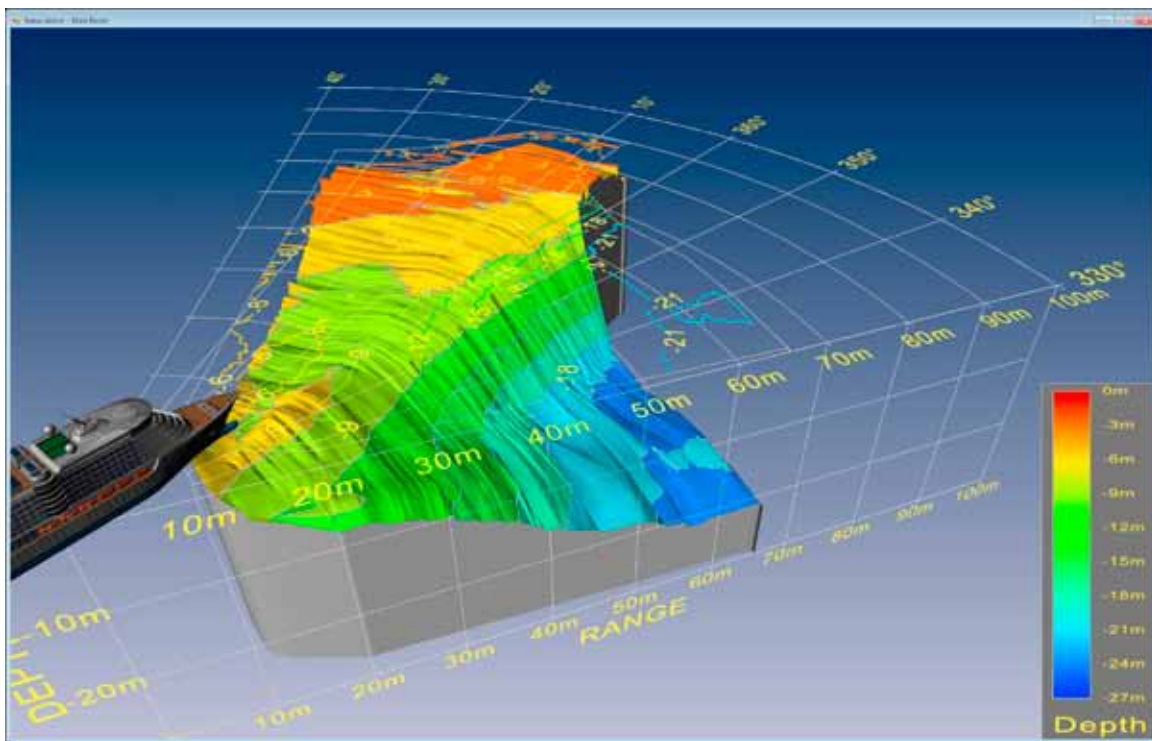


Ultraheliseade hoiab paadi põhja vetikatest prii

Paadiomanikele tuska tegevate vetikate ja karpide vastu, mis paadi põhja alla kogunevad, on leitud tunduvalt keskkonnasäästlikum ja mugavam lahendus kui paadipõhja iga-aastane mürkvärviga vööpamine –vetikad hävitatakse kõrge sagedusega ultrahelilainete abil.

Paatidele ultraheliseadmeid tootev Ultrasonic Anti-fouling töö Londoni paadinäitusel välja tooteperekonna uue liikme Ultra Solar, mis ühendatakse ultraheliseadme ja päikesepatareide või akude vahele ja muundab pinge ultraheliseadmele sobivaks.

www.ultrasonic-antifouling.com



EchoPiloti uus kolmemõõtmelise pildiga ettevaatav sonar

EchoPiloti ettevaatava sonari uusim versioon kuvab ekraanile paadi ees laiuvast merepõhjast ruumilise pildi. Merepõhja maastik ja võimalikud ohud on sedavõrd realistlikult näha esmakordselt. Tegemist on kajaloodi pildiga reaajas, ekraanil avaneb vaade tegelikult paadi ees olevast maastikust, mitte kolmemõõtmeliseks tõlgendatud kaart.

Kaks sissetõmmatavat andurit tagavad sõltumata kere kujust

eesolevast ülevaatlisku pildi. Ettepoole avaneb vaade 60 kraadi horisontaaltasapinnal ja üle 90 kraadi vertikaalis, seadme nägemisulatus on kuni 200 meetrit. Ekraanil olevat värvilist pilti värskendatakse iga 1-2 sekundi tagant, olenevalt seadistusest. Täiesti võimalik, et 3D-ettevaatav sonar seletab merepõhja konarusi paremini kui delfiinid – nemad on ju värvipimedad!

www.echopilot.com



**MOOTORITE HOOLDUS
REMONT • VARUOSAD**



Kõik paadimootoritega seotud mured lahendab Balti Merekaatrite AS

**BALTI
MEREKAATRID**

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

**VOLVO
PENTA**

www.volvopenta.com

Amsterdami rahvusvaheline paadinäitus HISWA

02-07.märts 2010 • Amsterdam, Holland
www.hiswa.nl

Austria paadinäitus Boot Tulln 2008

04-07.märts 2010 • Tulln, Austria
www.boot-tulln.at

Jaapani rahvusvaheline paadinäitus

04-07.märts 2010 • Yokohama, Jaapan
www.marine-jbia.or.jp

Meremess

5-7.märts 2010 • Tallinn, Saku Suurhall
www.meremess.ee

Stockholmi rahvusvaheline paadinäitus

05-14. märts 2010 • Stockholm, Rootsi
www.alltforsjon.com

Dubai rahvusvaheline paadinäitus

09-13.märts 2010 • Dubai, Ühendemiraadid
www.boatshowdubai.com

Aucklandi rahvusvaheline paadinäitus

10-14.märts 2010 • Auckland, Uus-Meremaa
www.aucklandinternationalboatshow.com

Poola paadinäitus Wind and Water

11-14.märts 2010 • Varssavi, Poola
www.wiatrywoda.pl

Norra rahvusvaheline paadinäitus Sjøen for alle

12-21.märts 2010 • Lillestrøm, Norra
www.norboat.no

Madriidi paadinäitus

17-21.märts 2010 • Madriid, Hispaania
www.ifema.es/ferias/snautico

Antalya paadinäitus

31.märts-04.aprill 2010 • Antalya, Türgi
www.boatshowantalya.com

Vancouveri rahvusvaheline paadinäitus

08-11.aprill 2010 • Vancouver, Canada
www.vancouverboatshow.ca

Hiina rahvusvaheline paadinäitus

08-11.aprill 2010 • Shanghai, Hiina
www.boatshowchina.com

Antibes'e paadinäitus

08-11.aprill 2010 • Antibes, Prantsusmaa
www.antibesyachtshow.com

Horvaatia paadinäitus

10-18.aprill 2010 • Split, Horvaatia
www.croatiaboatshow.com

Moskva rahvusvaheline paadinäitus MIBS

15-18.aprill 2010 • Moskva, Venemaa
www.mibs-expo.ru

Aasia paadinäitus Boat Asia

15-18.aprill 2010 • Singapur
www.boat-asia.com

Bahraini rahvusvaheline paadinäitus

20-24.aprill 2010 • Amwaj Marina, Bahrain
www.bahrainboatshow.com

Sri Lanka paadinäitus

24-26.aprill 2010 • Columbo, Sri Lanka
www.btilanka.org

Palma rahvusvaheline paadinäitus

24.aprill-02.mai 2010 • Palma, Mallorca saar, Hispaania
www.palmaboatshow.com

Sloveenia rahvusvaheline paadinäitus Internautica

11-16.mai 2010 • Portorož, Sloveenia
www.internautica.net

Beiruti paadinäitus

19-23.mai 2010 • Beirut, Liibanon
www.ifpexpo.com

Sanctuary Cove rahvusvaheline paadinäitus

20-23.mai 2010 • Sanctuary Cove, Austraalia
www.sanctuarycoveboatshow.com.au

Korea rahvusvaheline paadinäitus

09-13.juuni 2010 • Hwaseong, Korea
www.koreaboatshow.org

Melbourni paadinäitus

01-05.juuli 2010 • Melbourne, Austraalia
www.melbourneboatshow.com.au

Sydney rahvusvaheline paadinäitus

29.juuli-02.august 2010
 Sydney, Austraalia
www.sydneyboatshow.com.au

Poola ujuv paadinäitus Wind and Water

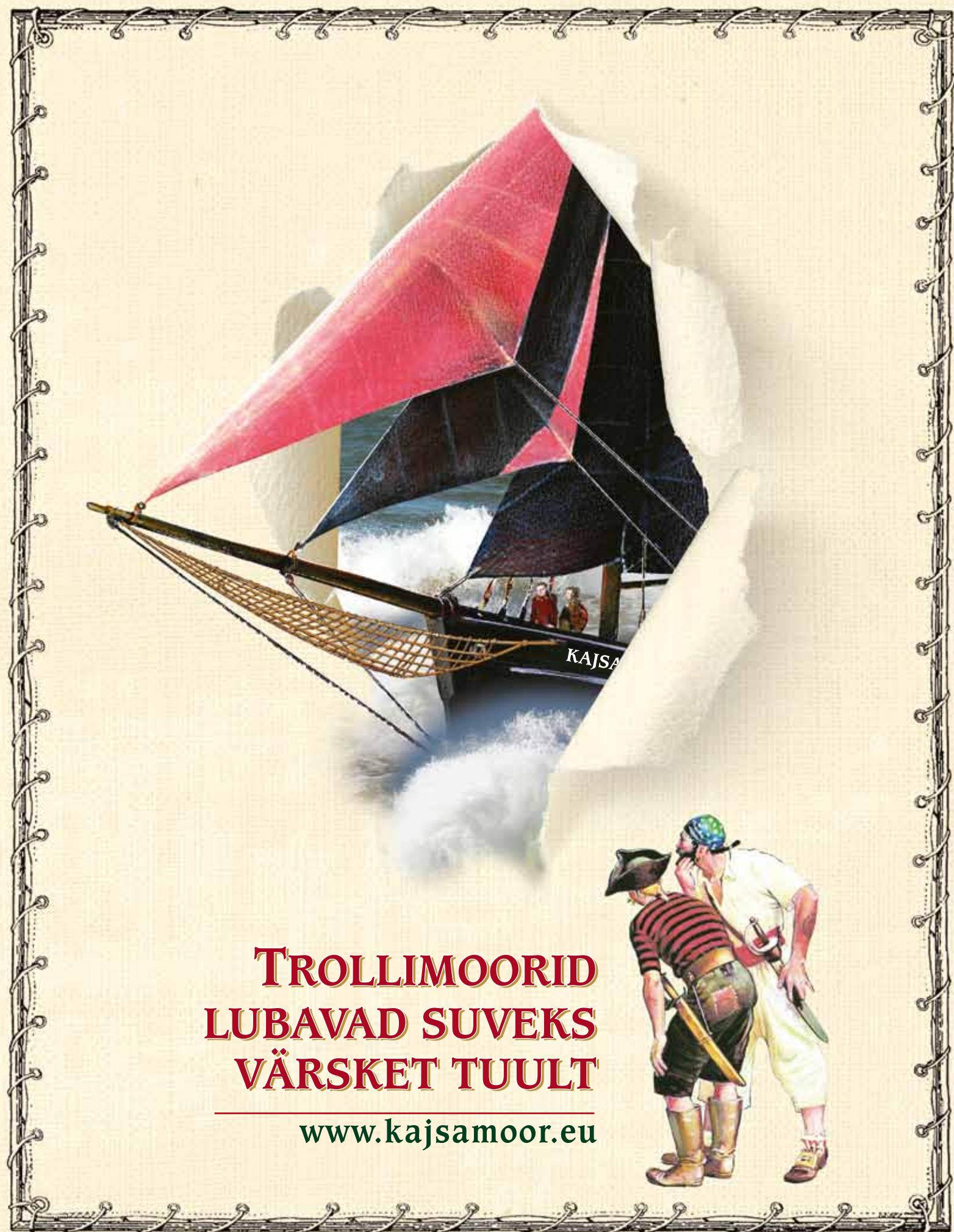
05-08.august 2010 • Gdynia, Poola
www.wiatrywoda.pl

Johannesburgi paadinäitus

13-15.august 2010
 Johannesburg, Lõuna-Aafrika vabariik
www.nationalboatshow.co.za

Amsterdami ujuv paadinäitus HISWA

31.august-05.september 2010
 Amsterdam, Holland
www.hiswatwater.nl



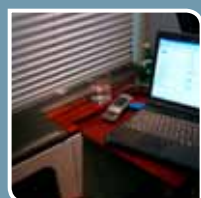
**TROLLIMOORID
 LUBAVAD SUVEKS
 VÄRSKET TUULT**

www.kajsamoor.eu



VIP reisibuss

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



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

Telefon 447 2758
 GSM 516 7084

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



Earthrace ja vaalapüügilaeva kokkupõrge

Mõned numbrid tagasi kirjutas Navigaator futuristlikust biokütusel töötavast trimaraanist Earthrace, mis purustas 2008. aastal ümbermaailmasõidu kiirusrekordi. Ebaseadusliku kalastamisega ja vaalapüügiga võitleva ühingu Sea Shephard Conservation Society kätte läinud ja annetaja järgi uue nime – Ady Gil – saanud aluse käsi on aga kehvasti käinud. Jaanuaris üritas laev agarate ökosõdalastega pardal ärbelda Jaapani vaalapüügilaevaga, sai kokkupõrkes viga ja uppus Lõuna-Jäämerre. Kõik aktivistid pääsesid eluga teisele ühingu laevale.

Jaapani vaalapüügilaeva Shonan Maru ja uue omaniku poolt ümbernimetatud trimaraani Ady Gil kokkupõrget õnnestus vaalapüügilaevaalt filmida. Vaadake filmi **Navigaatori** blogist www.ajakirinavigaator.ee/blogi

SUPER HINNAD!



Otsa amortisaator

NR1 VANA HIND **340.-** NR2 VANA HIND **410.-**
NR3 VANA HIND **610.-** NR4 VANA HIND **769.-**

NR1 UUS HIND **225.-** NR2 UUS HIND **275.-**
NR3 UUS HIND **350.-** NR4 UUS HIND **550.-**



Päästevest 100N (kõik kehakalud)

VANA HIND **450.-** UUS HIND **395.-**



Ankur 7,5 kg

VANA HIND **395.-**

UUS HIND **295.-**



Tollid (paar)

VANA HIND **170.-**

UUS HIND **135.-**

Tallinna Jahtklubi Purjetamiskool kutsub noori purjetama!



Kui oled 8.-10. aastane noor, kes ei karda vett ega väljakutseid, siis võta meiega ühendust. Pakume mitmekesiseid treeninguid ja sõbralikke treeningkaaslasid. Purjetamistreeningud toimuvad 3 korda nädalas Pirital.

maria@tjk.ee • 5643913 • www.tjk.ee

STIILNE PUHKUS

Jahirent

- Vahemerel (6 riiki)
- **Eskaadrisõit Nizzas 8.-15.05** hind al. 16 000 EEK / jaht kuuele
- Eesti kapteniga katamaraan Ahvenamaal

Kalastuspuhkus Turu saarestikus

- Hind alates 2000 EEK / in / 3 päeva
- Pakett: laevapiletid, majutus, kalastusluba. Majad mere kaldal, suitsuahi, oma sõudepaat jne.

Norra rattamatk

- **21.-31. 07** hind al. 5495 EEK / in. Fantastiline looduselamus mägede ja fjordide vahel!
- **Varajasele broneerijale soodustus enne 15.04.**



www.stiilnepuhkus.eu

info@devorex.ee Tel 66 44 890 Ehitajate tee 114, (Kadaka Ärimaja)

UUS HIND **285.-**



Kai ots 12m RST karabiiniga

VANA HIND **355.-**

Ujuv sõukruvi võti

VANA HIND **195.-**

UUS HIND **150.-**



Niiskuse koguja "Bolaseca"

VANA HIND **105.-**

UUS HIND **75.-**



Aerud, 8 jalga (2,4 m)

VANA HIND **675.-**

UUS HIND **599.-**

BALTI MEREKAATRID

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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

MONACO YACHT RACING FORUM 2009 JA AMEERIKA KARIKAS

Monaco Yacht Racing Forum tõi eelmise aasta lõpul Monacosse kokku kõik need, kellel purjetamismaailmas sõna sekka öelda. Ajakirja Navigaator poolt osales konverentsil Alar Volmer.

TEKST ALAR VOLMER FOTOD ONEDITION

Teist aastat järjest kohtusid Monacos maailma suurimate regattide korraldajad, meedia ja sponsorid. Detsembri algus on ajalisel pea ainus võimalus, sest üks hooaeg on lõppenud ja järgmise hooaja ettevalmistused alles stardifaasis.

Monaco konverents ei pruugi pakkuda huvi tavalisele klubipurjetajale või merematkajale, kuid teemad, mida seal käsitletakse on rohkem kui olulised regattide korraldajatele ja purjetamis-professionaalidele. Nii mitmedki spordiharrastuse massilisuse uuringud näitavad, et hoolimata keerukusest ja suhteliselt kõrgest osalustasust tegeleb purjetamisega siiski väga suur hulk inimesi. Miks? See on küsimus, mille endale võib esitada tavaline jalgpalli või korvpalli fänn. Vastus ei ole keeruline - purjetamine ei tunne ei vanuse ega soolisuse piire. Kui kord oled juba omandanud tuulejõul liikumise põhimõtted siis sageli on lõks sulgunud. Nimelt võimalus olla aktiivne osaleja hoiab purjetamise juures inimesi kuni väga kõrge vanuseni, paljud lahkuvad võistlusareenilt kaheksakümnedates eluaastates. Aga Monaco konverents ei tegele purjetamise pikaajalise rekorditega vaid pigem paremate lahenduste otsimisega purjetamisregattidele suurema populaarsuse leidmisel. Nimelt on üks pisias, oluliselt erinev enamusest teistest spordialadest - purjetamisvõistluse toomine tavalise inimese a' la John Smith maailma, kes ei tunne teemat, on erakordselt keeruline. Merel puuduvad tribüünid ja kaldalt jääb kõik kaugeks. On kaks või-

malikku lahendust - TV ja uus meedia, koos GPS positsioneerimise ja muu sarnasega. Ja isegi see ei taga alati adekvaatse pildi saamist merel võistlejate vahel toimuvast.

RAHADEST NII VÕISTLEJATE KUI SPONSORITE POOLE PEALT

Ehkki maailma parimate purjetajate sissetulekuid ei saa kuidagi võrrelda jalgpallurite, tennisistide ja teiste erinevate TV spordialade esindajate sissetulekutega, ei ole keegi kuulnud neid ka nurisemas. Purjetajad on pigem tegijad, kui saajad! Ja üsna tihti ei ole eduka purjetamismeeskonna kapteni raskeimaks ülesandeks regati võitmine, vaid hoopis toetajate leidmine. Võrreldes mõne muu spordiala esindajatega, ei ole purjetajal pea kunagi võimalust kaubelda palgatingimuste üle enne, kui ta tegelikult ei ole juba ostnud jahti, pannud kokku meeskonda ja miinimum ühe hooaja eelarvet, mis siis peaks kajastuma suurepärase sportlikes tulemustes. Investeeringu suurus sõltuvalt jahiklassist on erinev, aga julgen arvata, et ka väikseima olümpiaklassi olümpiale pürgiva atleedi hooaja eelarve suurusjärg on kusagil 400 000 - 500 000 eesti krooni, ehk siis samas suurusjärgus mitte eriti silmapaistva pallimängija aasta sissetulekuga! Ja selle raha peab huviline võtma isalt-emalt või sponsorilt - mitte liialt kerge ülesanne! Seda olulisem on purjetamismaailmas initsia-

tiiv, leidlikkus ja sidemed. Monaco Yacht Racing Forum on suurepärase koht kontaktide loomiseks ja teiste tegijate kogemustega tutvumiseks. Erinevalt spordiala maailma katusorganisatsiooni aastakoosolekust saavad foorumil kokku võistlejad, korraldajad, meedia ja sponsorid. Ja konverentsil vahelduvad erinevate teemade arutelud huvitavate tegijapoolsete analüüsidega. Sel korral olid kohale kutsutud ka mitmed purjetamisest päris kaugel seisvad spetsialistid, et kuulda natukene kaugemal seisjate arvamust. Üheks huvitavaks nende hulgast oli kindlasti Nick Fry, Vormel 1 Brawn GP meeskonna pealik, kelle kommentaarid saime teada, et purjetamist ei saa üldse rääkida suurte sponsorite plaanis, kuna erinevaid purjetamisregatte ja meeskondi on nii palju, ei ole mitte ükski suursponsori otsustajatest võimeline tegema otsust - liialt palju on amatöörlust ja umbkaudsust. Lihtsalt võrdluseks andis ta mõned numbrid: Brawn GP meeskonna jaoks töötab 450 inimest, aastaeelarve on 100 miljonit eurot, Ferraris töötab 700 inimest, rahanumbrit ta ei avaldanud, väites, et ei tea seda. Aga Vormel 1 toob kerge vaevaga igale üritusele 400 juhtivat ajakirjanikku. Numbrite teema lõpetuseks soovitas ta purjetajatel luua mingi muu maailma jaoks arusaadav süsteem, et võimalikel toetushuvilistel oleks lihtsam orienteeruda ja mis annaks ka mingisuguse arusaamise investeerijale vähemalt mingisuguse tulemuse prognoosimiseks.

Alignni ja Oracle meeskondade vaheline debatt.



KUIDAS EDASI JA PAREMINI?

Rahvusvahelise purjetamisliidu esindaja Jerome Pels sai suhteliselt ebamugava kriitika osaliseks, kuna suur osa osalejatest leidis, et Rahvusvaheline Purjetamisföderatsioon ISAF (*International Sailing Association Federation*) võiks rohkem panustada purjetamise tuleviku visioonidesse, kui et lihtsalt olla Olümpiaregatti juhtiv rahvusvaheline kogum. Eriti seoses sellega, et tegelikult on olümpiaregatt mitte väga suure kandepinnaga üritus purjetamise maailmalaiust kandepinda arvesse võttes.

Konverentsi teemad ei tekitanud siiski mitte teravaid konfliktisituatsioone, vaid analüüsid toimusid teemadel, millisel moel suudetaks olla efektiivsemad. Ainuüksi 2009. aasta pakkus terve rea eriti hästi korraldatud võistlusseeriaid ja väga julgelt tulevikku vaatavaid projekte.

Suvel Tallinnast mööda kihutanud Volvo Ocean Race'i tegevjuht Knut Frostad pidas huvitava ettekande, mis tugines lõppenud regatile, uuele marsruudile ja eriti Aasias avanevatele, purjetamise ja mitte ainult purjetamise jaoks uutele turgudele. Uus Volvo Ocean Race tuleb ja osalejate paremaks teenindamiseks kolis peakorter Inglismaalt Hispaaniasse, lähemale regati startilinnale Valenciale.

2009. aasta kaks tõusvat purjetamisvõistlust olid Extreme 40 katamaranide seeria ja World Match Racing Tour, mõlemad laienesid nii osavõtjate, regattide, auhinnarahade kui ka meedia kattuvuse poolest ja planeerivad tulevikus veel kiiremaid ja põnevamaid arenguid.

AMEERIKA KARIKAS TAGASI KODUS

Ameerika Karika regatt, mis viimasel kahel aastal natukene alla käis, kuna osalejatel oli raskusi nii võistlustingimuste kui ka võistluste koha kokkuleppimises, oli foorumi korraldajate eriliseks tõmbenumbriks, sest kohale olid lubanud tulla ja nii presenteerima kui ka arutelul osalema mõlemad hetkel jõukatsumiseks valmistuvad meeskonnad. Nii Larry Ellisoni poolt finantseritav ja mit-

2009. AASTA PAKKUS TERVE REA ERITI HÄSTI KORRALDATUD VÕISTLUSSEERIAID JA VÄGA JULGELT TULEVIKKU VAATAVAID PROJEKTE.

mekordse Ameerika Karika võitja Rusell Couttsi poolt juhitud BMW Oracle Team USA-st, kui ka karika kaitsja, Šveitsi Ernesto Bertarelli meeskond ALINGHI, kus kapteniks Russell Couttsi endine partner Brad Butterworth - eriliselt meelikäitav konflikt nii rahastajate kui ka projekti pealike vahel. Purjetamismaailma jaoks on see sündmus eriline veel sellepärast, et esmakordselt on jahtideks valitud mitte ühekerelised vaid mitmekerelised - ameeriklastel trimaraan ja šveitslastel katamaraan. Ja nende uute relvade tehnilist taset ei oska veel keegi mõistlikult kommenteerida muidu, kui et midagi sellist ei ole varem nähtud! Krooniks veel BMW Oracle jäik puri, suurem kui Boeing 747 tiib! Peab heameelega märkima, et asi oli tasemel - mõlemad meeskonnad olid kokku seadnud suurepärase infopaketi ja oma aruteludes püüdsid mõlemad pooled objektiivselt meid informeerida käimasolevast ja tulevast.

Foorumjärgselt sai määratud võistluspaigaks Valencia ja ajakirja ilmumise ajaks on järjekordne, arvult nüüd 33. Ameerika Karika võistlus, ka peetud. Ameeriklased võivad olla uhked - 1851. aastal alguse saanud ja läbi aegade ameerika purjetajatele kõige südamelehedasem karikas on tagasi kodumaal tänu BMW Oracle meestele. Kindlasti on äärmiselt loodud šveitslased, kellele tuleb siiski au anda - nad suutsid karika nii võita kui hiljem ka seda kaitsa.

Purjetamisüldsuse, spetsialistide ja analüütikute arvamusel sai otsustavaks ameeriklaste jäik, muudetava profilliga suurpuri. Lähemal ajal peaks tulema ka uudiseid järgmise suurregati tehniliste ja muude aspektide kohta. ■

Alignni ja Oracle meeskondade duell Ameerika Karika finaalis

Volvo Ocean Race peasponsori Volvo Car Corporationi esindaja Karin Backlund

MTÜ Kalevite Kange Rahvas

PÕNEVAD RETKED EESTI VIikingiaega

www.kkr.muinasmaa.ee

REIN OTTOSON: MERI ANNAB VABADUSE

Eestis ja mujalgi tuntud-hinnatud purjetamistreener Rein Ottoson on purjetamisega seotud juba üle 45 aasta. Tema sõnul annab meri talle vabaduse, lastes mõelda ainult päikesele, tuulele ja valgetele purjetele. Peaaegu nagu narkootikum, oletab Rein.

TEKST GERLI RAMLER FOTOD SVEN TUPITS, ERAKOGU

“Merel ja purjetamisel on see omadus, et kui ma lähen “sinna”, siis unustan kõik maised probleemid. Eriti Tallinna lähel: kui ma vaatan seda sibliiva linna siluetti, kaovad kõik igapäevased mured,” ütleb mees. “Meri annab palju energiat, tõstab enesetunnet ja parandab ka pere- ja tööelu.”

Sageli algab tutvus merega pisikesest põrisevast jetist, mis ühel hetkel viib mõtteni, et milleks kulutada kütust ning rannaääres vett pitsida, kui võiks hoopis purjekale mõelda. “Ent inimene, kes räägib, et tahaks ja tahaks, aga aega pole... siis selline inimene järelkult ei taha piisavalt ikka ka,” avaldab Rein arvamust. “Samas on palju neid tublisid inimesi, kes oma soovid ja unistused julgevad ellu viia.” Purjetamine on looming, mida inspireerivad meri ja kaaslased, ning nii ongi paljud loomelised purjetamise juurde jõudnud,” räägib Rein. “Praeguses majanduskriisis oleks minu meelest väga mõistlik ehitada Euroopa Liidu abiga valmis Tallinna-Tartu maantee, Saaremaa sild ja teha korda meie väikesadamad. Ja kui väikesadamatesse hakkavad tekkima jahid, hakkab elama ka põllumajandus, sest randudes tahavad inimesed süüa ning osta värsket kraami.”

REIN OTTOSON PURJESPOORDIKOOL – EDUKAS 13. AASTA

“Otsus oma purjespordikool luua langes 1997. aasta veebruaris Soomes Vierumäe spordikeskuses. Arutasime vendade [Tõnu

ja Toomas] Tõnistetega, mis treenerist tulevikus saab, ning sai otsustatud, et treener Rein teeb oma spordikooli,” räägib mees. Planeeritud töödest pole tema sõnul teemata jäänud midagi, kuigi 13 aasta jooksul oleks jõudnud rohkemgi teha, kui oleks olnud toetajaid – ent riiklikku toetust polnud. Oli vaid õppemaks, 500 krooni kuus. Tänavu aastal on õppemaks 765 krooni, millest riik saab 20 protsenti käibemaksu ja lapsevanem tagasi tulumaksu 21%. Ülejäänud jääb majandamiseks.

13 aastaga on tekkinud järjepidevus, igal aastal võetakse vastu uusi õpilasi. Kooli kahe treeneri käe all käib praegu usinalt harjutamas 90 last ning lähitulevikus kavatakse kooli laiendada Leppneeme ning Tilgu sadamatesse. Viimases algavad kevadel veetreeningud, kuid juba praegu käib seal veerandsada last regulaarselt üldfüüsilistel treeningutel, ujumas ja teooria-tundides. “13 aasta üks saavutus on see, et koolis töötab väga hea treener Raivo Randmäe, kes on kooli kasvandik 1997. aastast, ja saab tänavu magistriksi. Ka teisi meie kooli kasvandikke on kooli tagasi oodata, nüüd juba treeneriks,” lisab Rein. Seevastu aastatel 1997–2005 töötas koolis vaid kaks inimest – Rein ja tema naine Maire Ottoson.

PURJETAMA ÕPPIMINE POLE MEELAKKUMINE

“Mis te arvate, kui raske on õpetada kaheksat üheksa-aastast last seisma kaks tundi järjest ruutmeetrilisel pinnal, mis kõigub, kus vahel pritsib vett, mis tahab ennast ringi

pöörata, mis peksab sind alumiiniumkai-kaga ning kus peab suutma käia pissil ja süüa?” esitab Rein retoorilise küsimuse. “Kahe aasta pärast peab samal ruutmeetril veetma järjest koguni kuus tundi, kus peab endiselt sööma, pissima, naeratama, nutma ja külmetama. See on sama hea, kui püüda õpetada inimest mõistma, et kartmine on normaalne,” võrdleb Rein. “Nii et last purjetama õpetada on väga raske.”

Eriti raske on tema sõnul purjetada tütarlastel, kuna nagu maailmas räägitakse, on purjetamine kõige raskem spordiala – alguses käib laps trennis kaks korda nädalas, kusjuures trenn kestab neli tundi. “Vastavalt minu metoodikale trenniaeg aasta-aastalt pikeneb. Algõpetuseks kulub kaks kalendriaastat. Pärast seda, kui laps soovib, saab ta võistelda hakata. 16-aastane purjetaja, kes on purjetanud kaheksa aastat, purjetab nädalas kuus korda, iga kord umbes kuus tundi. Vanematele on mul ainult üks nõuanne – usaldage treenerit ja ärge segage teda, olge tema toetajad. Kannatust, kannatust, kannatust!” soovib Rein.

“Kui meil on aastaringne ja pidev koolitus, siis mujal maailmas on need sageli nelja- kuni seitsmepäevased ja edasi peaksid ema-isa asja üle võtma või palkama eratreeneri, mis on kallis. Meil käib laps trennis 24 tundi kuus (ehk 4-6 korda nädalas) ning õpib lisaks praktilisele osale ka psühholoogiat, anatoomiat ja saab muud trenni teha,” kõneleb Rein.

Treeneri sõnul on väga meeldiv, kui

lapsevanemad toovad trenni aastate jooksul järjest mitu last ning tahavad neile õpetada püsivust ja armastust mere vastu. “Loomulikult peab vahel lapsi sundima, ent lõpuks jäävad peale püsivus ja tahtmine. Ja ega kõigist peagi saama olümpiavõitjad! Nad õpivad looduse ja merega suhtlema, saavad endale ameti. Kahjuks kasutavad vanemad mind vahel ära – toovad lapsed trenni ainult suveks, et neil oleks tegevust ja vanematel vaba aega.. See on inetu.”

Kui kool Tilgu ja Leppneeme sadamatesse laieneb, hakatakse svertpaatidel õpetama ka täiskasvanuid. “Täiskasvanule pole niisugust süvaõpet vaja, kuid klubiliikema on lihtsam purjetamisega sidet hoida.”

TÄISKASVANU ÕIGE TEE PURJETAMISENI ON LÄBI KLUBI

Millisest inimesest saab aga purjetaja? Esimene eeldus on Reinu sõnul kindel tahtmine, ja kui see on olemas, tuleb endas jõudu leida. Õppimisvõimalusi on mitmeid – käia ametlikel kursustel, aga võib minna klubi juhtkonna juurde ja paluda abi õppimiseks. Sageli on kogenud meeskonna juurde vaja abilisi ning just sellisel juhul õpib väga palju praktikast ning näeb kohe ära ka meresõidu pahupooled.

Nii lapsed kui ka täiskasvanud õpivad algul kergemaid asju: jahid ehitust, selle liikumispõhimõtteid ja sõidureegleid. Hiljem õpitakse alust juhtima. “Väga tore on, et aina enam võtavad kogenud sõitjad kaasa huvitatud sõpru või pereliikmeid ning ka

naised näevad, et miks meri mehi tõmbab. Samas on värsket verd ja abikäsi merel alati vaja! Täiskasvanud on tänapäeval normaalse mõtlemisega inimesed, kes tahavad oma vaba aega lahedalt ja huvitavalt veeta, ja paljud leiavad, et purjetamine on selleks just sobiv ala.”

Kuigi purjetamise õpetamine ja õppimine pole kerge, võib täiskasvanu ka ühe suvega väga palju olulist õppida. Selles mõttes on Reinu hinnangul täiskasvanute koolitamine lihtsam, sest laps ei püsi paigal ega suuda oma tegevust analüüsida. Ja raskeim on loomulikult kai äärest äramine ja tagasitulek – aga selliseid asju ei saa raamatust ega internetist õppida, vaid kogenud sõitja peab iga pisiasja lahti seletama.

Seetõttu treener soovib: kui huvi purjetamise vastu on suur, tuleb otsida mõni purjetamisklubi, selle tegevust lähemalt uurida ja kui kõik sobib, kirjutada avaldus klubi liikmeks astumiseks. Selle

sammuga võtab inimene endale küll mõned kohustused, ent ka klubil on oma liikmete ees kohustused.

Alguses saab purjetamist õppida kogenud sõprade-tuttavatega kaasas käies ning kui algteadmised käes, julgus kai äärest lahkuda käes ja rahakott piisavalt tüse, võib hakata oma aluse peale mõtlema.

“Purjetamises peab iga sammu ette mõtlema – kui suur on laev, kuidas see sind ära kannab... Ja pole vaja häbeneda, kui kai äärest minnes või sinna tulles äpardus juhtub. Nii palju on olnud tuulest ja kogemustest,” julgustab Rein. “Kogenumad inimesed võivad algajale ohtudest rääkida, ning kui lähed uude sadamasse, küsi julgelt kohalikelt, mis ohud sealkandis valitsevad – mis tuuled puhuvad, kus on kivid jne. Kõik räägivad väga heal meelel.”

Muide, kuna merel õpib arvestama ilmastikuolusid ning stardi- ja peatumistingimusi, on paljud meresõitjad väga head autojuhid ja edukad jäärajasõitjad.

Rein Ottosoni suurimad saavutused purjetamises:

- Kaks olümpiamedalit – Tõnu ja Toomas Tõniste. Olin tol ajal NSVL koondise peatreener klassis 470 ja treenerite nõukogu liige;
- Tema õpilaste kolmikvõit NSVL juunioride meistrivõistlustel 1984. aastal, NSVL meistrivõistluste kolmikvõit klassis 470 1988. aastal;
- Koos naisega taasiseseisvunud Eesti esimese spordikooli, Rein Ottosoni Purjespordikooli loomine haridusministeeriumi looga 1997. aastal. Sellega algas ka uus ajajärk treenerina ja hakkas jooksma 26. aasta;
- Kolm medalit 2002. aastal klassi Zoom 8 maailmameistrivõistlustelt – kuld, hõbe ja pronks;
- 2009. aastal klassi Laser Standrad juunioride Euroopa meistrivõistluste 4. koht ja Finn-klassi juunioride neljas koht.



TREENERITÖÖ ERI AEGADEL

Tänapäeval õpivad lapsed purjetama vanemate rahakoti toel – kuigi spordiklubide pearahasüsteem laseb lastel volilt ujumas käia, joosta ja korvpalli mängida. Näiteks Miamis purjetamisele saavad mõelda ainult need, kel on juba mingeid tulemusi ette näidata, keda toetavad sponsorid ja jahtklubide liit. Ent peamiseks toetajateks jäävad ikkagi vanemad.

“Kahju, et Eesti Vabariik ei alanud siis, kui ma sündisin,” kahetseb Rein. “Praegu saab purjetada seal, kus iganes soovid. Sel leparast on mul kahju, et ma ei saanud oma spordikooli luua aastal 1972. Aga muidugi ei vahetaks ma Eesti Vabariiki mitte mingi hinna eest Eesti NSV vastu, sest vabaduse rõõm on hoopis teine!”

Nõukogude ajal õnnestus Reinul ühe paadiklassi peatreenerina oma kasvandikke treenida niimoodi, et ei pidanud end muude muredega vaevama. Tal olid abiks teadlased, autojuhid, üldtreenerid ning Šotsi ja Sevas-toopoli parimate restoranide kokad, kes arstide näpunäidete järgi süüa tegid. Kogu toidukraam toodi värskena turult just liidu koondise jaoks. Isegi kaater oli kogu aeg valmis ja vajadusel remonditi see kiiresti ära.

Treeneri ainus ülesanne oli treenida. “Kui praegu sedasi treenida, peaks tippsportlase aastaelarve olema vähemalt 15 miljonit krooni,” arvab Rein. “Aga ikkagi ma ei vahetaks praegust aega möödunuga, sest praegune aeg on vaba.”

Reinule on korduvalt pakutud tööd väljaspool Eestit, ka treeneritööd

Jaapanis, kuid ta leiab, et ei suuda Eestist lahkuda. Sest kodumaa on talle südamelähedane.


ÜLE 45 AASTA PURJETAMIST

Rein elas sündimisest peale mere ääres, Kalevi jahtklubi kõrval ning kuuldes 1964. aastal, et 1. juunil võetakse jahtklubisse noori purjetajaid, läks ka tema ema soovitusel trenni. “1. juunil ootas mind treener Taavi Org, kes oligi mu ainuke õpetaja nii sportlasena kui ka esimestel treeneriaastatel. Mu õpetaja oli ta surmani, 1981. aastani. Taavi Org oli geniaalne inimene, kes elas oma ajast ees,” jutustab Rein.

“Vanameister Elmut Lepikult kuulsin aga, et ma olevat juba kolmeaastaselt värava peal jahte vahtinud,” meenutab Rein. “Mu emapoolsed onud Helmut ja Ernst Kummel jääpurjetasid ja purjetasid. Ema ega isa pole purjetamisega tegelema, kuid mu naine Maire alustas purjetamist 13-aastaselt, klassis Kadett. Pärast seda oli ta Kalevi jahtklubi kohtunike nõukogu sekretär, pidas kogu kartoteeki. Oli kohtunike sekretär paljudel Balti regattidel ning ka Tallinnas peetud Moskva olümpiamängudel rajal Charlie. Ja otse loomulikult ka kõikidel kodustel väikesematel võistlustel. Leidsin oma naise Piritalt, kui tema oli 16 ja mina sain 19. Oleme koos alates 1971. aastast, abiellusime 1976. aastal.”

Reinu ja Maire poeg Taavi Ottoson on purjetanud klassis Optimist ning pärast seda üheksa

aastat Andres Lutsari juures judoga tegelema. Lapsest saadik on Taavi isale abiks olnud – asendanud treenereid ning kultuurismiga tegelejana koostab praegugi isa õpilastele jõusaaliprogramme.

Reinu kaks aastat vanem vend Enn Ottoson on purjetanud lapsest saadik, olnud Eesti koondises põhiliselt paadiga Lendav Hollandlane, millega saavutas NSVL tasemel väga häid tulemusi – NSVL meistrivõistlustel koguni 6. koha. Jahikapteniks õppinud Enn on avamerejahil osalenud ligi 27 Muhu väina regatil. 

Sportlased Miamis

12. jaanuarist veebruari keskpaigani oli Rein Ottoson koos Londoni olümpia kandidaatide, Finn-klassis purjetava Lauri Väinsalu, klassis Laser Standard purjetava Karl-Martin Rammo ning Laser Radialil purjetava Anne-Mari Luigega Ameerika Ühendriikides Miamis. Treeningpartneriks oli neil Soome sportlane Mattias Lindfors, kes purjetab klassis Laser Standardil. Laagris osaleti maailma karikavõistluste etapil Rolex Miami Olympic Classes Regatta (24.01-30.01), kus Lauri Väinsalu saavutas 19. koha, Karl-Martin Rammo 32. koha ning alles kogemusi hankiv Anne-Mari Luik 52. koha.

Sportlaste tulemustest lähemalt:

rmocr.ussailing.org

Lauri Väinsalu blogi: www.est11.pri.ee

Karl-Martin Rammo blogi:

kmrammo.blogspot.com

Anne-Mari Luige blogi:

luikannemari.wordpress.com



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

VÄGA PALJU PAATI OMA SUURUSE KOHTA. SPORT 28.

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

Rohkem informatsiooni www.bavaria-yachtbau.com

BALTI MEREKAATRID

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



LHV KARIKASARI ÕPETAB LAPSI VÕISTLEMA

Kõige väiksema võistlusklassi purjekatele Optimistidele korraldatakse sel aastal juba neljandat suve järjest võistlussarja, mis toob kokku noored purjetajad üle terve Eesti. Võistlused peetakse nimme väljaspool pealinna, et ergutada kohapealset purjetamiselu.



TEKST HELEN RAIEND

FOTOD KRISTINA KLAOS, MART MEIEL

“Sellist kogemust ei saa nad oma klubis kusa- gil mujal kui purjetamislaagris ja võistlustel,” räägib Mart Meiel, ESS Kalevi Jahtklubi Purjespordikooli direktor ja purjetamistreener, kes seisab hea kolm aastat tagasi taasloodud Eesti Optimisti Liidu käekäigu eest. “Kui klubis purjetab võrdsel tasemel neli-viis last, siis Eesti peale suudame kokku panna 30-40 last. Loomesamasugused tingimused startide ajal, mis on omased suurtele võistlustele.”

LHV Optimisti karikasarja võistlused

peetakse Pärnus, Haapsalus, Saaremaal Kuressaares ja Tartu lähedal Saadjärvel, kus toimub ühtlasi ka pikem purjetamislaager. Saadjärvel on laste purjetamislaagreid korraldatud juba kümme suve järjest.

40 UUT OPTIMISTI PURJEKAT

Kolm aastat tagasi otsustati teiste maade eeskujul luua Eesti võistluspurjetamise turgutamiseks Optimisti liit ja võistlussari, kus paadid oleksid ühesugused, odavad ja vastupidavad. Nii osteti LHV Panga kaasabil 40 Optimisti purjekat, mida klubid või erasikud nelja aasta

jooksul rentida saavad, hiljem saab rentija paadi omanikuks. Ostetud paadid läksid Saaremaale, Pärnusse, Tallinna, Toilasse, Tartu Merikotka Jahtklubisse ja Saadjärve klubisse.

Et paadid oma ülesannet – lastele võistluspurjetamise õpetamist – täidaksid, on nende rentimisel seatud lisatingimuseks, et paadiga võetakse osa vähemalt pooltest Optimisti liidu korraldatud LHV-sarja üritustest. “Osalemise muudab lihtsamaks osavõtutasu puudumine, lisaks on auhinnafond vägevam kui muudel võistlustel,” kiidab Meiel öla alla pannud panka. “See on ikkagi eeltöö selleks, et lapsed

OLEKS VAJA, ET ÜLE EESTI KOOLITATAKS NEID INIMESI, KES NOORI PURJETAJAID ÕPETAVAD. EESTI PÕHJARANNIK ALATES TALLINNAST NARVA POOLE MINNES ON PURJEDEST PRAKTILISELT TÜHI, ESIMESED PAADID TULEVAD VASTU TOILAS, JA KA SEAL EI OLE NEID PALJU.

MART MEIEL

hakkaksid võistlema, mitte niisama huvipurjetamist ei teeks. Laps võib osaleda LHV võistlustel kaks aastat ja siis ta peab otsuse tegema: kas hakata võistluspurjetajaks või jääda edasi klubipaatidega sõitma,” räägib staažikas purjetamistreener.

JÄRELKASVU VÕIKS ROHKEM OLLA

Mart Meiel on veendunud, et Eestis võiks Optimisti-klassis purjetajaid olla palju rohkem kui praegu. Ometigi on noorte purjetajate arv püsinud aastaid sama. Üks põhjus on see, et kasvades siirduvad lapsed Optimistist suuremasse paadiklassi; põhjuseks võib olla ka praegune majandussurutis, kuid kõige rohkem valmistab Mart Meilele muret, et Eestis ei ole kuigi palju neid inimesi, kes oskaksid lastele purjetamist õpetada.

“Kui ütleme seda teistpidi, siis Eesti põhjarannik alates Tallinnast Narva poole minnes on

praktiliselt tühi, esimesed paadid tulevad vastu Toilas, ja ka seal ei ole neid palju,” sedastab Meiel. “Ja kui vaatame ida poole, siis Peipsi järve rand on praktiliselt purjedest tühi. Mõned purjelaudurid või lutšipurjetajad seal on – aga rannajoon on sada viiskümmend kilomeetrit pikk!”

Optimisti liit on teinud koostööd Peipsi Kogukonna Fondiga, mille eesotsas on hakanud täis naine Laine Knude. “Tartu purjetajad on Mustvees korraldanud Optimisti tutvustamise päevi. Eeldused on seal head – lähikonnas õpib koolides umbes 250-300 last vanuses 9-14 aastat. See on sobilik iga Optimisti purjekaga sõitmiseks.”

KUIDAS METSA HÜÜAD...

Ometi ei ole purjetamisõppe korraldamine nii lihtne kui paistab. “Oleks vaja, et üle Eesti koolitataks neid inimesi, kes noori purjetajaid õpetavad,” leiab Meiel. Mitu sadamat on avaldanud huvi noortele treeningute korraldamiseks, kuid treenereid napib. Meieli arvates peaks olema üldine innustav rahaline süsteem, mis tekitaks inimestes huvi purjetamistreeneri töö vastu. Samas tuleks lepinguga tagada, et inimene pärast koolituse saamist tõesti treeneritööle asub.

Kauaaegsele purjetamistreenerile avaldab muljet meie põhjanaabrite panustamine purjetamisse. “Soomlased töid enda Optimisti koondise jaoks treeneri hoopis Brasiiliast. Nad on väga agarad praegu oma Optimisti-liikumist toetama – samal ajal kui meie ostime 40 purjekat ostsid nemad kogu Soome peale 300 Optimisti purjekat Hiinast,” kiidab ta. “Sealne purjetamiskultuur on hoopis teine; kui sõidad laevaga Helsingi lahte sisse, siis igal pool on kaatrid-purjekad. Meil sõidad Tallinna lahte sisse, ja kui trenni või regatti parasjagu ei ole,

Laste purjetamiskoolitust pakuvad:

Hawaii Express Purjelauakool (Tallinn);

tel 55 537 023; 5252550; www.hep.ee

ESS Kalevi Jahtklubi Purjespordikool

(Tallinn); tel 50 66 155; www.hot.ee/kalevipisk

Rein Ottosoni Purjespordikool (Tallinn);

tel 50 66 150; www.ropk.ee

Tallinna Jahtklubi Purjetamiskool (Tallinn);

tel 55 614 645; www.tjk.ee

Otemarina Jahtklubi (Harku vald);

tel 50 28 848; www.omyc.ee

Haapsalu Purjespordikool (Haapsalu);

tel 50 66 979; www.sailingcenter.ee

Pärnu Jahtklubi Purjespordikool (Pärnu);

tel 52 53 449; www.jahtklubi.ee

Jahtklubi Merikotkas (Tartu);

tel 51 05 021; www.merikotkas.ee

Tartu Kalevi Jahtklubi (Tartu);

tel 51 18 680; www.tkj.ee

Toila Sadama Jahtklubi (Toila);

tel 5026523; www.toila.ee

Jahtklubi Dago (Kärdla, Hiiumaa);

tel 55 43 158

Saaremaa Merispordi Selts (Roomassaare);

tel 55 16 047; www.saaremaamerispordiselts.ee

on merel umbes kolm purjekat ja kogu lugu.”

Samas on toob ta positiivsena välja meie noorte purjetajate edusammud mitmetel võistlustel ning sellesama karikasarja, mis on toonud kolm noort purjetajat Eesti esikümnesse.

Peagi algab uus purjetamishooaeg. Mart Meieli sõnul tasub tuua lapsed purjetamiskursustele kindlasti kevadel või suvel, kui ilusad ilmad ja sillerdav meri nad purjetamise juurde meelitavad. Nii kinnistub see sportlik harrastus kogu eluks. ☒





WALLY SUUR SEIKLUS

Wally Yachts'i ja Hermèsi viimasest ühisest ettevõtmisest sündis tõeline pilgupüüdja – Wally Hermes Yacht ehk WHY 58.

TEKST BRAD MILLS FOTOD WALLY YACHTS

Midagi sellist pole varem nähtud, ning võimalikud ostjad peavad olema väga julged, kui usuvad, et see jaht üldse kunagi valmis saab. Ent vähemalt on Wally Yachts'i ja Prantsuse luksusmoemaja Hermèsi uut superjahti kerge ette kujutada, sest imetlemiseks võimalikele ostjatele on valminud aluse täissuuruses puumudel. Igaüht, kes seda näeb, rabavad jahti suurus ja selle kavanadajate hulljulgeus.

190-jalane (58-meetrine) WHY 58 põhineb tööstuslikul laevakerel Ramform, mis on nime saanud oma leiutaja, Oslost pärit Roar

Ramde järgi. Ebatavaliselt laiade laevakerede ja erakordse merekindluse poolest tuntud Ramformi laevad täidavad iga-ilma aluste otsarvet naftatööstuses. Norra merevägi kasutab üht sellist luurelaevana.

WHY laeva kujundus on võrdset nii Wally kui ka Hermèsi meeskonna ühislooming. Laeva ehitus- ja projektijoonised tegi Mauro Sculli, kes on paljude Wally projektide, sealhulgas radikaalse Wallypower 188 kallal töötanud.

Laiusega ligi 125 jalga (38 meetrit) peaks see jaht olema sama stabiilne nagu Wight'i saar

Inglismaa lõunarannikul ning stabilisaatoreid ega güroskooppe pole vaja. Tänu nii pika veesõiduki kohta tohutule tekiruumile on jaht sisemus ebatavaliselt luksuslik. Wally juht ja peadisainer Luca Bassani näeb lisaks praktilisi eeliseid: "Lai kere pakub avaraid nelinurkseid pindu, mida on lihtsam ära kasutada," selgitab ta.

Laeva sisemus sarnaneb pigem luksushotellile kui jahile tänu privaat- ja avalike ruumide paiknemisele eri tasapindadel. Omanikusviidil, mis asub kaptenisillast korrus allpool, on oma tekk ja terrass; viis külaliskajutit

Kogupikkus 58 meetrit

Laius 38 meetrit

Süvis 3,5 meetrit

Veeväljasurve 2400 tonni

Diisलगeneraatorid 4 x 700 kW

Mootorid 2 x 1200kW elektrimootorid

Abiseadmed edasilükkumiseks Lohepurid

Abiseadmed elektri tootmiseks

900 m² päikesepatarei

Salvestatud võimsus

2000 kWh LiFePO₄ liitium-ioonakud

Maksimumkiirus 14 sõlme

Sõiduulatus 10 000 meremiili

Külalisi 12

Meeskonnaliikmeid 20



LAIUSEGA LIGI 125 JALGA (38 MEETRIT) PEAKS SEE JAHT OLEMA SAMA STABIILNE NAGU WIGHT'I SAAR INGLISMAA LÕUNARANNIKUL

Bassini järgi ongi asja tuum: tema algne idee, nagu ta selgitab, ei olnud luua jaht, vaid midagi, mis tunduks nagu saar. Ja nii nagu saar, pakuks ka selle hiiglase alluulekülj sobivat paika kõik-sugustele "mänguasjadele" nagu kaatrid ja muud veesõidukid, mida Bassini kujutleb vaikselt sildumas justkui sadamakai ääres.

– kaks VIP-ruumi ja kolm väiksemat kajutit – võtavad enda alla keskmise tasapinna. Peatekil asuvad muusikatuba, kino, spaa ja söögituba; lisaks täislaiuses päikesetekk, nii tohutult suur, et disainerid kutsuvad seda plaažiks. Et mulje oleks ehedam, on siia kavandatud paar puud, rääkimata basseiniist võõritekil. Kuid kõige keskpunkt on avar aatrium ja trepikäik.

Tegelikult meenutabki see jaht mitte niivõrd luksushotelli, vaid privaatset ujuvat oasi. Mis

Kahe mootoriga diisel-elektriline jõualikas annab WHY kiiruseks 12 sõlme ja sõiduulatuse, millest väidetavalt piisab neljaks Atlandi-ületuseks ühe tankimiskorraga. Tippkiirus on umbes 14 sõlme. Taastuvenergia on WHY võtmesõna, näiteks on jahil liitium-ioonakud, mida laetakse katusel asuvate päikesepatareidega. Nendest peaks piisama, et õhukonditsioneerid kogu aeg töötaksid, ning et ankrus seistes ka kõiki teisi pardaseadmeid umbes kümne tunni jooksul töötamas hoida.



Suurt rõhku on pandud jaht energiaseestlikkusele, lisavarustusena pakutakse tuulegeneraatorit ja lohepurje, et veojõudu suurendada.

Luca Bassini soovis jahil luua erasaarel viibimise tunnet ja koos WHY 58 kaljukindla stabiilsusega ning sõltumatu energiaseestmiga võib see hästi õnnestuda. Enamikus sadamates osutub ilmselt veidi keeruliseks kaikoha leidmine. Superjahi hind jääb olenevalt varustusest 60 ja 100 miljoni euro vahele. Ootejärjekorda ei ole. **N**



Pääste- ja ohutusvahendite jae- ja hulgimüük, kontroll ning hooldus

- Päästeparved
- Päästevestid
- Päästerõngad
- Veeülikonnad (hüdro- termokostüümid)
- Merepürotehnika
- Tuletõrjevastus
- Hingamisaparaadid



* Täielik informatsioon on saadaval kodulehel.



VIKING LIFE-SAVING EQUIPMENT Estonia AS

Helgi tee 3 · Peetri küla · Rae vald · 75312 Harjumaa · Estonia
Tel: +372 606 93 93 · Fax: +372 606 93 99 · e-mail: VIKING-ee@VIKING-life.com · www.VIKING-life.com





PAADIMAKS VÕI KÄTTEMAKS?

Aasta algusest kehtib Tallinnas uus maks – paadimaks, millega maksustatakse tehnilise ülevaatusse kuuluvad 4–12 meetri pikkused väikelaevad. Määrus on juba sündinud täis vastuolusid, sest väikelaevadel tehnilise ülevaatus kohustus ei ole. Küll on kohustus käia ülevaatusel laeval, nende alaliik on aga alla 12-meetrised laevad. Samas ei käi selle mõiste alla väikelaev, mida kasutatakse vaba aja veetmiseks. Laeva aga kasutatakse majandustegevuseks. Lisaks puudub üksmeel meresõiduohutuse seaduse ja kohalike maksude seaduse vahel, kus väikelaev on määratletud erineva pikkusega. Nii ongi Tallinna linnavolikogu vahetult pärast seaduse jõustumist esitanud riigikogule taotluse, et kohalike maksude seadust muudetakse. Paadiomanikud on aga hämmeldunud ja segaduses ning avaldavad oma pahameelt allkirjade kogumisega paadimaksu vastu. Navigaatori trükkiminekuks veebruari lõpul oli kogunenud paadimaksu vastu 1200 allkirja.

Alates 1. jaanuarist 2010 on Tallinna linnas kehtestatud paadimaks vastavalt Tallinna Linnavolikogu 17. detsembri 2009 määrusele nr 46 "Paadimaks Tallinnas". Maksuga maksustatakse maksukohustuslase tehnilise ülevaatusse kuuluvad 4 kuni 12 meetri pikkused väikelaevad (paadid, jahid ja kaatrid) ning maksu maksavad omanikud. Maksuga maksustamise periood on kalendriaasta ning maks tasutakse jooksva kalendriaasta eest iga aasta 1. maiks. Maksumäär on kalendriaastas 500 krooni iga algava poole meetri kohta kogu maksustatava laeva pikkuses. Maksukohustuslasel lasub hoolsuskohustus tasuda maks kohaselt. Maks tasutakse Tallinna linna eelarve tuludesse. Maksuhaldur on Tallinna Transpordiamet. www.tallinn.ee

Navigaator küsis paadiomanikelt ja merega seotud inimestelt, mida nad arvavad paadimaksu kehtestamisest Tallinnas.

VIKTOR SIILATS, VÄIKELAEVNIK:

Paadimaks tekitab mõtteid, et keegi kaval vaenlane on Tallinna linnavalitsuse ette ämbri sokutanud, et linnapea selles kolistada saaks. Maksu eesmärk on jäänud segaseks ja selgitused, justkui arendataks selle maksu arvelt veepolitseid, merepäästet, Aegna laevaliiklust ja linnale mittekuuluvaid sadamaid, ei pea vett. Veesõiduk ei ole vaid privilegeeritute hobi, veeliiklus on muistne liikumisviis. Selle lihtsa tõe on Nõukogude okupatsioon koos rannapaatidega puruks saaginud. Merest eraldatud rahvas ongi sestpeale merest täiesti võõrdunud. Ka jutud, et väikelaevad lõhuvad sadamarajatisi, ei pea paika. Sadamarajatisi lõhuvad või lõhkusi teatud kiiralaevade lained ning selle vastu ei ole midagi ette võetud. Paadimaksu kogumine saab olema kallim kui sellest saadav tulu, seega teenib maks vaid sotsiaalse kättemaksu eesmärki. Kusjuures nii tõhusalt, et suur osa paadiomanikke oleks isegi nõus maksu maksma, kui ka üle 12 meetri pikkused veesõidukid maksustataks.

Paadimaksu vastu saab hääletada jalgadega, st paati ja vajadusel ka paadi omanikku või omanikettevõtet Tallinnast välja registreerides ja paati mujal hoides. Lisaks Tallinna linnale on ka Eesti riik väikelaevavaenulik, mistõttu paljud üle 12 meetri pikkused väikelaevad on leidnud endale uue kodu mujal Euroopas. Meri on ja jääb vabaduse sümboliks.

MAIOLD VAIK, MEREMEE

Nii kaua, kui Eesti seadusandlus ei toeta paadimaksu sellisel kujul, ei ole minu arust vaja ka linnavalitsuse ürituse vastu allkirju koguda ja oma energiat kulutada. Kõik algab definitsioonidest ja mõistetest, mis on väikelaev ja mis on laev. Väikelaevad ei pea tehnilist ülevaatus läbima. Kuni riigikogus ei ole kohalike maksude seaduse vastavat parandust arutama hakatud, ei saa ka linnavalitsus seda maksu rakendada hakata. Registreerimiseelne ülevaatus ja tehniline ülevaatus on kaks erinevat asja. Kui registreerimiseelset ülevaatusel kõik dokumendid veesõidukiga klapivad, ei saadeta seda täiendavale ülevaatusse, mis on tehniline ülevaatus. Laeval on tehnilisel ülevaatusel käimise kohustus, kuid laeva definitsioon meresõiduohutuse seaduses on veesõiduk, mida kasutatakse majandustegevuseks, kutsetööks, riigihaldusülesannete täitmiseks või kutsekoolituseks. Laevana käsitatakse ka üle 24-meetrise kogupikkusega veesõidukit, mida kasutatakse vaba aja veetmiseks. Majandustegevus on veesõiduki kasutamine tulu saamise eesmärgil. Majandustegevusena ei käsitata veesõiduki kasutamist või rentimist sporditegevuseks ja vaba aja veetmiseks, samuti kasutamist väikelaevajuhutide koolituseks või esitlemist müügi eesmärgil Väikelaev on seevastu vaba aja veetmiseks ette nähtud veesõiduk. Seega on laev ja väikelaev erinevad mõisted. Laeva alaliik on alla

12-meetrine laev ja neid alaliike on veel. Laeva ja väikelaeva ühisi nimetaja on veesõiduk. Veesõiduki registreerimisel on paadi ostja see, kes ütleb, milleks seda kasutab, kas lõbusõiduks või majandustegevuseks. Siit selgub, et sel juhul, kui paadimaks kehtestatakse, on tegemist kui vabatahtliku maksuga. Ise registreerisid ta laevaks... Paadimaksu vastu protestimise asemel oleks minu meelest mõistlik protestida teiste huvispordialadega võrreldes diskrimineeriva hoiaku suhtes (teiste huvispordialade infrastruktuure rahastatakse tavamaksudest). Ja pigem vastukäiguna algatada eelnõu paadimaksu kaotamisest kohalike maksude seadusest.

HANNO KASK, BARREL MKT:

Me oleme kurjategijate küüsi sattunud! Tallinna linnapea Edgar Savisaar on kurjategija, sest ta tahab jõuga välja suretada ühte majandusharu; tahab tööinimestelt võtta tööd, sest kindlasti jätab keegi paadi ostmata sellepärast, et paadimaks on peal. See tähendab, et tänu sellele jääb meil mõni paat tootmata, niisamuti teistel paaditootjatel. Alguses ostsid rikkad endale paadid ja siis ostsid tavainimesed paadid ja nüüd neile tavainimestele lüüakse kaigas kodaratesse. Paadimaks on tegelikult ebamõistlik, kuna ta ületab aastas mõne inimese aluse maksumuse. Ei saa ju võtta aastas paadi pealt rohkem maksu kui alus ise maksab.

Ja ma julgen seetõttu arvata, et paadimaksu kehtestajad toetavad kuritegevuse, narkomaania ja alkoholismi arengut, sest, et igas vallas on ju konkurents, ja need on vaba aja veetmise võimalused, mis muutuvad tunduvalt odavamateks, atraktiivsemateks ja lihtsamini kättesaadavamateks kui näiteks paadisõit.

Delfis on Keskerakonna noortekogu liige väitnud, et enamik meist ei tunne ühtegi inimest, kellele oleks mõni väikelaev. Ning põhjendanud seda sellega, et väikelaevad kuuluvad neile, kes on rikkamad kui keskmine eesti inimene. See on ju täiesti vastuolus põhiseaduses oleva võrdse kohtlemise printsiibiga: kui tema sõpradel ei ole paati, siis ta teeb teistele ära. Kui sina tahad lennata, siis sa ei saa ju vihata neid, kes tahavad seenel käia.

OLLE UUSSAAR, VÄIKELAEVNIK, BALTI MEREKAATRITTE AS TEGEVJUHT:

Ma arvan, et enamikule paadiomanikest oleks paadimaks kui selline vastuvõetav. Seda eeldusel, et raha kasutatakse sihtots- tarbeliselt ja maks oleks mõistlikult kalkuleeritud. Praegusel kujul on maks "mäda". Esiteks on seadused omavahel vastuolus: seadus, mis võimaldab kohalikul omavalitsusel makse kehtestada, on vanem kui veesõiduki kasutamist ja ülevaatus reglementeeriv seadus. Sellest ka vastuolu 12 ja 24 meetri vahel. Teiseks pole kohustuslik huvipaatide ülevaatus, mille käigus linn üritab teenida kümme miljonit krooni eelarvetäidet. Sellest tulenevalt on

KUI 4,3-MEETRINE KASSE SÕUDEPAAT MAKSAB UMBES 15 000 KROONI, SELLE TEMA OMANIK PEAKS AASTAS MAKSMA 4500 KROONI PAADIMAKSU. KAS SEE ON NORMAALNE?

ebatõenäoline, et see raha kokku saadakse, juba siin on tehtud aps. Lisaks läheb maksu kogumine kindlasti kulukamaks kui maksust saadav tulu.

Teiseks jääb arusaamatuks, kuidas ja millistel alustel üldse maksustab haldusüksus asja, mida antud haldusüksuses kasutada ei saa. Tallinnas ei ole ühtegi kohta, kus liigelda paadiga. Ainus võimalus seda teha on kasutada treilerit, kuid treileri pealt maksame me muid kaudseid makse. Meri on teatavasti riigi haldusalas. Sadamad enamasti erakapitalil põhinevad. Kui Tallinnal oleks siseveekogu, mis kuuluks kohaliku omavalitsuse haldusalasse, siis oleks mõeldav ka sellele veekogul veesõiduki maksustamine.

Praegu näeb paadimaksu kehtestamine välja nii, nagu ostaks mõni Tallinna sisse kirjutatud inimene näiteks Tõstamaale maatüki ja Tallinn hakkaks selle pealt maksu nõudma, sest inimese ametlik elukoht on ju Tallinn.

Pahatihti seisavad ka paljud Tallinna elanikele kuuluvad veesõidukid kas sealsamas Tõstamaa rannas või sootuks väljaspool Eestit. Aga maksu alla kuuluksid nad ikka.

Kolmandaks – luksusmaks. Totramat väljendit selle maksu kohta ei oska välja mõelda, sest just vaesemat inimest lööb see maks kõige rohkem. Kui paljudele tuntud 4,3-meetrine Kasse sõudepaat maksab umbes 15 000 krooni, siis maksu tuleks selle paadi omanikul maksta 4500 krooni aastas. Kas see on normaalne?

Viimati välja käidud versioon, et raha hakatakse suunama ka sadamate ja slippide ehitusse, kõlab kui läbipekstud kutsikale lohutuseks pai tegemine...

Oleks tulnud enne arutada seda kõike vastavate ala asjatundjatega ning alles siis kehtestada maks, mis oleks vastu võetav ka paadiomanikele.

ALAR ODRES, PAADIOMANIK

Suhtun paadimaksu negatiivselt. Ma ei ole nõus maksma paadimaksu lihtsalt niisama, et rahastada Tallinna linna lollusi ja eelarveauke. Selleks kirjutasin nii oma firmad ja ka isiklikult ennast Tallinnast välja.

Minu paadid on pikkusega 4,85 ja 6,6 meetrit, kokku oleksin pidanud maksma 11 500 krooni aastas. Kõik see Tallinna merele avamise häma, mis paadimaksu kehtestamise juurde käis... Algatuseks võiks Tallinn ühe avaliku slipi teha, kust laeva vette lasta saaks. Siis võiks edasi rääkida sellest, et Tallinna linn on avatud merele. ☒

VIRUMAA SPAAMUINASJUTT

Ekskurss kreisilinn Rakvere Aqva disainspaasse pakub elamuslikku lõõgastust vee- ja toidunautlejale.

TEKST JA FOTOD TIIT LILLIPUU

“Head Uut Spaa-aastat!” soovib Peterburi tee alguses möödavilksatav reklaamitulp, millel pringi pepuga paljas pikajuukseline mees ingellikult hõljudes üritab kirglikuks suulduseks pihta saada malbelt pead pööravale brünetile kaunitarile. Kalju muheleb ootusärevusest ja pigistab rooliratast, sest just sinna – Virumaa pealinna spaahotelli poole on ta suuna võtnud.

Ees seisab ööpäeva jagu tunde mõnusat lõõgastust võõras linnas.

Hotellifuaajees jääb respolaua ees Kaljule silma end sisse mõlliv kohaliku tööstusgigandi nääpsuke naisjuht. Liftis uksekaardiga oskamatu pusimise tulemusena kogemata korruse jagu kõrgemale jõudes astub avanenud uste vahelt pidulikult sisse supelmantlis atleet-selebriit ja suunab tõstekabiini kogunud kaardisähmakaga tagasi stardi-punkti. Dämmit!

Enne spaamõnudele andumist teeb Kalju naudinguo-
ootuse

pikendamiseks jalutuskäigu kreisilinna muinsusmälestisele. Ordulinnusele pääseb sobivasti hotellikompleksist kvartalijagu ülespoole kiriku juurde ja sealt edasi paar trepivahet rühkides. Vallile jõudes ei ole enam teabmis raske leida linna sümbolelukas – *custom chopperi* lenkstangsarvedega pronksist tarvas, mis künkaharjal loojuvas päikeses uhkelt kummub. Kalju plöksib mobiilikaameraga ruttu paar pilti “mina-ja-vaatamisväärus”, saadab kodus sünnipäevapidu käimatõmbavale teismelisele pilttervituse, teise naisteõhtu-laineil seilavale prouale ning laeb kolmanda oma Facebooki-seinale 26 virtuaalsõbra rõõmuks.

Kui Kalju tiiruga läbi turuplatsi tulede ja “Turuplatzi” vifivälja tagasi võõrastemajasse jõuab on aeg parasjagu niikaugel, et midagi põske pista. No muidugi – mis saab parem olla kui hotelliesisest bensukast targu varutud kartulikrõpsukotikeses sisalduv patune nauding.

Soolapuruste mokaade ja rasvaste näppudega astub Kalju sisse “Arabellasse”, mereröövliurhvi kohvikusse. Aklimatiseerumiseks sobiks hästi üks õlu ja lahja tumeda kesvajooigi austajana tellib ta pudeli “Newcastle Brown’i”. Mis, tõsi küll, on Kalju rafineeritud maitse tarvis ainus sobiv valik “ühe-kontserni-õllekaardilt”.



Roavalik – pizzad, salatid, kebabid, pannkoogid on niisama röövellikud nagu ankrualgsed lauad, aardekirstistimed ja purjelaeva punutised sisekujunduses. Lastele läheb selline värk hästi peale. Kuniks Kalju tellitud Taaniel Tina soe kebabisalat kuskussiga lauda jõuab on alguses tühjavõitu puhvet täitunud sünnipäevaseltskonnatäie mudilaste kilgetega. Emad-isad hoiavad end vagurasti tahaplaanile sellal kui juubilar eakaaslastelt õnnesoove ja kirevaid kingipakke vastu võtab. Kalju nokib kahvliga taldrikut granaatõuna mahlakaid seemneid ja pööritab silmi ning liigutab kõrvu kõrvallaua lastetoolis jalgu kooditavale poisiussile, kes üksisilmi koomuskit tegevast onklit vaatama jäänud.

Pikalt pole Kaljule leiba luusse lasta antud. Programmi on tihe ja kõva mahv peal. Kalju võtab frotee-supelmantli ümber ja suundub protseduuridele. Lift viib otseteed keldrikorruse hoolitsemiskeskusesse nii, et pole tarvidust karvaste säärted ja kummiplätude väel a la carte õhtusöögilistega teid ristata.

Kui Kalju saabumisjärgselt protseduuribroneerimisele jõudis olid järel vaid riismed – vastuvõtuneiu pakkus valida pooletunnise lõõgastava-õlavõõtmemassaaži ja näohooldus-kosmeetikasessiooni vahel. Aga hea et niigi läks – numbritoa hotellipapka vahelt leitud hinnakirja järgi end Tai, Shanghai või Rootsi kehamudimise lainele sättinud Kaljule pole poole lühem protseduur probleemiks.

Ja kulub igati marjaks ära. Kuigi, jah, kõht on kergest mereröövlieinest veel täis ja lõpupoole ajab nägu-rõngasasend koledasti nuuskama. Aga linnukese saab kirja – üks

korraliku spaainimese mõnu jälle läbi käidud.

Kella kümneni lahtipeetav veekeskuses saab Kalju toimetada napi tunni jooksul. Sestap tuleb teha õigeid valikuid, et kõik muljed ilusasati nagu metsmaasikad kõrre otsa saaks kogutud.

Lastekäekella moodi plastjubin, mis enne veemaailma sisenemist tuleb randme ümber rihmutada ja millega end siis vajalikest värvatest sisse saab piiksatada tekitab unisex-riietusruumis Kaljus mõningase nõutuse, sest kapiukse lukustamiseks vajalikku piiksu välja meelitada ei õnnestu. Napp ajalimiit ei luba taolise tühiasjaga Kaljul pikemalt jamama hakata ja saunalina koos supelmantliga jäävad pelga ausõnaga suletud kapiukse taha.

Saunakompleksis istub Kalju hakatuseks kiikorra läbi soola-aurusauna, aroomi-aurusauna, põikab soome sauna ja hüppab siis – mauhti! – väiksesse aga kurja külmaveelisse basseini. Nii, nüüd ujuma! Kalju suureks rõõmuks on Aqvas viisakas ujumisbassein, mis nägemisulatusest eemal kõiksugu sorti purske-pritse-lustivannidest. Nii et ei meelitaks kohale planktonit. “Planktoniks” nimetab tervisesportlasest Kalju ujulates liikuvaid unes- ja veeskõndijaid, titeujutajaid, pallureid ja muidu sedasorti kaadrit, kes on veendunud, et oma destruktivist tegevust tuleb ilmtin-gimata harrastada basseini ujumisradadel. Kalju konnab uhkes üksinduses oma tavapäraseid 20 otsa.

Viimase tunnikolmandiku uurib Kalju, mida kujutab endast piraka “Ära puutu!” kirjaga oranži palliga lainebassein ja kust need lained tulevad. Kõva truki saab igatahes

Loomad on lahti!





Laealune kuppel-
maastik toob pildi
kätte ka kõige kauge-
mast restonurgast.

sisse, nii et ole aga mees ja hoi a nina õiges suunas.

Enne veeprotseduuridelt lahkumist käib Kalju läbi monosex-dushiruumist kus saab erinevalt saunakompleksi siivsat häbelikussest trussikud ukse taha varna riputada ja soomesaunatada kogu oma alasti ilus.

Kipub kiireks minema, sest enne kuupäevavahetust on vaja võtta veel Mezzo - spaahotelli restoran. Aga kõik plaanid pole siiski määratud täituma - laupäeva õhtul on linna peenim söögikoht lootusetult täis ja oma võimalust varumeeste nurka ootama juhata tud Kalju rüüpa b hiiglaslikust pokaalist valget itaalia Tommasit, guugeldab kohta mobiilinternetist ja on sunnitud osa saama selja taga sisse seadnud soome-eesti segapaari pingsal kuid summutatud häälel lahata vatest suhteprobleemidest. Lohutuseks klaas-seina taga piraka akvaariumi ainus asukas - kollaste uime-dega kartsinine kala. Võimalus jääb tulemata, köök läheb kinni ja Kalju numbrituppa magama.

Troost saabub hommikul kui Kalju esimese hommi-kusöögilisena röövib bufeelaua neitsilikkuse ja kärstab taldrikule kahvlitäie kuumsuitsulõhet. Värske-pehme oliiviciabattaga maitseb jumalikult. Soe ja krõmps köögi-vili - zucchini, paprika, lillkapsas ja porru on samuti keelt allaviiv. Muidugi on liudadel-marmiitides kõik vajalik ka vähema fantaasiaga paadunud konservatiivile - mitut seltsi singi- ja juustuviilusid, kodune omlett, soojad vorstikesed.

Õues on külm. Neetult külm. Mida paremat oodatagi talve külmarekordi-järgsest päevast. Aga see pole Kaljule takistuseks - korraliku lumeskõndimise-varustusega on

pühapäevahommikuselt unise kreislinna korralikult lah-tiroogitud kõnniteedel igati ontlik patseerida ja endasse väikse linna hõngu tõmmata. Kalju jalutab pikalt ja mõnuga.

Lõunasöök Mezzo Spa cuisine'i nautides kroonib päeva kulinaarse kordamineku. Hilisõhtusele rahvarohkusele vastupidiselt saab Kalju nüüd kogu tähelepanu. Valgete kinnastega kelner süütab kohalesaabudes esmalt küünla laul ja jagab asjatundlikke selgitusi toidukaardil pakutava kohta. Väga noobel. Aga üldse mitte peenutsev.

Supp - kõrvitsapüree Eesti jõevähi sabadega on same-tine nagu menüüs lubatud. Törts kõrvitsaseemneõli supi pinnal viimistleb maitseelamuse. Kõrvale serveeritakse juba hommikul rõõmsa üllatuse pakkunud itaaliapäras t oliivisaia ja oivalist kreemjuustu.

Pika barokse nimega böff tuleb suurel portselanliual, kus spetsiaalne süvend munarebule.

Kõik vajalik - peeneks-peeneks hakitud punane sibul, soolakurk ja kapparid omaette kuhjakestes ning anshoovi-sed kenasti rullis. Juures mõistagi röstitud majaleiva - oliiviciabatta - viilud.

Ja siis kui maitsekütt arvab, et on oma töö seks toidu-korraks teinud teatab kelner, et lohusuuhinnaks hilisõh-tuse lõögilepääsmatuse eest pakub maja prii desserdi - olgu Kalju aga mees ja valigu. Ahjusoe šokolaadikook jäätise ja metskirsikastmega on pealtnäha kohev muffin, aga kahv-litorge toob välja tema tõelise sisu - sulašokolaadi. Kõik kokku moodustab üllatavalt kerge suutäie, kuigi kõlab kui kaloripomm. ■



Trophy 2152

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



BALTI
MEREKAATRID

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



CARGOSAIL EHK KAUBAPURJEKATE TAASTULEMINE

Kas ajalooline laev võib olla ka kaubalaev, selle üle arutleb vanalaevenik Herkki Haldre.

TEKST JA FOTOD HERKKI HALDRE

Sättisime parajasti mereklaariks Saaremaa suunas, Tallinnast Roomassaarde. Reisiseltskond saabus kohale, saarlased, ja tegid mulle ettepaneku üks auto ka Tallinnast kaasa võtta. Iseenesest ju oleks tekile mahtunud küll, kuid mõte tekilastist tundus mulle tol ajal kaunis võõras ja kaubaveost ei saanud asja. See lugu juhtus hea mitu aastat tagasi.

FOSSIILKÜTUS VÕI PURJEENEGIA?

Mõtteviis muutub ja suhtumine ühes sellega. Kui vanad purjelaevad hakkasid 1970ndate lõpust maailmas taas populaarseks muutuma, johtus see just mõtteviisi muutusest – mootorlaevadega võistleva kaubaveo asemel avastati, et nende omal ajal kaubalaevadeks ehitatud alustega saab üliedukalt reisijaid vedada. Aga täna - miks mitte vanade purjelaevadega hakata jälle kaupa vedama? On ju palju sellist kraami, millel ei ole õigupoolest kuhugi kiiret. Ja ega siis purjelaev tavalisest kaubalaevast nii palju oma käiguomadustelt alla ei jäägi. Kas meil on vaja kõike suurtes kogustes ja kiiresti igale poole toimetada?

Ärge unustage rohelist maailmavaadet – milleks põletada fossiilset kütust kui väga edukalt saaks kasutada vana head purjeenergia? Kaasaegses laevanduses on erinevaid purjeprofile proovitud ja mingit kütusekokkuhoidu ka saavutatud, kuid mina pean praegusel hetkel silmas ikka vanu traditsioonilisi purjelaevu, mis otsivad tööd. Sest nagu vana meremehetarkus ütleb – laevad ja mehed mädanevad ainult sadamas, mitte merel.

Hea näitena kujutame ette Risttee mahepõllundustalu Kassariil, Hiiumaal. Pererahvas kasvatab hoole ja vae-

vaga keemiavaba kõõgivilja, säästab loodust ja inimeste tervist. Kuidas see väärt kraam nüüd suurtele turgudele jõuab? Rohelise säästliku mõtteviisi kohaselt tuleks kartulikotid laadida hobuvankrile, natuke logistamist Orjaku sadamasse, kus koorem laaditakse kaljase trümmi ja ei lähegi kaua, soodsa tulle korral kõigest 20 tunni pärast võib mahekartuli pealinna rahva tarbeks tulevase Tallinna kalaturu kai peal maha laadida. Ja kas selline loodust säästev kartul tulebki tarbijani jõudes kallim? Ei arva, sest kaubaauto tonn-kilomeeter tuleb igal juhul kallim kui laevatamine. Kuid milline imetabane tunne on sellist kartulit omale patta pista! Kui karvase ilmaga tulnud ja merevett saanud, pole soola vajagi panna...

Ma jäin iseäranis selle teema üle mõtlema Muhu Uisu emapuu langetamise üritusel Koguval. Uisu traditsiooniline tegevusala oli praamiühenduse pidamine üle väinade, sealhulgas loomulikult kaubavedu. Uisu emapuuks valitud tamme kallal lasid sael vinguda ka hiidlased, justkui peaprooviks või nii, sest kohe läheb ka Hiiu halukaljase emapuu langetamiseks. Ja nagu nimigi viitab, kuidas midu siis need kaminapuud pealinna untsakateni ikka peaks jõudma, kui mitte halukaljase tooduna. Ka soomlased peavad nii mahe toodetest kui rohelisest mõtteviisist lugu, ega see teekond Väinamerest Soome rannikule pikem pole kui Tallinnsse.

PURJELAEVAD VAJAVAD JUHTE. JUHID ÕPETUST

Ja veel ühte suur kasu näen ma sellise kaubaveo edendamises – Merekoolil pole teadupoolest purjeõppelaeva. Kuid mis meremees see on, kes pole purjelaeval praktikat saanud! Kui nüüd Muhu Uisk ja Hiiumaa halulaev ja Kihnu

kivilaev ja ehk veel nii mõnigi puri siin-seal Eestimaa rannasadamates valendama lööb, siis kõik see laevastik tahab ju madruseid sootki sikutama. Ega siis purjelaevad, mis ainult oma hobi tarbeks ehitatud on, iga ilmaga merd sõida. See sünnib ainult kohustuse peale, kui kokkulepped tehtud ja kaup või inimesed vedamist tahavad. Nii, nagu see naaberriikides on käinud – kus laevastik suur ja teeb tööd, seal püsivad ka traditsioonid ja oskused elus. Paslik on siinjuures meenutada Hollandi Enkhuizeni merekooli, mis on spetsialiseerunud elukutseliste purjelaevnike koolitusele (mitte ei õpeta kipreid purjejahtidele, vaid sealt saavad diplomid suurte täislaevade ohvitserid). Järelikult on purjelaeva-meremehe kutsele piisavat nõudlust, et kooli elus hoida.

Ega see mõte nüüd nii uus ka ei ole, maailma merepraktikast leiab viimasel ajal tärkamas analoogseid näiteid. Üks prantsuse reederfirma, Compagnie de Transport Maritime à la Voile (Purjelaeva transpordi kompanii) alustas kolm aastat tagasi purjelaevadega veinide transporti Vahemere piirkonnast Põhja-Euroopa riikidesse. Üks laevadest, mis selle kompanii teenistuses veinikaste veab, on Inglise kolmemastiline kuunar "Kathleen & May", ehitatud aastal 1900 Chesteris. Projekti osalevad ka purjepargased (ehk lodjad), mis veavad veini sisemaalt mööda jõgesid sadamatesse, kus see kuunaritele laaditakse.

Teisel pool maakera, Hawaii ja Cooki saarte vahel seilab purjelaev "Kwai", mis võtab peale 250 tonni kaupa ja reisi- jaid. Seilamine vaikselt Ookeanil läheb edukalt ja omanikud peavad plaani ettevõtmist edendada. Cargosail, nagu seda kutsutakse, on samuti leidnud oma koha Kariibi mere saartelt rummi transpordil Floridasse.

VANA MEREMEHETARKUS ÜTLEB – LAEVAD JA MEHED MÄDANEVAD AINULT SADAMAS, MITTE MEREL.

AJALOOLINE LAEV VÕIB OLLA KA KAUBALAEV

Aga nüüd me leiame huvitava seadusandliku konflikti kodukamaralt. Eesti vähesed vanalaevenikud olid nii õnnelikud, kui lõpuks õnnestus 2005. aastal Eesti Meresõiduohutuse seadusesse sisse saada "ajaloolise laeva" mõiste: "§ 2. lg. 25 ajalooline laev – laev, mille vanus ületab reisilaeval 35 aastat ja muul laeval 40 aastat ning millel ei ole tehtud olulisi ümberehitusi ja millel valdavalt on säilitatud ehitusaegsed materjalid, või sellise laeva koopia, mille ehitamisel on kasutatud originaaliga sarnaseid ehitusmaterjale. Ajaloolise laevana ei käsitata kauba- ja kalalaeva, mis tegeleb oma põhitgevusega väljaspool kohaliku rannasõidu piirkonda". Niisiis, oleme suutnud selle mõistega seadustada ajaloolise laeva olemasolu Eesti seadusandluses, kuid koheselt välistanud kaubaveo professionaalse tegevusena, määrates ajaloolised laevad seaduse vastuvõtmise hetkel valitsenud vaimule kohaselt tegelema peamiselt chartertegevusega ehk lõbusõitudega merel. Vaadates ajaloo tagasi, oli see tohutu tööviit, sest enne selle redaktsiooni vastuvõtmist ei saanud ajaloolised laevad Eesti lipu all üldsegi mitte seilata, kuna nende korpuse ehitus ei vasta kaasaegsetele meresõiduohutuse nõuetele.

Siinjuures tuleb meele pidada, et inimesed loovad seadusi, mitte vastupidi. Ja kui tekib vajadus ja tahe, eks siis tuleb ka seadused ringi vaadata. ▣



Allan Kiil, uue Tallinna jahisadama eestvedaja

TALLINNA UUS JAHISADAM ON VALMIMAS

Tallinna Sadam avab mai lõpuks Vanasadamas uue jahisadama, kus on 64 kohta kuni 60 jala pikkusele kaatrile ja purjekale. Omaniku hinnangul pole tegemist liiga julge plaaniga, vaid nõudmisele vastava investeeringuga.

TEKST GERLI RAMLER FOTOD SVEN TUPITS TALLINNA SADAM

“Vanasadama profiil on aegade jooksul muutunud,” nendib Admiraliteedi basseini ehitatava jahisadama eestvedaja, Tallinna Sadama juhatuse liige Allan Kiil. “Varem olid suurte laevade kõrval pisemad kiirlaevad, mis ei suutnud aga suurtega tuultes ja jääoludes võistelda ning jäid ajale jalgu. Nii tekkis Admiraliteedi basseini äärde rohkem vabadust, C-terminal jäi reisijatest tühjaks ning järjest enam süvenes olukord, et Vanasadamas küll reisijate arv kasvab, aga laevade sisse- ja väljasõidud vähenevad.”

Tegelikkuses on Admiraliteedi basseini näol tegemist ühe väga “magusa veega” Viru väljaku vahetus läheduses. “Merepäevi me küll teeme, vanu purjekaid ja sõjalaevu oleme siia inimestele vaatamiseks toonud, aga idee seisnes milleski püsivamas, et meelitada inimesi mere äärde seda ilu nautima.”

Nüüdseks on Tallinna Sadam jõudnud nii kaugele, et mõtte teokssaamiseni on jäänud mõned kuud. Kas see mõte on ehk liiga julge? Kiili sõnul on väikealuste kaikohti puudu ja neid otsitakse pidevalt. On küll tekkinud väikseid uusi kohakesi, kuid vaadates ehitatava jahisadama naabreid ja konkurente, on sel palju eeliseid – lähedal on südalinn, palju söögikohti ning ostukeskusi. Külalisena jahiga sadamasse sõites on kõik vaid jalutuskäigu kaugusel ning lennujaama jõuab veerandtunnise autosõiduga.

“Teisalt ootame kindlasti jahisadamasse ka siinseid jahioomanikke, sest kindlasti on neid, kes alles otsivad kaikohta või on häda sunnil kusagil jahisadamas, mis jääb nende elukohast kaugele,” lausub Kiil. “64 püsikohta on valve all, lisaks


















kaikohale pakume klubiruume, kus külalised saavad pesta oma riideid ning pärast tõsist merepäeva nautida kosutavat sauna. Oluline on, et seal käiks suhtlus ning staažikamad kolleegid saavad noorematele jahi- ja kaatrikaptenitele edasi anda oma kogemusi.”

Jahisadama juurde kuulub ka kütusetankla ja slipp, et saaks soovi korral ka paadi veest välja võtta. Sadamasse on teretulnud ka suuremad alused, mille jaoks saab kasutada olemasolevaid suuremate laevade kaisid.









64 KAIKOHTA VÕIB ALGUSES TUNDUDA PALJU, AGA ARVAN, ET NÕUDLUS ON JUBA PRAEGU SUUREM.

Kord aastas peetakse Vanasadama (ja ka meremuuseumile kuuluva Lennusadama) alal Tallinna Merepäevi, mis on kahtlemata suurim merendust propageeriv üritus Eestis ning mida möödunud aastal külastas üle 50 000 inimese. Kuid merepäevad toimuvad siiski ainult kolmel päeval aastas ning jahisadama omanikul on veel üks kuldaväärt idee – kutsuda ka merepäevade vahelisel ajal jahtide ja kaatri tootjaid sadamasse uusi tooted tutvustama, sest parem on kuulata nõuandeid oma ala spetsialistidelt. “Ja et oleks lihtsam otsustada, mida merele kaasa võtta, on plaanis endine C-terminal muuta ostukeskuseks, kus müüakse värsket kala ja Eesti põlumeeste tooteid. Muidugi on see avatud kogu linnarahvale, et kutsuda ka elanikke rohkem mere äärde. Tahaksime, et


















Old City Marina teenused:

-  Joogivesi
-  Kaldavool a) ujuvkail 220 V
-  b) püsikail 3x230 V
-  Tankla (diiseli ja bensiini A-95)
Fekaali äraandmise võimalus
-  Pilsivee äraandmise võimalus
-  Prügikogumine
-  Pesu pesemine (masin ja kuivati)
-  Sanitaarsõlm
(dušš, kraanikausid, Saun 2tk)
-  WC-d
-  Garderoobid
-  Slipp ja treiler, staapelplats
-  Sadamakapteni teenused
-  WIFI
-  Kraana võimalus
-  Tehniline teenindus vastavalt tellimusele
-  Piirivalve / passikontroll
-  Valve 24 h (videovalve)









Jahisadama vahetus läheduses pakutavad teenused:

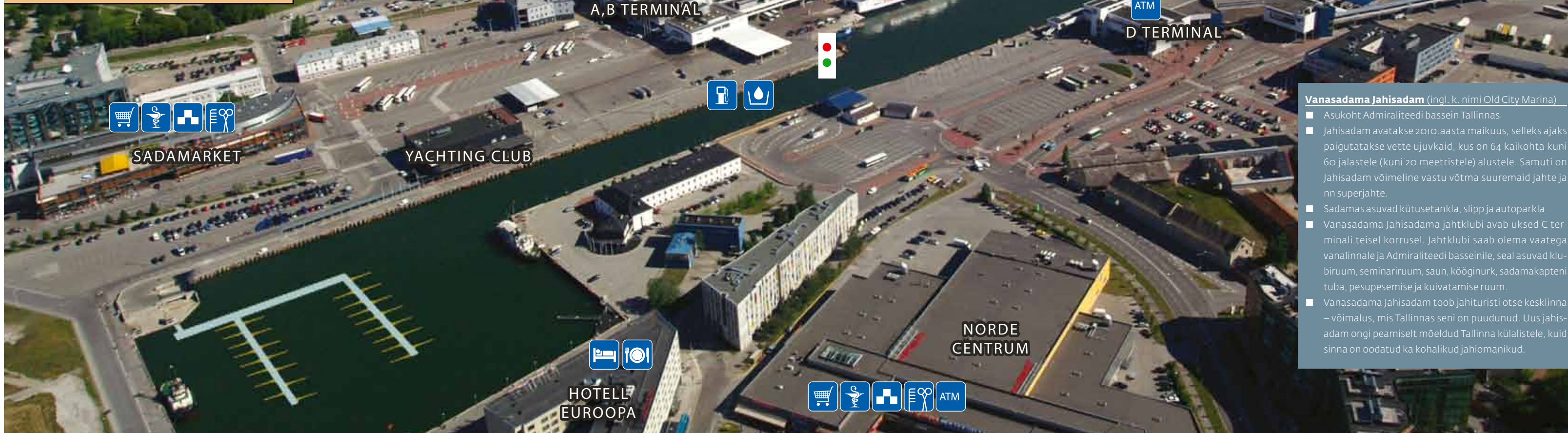
-  Baar ja restoran
-  „Sadamarketi“ kaubanduskeskus
-  Apteek
-  Takso tellimise võimalus
-  Pangaautomaat (ATM)
-  SPA
-  Hotellid
-  Juuksur

Old City Marina teenused:

-  Joogivesi
-  Kaldavool a) ujuvkail 220 V
-  b) püsikail 3x230 V
-  Tankla (diiseli ja bensiini A-95)
Fekaali äraandmise võimalus
-  Pilsivee äraandmise võimalus
-  Prügikogumine
-  Pesu pesemine (masin ja kuivati)
-  Sanitaarsõlm
(dušš, kraanikausid, Saun 2tk)
-  WC-d
-  Garderoobid
-  Slipp ja treiler, staapelplats
-  Sadamakapteni teenused
-  WIFI
-  Kraana võimalus
-  Tehniline teenindus vastavalt tellimusele
-  Piirivalve / passikontroll
-  Valve 24 h (videovalve)

Jahisadama vahetus läheduses pakutavad teenused:

-  Baar ja restoran
-  „Sadamarketi“ kaubanduskeskus
-  Apteek
-  Takso tellimise võimalus
-  Pangaautomaat (ATM)
-  SPA
-  Hotellid
-  Juuksur



Vanasadama Jahisadam (ingl. k. nimi Old City Marina)

- Asukoht Admiraliteedi basseini Tallinnas
- Jahisadam avatakse 2010. aasta maikuuks, selleks ajaks paigutatakse vette ujuvkaid, kus on 64 kaikohta kuni 60 jalastele (kuni 20 meetristele) alustele. Samuti on Jahisadam võimeline vastu võtma suuremaid jahte ja nn superjahte.
- Sadamas asuvad kütusetankla, slipp ja autoparkla
- Vanasadama Jahisadama jahtklubi avab ukseid C terminali teisel korrusel. Jahtklubi saab olema vaatega vanalinnale ja Admiraliteedi basseini, seal asuvad klubiruum, seminariruum, saun, kööginurk, sadamakapteni tuba, pesupesemise ja kuivatamise ruum.
- Vanasadama Jahisadam toob jahituristi otse kesklinna – võimalus, mis Tallinnas seni on puudunud. Uus jahisadam ongi peamiselt mõeldud Tallinna külalistele, kuid sinna on oodatud ka kohalikud jahiomanihid.



MEREPÄEVI ME KÜLL TEEME, VANU PURJEKAID JA SÕJALAEVU OLEME SIIA INIMESTELE VAA-TAMISEKS TOONUD, AGA JAHISADAMA IDEE SEISNES MILLESKI PÜSIVAMAS, ET MEELITADA INIMESI MERE ÄARDE SEDA ILU NAUTIMA.

Tallinna Mere-päevad 2009
Lennusadamas

Admiraliteedi bassein ja terminalid poleks pelgalt kohad, kust reisija laevale ja maha astub.”

Valvega autoparkla asub kaigest 20-30 meetri kaugusel, et teha kaptenite elu mugavaks. Kui seal jääb ruumi väheks, leiab Tallinna Sadam 400 meetri raadiuses teise parkla, kuhu autod paigutata. Kindlasti ei pea jahiomani muretsema oma autokoha pärast. Veel on küsitud, kas pole keerukas suurte laevade vahel Tallinna lahele välja sõita, aga see mure on lahendatud valgusfooridega.

“64 kaikohta võib alguses tunduda palju, aga arvan, et nõudlus on juba praegu suurem. Eks aeg näitab,” sõnab Kiil. “Hindadest on meil mingi ettekujutus olemas, kuid peame veel veidi kalkuleerima. Naljaga pooleks võiks öelda, et Piritale ja Kopli poole jäävatest konkurentidest võiksim takso- raha võrra kallimad olla, ent tegelikult soovime olla oma hinna pooleks jõukohased, mitte eksklusiivsed.”

Praeguste plaanide kohaselt valmivad kaid ja klubi-ruumid aprilli lõpus-mai alguses ehk mai teisel poolel saab hakata külalisi ja kodusadamakliente vastu võtma.

Tallinna Sadamale kuulub praegu viis sadamat: Muuga, Vanasadam, Paljassaare sadam, Paldiski sadam ja Saaremaa sadam. Jahilaevade sadam, õigemini ujukvai, on praegu vaid Saaremaa sadamas. Lähiajaplaanides on Tallinna Sadamal lisaks uue jahisadama avamisele suve jooksul leida kosilane

Muuga konteinerterminali laiendusele ning D-terminali uuendamine. D-terminali lisandub kaubanduspinde ja reisi- sinate liikumine korraldatakse ümber.

ELUAEK MERE KÜTKES

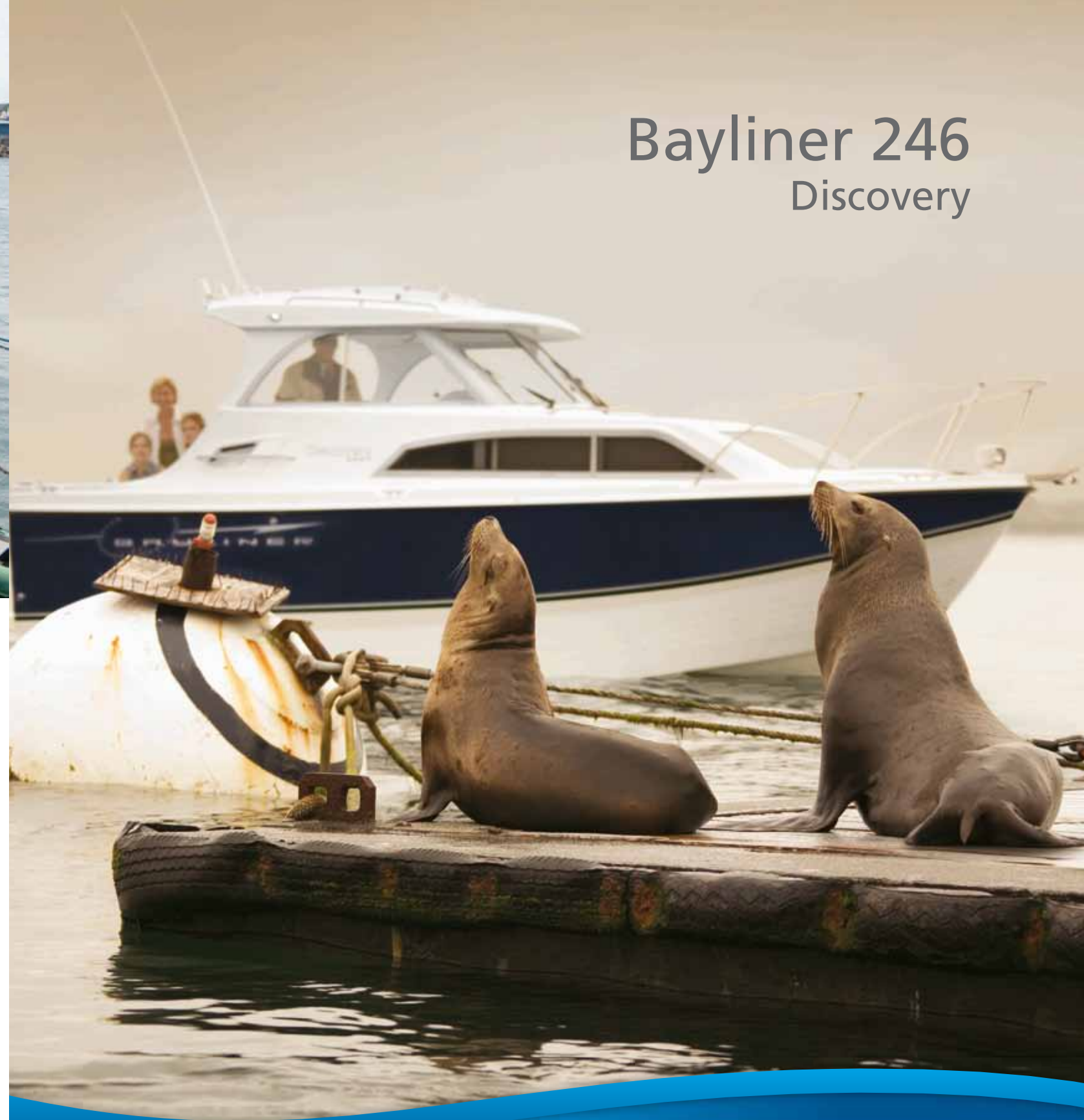
Tallinnas sündinud Allan Kiil on veega seotud maast-mada- last, kuna tema isa oli meremees ja kaugsõidulaeva vanem- mehhaanik. “Üksvahe olid minu isa ja kõik onud kalamehed ning olen isegi kalamehepisi sisse saanud,” räägib ta. “Aga kalastamine meeldib mulle suviti – mõnus on hommikul päi- kesetõusuga veekogu ääres olla ning lesta ja siiga välja tõm- mata. Ja siis kohe värsket lesta suitsutama hakata.”

Söögitegija Kiil kodus pole, kuid kalasuitsutamise on alati tema töö. Ja kalaroogasid armastab kogu pere, ka 2,5- ja viieaastased lapsed. “Pisemad lapsed on veel nii väikesed, et nad oma huvi ja sümpaatiat mere vastu väga suurelt näidata pole osanud, kuid samas on nad veega tuttavad ning kaatrile ja kalapaatidesse ronivad väga hea meelega. Minu vanim laps on praeguseks juba ise kahe lapse ema.”

Kiilil on väikelaevajuhi luba ning kuigi tal endal veel alust pole, on tal sõpru, kelle paatidega on saab merel käia. Kaatrit juhtinud on ta viimased 4-5 aastat ning sõidab mee- leldi nii pikemaid kui ka lühemaid otsi – pikemad on reisirid on olnud Lohusalust Hiiumaale ning käik Ruhnule. Sel suvel on plaanis aga mitme veidi suurema alusega Gotlandil ära käia. Muide, ka Kiili naisel on väikelaevajuhi luba ja kuigi ta väga agar sõitja pole, teab ta täpselt, mida rooli taga teha.

“Oleme perega külastanud paljusid meie väikesaari, kuid väga paljudel tahaks veel käia,” lausub nooruses palju sporti teinud Kiil, kes on 14-kordne Eesti meister ujumises ning mitme Eesti rekordi püstitaja. “Meresõit ning kalastamine on minu suurimad hobid.”

Bayliner 246 Discovery



Bayliner 246 on klassikaline kabiiniga mootorpaat, mille läbimõeldud disain sobib ideaalselt kruisimiseks ning tänu kompaksetele mõõtmetele on teda mugav transportida. Rikkalik standardvarustus ning praktiline kõvakatus, muudavad Bayliner 246 eriti sobivaks põhjamaa kliimasse.

**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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

BAYLINER
where fun lives



RUNBJARNIGA GOTLANDILT KÄIAKIVE TOOMAS



Meie vanarahvas teab rääkida, et Rootsi suurimal saarel Gotlandil, mis on eestlastele seas tuntud Ojamaa nime all, on ikka käidud Eestise häid käiakive toomas. Möödunud suvel võttis üks seltskond kätte ja otsustas selle vana hea traditsiooni taastada. Reisist pajatab kümme aastat tagasi jahtlaeva Lennuk kaptenina ümber maailma purjetanud Mart Saarlo, kes pidas Runbjarni pardal tüürimehe ametit.



TEKST **MART SAARSO**

FOTOD **RAIVO PALMISTE, RANNO ROOSI**

Kui ma oma santsukohvri laeva viisin, oli laulupeo avamiseni jäänud veel vaid üks päev. Võõritekil põles tõrvik, mille kõrval seisis kahekaupa auvalves rahvariides laulunaised, tekk aga kubises neid saatvatest ametlikest ja vähemametlikest isikutest. “Tsiptsi-tsip, tsip-tsi-tsip, tuuralle-tuuralle-raa...”, laulsid nad, kui end

laevast minekule seadsin. Runbjarn (ruhnurootsi k. ruhnu karu) seisis Tallinna Vanasadama Admiralteedi basseinis ja ootas hindamatust lastist vabanemist. Laulupeotuli oli edukalt ja laeva põlema panemata Pärnust Tallinnasse toodud. Ees ootas uus reis ja uued lastid, sedakorda ülemere naabrite, rootslaste juurde – välisõit ühesõnaga.

ANNAME OTSAD

Otsad andsime lahti 5. juuli hommikul Lennusadamast. Puhus värske nordituul ja tahtmine pealinnast mõnda rahulikumas sadamasse jõuda näis eriti suur olevat meie kaptenil, Veljo Heinmetlal, keda see tuletoomise trall oli omajagu ära väsitanud. Kui välja arvata ühe rehvilüüversi juurest pisut katki kärisenud grootpuri, läks ülesõit Dirhamisse viperusteta. Selliseid pisikesi apse juhtub aga igas laevas, eriti, kui pardal on vaid väikese-aruuline algajatest ülesõidumeeskond. Õhtuks oli meri plekksile ja Runbjarn kinnitas otsad parema poordiga Dirhami sadama kaisse. Õhtu seltskondliku osa esimeses

vahesadamas oli enda õlule võtnud meie madrus ning püügimeister Karla, kelle Spithami rannal asuvasse suvekodusse hakkas kogunema Gotlandi reisiks peale munsterdatav meeskond.

6. juuli päikeselise päeva täitsid reisieelsed askeldused. Kuna kapten Käke; nii on Veljo ammune hüüdnimi; oli sõitnud Haapsallu seili lappima, tegime meie madrus Ainiga kohale tulnud rootslastest puulaevaseltsi toetajatele väikese sõidu ümber Osmussaare. Runbjarni pardale võeti, nagu ikka enne kaugsõitu, täispunker, vesi, proviant ja lisaks veel mootorlaev Vikat – Karla päramootoriga kummipaata, kes kuulus ülikirgliku kalamehe varustusse. Kapteni keelule vaatamata oskas madrus Jüri võõritekile ära peita ka kaks Karla suvila võsast murtud kaigast, mida, nagu ta seletas, minevat tarvis sadamates kepikõnni harrastamiseks. Kuigi esialgne plaan oli liikuma hakata hommikul, jäi aja kokkuhoiu kaalutlustel peale põline põhimõte: litsid, vargad ja meremehed töötavad ööpäevaringselt. Jagasime Käkega ööpäeva kummalegi kaheks kuuettunniseks vahiks. Ülejäänud kümme meeskonnaliiget pidid seisma roolivahti, igaüks tund aega korruga, vastavalt koostatud nimekirjale. Laev mereklaar ja kõik-see-mees pardal, andsime otsad enne südaööd lahti.

PEHME KÕIKUMISE SAATEL ÜLE LÄÄNEMERE

Tõusin vahti hommikul kella kuueks. Puhus värske süüdist ja laine oli oma poolelise meetri kõrgune, kena purjetuul. Seni oli Runbjarn saanud vaid korra tunda Pärnu lahe järsku lainet ja sedagi masina all vastu tuult rühkides. Nüüd siis avanes meil võimalus veenduda, kui hea jooksuga meie purjekas tegelikult on. Olgu kohe öeldud, et arvukate, minu jalgade all olnud aluste hulgast, julgaksin meresõiduomaduste poolest talle konkurendiks seada vaid kunagist Teaduste Akadeemia uurimislaeva Arnold Veimer. Meie laeva head käiku, kursil püsivust ja samas hästi kontrollitavat manöövervusvõimet olin kogenud juba varem, kuid pehmus, millega ta laineid lõikas, ületas kõik ootused. Arvan aimavat, et Runbjarni hea käigu peapõhjus seisneb ahtri jooksus – ta ei vea vett kaasa, vaid libiseb üle selle. Piisavalt lai ja kõhukas kere annab vajaliku stabiilsuse ning klassikaline purjelaeva võõr võime pehmelt laineid lõhkuda. Taaskord sain



Iidse Visby linnamüüri põhjavärv

**GOTLANDI SAAR**

Saaremaalt meritsi 120 km kaugusel asuv ja temast pindalalt kümnendiku võrra suurem Rootsil kuuluv Gotland on oma 2994 ruutkilomeetriga suurim saar Läänemeres. Eestlaste hulgas on saar tuntud Ojamaa nime all, ilmselt põhjusel, et see oli varem täis soojärvi, kust vesi voolas ojadena merre. Tänapäeval on ojasid tunduvalt vähemaks jäänud, sest soid on kuivendatud.

Gotlandil elab ligi 60 000 inimest, neist umbes 22 600 saare "pealinnas" Visbys. Alates 9. sajandist on Gotland olnud taanlaste, sakslaste, rootslaste võimu all, Põhjasõja ja Vene-Rootsi sõja ajal rüüstasid saart venelased. Pärast 1809. aastat valitseb saarel rahuaeg.

Vaadata on Gotlandil küllaga, sest ajaloolist on suudetud hästi säilitada - Visby linn kuulub UNESCO maailmapärandi nimistusse, 94 keskaegsest gooti ja romaani stiilis kirikust on enamus taastatud ning kasutuses. Tähelepanu väärib ka saare kaunis loodus ja liivarannad. Lumelund on vesi uuristanud paekivist pinnasesse käigud ja põnevad koopad. Saare lõunaosas leidub kvaliteetset liivakivi, seal asuvat Burgsviki peetakse koguni käiakivide pealinnaks. Aegade jooksul on kujunenud välja suisa kõnekäänd: kui Gotlandile satud, siis võta mulle käiakivi kaasa. Gotlandi kirdetipus asuval Färö saarel saab näha looduse loodud kivikujustid ehk raukareid, millest mõned isegi kuni 40 meetrit kõrged.

Meritsi tulijate jaoks leidub ikka koht mõnes Gotlandi arvukatest jahisadamatest, peale selle ümbritsevad saart head kalastusveed.

Igal aastal toimub Gotlandil purjetajate seas mainekas regatt Gotland Runt, mille käigus purjetatakse ümber Gotlandi saare. 73-aasta vanusel, ühel maailma suurimate hulka kuuluval avamereregatil, võtavad mõõtu proffidest koosnevad meeskonnad, viimastel aastatel kohtab seal üha sagedamini eestlastest võistlejaid. Regatil on osalenud ka mitmeid kroonitud päid, Norra kuningas Harald on oma jahiga Fram XIV isegi Gotland Runti võitnud.

kinnitust oma arusaamisele, et hea laev on nagu hea naine – kõrge vöör ja ümar achter.

Vaatamata pehmele kõikumisele või just selle tõttu selgus aga, et osa tekimeeskonnast on võtnud haiguslehe ja ilmasti-kuulude tõttu kambüüs suletud. Roolivahi graafikut oli korri-geeritud vastavalt elavjõu töövõime säilimise astmele. Alanud oli purjelaeva hall argipäev, kus, teadagi, kõik päevad sarnased, kui neegrid kõrbes.

TERVENDAV PÄRALEJÕUDMINE

Vedus tuul kaotas pärastlõunal suure osa oma rammust ja nii tuli meil seilidele lisaks ka masin juurde võtta. Videvikuks sõitsime osti poolt sisse Gotlandi ja Färö saare vahelisse väina, Färösundi, kus leidsime endale mugava koha väikese jahisadama puust silla ääres. Kambüüs hakkas tööle, haiged paranesid nagu võluväl ning kogu laevaperet valdas taas jaatav ellusuhtumine. Uudishimulik Jüri võttis koguni ööpimeduses ette kepikõnni, et Färösundi nimelise linnakesega esimene tutvus teha.

8. juuli hommikukohvi järel jäi Runbjarn korraga praktiliselt inimtühjaks. Algas vilgas tegevus, mille sisu võib võtta kokku kahe sõnaga: turism ja piiriülene koostöö. Jäin laiskusest laeva ja nautisin sadama idüllilist vaikust ning rahu, mida ei jätkunud küll üleliia pikaks ajaks, sest varsti hakati kodusesse laeva naasema, nagu sipelgad pesasse. Enamasti toodi kaasa muljeid ja teavet, kuid ei puudunud ka aineiline saak. Madrus Jüri lähenes laevale väärikal sammul ja tema järel sibas prillidega mehike, kes küll pakikandjale ei sarnanenud, kuigi tassis mõlemas käes vanaaegset kohvrit. Au oli, nagu selgus, kohaliku antiigikaupmehega, kellele ülemera suurkliendi näol õnn õuele veerenud ja poe üsna tühjaks

ostnud, kui nii võib öelda. Rootsi Kuningriigis on osatud vana säilitada nii, et seda jätkub naabritelegi. Eesti Vabariigis on aga leida kultuurielemente, mille eest svenssonite maal ebaõiglaselt kõrget hinda küsitakse.

VISBY, VIHMA JA HEA KALASAAK

9. juulil andis Runbjarn otsad lahti, et siirduda tursapüügile selleks eriti perspektiivikas rajoonis Färösundi vestipoolse suudme juures. Vaatamata laeva juhtkonna pingutustele triivida täpselt Karla juhiste järgi ja õigete sügavuste kohal jäi saak kesiseks – ei ühtegi turska, ainult üks õnnetu merihärg. Ega asjata ei kirjuta lehed, et Balti meri on tühjaks püütud. Runbjarn võttis kursid Gotlandi pealinna, Visby suunas.

Seisaku Visbys tegi meile ebamugavaks peagi alanud torm koos paduvihmaga. Poleks sellest suuremat häda olnud, kui kõrget hinda küsinud "meistrid" oleksid Runbjarni kajutitekid ehitanud vettpeidavatena. See neil paraku aga polnud õnnestunud ja nõnda võis messist ilusa ilmaga läbi pragude päikest vaadata. Vihmaga oleks seetõttu magajatel olnud targem pidžaama tuukri-ülrikonna vastu vahetada. Kuna meie varustuses polnud üht ega teist, tõmbasime mõlemale kajutitekile peale ettenägelikult kaasa võetud rohelised koormakatted. Et need tuulega minema ei lendaks, pidime lisaks kinnitusliinidele, laduma katetele otsapuhid, tinaraskused ja lõpuks isegi solgiämbri. Vaatepilt meenutas asotsiaalide eluaset sini-must-valge trikoloori all, kuid andis võimaluse ilma vihmavarjuta söögilauas istuda ning külili magada kartmata, et vesi kõrva siriseb. Ilmselt

ROOTSI KUNINGRIIGIS ON OSATUD VANA SÄILITADA NII, ET SEDA JÄTKUB NAABRITELEGI. MART SAARSO

on siinkohal liigne lisada, mida kõike ja milliste sõnadega "tekimeistritele" sooviti, oleks nad vaid kuulnud. Pakutud karistused ületasid igatahes inimsusevastaste kuritegude eest mõistetavaid kordades.

Ei ole halba ilma heata. Visby sadam osutus heaks püügirajooniks ja Karlal jätkus nüüd tegemist, et kogu lestasaak ära fileerida. Kokk Eriku keedetud supi sees kohtusid kodumere härg ja lest kaugete vete krevettidega. Maitstes hea ning söödi rahuloleva mõmina saatel. Siit alates oli laevas alati erineva laagerdumisastmega fileeritud ja fileerimata kala, mida aeg-ajalt tagasi aineringsusse sokutati, et õhk värske püsiks.

ÕINE ÄIKESEPAGI

11. juuli õhtuks klaaris ilma ära ja Runbjarn tüüris taas merele, sihtsadamaks Burgsvik – ajalooline Gotlandi käiade lastimissadam. See oli meie reisi peamine eesmärk ja juhtmõte: taastada viimase sõjaga soikunud Gotlandi käiakivide import täielisse Eesti Vabariiki. Eelinfot polnud just palju, kuid Burgsvikist oli lootust hinnalist kaupa hankida kõige suurem.

Õine ülesõit kujunes elamuseks. Liikusime masina jõul vastu tuult ja lainet. Just siis, kui sisenesime Stora

Vaade Visby vanalinnale, keskel kunagise Toomkiriku varemed



Käiade lastimine Burgsviki sadamas, käsitsi, nagu muiste

TÖÖ KÄIS NAGU MÕNES AAFRIKA SADAMAS – PEALE PAARI ASSISTENDI LOGELESID ÜLEJÄÄNUD MEESKONNALIHKMED TEKIL ÕLUT LIMPSIDES JA VAIMUKUSI PILDUDES. MINA AGA PIDIN TAGAMA, ET KOLMSADA KILO VÄÄRTUSLIK-KU LASTI LAINEGA LÄBI PARDAPLANKUDE EI SÖIDAKS.

MART SAARSO

Karlsö ja Lilla Karlsö saari eraldavasse väina, näitas emake loodus oma kiusakat jõudu. Äikesepagi koos vihmaga lõi mere keema ja taandas nähtavuse olematuks. Söitsime kahekesi roolimees Rannoga, kes osutus väsimatuks. Ülejäänud laevapere puhkas turvaliselt koormakatete poolt kaitstuna. Lühikesele suveõiele tormitükile järgnes päikesepaisteline hommik. Mõõdusime poolsaarest, mida katsid kümned ja kümned elektrituulikud, uuemad neist ka meres. Visbyst hangitud Gotlandi tutvustav kirjandus viitas paigale, kui erilise tähtsusega rändlindude kaitsealale. Tundub, et Gotlandil peatuvad linnuparved oskavad tuulikutest mööda lennata, erinevalt oma Eestimaa randu väisavatest suguvendadest... Runbjarn sildus parema poordiga päikeses sillerdava Burgsviki sadama välisküljel.

KÄIAKIVIDE ÜLLATAV LUGU

Jäin üksi laeva öise ülesõidu väsimust välja magama, kui kogu meeskond käialuurele läks. Enne kuisse vajumist panin sadamast üle väikese abaja vaadates tähele suurt kivihunnikut, mis justnagu ehitusprahti või lammutusjäänuseid meenutas, taustaks vanamoodsad madalad tööstushooned. “Liiga ilus, et käiatehas nii käepärast oleks”, mõtlesin.

Ärkasin keskpäeval meeskonna naasmisega kaasnenud helide peale. Praktiliselt igal mehel oli kaasas ehtne väikesemõõduline Gotlandi käiakivi. Selgus, et just siis, kui nad mingis vabaõhupuhvetis käianõu pidasid, langes kõik iseenesest sülle. Kohalikult juhatust küsides, sattuti hallipäise hobusesaba soenguga eestlase, Vello peale, kes end Rootsi ühiskonda assimileerimise huvides Lennartiks oli ümber nimetanud. Selgus, et selle, minu poolt enne uinakut silmatud kivihunniku kõrval ta töötaski. Lühikese aja möödudes jõudsi Vello tööandja Volvoga tehasesse, mille kõrval, lageda taeva all oli käiakive virnade viisi.

Gotlands Kalkstenfabrik AB omanik, laia haardega soliidses eas ettevõtja Björn Simonsson oli kogu kupatuse ära ostnud kaheksa aasta eest ning nüüd tegeleb vabrik peamiselt paekivist plaatide, aknalaudade ja muu taolise tootmisega. Ümmargusi käiakive on nad madala nõudluse tõttu valmis tootma ainult tellimise peale. Tohutute ja pisut nagu unarusse jäänud ning rohtu kasvanud käiavirnade lugu oli aga üllatav.

Kivid pärinesid eelmise omaniku aegadest ja olid valmistatud suurtellija, Fidel Castro soovil, kes vajas neid

progressiteed astuva Kuuba suhkruuro löikamise matšete teritamiseks. Neutraalse Rootsi ettevõtte pidi kahjuks kogu partii tarnimisest viimasel hetkel loobuma, põhjuseks USA algatusel kehtestatud kaubandusembargo edumeelse Kuuba vastu. Kuna kivid oli Björn saanud sisuliselt vabrikule pealekauba, võis mõista ka peremehe mitte kõige hoolivamat suhtumist väärtuslikku toodangusse ja selle hoidmist lahtise taeva all.

OSTAP BENDERI JÄLGEDES

Ostsin algatuseks, nagu möödaminnes, ühe käia ning kehastusin siis rahvusvahelise kaliibriga ärimehet rolli. Rääkisin Gotlandi käiade kasutamise pikast traditsioonist ja nende peaaegu olematust saadavusest Eesti kaubandusvõrgus. Arutasime hulgihinna ja esimeste partiide koguste üle. Sain kaubanäidistena kaasa korralikult kuivas laoruumis säilitatud käiakivi ja firmapakendis luisu ning lubaduse kohtuda teema edasiseks arendamiseks Runbjarni pardal. Taas kord tõdesin, kui kasulik on lugeda Ilfi ja Petrovi teoseid ning rolli sisse elada.

Pärastlõunase kohtumise ajaks sigines laeva muudki rahvast ja sadamakapten. Kõik nad õppisid vaimustusega ära eestikeelse väljendi “terviseks”. Meie puulaevaseltsi rannarootslasest esimees Alar Schönberg ehk Juss võttis kohaliku keele oskaja ning ametliku isikuna edasised läbirääkimised enda kanda. Jättes siinkohal kommertsdetailid delikaatselt kõrvalle, löödi käed saja käiakivi lastimise peale, mis pidi toimuma juba järgmisel päeval. Laadung tuli omade jõududega virnast välja valida, et tagada vana hea rootsi kvaliteet.

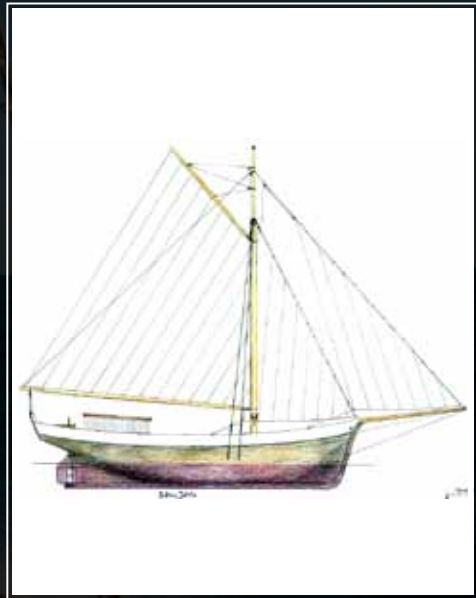
Operatiivselt moodustatud brigaad kehastus tehasetöolisteks ning asus algselt kuulsale Fidelile mõeldud käiade hulgast paremaid välja sorteerima. Isegi tänapäeva karmi konkurentsivõitluse tingimustes võib niisugust stahaanovlikku tööindu ja kvaliteedile pühendumist aruharva kohata. Iga käiakivi läbis põhjaliku kontrolli ning sai kaubandusliku välimuse huvides korraliku lihvi. Ohtuhakuks oli sadakond kivi puhastatud ja ilusasse riita laotud, et järgmisel päeval alustada ülemere teed kannatamatult ootava tarbija juurde. Brigaad sammus hanereas end Läänemere voogudes töötolmust puhtaks küürima.

Teel laeva, sõitis meile vastu jalgrattur, kelle trajektor meenutas vastu tuult looviva purjelaeva kursijoont – ikka ühest teeservast teise ja jälle tagasi. Roolimehe klaasistunud silmad meid ei märganud. Rattur oli kodule tagasihoidlikult vastuvõtult Runbjarni pardal. Kange ja kõikvõimas eesti kultuur oli mehe koordinatsiooni üpris vaevaliseks muutnud.

KAUBAVEO TRADITSIOONI TAASTAMAS

Järgmisel hommikul jätkus rahvusvaheline kaubanduslik ettevõtmine täie auruga. Käiakivid laaditi Vello päevinäinud Opelil järelkärsusse ning toodi kaile. Jahta Runbjarn hakkas võtma laadungit tõelise prahilaevana, nagu tema kaheksa eelkäijat seda kunagi olid teinud. Vastavalt oma tüürimehe ametiseisusele, sain kaptenilt korralduse vastutada laadungi kinnitamise eest ning veetsin järgnevad tunnid äärmiselt ebamugavas asendis messi tagaseina ääres, risti laeva asetseva koi alla käiakive paigutades ja

Vasakult: Jüri, kapten Käke, Vello alias Lennart, Raivo, püügimeister Karla, tüürimees Mart, kokk Erik, Meelis ja Juss väärt lasti üle rahul. Taamal paistmas linnukaitsealal asuv hiigeltuulepark



Jahtad on 1920-ndate aastate teisel poolel Ruhnus ehitatud 14-meetrised ühemastilised suure kahvelpurjega laevad. Nad on kaetud tekiga ning nende otstarve on sama, mis ligi neli meetrit lühematel jaaladel – hülgepüük, kuid ka kaubavedu. Teadaolevalt ehitati Ruhnus kokku 8 jahtat.



Masina all vastu tuult käiasadama poole

neid separatsiooniplankudega kinnitades. Töö käis nagu mõnes Aafrika sadamas – peale paari assistendi logeesid ülejäänud meeskonnaliikmed teki olut limpsides ja vaimukusi pildudes. Mina aga pidin tagama, et kolmsada kilo väärtuslikku lasti lainega läbi pardaplankude ei sõidaks. Osa käiakive läks tekilaadungina masti ees seissvasse puust varustusekasti. Runbjarni vöör vajus mõned head tollid allapoole, mis, nagu hiljem selgus, tegi ta meresõidumadused veelgi paremaks.

LAULU SAATEL KODUSE HAAPSALU POOLE

Eirates vana meremeeste ebausku, andis Runbjarn 13. juuli öhtul otsad lahti. Kuna meeskonnas puudusid loomakaitsjad ning kapten hea südamega arusaaja mees, anti Karlale, kes Burgsviki sadamas juba paraja portsu priskeid rootsi ahvenaid hukanud, veelkord võimalus tursaõnne proovida. Värskes süüdituules kiirelt kalda poole triivides, näkkas tal nagu kaevus ja laevapere rahuloluks saime peagi kätte Gotlandi süüdiotsa traaversi, kust Käke pika merekursi Irbe väina joonestas. Tuul jäi loiuks ja nii jätkus sõit diiselmootori rahuliku tuksumise saatel. See on üks kahest helist maailmas, mis annavad usku homsesse päeva – teine on tite nutt. Ülesõit mööduski sileda mere ja hea meeleoluga. Veel palju päevi peale reisi kummitasid mind laulusõnad: “Sulle tahan öelda juba veel ja veel ja veel, tuule suund on nord, nüüd on minu kord...”, mida roolivahti seisev Juss, aeg-ajalt ölut rüübates, juba enam kui sajandat korda enda jaoks mugandatud viisil esitas. Et võtta pardale professor Plaat koos kahe tudengineuga, põikasime

korra sisse Mõntu sadamasse. Sinna pukseerisime ka pärmootori rikke tõttu tuulevaikusse triivima jäänud sakslastest vanapaari folkboodi. 14. juulil enne koitu kinnitasime otsad parema poordiga Kuressaare sadama Raiekivi sääre kaisse.

Sama päeva hilisel pärastlõunal võtsime vee ja täispunkri ning jätkasime sõitu Runbjarni ametliku kodusadama, Haapsalu poole. Meeskonna koosseisus olid toimunud väiksemad muutused. Uute tegijate hulka kuulus nüüd ka õrnema soo esindajaid, üks nendest minu oma vanem tütar Neti, kes mereelu võlude ja valudega juba väga noorena on kohanema pidanud.

15. juuli möödus Haapsalu sadamas, kellel logeledes, kellel... Ei taha raske töö tegijate eest sõna võtta. Nimelt avastati Kuressaares, et meie laeva fekaalitank on lõkemiseni punnis ja peldik suleti kasutamiseks. Käke, koos paari tööriistu kätte ulatava abiliseaga, likvideeris ummistust praktiliselt terve päeva, tulemuslikult. Loo moraal oli lihtne nagu alati: jahtlaeva jaoks konstrueeritud peldik võtab vastu vaid seda, mis inimihust tuleb ja mõõdukas koguses tualettpaberit. Eelmise reisiga laevast läbi käinud laulupeoliste horde, kelle hulgas ka arvukalt naissugu, polnud sündmuste saginas jõutud piisava põhjalikkusega instrueerida.

“JUBA PAISTAB KODUSADAM, VIIMSI LIIN JA VAHEMADAL”

Öhtul, kui otsad lahti andsime, olime algsest Gotlandi reisi meeskonnast järel vaid kapten ja mina. Head meelt valmistas aga mu poja, Normani liitumine meeskonnaga, mis tähendas, et nüüd oli meil kaks

TAASKORD SAIN KINNITUST OMA ARUSAAMISELE, ET HEA LAEV ON NAGU HEA NAINE – KÕRGE VÖÖR JA ÜMAR AHTER. MART SAARSO

Runbjarn Färösundi sadamas

tüüri meest. Ka kambüüs töötas nüüd ülesõidu ajal ja läbi Voosi kurgu nordi poole popsutades levis sealt paljulubavat pannkoogilõhna, mida usutavasti nii Vormsil kui ka Noarootsis tunda pidi olema. Südasuviselt laisk meri muutus päikeseloojangu ajaks plekksiledaks ning seilnuka näitamisel polnud neis oludes mingit mõtet. Vahi võttis üle teine tüüri mees Norman, kellele tüdrukud kohvi ja muud head-paremat kätte ulatasid. Meie Käkega asusime koivahti, sest lamavas asendis on pannkooke parem seedida.

Väike-Pakri saare traaversis ajas Norman mind üles, sest nähtavus oli maalt merele vajuva udulaama tõttu sootuks kadunud. Võtsin appi tüüri mehe teised silmad, ehk panin radari tööle. Õige varsti andsin meie tulekust teada Tallinna VTSile ning nüüd olid asjakohased meremeeste seas tuntud värsiread: juba paistab kodusadam, Viimsi liin ja Vahemadal. Kaptenile hõlpu andes ajasime tüdrukud tekile ja nii sain, mis siin salata, sisemuses oma laste üle uhkust tundes Runbjarni nende abiga kenasti vasaku poordiga Lennusadama ujuvkai äärde seisma. Käialaadung oli jõudnud iidssesse hansalinna, et Tallinna Merepäeval ostjaid rõõmustada.



■ Jahta Runbjarn kapten ja puulaeva-selts Vikani juhatuse liige, üks jahta ehitajatest Veljo Heinmets:

Runbjarn on 14,5 meetrit pikk ja 4,7meetrit lai. Sõidumadused on tal väga head, vanasti osati neid laevu teha. Sõidab

hästi mootoriga ja purjede all, kuulab roolija seisab korralikult kursil. Gotlandi reisiril oli parasjagu tuult ja laev käitus lainete ja tuulega suurepäraselt.

■ Kust tuli mõte ehitada jahta?

Jahta ehitaja on Puulavaselts Vikan. Enne jahtat on selts teinud paar väiksemat alust - Vormsi ruuba ja Ruhnu jaala. Tundus, et ruumi on vähe, seltsis on nii palju liikmeid ning tuli hakata mõtlema suurema ja kindlama aluse peale, millega saab pikemaid reise ette võtta. Nii otsustati jahta kasuks. Kuna jahtasid ei ole ühtegi säilinud, siis selle mõttega ka, et neid ajaloolisi laevu propageerida ja taastada. Taastada polnud muidugi midagi, tuli uus ehitada.

■ Kas olid säilinud joonised, mille järgi laeva ehitasite?

Jooniseid ei olnud, aga vanade piltide pealt sai näha, millised mastid ning üldmõõdud olid - Enn Metsar tegi selle järgi joonised. Niimoodi ta kokku pandi.

■ Milline on jahta ajalooline taust?

Jahtasid hakati ehitama eelmise sajandi algul, kolmekümnendatel aastatel, siis kui mootorid tulid. Enne seda olid kasutusel väiksemad jaalad, mis sõitsid enamuse ilma mootorita. Ju siis arvati Ruhnus, et on vaja kaubavedamiseks natukene kindlamat alust. Jahtad olid juba mootorpurjekad. Mitte väga suured, kaljastest väiksemad, kuid nendele parajad - Ruhnu on väike saar, ei ole võib-olla kusagil hoida. Jahtadega sai käia Riias ja Tallinnas ning Rootsisis-Soomes - igal pool.

■ Runbjarnil oli kaheksa eelkäijat. Milline on nende laevade saatus?

Nad läksid kõik kaduma kui rootslased siit lahkusid. Ilmselt nendesamad laevadega, sest siia ei jäänud ühtegi. Ka pole Rootsist kuulda, et ükski neist laevadest alles oleks.

■ Millised on Vikani plaanid lähemal ajal, millega te praegu tegelete?

Tuleb hooldada seda laeva, ehitada juurde koisid ja kambus. Siin on mingeid mõtteid kaljase ehituseks, meil on juba materjaligi kogutud - tammepuid. Haapsalus anti meile ühe ehitusplatsi pealt, kust maha võeti. Kui leitakse punt mehi, sest nii suurt laeva ühe-kahekesi ei ehitata, siis ma usun, et see asi läheb käima - otsitakse kus ehitada ja mõne aastaga on laev valmis. Oleks toetajaid, läheks see asi libedamalt, sest oma taskuraha peal seda ei tee.



Igaüks meist vajab veidi tähelepanu.

Sellepärast on Ford Focusel Fordi kineetiline disain.

FordFocus

Feel the difference

www.ford.ee



INFO-AUTO
www.infoauto.ee

TALLINN Järve Pärnu mnt. 232 tel. 671 0060 infoauto@infoauto.ee TALLINN Kadaka Kassi 6 tel. 671 0062 kadaka@ford.ee
TARTU Turu 27 tel. 737 1890 tartu@infoauto.ee PÄRNU Tallinna mnt. 89a tel. 447 2777 parnu@infoauto.ee

Kütusekulu 4,5 – 8,0 l/100 km
CO₂-heide 118 – 189 g/km

EESTI VIIKINGITEST

Viikingid olid muinas-skandinaavia päritolu meresõitjad, kelle kultuuri õitseag oli umbes 8.–11. sajandil. Kindlasti olete kuulnud ka sõnaühendit *eesti viikingid*. MTÜ Kalevite Kange Rahvas liige Kristo Siig toob välja huvitavaid seoseid eestlaste ja viikingite vahel ning kirjutab, mis selle väljendi taga peidus on.

TEKST KRISTO SIIG FOTOD

MTÜ KK, RANNO ROOSI

Esmalt tuleb muidugi tunnistada, et need, keda *eesti viikingite* all mõistetakse, ei kutsunud ennast *viikingiteks*. Ilmselt ka mitte *vikerlasteks*, nagu neid nimetati Eevald Aava samanimelises – teadupärast Eesti esimeses – ooperis. Võib-olla on maakeelne vaste *väinasõitja*, nagu mõni kirjanik sobivaks on pidanud, või siis *venelane/väinalane*, kui Matti Klinge mõttekäikudest lähtuda, võib-olla veel midagi muud.

Vanapõhja sõna *vikingr* ise aga ei tähenda muud kui laheelanikku. Ja ülepea kasutati seda pigem tegusõnaliselt – viikingiks käidi (*fara í víking*), *viiking* tähistas meest, kes läks üle mere kauba- ja rüüsteretkede. Kui vaadata Eestimaa rannajoont, on siin küllalt varjulisi abajaid ja lautrikohti, mille äärest samasugused

laheelanikud oma alused vette võisid lükata. Kas ka nendest lahekäärudest mindi muiste kauba- ja sõjateedele? Kas siit-ranna mehed käisid niisamuti viikingiks? Kahtlemata.

ELAV LIIKLUS LÄÄNEMERE KAHE KALDA VAHEL

Läänemere kahe kalda vahel on olnud liikumist juba aastatuhandeid, vähemalt pronksiajast saadik. Tollal liiguti peasjalikult veel õmmeldud nahkpaatides, kuid on juba jälgi ka esimestest plankpaatidest. Pronksiaega, mis meie mail kestis laias laastus 1800-500 eKr, on mõnikord nimetatud ka Läänemere esimeseks viikingiajaks. Meil ei ole muidugi suurejoonelist saagapärimust või kristlike munkade hirmust värisevaid kirjapanekuid, mis sellest ajast täpsemalt kõneleksid, küll aga on arheoloogid näidanud, et just pronksiajal algas elav kaubandus ja meresõit Läänemere kahe kalda vahel, mis liitis need ühtseks kultuuriruumiks.

Nagu ka Skandinaavias, kerkisid siin mererannale (Asva, Ridala) ja merele pääsuga jõgede äärde (Iru, Narva Joaoru) suured kindlustatud asulad. Siin püütud hüljeste rasv ja nahk müüdi Läänemere lääne- ja lõunarannikule, vastu saadi pronksi, mis nendes asulates vastavalt kohalikule nõudlusele

eheteks ja tööriistadeks sulatati. Mõistagi oli pronksitöötlemine toona väga prestiižne käsitööala ning seetõttu kujunesid kaubanduslikest asulatest võimukeskused.

Keskuses elanud pealiku kohta kasutati juba ürgset sõna *kuningas*, mille tähendus on mitme tuhande aasta jooksul mõistagi muutuda jõudnud. Kuna kuningate võim tulenes merekaubandusest ja seega laevadest, ei ole midagi imestada, et oma maised jäanused lasid nad kätkeada laevakujulistesse kivikalmetesse. Kuigi selliseid matmispaiku on peamiselt leitud Ojamaalt ja mere läänerannalt, rajati neid ka siinsel kaldal. Sõrvest Lülle külast ja Tallinna külje alt Väost leitud ja läbi uuritud kalmetes on ka küllalt palju kohalikke eripärasid, mistõttu arvatakse, et need rajasid ikkagi omamaised pealikud, mitte teiselt poolt merd tulnud.

LOHELAEVADEGA VALLUTAJAD

Tõeline viikingiaeg algas meie ajaarvamise 8. sajandi lõpul. Järgneva kahe ja poole sajandi jooksul sõitsid Põhjala kitsaste ja viljatute fjordide pojad meredel Gibraltarini väinast Valge mereni ja Kaspia merest Newfoundlandini. Nad mitte ainult ei purjetanud tüürikestele rüüsteretkedele, vaid liitsid need maad kaubanduse, kolonisatsiooni ja kultuuri läbi ühtseks maailmaks. Kaspia mere taguses Samarkandis löödud mündid ja India ookeanist korjatud kaurikarbid jõudsid mööda Venemaa veeteid, Läänemerd ja Põhjamerd välja Jorvikusse ehk tänapäeva Yorki. Viikingipealik Rjurikust või Rørikust põlvnesid Venemaa valitsejad kuni Ivan Julma nõrgamõistusliku poja Fjodorini. Rjuriku saatusekaaslane Rollo sai 911. aastal Prantsuse kuningalt Karl Lihtsameelselt lääniks Normandia hertsogkonna. Poolteist sajandit hiljem vallutasid tema järeltulijad anglosakside Inglismaa ja Sitsiilia.

Kuidas see võimalikuks sai, on tänini vaidluse all ning arheoloogid ja ajaloolased on pakkunud välja tohutult palju erinevaid seletusi. Neist võib-olla tuntuim on see, et viikingite ekspansioon langeb kokku u. aastatel 800-1300 kestnud keskaegse kliimasoojenemisega, kui ilmad ja olud muutusid Põhjalas pisut pehmemaks, paisutades rahvaarvu ja sulatades lahti mereteid. Üheks vältimatuks eelduseks olid kahtlemata 8. sajandil Põhjala meredele ilmunud masti, purje, kõrge kiilu ning kõrge vöör- ja ahtertäeviga laevad, mis olid sobilikud sõiduks nii tormisel avamerel kui ka suuri jõgesid mööda sisemaale. Nimetati neid *drakkariteks*, kuna laevade käilades kõrgusid hirmuäratavad lohepead.

Meid huvitab kindlasti ka nende lohelaevade tekkelugu. Nimelt elanud Põhja-Norras kuningas Olaf Tryggvesoni ajal (995-1000) suurmaoamanik ja vägev nõid Raud Tugev, päritolult kas soomlane või laplane. Rual oli “*võimas lohemadu, mille pea oli kullaga kaunistatud, laev, milles olevat kuuldavasti olnud kolmkümmend sõudepinkki ja kogu pikkuses vägev kere. /.../ Raud sõudis oma maoga välja merele ja lasi purje heisata; sest kui aga tuult oli, sõitis tema sinna, kuhu ise tahtis, ja see tuli tema nõiakunstist.*” Mees keeldus kuninga käsu

SUUR IDATEE ALGAS LÕUNA-SKANDINAAVIA SUURTEST KESKUSTEST, AGA NEIST TEISEL POOL MERD, IDATEE VÄRAVATES, SEISIME MEIE, LÄÄNEMERESOOE RAHVAD: LIIVLASED, EESTLASED, VADJALASED. AGA KAS ME AINULT SEISIME, KÜSISIME TOLLI JA VAATASIME PEALT, KUIDAS VÕÖRAD LAEVAD MÖÖDA SÕITSID? KAHTLEMATA MITTE.

peale ristiusku vastu võtmast, mistõttu piinati ta surnuks. “*Seal võttis kuningas Olafendale Rauale kuulunud lohemao ja seis isese tüüri, sest see oli hoopis suurem ja parem laev kui [tema] Kurg. Selle käilas oli lohe pea ja ahtris konks nagu lohemao saba; aga lohe kael oli mõlemalt poolt üleni kullatud. Kuningas pani laevale nimeks Uss, sest kui selle puri üles tõmmati, oli see nagu lohe tiivad. See oli parim laev kogu Norras.*”

Legendi järgi saidki viikingite laevad oma iseloomuliku kuju just sealt. Üks-ühele tõesena ei saa seda muidugi võtta, ometi ütleb see mõndagi, kui skandinaavlaste pärimuse järgi tulenesid nende sõjalaevad meie hõimlastelt, mitte nende oma tarkusest. Omaette argumendina lisandub siia ka tõsiasi, et taoliste laevade tähistamiseks kasutas sinne rannarahvas omakeelset sõna *uisk* (*huisk* – uss, madu), mitte midagi võõrastelt laenatud.

IDATEE KOLM VALIKUT

Loomulikult ei piirdunud meie roll viikingite maailmas ainult selle legendiga. Selle maailma üheks teljeks sai Austrvegr ehk Idatee, tee varjaagide (viikingite) juurest kreeklasteni (toonane Bütsantsi keisririik), mida mööda toodi Läänemere rannikule hõbedat ja luksuskaupu ning viidi lõunamaadesse loomanahku, vaha ja merevaiku. See tee algas Lõuna-Skandinaavia suurtest kaubakeskustest Hedebyst, Birkast ja Ojamaalt, aga see polnud peaaegu alatagi jõudnud, kui mängu tulime meie. Teisel pool Läänemerd tuli meresõitjal valida, millist jõge mööda üles sõudma hakata.

Kõige levinum tee kulges Rootsi läänerannikult Ahvena- maast mööda, kuni Hanko poolsaare juures, Soome lahe kõige kitsamas kaelas, pöörduti Eesti põhjarannikule. Toonased meresõitjad üritasid mõistagi võimaluse korral rannikut silmas pidada ning teel olles tuli aeg-ajalt randuda ja tururahuga kaitsitud sadamates kohalikega kaubavahetusse asuda. Selle tunnistajateks on rikkalikud aardeleiud muistse Rävalla ja Virumaa rannikupiirkondades. Olulisemad sadamad olid tõenäoliselt Iru, Jägala jõe suudmes, Vergil, Toolsel, Mahus ja Purtse jõel.

Soome lahe tagaotsast liiguti Neeva jõge mööda Laadogale, seejärel Volhovit mööda Ilmeni järvele, suurde Novgorodi linna.



Viikingiajal moodustasid Venemaa loodeosa põhirahvastiku soomeugri rahvad, slaavi hõimud jõudsid siia alles keskajal. Kaubateel Neeva suudmest Novgorodini elasid meie väga lähedased hõimlased – vadjalased ja karjalased. Novgorodist viis edasi suurele veelahkmele Lovati jõgi, aga siit läks veetee ka Volgale, mis suubub teatavasti Kaspia merre.

Teine tee ületas Ojamaa kohal Läänemere, läbis väina Kuramaa ja Sõrve vahel ning läks ülesvoolu mööda Väina ehk Daugava jõge. Ka selle tee alguses elasid meie hõimlased, liivlased. Toona tuli jõeteede kasutamiseks ja ohutuks läbimiseks maksta tolli kohalikele valitsejatele, neist niisama mööda sõita polnud võimalik.

Tõenäoliselt oli olemas ka kolmas tee, mis algas Pärnu jõe suudmest. On arvatud, et seal asus ümberlaadimiskoht, kus kaup lossiti ümber väiksematele alustele. Tunnistajateks on Pärnu ümbruse aardeleidud, mis ei sobitu selle soise piirkonna muidu hõreda asustusega muinasajal. Muinas- ja keskajal nimetati ka Pärnu jõge Emajõeks, mis võiks viidata sellele, et sellist nime kandis kogu veetee, mis kulges Pärnu, Navesti ja Raudna jõgesid mööda Viljandi järve. Kuigi järve veetase oli vanasti paar meetrit kõrgem, tuli siin suuremad alused üle veelahkme Tänaassilma jõe vedada. Tõenäoliselt polnud see aga muistsetele kaupmeestele kuigi suur takistus, sest näiteks Väina teel tuli laevu korduvalt kärestikest mööda lohistada. Tänaassilma kaudu pääses juba Võrtsjärve ja sealt Emajõe kaudu Peipsi-Pihkva järvele. Ühe näite veetee kasutamisest, küll pisut hilisemast ajast, võib tuua aastast 1190, kui seitsme laevaga Peipsile tulnud rannaeestlased pörkusid järvel kokku pihkvalastega. Pole muidugi täpselt teada, kas rannaeestlased tähendavad saarlasti või hoopis põhjaranniku mehi (kes võisid jõuda Peipsile ka Narva jõe kaudu).

Peipsi-Pihkva järve lõunasopis asus Pihkva, toona tähtis kaubanduskeskus ja keskajal iseseisev vürstiriik. Sealt viidi kaubad omakorda Novgorodi, kust läks tee ülesvoolu mööda Lovati jõge. Valdai kõrgustikul, mis on veelahkmeks Läänemere ja Kaspia-Musta mere vesikondade vahel, tuli laevad üle lohistada. Dnepri lätetel võttis tee suuna Mustale merele.

EESTI VIikingite VÄGITEOD JA TEGEMISED

Suur Idatee algas tõesti Lõuna-Skandinaavia suurtest keskustest, aga neist teisel pool merd, kus tuli hakata jõgesid mööda üles sisemaa poole sõudma; seal, Idatee väravates, kui poeetiliselt väljenduda, seisime meie, läänemeresoome rahvad: liivlased, eestlased, vadjalased. Aga kas me ainult seisime, küsisime tolli ja vaatasime pealt, kuidas võõrad laevad mööda sõitsid?

Kahtlemata mitte. Meie maapõues on tõendeid, et juba 9. sajandi alguses, kui viikingikaubandus esimese hoo tiibadesse sai, võtsid sellest osa ka siitkandi mehed. Mõnevõrra üllatav võib tunduda, et see ei alanud Saaremaalt või mannermaa rannikult, vaid Eesti kagunurgast, Piusa ja Võhandu jõgede vesikonnast. Vähemalt nii on arheoloogid Ivar Leimus ja Mauri Kiudsoo leidnud, kõrvutades araabia geograafide töid Rõuge linnuse leiumaterjaliga, eriliselt silmas pidades arvukaid araabia dirhemeid ja kopraluid. Araabiamaades olid kopranahad toona väga kõrgelt hinnatud, ja küllap said siinsed hõimud sellest soodsast konjunktuurist teadlikuks. Mainitud jõgede ääres paiknesid väikesed linnused, mille jalamil oli ka asula. Neis elanud ülikud kogusid kokku kopranahad ja viisid need venedel turgudele Vana-Laadogas või isegi Volga-äärses Bulgaris, kus kohalikud vahendajad müüsid need edasi lõunamaalastele.

Viikingiaja edenedes hakkab tekkima aina rohkem allikaid meie meremeeste tegemistest. Seesama kuningas Olaf Tryggvasson, kellest eelpool juba juttu oli, sattus poisipõlves Eestisse orjusse. Nimelt oli Olaf 968. aastal oma ema Astridiga teel sugulaste juurde Novgorodi, kui eestlastest mereröövlid nende laeva kinni püüdsid ja poisi orjaks müüsid. Ta veetis siinmail erinevate peremeeste juures kuus aastat, kuni tema onu Sigurd poissi orjaturul kohtas ja ta vabaks ostis.

1032. aastal tegi Novgorodist pärit varjaag Ulf (Uleb) sõjakäigu Raudsete Väravate juurde, kuid sai seal merelahingus lüüa. Ajaloolane Paul Johansen tõestas kohanimede põhjal, et Raudvärav oli merekitsus Aegna saare ja Viimsi poolsaare vahel ning Ulf võidi matta väina keskel asuvale väiksele Kräsuli saarele. Vähe, kui üldse, on meil oma ajaloost teada edukaid päris merelahinguid.

12. sajandil võtab soomaagist raua tootmine Eestis sellised mõõtmed, et seda hakatakse naabermaadesse eksportima. Saaremaal ja Põhja-Eestis ehitatakse senisest võimsamaid linnuseid ja kasvab ka aktiivsus merel. Näitena tuuakse tavaliselt lugu sellest, kuidas eestlased 1187. aastal toonasele Rootsi tähtsaimale keskusele, Mälari järve kaldal asuvale Sigtunale kallale tungisid, peapiiskop Johannese mõrvasid ja linna rüüstasid. Olgugi et selle sündmuse asjaolud on ebaselged ning Sigtuna hävitamise



au soovivad enesele ka kõik teised idakalda rahvad, on isegi üks auväärsemaid ja kriitilisemaid eesti ajaloolasi Enn Tarvel nentitud, et kõige tõenäolisemalt olid hävitajad eestlased.

Sigtuna ei olnud mingil juhul üksik sähvatus. Pigem olid skandinaavlased 12. sajandi teisel poolel langenud vastaskalda meremeeste tugevneva hirmuvalitsuse alla. Näiteks 1170. aastal rüüstasid eestlased ja kuralased Ölandi saare lähistel. Taani kuningas saatis nende vastu kogu oma laevastiku, kuid see saab esimeses lahingus rängalt lüüa, taanlased kaotavad nii mehi kui ka laevu ja kuningapoeg Kristoffer pääseb suurivaevu. Teisel päeval õnnestub taanlastel vaenuvägi siiski purustada ja selle peale tänavad nad jumalat erakordse võidu eest.

Kahjuks räägib enamik allikaid ainult meie meresõidu vägivaldsest poolest, sest muiste (kuigi sama kehtib õigupoolest ka tänapäeva kohta) peeti mäletamis- ja kirjapanemisväärseks just konfliktolukordi, mis ühiskonda raputasid. Rahumeelsematest, n-ö “normaalsematest” aegadest teame me seetõttu õige vähe. Saxo Grammaticus jutustab näiteks kuulsast vägilasest Starkadrast, keda on nimetatud ka Skandinaavia Herakleseks, et too oli pärit teiselt poolt merd, eestlaste maalt. Kuidagi pidi ta oma sünnimaalt vastaskaldale jõudma ning tema staatust arvestades ei tule ilmselt arvesse sõjavangina kaasatoomine mõnelt rüüsteretkelt.

Vaevalt nüüd meie meremehed otsaga üle Atlandi jõudsid, nagu jutustab Karl Ristikivi alternatiivajalooline romaan „Viikingite jälgedes“, aga nende sõite Põhjamere kallastele ei saa kuidagi välistada. Näiteks on meil teada eestlasest munk

ristinimega Nicolaus Stavangeri kloostrist, kes määrati esimese Eestimaa piiskopi Fulco abiliseks. Kui arvesse võtta, et Nicolaus on meresõitjate ja kaupmeeste kaitsepühak ja Stavanger toona oluline kaubanduslik keskus, siis miks ei võinud munk Nicolaus olla endine eesti meremees, kes Põhjamere rannikule jõudnuna avastas enda jaoks uue usu ning jäi sinna paikselt?

Jätame selle fantaasia õhku rippuma ja nendime, et meie muinasaja lõpu vägevad meresõitjad, ka mitte uhked saarlased oma tohutu laevastikuga, nagu kroonik Henrik seda kirjeldab, ei suutnud siiski vastu panna kristliku Euroopa vägevusele. Skandinaaviast loetakse viikingiaja lõpuks 11. sajandi keskpaika, meie maile jõudis keskaeg 13. sajandil. Aga poolteise sajandiga oli maailm niipalju muutunud, et meie liitusime Euroopaga märksa kehvematel tingimustel.

Me mäletame valusalt, kuidas Nõukogude võim 50 aastat meid merest eemal hoidis ja eesti merekuultuuri juured läbi lõi. Sageli aga kiputakse unustama, et see pole mitte esimene kord, kui meiega nii tehtud on. Keskajal asustati Eesti läänrannikule ja saartele rootsi talupoegi, et vahendada poolpaganlike eestlaste agarust mere- ja rannaröövi alal. Neid asunikke tunneme rannarootslastena. Olgugi nende näol samuti tegemist väga huvitava ja paljuski avastamata peatükiga Eesti ajaloos, tuleb nentida, et nad töid endaga kaasa ka meie muistse merekuultuuri hääbumise. Sellel kultuuril, mis hilisematel aegadel uuesti pead tõstma hakkas, ei olnud enam sadade aastate taguse pärandi suhtes enam järjepidevust. Kahjuks. ☒

Vaata ka www.kkr.muinasmaa.ee



PAADIGA ITAALIASSE!

Itaalia võlub mitmel moel - kaunite kunstidega, muljetavaldava ajalooga ja maitstvate toitudega. Eelkõige tõmbab Itaaliasse aga selle kaunis loodus ja saapakujulist poolsaart ning saari ümbritsevad hele-helesinised veed. Viktor Siilats käis Itaaliat avastamas oma paadiga.

TEKST JA FOTOD VIKTOR SIILATS

Itaalia on kuulnud oma paadivalmistajate ja eriti laevapuu-seppade poolest. Seda kummalisem oli teha oma esimene reis Itaaliasse mitte paadiga vaid hoopis paadi juurde, Rootsiki eksklusiivseima, Storebro paaditehase omaniku reaktiivlennukiga. Kaks Storebro kuninglikku merekaatrit vajasid proovisõitmist ja uskumatu küll, et neid lähemalt ei leitud. Nii startistki Stockholmist Bromma lennuväljalt 7-kohaline jett, võttis Tallinnas seltskonna peale, et jätkata teekonda Genoasse.

GRAPPA!

Saabumispäev juhtus olema esimene viisavaba päev Eesti kodanikele ja kuidas sellist päeva veel väarikamalt tähistada saaks, kui eralennukiga saabudes. Itaalia piirivalve mõistis igati sündmuse tähtsust ja ajaloolisust, mistõttu viisata Itaaliasse sisenemine sujus viperusteta. Mida ei saa aga öelda Itaaliast lahkumise kohta.

Proovisõidud tehtud ja maaga tutvunud asusime tagasiteele. Lõunasöök oli veninud kavandatust mõistagi pikemaks, aga kuhu kiiret, kui oma lennuk lennuväljal ootamas. Ehkki viisat polnud vaja, toimus passikontroll siiski, kuna Schengeni viisaruumis Eesti ju siis veel polnud.

Grupijuhina märkan järsku, et üks leedulasest kaasreisija on kadunud. Eemal seisab punt ärritunud piirivalvureid, neid jookseb aina juurde, meie leedukas nende keskel ja käimas äge sõnavahetus. Mis lõpeb sellega, et meie mees haarab Itaalia piirivalvuri rinnataskust pastaka ja soovib sellega midagi tõestada, itaallane lööb aga käega, läheb oma putkasse ja tõmbab ukse seestpoolt enda järel kinni. Mille peale me kaasreisija järgneb

piirivalvurile tema üheinimese putkasse, siseneb ja tõmbab samuti ukse enda järel kinni. Tajun olukorra ülimalt ohtlikkust ja küsin piirivalvurite käest, et mis juhtus.

“Teie sõber käitub väga kummaliselt ja me mõtleme just praegu, et mida temaga ette võtta.”

“See on tegelikult teie riigi süü või siis täpsemalt, selle joogi, noh-mis-ta-nimi-nüüd-oligi, süü. See teie Itaalia jook, noh,” püüan päästa, mis päästa võimalik.

?????

“Noh, see teie alkohol, see ..., kuidas teda nüüd nimetati?” venitan meelega aega ja mõtlen samal ajal, et kas mul midagi targemat ka võiks pähe tulla.

“Aaa, grappa!” vastab üks piirivalvuritest rõõmsalt.

“Jah, grappa, grappa!” rõõmustan minagi.

“Grappa!” pilgutavad piirivalvurid üksteisele silma.

“Graap-pa!” kiidan itaaliapäraselt tagant. Hääl peab sealjuures laulvalt ülevalt alla tulema ja dirigendi moodi draamaatilisel kätega vehkimene ei tule sugugi asjale kahjuks.

Mispeale grupp piirivalvureid suundub putka suunas ning varsti avaneb Genoa rahvusvahelise lennujaama külastajatele alljärgnev pilt. Meie leedu sõber istub üksi suure leti taga, tal on Itaalia piirivalvuri vormimüts peas, surmtõsine nägu ees ja suur passikuhi letil. Uus “piirivalvur” taob tähtsa näoga passidesse templeid ja samal ajal on need pärispiirivalvurid pisut eemal ja naerust sõna otseses mõttes kõveras. Aegajalt suudab mõni neist end siiski sirgeks ja tõsiseks ajada, näitab näpuga passi-tembeldaja suunas, kõõksatab korraks “grappa!” ja kõverdub taas naerukrampidesse.

Nii kestis see umbes pool tundi, misjärel tagasilend marsruudil Genoa-Tallinn võis alata.



PAADIGA ITAALIASSE

Crappa on nimelt itaallaste viinamarjaviin, mis meenutab maitselt veidi puskarit. Seda järgmine kord maitsma saabusin juba paadiga. Kõigepealt 180 mere- miili Menorcalt Sardiiniale ning seejärel Prantsuse Korsi- kast mööda, kas Elbale või siis Itaalia Rivieras, kus on laulufestivalilinn San Remo, väikelinnad San Lorenzo ja Imperia ning stiilne ja väljapeetud Aregai sadam.

Sardiinia on omaette riik riigis. Ega sardiinlased end itaallasteks naljalt ei peagi. Vaid siis kui see mingil põh- jusel kasulik. Mistõttu Sardiiniast pikemalt räägime pisut hiljem, võibolla koguni eraldi loos.

Itaalia Riviera on aga tegelikult Prantsuse Riviera loo- giline pikendus ja jätkub kuni Genoani. Lisaks eestlaste kummalistele juhtumustele Genoas on see sadamalinn kuulus ka Kristofer Kolumbuse sünnilinnana. Purjetajad teavad, et Genoa linna nime järgi on endale nime saanud üks suuremat sorti eesperi. Linn ise on täis kontraste ja väärub kindlasti külastamist. Hiiglasuurest sadamast on eraldatud üsna mitu nurgakest jahisadamatele, meretra- ditsioonid ja trendikad promenaadid koos hiigelsuure, vee- alust maailma tutvustava akvaariumiga, teevad Genoast kahtlemata maailmalinna.

Rikas ja ilus itaallane puhkab huvitaval kombel Genoast mitte Riviera pool vaid hoopis Rooma poole suunduval ran- nikul, kus on tibatilluke aga üliluuluse Portofino sadam. Portofino on tegelikult üks maalilisi kaluripaate, veeäärseid

restorane ja suveniiripoode täis nukukülakene. Tegelik elu ja peatuskoht on hoopis Santa Margherita Ligure linn koos jahisadamaga. Nende kahe vahele jääb hulk vanu ja prominentseid villa- sid ja kuna üks nendest villadest kuulub peaminister Ber- lusconile, siis sellepärast ongi kõik, kes olemas tahavad olla, sealkandis. Ja kes sinna ei mahu, peab pisut edasi Rapallo sadamasse minema.

Itaallaste rannakombed selles piirkonnas, Riviera kaasa arvatud, on pisut eriskummalised. Nimelt pärandat- takse vanaisalt isale ja isalt edasi pojapojale eriskumma- lisi, koledaid, rannapromenaadilt ja söögikohtadest merd varjavaid segastiilis puuputkasid, millede nimeks on *banjo*. Iga endast sealkandis lugupidav itaallane käib erarannas ning tal on seal oma *banjo*. Mõnel eestlasel ka.

Banjos saab riideid vahetada ja oma rannatarbeid hoius- tada ning millegipärast ei kõlba selleks mujal maailmas igapäevased riietuskabiinid. Eurorahad on siiski toomas muutust itaallaste igapäevasesse rannaellu: promenaadid on tõstetud tänavatasandilt pisut kõrgemale ja nende alla



on peidetud uued, betoonist *banjod*. Vaadet nad enam ei häiri.

Ilus elu jätkub La Specias, kus südalinna sadama ase- mel tasuks siiski valida looduslikult kaunis kohas asuv Portovenere ning võtta ette ligi 14-kilomeetrine jalgsimat- matkarajale nimega Cinqueterre. Tegu on viie raskesti ligi- pääsetava rannakülakesega, kus poole peale jõudnud naljalt tagasiteed enam pole, kuid kus tõsine pingutus saab kroo- nitud hingematvate vaadetega.

Pikal mereteel kohtunud huvilaevad näevad aga teine- teist lõpuks kõik taas Viareggio laevatehases, kus omanik tavaliselt pardalt lahkub ning kus laevale mõne nädalaga vajalik lihv antakse.

TOSKAANA JA TEMA SAARESTIK

Elba on eeskätt kuulus Napoleoni saarena. Suurimaks vaatamisväärsuseks ongi Elba kindlus, mis paikneb saare põhjaosas asuvas sadamalinnas Portoferraio. Teine, saare idaosas asuv sadam on idülliline Porto Azzurro, kus tuleb ilu eest maksta ankrus seismisega. Väiksemad paadid mahuvad siiski ka sadamasse.

Porto Azzurro esine laht on küll väga kaitstud ja ohutu, kuid sellegipoolest rebis 2009. aasta suvel äkitselt saabu- nud tuulispask enamiku jahtidest ankrust lahti ja otse kividesse. Olin sealsamas paigas just paar nädalat enne

TOSKAANA AVASTAMISEL ON PARIMAKS TEEJUHIKS KULTUSERAAMAT "TOSKAANA PÄIKESE ALL". KUSJUURES TÄIESTI TÕSISELT: SAJAD SELLE RAAMATU USKU PÖÖRDUNUD INIMESED JALUTAVAD CORTONA LINNAKESES RINGI, PILK KAUGUSESSE SUUNATUD NING SEE ERINEVATESSE KEELTESSE TÕLGITUD RAAMAT KAENLA ALL.

mõned päevad ankrus veetnud, kusjuures mootorkaatri- ga, millel teatavasti pole erilist süvist ega kiilu ning mis on kõrge pealisehituse tõttu suure purjepinnaga ja tuultele eriti vastuvõtlik. Aga seekord läks õnneks!

Kuna enamuse Toskaana saarestiku väikesaari, Capraia, Pianosa ja Monteristo on külastajatele suletud, siis Elbalt järgmine loogiline koht, kui just Sardiiniale tagasi ei soovi minna, oleks maismaasadam nimega Portobello. Kui sinna saabuda nii, nagu meie saabusime, et vahetult enne tormi ja edasiminekuks vajalikud merekaardid puudusid, siis on see parim sadam mõnepäevaseks Toskaana avastamiseks.



Parimaks teejuhiks on sealjuures kultuseraamat “Toskaana päikese all”. Kusjuures täiesti tõsiselt: sajad selle raamatu usku pöördunud inimesed jalutavad Cortona linnakeses ringi, pilk kaugusesse suunatud ning see erinevatesse keeltesse tõlgitud raamat kaenla all.

“Kas te käite selle raamatu jälgedes ja eksisite nüüd ära?” küsib tillukese restorani kelner, nähes raamatut me laual. Selgitame, et soovisime külastada seda linnakest, kust raamatu tegelanna käis veini ostmas.

“Oo, too vein pole midagi väärt! Mul on palju paremat veini pakkuda! See vein saab alles tulevikus kuulsaks ja praegu seda veel keegi ei tea.”

Vein on tõepoolest nii hea, et jutuhoos unustame ära, mida kõike kokku tellisime. Täname ja valmistume lahkuma just siis, kui kelner tema ema poolt kauavalmistatud pastarooma serveerima asub. Ühestainsast pilgust piisab, et taibata: me kas sööme või meid tapetakse. Valime selle esimese variandi, mõistagi.

Kogu maailma vallutanud trendikas Itaalia toit koosneb peaausjalikult makaronidest ehk pastast. Seda üllatavam oli kohapeal avastada, et itaallased polegi mingid makaronisööjad ning erinevalt meie restoranimenüüdest, kus pasta on

põhiroaks, tarvitatakse Itaalias pastat lihtsalt kas teiseks eelroaks või supiasendajaks. Põhiroogadeks on ikka harjumuspärane liha või kala ning Vahemere ääres rohkem kala ja mereannid. Kui meil on pizzeria pitsa söömise kohaks, siis Itaalias pakub iga endast lugupidav restoran ka pitsat ning kannab nimetust ristorante-pizzeria või vastupidi.

Raamatu “Toskaana päikese all” kirjutanud ameerika kirjaniku maja, mille renoveerimise ümber ka kogu tegevus käib, pidavat olema hoolikalt hoitud saladus, et mitte kirjaniku rahu rikkuda.

“Jamajutt,” leian poole meeskonna poolehoidu saatel. Esimene ettejuhtuv kohvipood juhatabki meile selle saladusliku maja väga kiirelt kätte ja lühikese ekslemise tulemusena saab pühapaik ka oma käega katsutud ja silmaga nähtud. Kusjuures konspiratsioon on nii võimas, et näiteks eestikeelse raamatu kaaneillustratsiooniks valitud maja on hoopis teistsugune. Et mitte rahu rikkuda?

Ameeriklasi endid me seekord kodus ei näinudki, küll aga valmistas sadamas õhtusöögi Ameerika Ühendriikidest värskest naasnud ja oma restorani avanud Luigi, kes valmistas meile pankoogid nimega “My way.”

Temamoodi tehtud pankoogid nägid siis välja selliselt, et



need küpsetati otse söögilaua kõrval, flambeeriti ehk pisteti suure leegiga põlema konjaki abil ning serveeriti koos jäätisega.

Portobellost jäi meelde ka omapärane päästeoperatsioon, koodnimetusega “Imbi ja Ärni”. Imbi ja Ärni on nimelt Andrus Kivirähu raamatu “Rehepapp” tegelased. Ei nemad üht sadamasse uppunud pootshaaki niisama sinna jäta! Aga kui sukelduda ei oska või ei viitsi, siis jääb üle vaid kahest pootshaagist pikk tööriist valmistada ning sellega põhja sudida. Kui see sudimine ka ei aita, siis tuleb veevoolikust üks pundar teha, see vette visata, oodata niikaua kuni ta põhja vajub ning siis keerutada niikaua kuni pootshaak sisse mässitud.

KÕIK TEED VIIVAD ROOMA

Sellegipoolest ei vii sinna mereteed või kui Rooma lähemale siiski viib, siis selliste väikesaarte, nagu Giannutri ja Giglio kaudu. Neist suuremal, Gigliol on ka väike sadam, tillukesel Giannutril tuleb aga ankrus seista.

Vanemad lootsiraamatud näitavad enne Roomat, kuhu paadiga madala veetaseme tõttu Tevere ehk Tiberi jõel sisse ei pääse, ühtainsat jahisadamat Fiumicino lennujaama lähedal. Tegu on paate täistopitud, väga räpase kuid suurepäraste kalarestoranidega kalasadamaga, kuhu roomlased oma uhkete autodega õhtusöögile tulevad.

Uuemate merekaartide omanikud leiavad aga hõlpsasti üles ka tuttuue Fiumicino jahisadama, mille nimeks Porto Romano II ja samuti pisut vanema Porto di Roma. Mõlemad on Roomast umbes 30-40 kilomeetri kaugusel, kusjuures Porto di Roma on ülihästi varustatud kõikvõimalike söögikohtade, kaupluste ja teenustega, mida meresõitjal aegajalt hädasti tarvis läheb. Sadama ainsaks puuduseks on merele avatud, ülekatteta poolrõngakujulised muulid, mis läänetuulte korral sadamasse sisenemise, sealt väljumise ja tankimise pea võimatuks teevad.

NÄHA NAPOLIT JA SURRA!

Nii võiks tõesti öelda. Ainult, et surra millesse? Kas mustuseurma? Või hoopis sadamakohtade röövelvahendaja käe läbi?

Sest et vaatamata röövellikele vahendushindadele on Napolis endas sadamakohta pea võimatu saada ning mitmesugused

NÄHA NAPOLIT JA SURRA. AINULT, ET SURRA MILLESSE? KAS MUSTUSESURMA? VÕI HOOPIS SADAMAKOHTADE RÖÖVELVAHENDAJA KÄE LÄBI? SEST ET VAATAMATA RÖÖVELLIKELE VAHENDUSHINDADELE ON NAPOLIS ENDAS SADAMAKOHTA PEA VÕIMATU SAADA NING MITMESUGUSED INTSIDENDID SEETÖTTU ÜSNA TAVALISED.

intsidendid vahendajatega seetõttu üsna tavalised.

Mingi hetk üritas see bandiividälimusega tegelane ajal, mil pardal olid vaid naismeeskonnaliikmed, mu paati iseiseisvalt ümberpaigutama hakata. Õnneks olid naised vaprad ning löid “rännaku” tagasi.

“See on minu paat ning Sa astud sinna pardale ainult siis, kui Sa oled mult selleks loa saanud!” tuletasin ma tüübile vahejuhtumit meelde ajal, kui me tema kummipaadiga sadamakontorissoisime.

Mispeale jäeti kummipaad keset vett äkitselt seisma, lülitati motor välja ning küsiti kätega ägedalt vehkides, et mis mulle ei meeldi.

Võttis kõhedaks küll, aga olles piisavalt maffiafilme vaadanud, otsustasin, et kõige paremini saab inimesega ühele lainele ja teineteisemõistmisele tema oma keelt kasutades.

Mistõttu käratasingi talle sulaselges inglise keeles: “Look at me!” Vaata mulle otsa!

Sinna juurde käib veel selline kahe näpuga (nimetisõrme ja keskmise sõrmega) liigutus, kus kõigepealt suunatakse harali näpud oma silmadele ja siis nimetissõrm vestluskaaslasele.

“Look at me! I am the captain of this boat and if You ever step onboard without my permission, I will kill You!” Tõlkimatu sõnademäng, mida siiski kunagi sõnasõnalt ei tohi võtta, pigem vandeseltslaslikult. Ühesõnaga, et ära sa parem ilma minuta mu paadi pardale astu.

Uus, sellisel moel võidetud “sõber” käivitaski seepeale taas pãramootori ja käitus edaspidi väga viisakalt ja vaoshoitult.

Ise arvan, et intsidendi põhjustas pigem tema hetkekahtlus, et aga äkki otsin ma kunstlikku ettekäänat, et teda tema kopsakast vahendustasust ilma jätta.

Napoli läheduses on Sorrento linn, mida soovitaksin pigem maalt ja mitte merelt vaadata. Sorrentos sildumise asemel on palju mõttekam suunduda hoopis Ischia ja Capri saartele. Selleks ju paat ongi!

KORD CAPRI SAAREL ...

Ehkki Capri saarel kaob süda, on Ischia igas mõttes ilusam ja trendikam. Capri on liialt turistide meelevallas, samas aga igati oma kuulsust väärt. Ischia on vähem kuulus, aga



lihtsalt parem. Maitseasi, muidugi.

Kummalisel moel ongi Ischiale palju raskem sadamakohta saada ning olles end lõpuks vägisi, aga õnnelikult kahe paadi vahele pressinud, nii et isegi vendritele ruumi polnud, selgub et paigaldaja tegi vea, koht on kellegi teise oma ning seetõttu on tarvis end ümberpaigutada.

Capril midagi sarnast pole. Kallis ta ju on, aga Marina Grandes kohti jagub ning poolekslõigatud, pikaksvenitatud kerega ja mahalõigatud katusega Fiati “kabriolett-limo” on suurepärase auto saarel ekskurseerimiseks.

Ehkki helesinisesse koopasse (Blue Grotto, Grotto Azzurro) saare loodetipus pääseks ka oma kummipaadiga sisse, ei soovitaks seda siiski teha kahel põhjusel: esiteks arvukad, stiilsed, imeilusalt “O sole mio!” laulvad, koopasse ekskursioone korraldavad paadimehed pahandavad, et neid teenitusest ilma jäetakse. Ja teiseks on koopasuu ehk sissepääsu lagi niivõrd madal, et sisenemisel peab paadis praktiliselt pikali olema, kusjuures väiksemgi laine võiks kummipaadi lapikuks lüüa, samas kui puupaadi tugevad servad kaitsevad reisijaid võimalike vigastuste eest.

Capri lõunarannikul on idülliline Marina Piccola sadam,

kus nagu nimigi ütleb, vaid ankrus seista saab. Samas lähedal on iga paadimehe unistus, Faraglioni või siis Farallones kalju, millest saab loodusliku tunneli kaudu lausa 15 meetrit pika ja 6 meetrit kõrge paadiga vabalt läbi sõita. Itaalia armee torpeedokaatrijuhid pidid omavahel aegajalt võistlema, et kes julgeb sellest august kiiremini läbi kihutada. Ei hakanud siiski 20 ega 30 sõlmega proovima, piisas viiest sõlmest küll, et haruldased fotod kätte saada.

VULKAANE JAHTIMAS

Caprilt jätkub pikem sõit Lipari saarestikku, mis asub Sitsiilia põhjaosas. Tegu on vulkaaniliste saartega, milledest vähemalt ühel ja sugugi mitte Isola Volcanol vaid hoopis Stromboli saarel tegutseb vulkaan kuni tänase päevani. Saarel korralikku sadamat pole, mistõttu seista tuleb mõistagi taas ankrus. Mõned võtavad ette pika jalgsirännaku, et vulkaani veerekese pealt lähemalt jälgida. Samas on aga kõige mõttekam hiivata öösel ankur, liikuda ümber nurga läände ja seal ta ongi! Umbes iga 15 minuti tagant purskab hõõgav tulekera vulkaani kraatrist välja ja purpurpunane laava voolab mööda mäge alla merre.



Jumalik öine vaatepilt merelt! Ja ehkki vulkaan tundub olevat sellisena tegutsenud aastaid ning seega igati ohutu, loen umbes kolme kuu möödudes lehtedest ja vaatan telerist uudist, et sama vulkaan olla otsustanud korra veidi tugevamat pursata ning et kaks kolmandikku saare elanikkonnast tuli seetõttu evakueerida. Õnneks lõppes asi inimohvriteta.

Samamoodi inimohvriteta lõppes seekord ka enam vähem samal ajal toimunud Etna purse Sitsiilias. Ehkki turistide meka, Catania linn ja tema ümbrus, olid üleni tuhaga kaetud, polnud mingit muud häda kuuldavasti tekkinud.

MAFFIA RADADEL

Põhja poolt Sitsiiliasse saabumisel ootab seilajat ees suurepärase jahisadam nimega Marina Portorosa.

Edasi on võimalik minna ümber saare, kas siis läänest või idast. Kui minna läänest, siis tuleks ühtlasi mööduda, aga miks mitte ka peatuda näiteks Marettimo, Favignana või Levanzo saartel, kus eriti Isola Favignanal looduse vapustavalt ilusat kätetööd näha saab. Lained on uuristanud saarele koopa ja tunneleid, mis eemalt vaadates meenutavad antiikse linna varemeid.

Läände jääb samuti ka Sitsiilia pealinn Palermo, sisuliselt ainus koht Sitsiilias, kus pisut kahtlase näoga tüüpe näha saab. Muidu on maffia sünnikohaks peetav saar üllatavalt lihtne, ilus ja sõbralik, kusjuures Sitsiilia idakaldal võib leida hulgaliselt turismimagnetitena toimivaid nukulinnakesi nagu näiteks Taormina. Et sinna idakaldale üldse jõuda tuleb aga esmalt läbida kitsas Messina väin, mis pole aga iga ilmaga sugugi nii lihtne. Väina läbiv hoovus tekitab kitsusesse surutuna hiigellaineid ja veekeeriseid. Parem karta, kui hiljem kahetseda!

Itaalia sadamatest rääkides ei saa kuidagi mööda minna kohalikust kultuurinähtusest nimega *passengiate*. Pooleesti keeli võiks see kõlada kui promeneerimine. Tegu on traditsioonilise igaõhtuse ja lausa kohustusliku jalutuskäiguga kaldapromenaadil või sadamas. Kusjuures vanahärrad ajavad selleks puhuks selga vestiga ülikonnad, uuritaskust kett paistmas ning panevad ette lipsud. Vanaprouad mukivad üles nii endid kui ka oma tütreid ja tütre tütreid.

CAPRI LÕUNARANNIKU LÄHEDAL MERES ON IGA PAADIMEHE UNISTUS, FARAGLIONI KALJU, MILLEST SAAB LOODUSLIKU TUNNELI KAUDU LAUSA 15 MEETRIT PIKA JA 6 MEETRIT KÕRGE PAADIGA VABALT LÄBI SÕITA. ITAALIA ARMEE TORPEEDOKAATRIJUHID PIDID OMAVAHEL AEG-AJALT VÕISTLEMA, ET KES JULGEB SELLEST AUGUST KIIREMINI LÄBI KIHUTADA.

Kõik uudised, kuulujutud, haiguslood, laste käekäigud saavad kuulud ja läbiarutatud just *passengiate* ajal. Ka nende omad, keda mingil põhjusel sel õhtul jalutamas pole. Ei ole nii, et kui sind pole seal, siis pole sind olemaski. Vastupidi, kui kedagi pole, siis seda huvitavamaks asi läheb ning et seda ära hoida ja oma perest igati head muljet jätta, siis selleks ollaksegi just kohal.

Siracusa sadamale on kena ja väikelaevadele mõeldud laiendus tehtud. Sadama lähedal on üks molluskikasvatus ja kui sinna ankrusse jääda, siis saab kaldal maitsta toorest ehk elusat sinikarpi, aga miks mitte ka austrit. Kuigi austrid on siiski Prantsusmaalt toodud ja Sitsiilia vetes lihtsalt elusana hoitud. Kusjuures, ettevaatust austriga ümberkäimisel! Sellele elukale tuleb läheneda noaga niioelda tagantpoolt, lõigates osava liigutusega läbi tema sulgurlihase. Eestpoolt lähenedes sulgub auster sellise jõuga, et nuga võib kinni jääda. Hea et mitte näpp!

Ettevaatust ka ankruga, mis võib kivide vahele hoopis kinni jääda ning siis tuleb tema ümber niikaua tiirutada ja kõigest (mootorite) jõust sikutada, kuni ta lõpuks õige nurga alt lahti tuleb.

Sitsiilia lõunaosa on küll looduslikult ilus ja rohkete liivarandadega, kuid mõnes mõttes siiski igavavõitu, mistõttu on ta ehk kõige paremini sobiv vahepeatuseks teel Maltale või Maltalt.

REISIL LEIAB SÕPRU!

Itaalia ise aga jätkub kirde suunas, niioelda saapatalla ja kotsaga, millede vahele jääb suur Taranto lah.

Ehkki tegu on järjekordse maffiapiirkonnaga, mil nimeks Reggio di Calabria, on rahvas vähemalt pealtnäha väga sõbralik ja abivalmis. Samas diislikütust polnud Itaalia selles osas sugugi nii lihtne saada, sest ehkki Sitsiiliale kõige lähemal asuvas Saline sadamas paistis merelt vaadates külalishke tankla lausa käeulatuses olevat, siis sadamasse sissesõit oli lausa kruusavalliga blokeeritud. Esialgne mõte oli, et ega ometi maffia? Küllap keeldus see sadamavaldaja katuseraha maksimisest. Aga tegu pole siiski mitte Eestiga, kus sadamaid asja eest teist taga suletakse.

MAFFIA SÜNNIKOHAKS PEETAV SITSIIILIA SAAR ON ÜLLATAVALT LIHTNE, ILUS JA SÕBRALIK, SAARE IDAKALDAL VÕIB LEIDA HULGALISELT TURISMIMAGNETITENA TOIMIVAD NUKULINNAKESI NAGU NÄITEKS TAORMINA.



Seda lugu kirjutades ja Google Earth-ist Saline sadama aerefotosid vaadates sain alles hiljem aru, et hoopis tugev torm oli sadama purustanud.

Seevastu Crotone sadamas ootavad meid ees vanad merekarud, sakslane Rolf ja tema Maltal elav austerlasest sõber Heribert.

Rolf ja Heribert sõidavad oma 56-jalase mootorpaadiga aastaid ja järjekindlalt ühel ja samal marsruudil: Triestest Maltani ja siis jälle Triestesse tagasi. Seekord kahekesi, aga tavaliselt suurema meeskonnaga ning just nimelt meeskonnaga, sest et naised jäetakse koju.

Samas igal aastal teeb Rolf ka naistele ühe lohutussõidu ja siis on pardal vaid naised ja Rolf.

Kuna teekond kulgeb me mõlemal paadil ida suunas, siis kohtume Rolfi ja Heribertiga veel nii mitmeski sadamas. Nii Capo Santa Maria di Leucas kui ka Otrantos, kuhu Euroopa Liidu kaasabil sadamasse meeletus koguses ja loodetavasti piisava tsemendisaldusega betooni on maetud. Otrantos, kuhu õhtul sisenedes jäime hetkeks vaatama delfiinide ja kalurite ühist ja koordineeritud kalapüüki, ootasid Rolf ja Heribert juba kai ääres ning õpetasid kuidas ankru kaasabil paremini silduda.

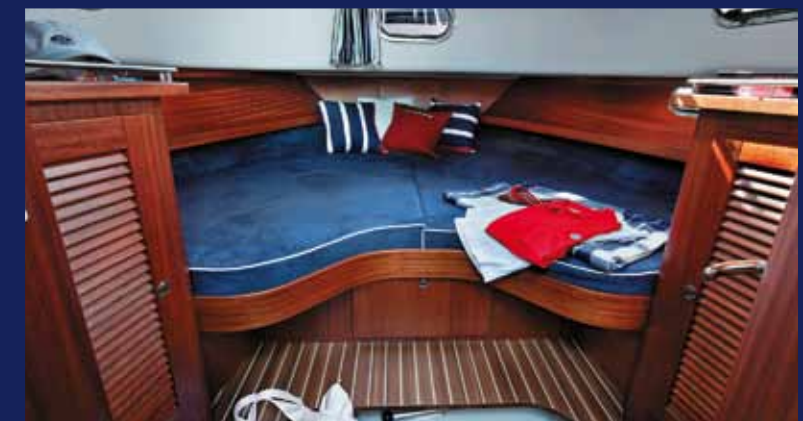
Ühise õhtusöögi ajal Ontranto kenas vanalinnas, kus Rolf ja Heribert tunnevad ammu ajast igat kõrtsipidajat,

jutustasime teineteisele oma vahvaid meremehelugusid, milledest ehk kõige naljakam oli Heriberti aasimine Rolfi kallal.

Rolf olla tormises sadamas paati betoonkai eest kaitses ja vendreid paigutades oma selga nikastanud. Radikuliit keelas tal voodist tõusmise, aga samas oli vaja ka edasi sõita. Ega ta kuigi kerge südamega oma kaptenitooli loovutanud: Heribert näitas lõbusalt kätega vehkides, kuidas Rolf salongisohval selili lamades oma meeskonnale ja tüürimehele käsklusi jagas.

Siinkohal lõpebki Itaalia retk ning ka vastav lootsiraamat. Itaalia idaosa ehk Aadria mererannik ei ole kahjuks nii lummas kui Horvaatia saarestik. Ehkki häid sadamaid on seal palju, eelistab igaüks liikuda põhjasuunas piki Dalmatias rannikut (vt. Navigaator 4/2006, Paadiga Horvaatiasse! ja 3/2008, Horvaatias hooaega pikendamas.)

Itaalia põhjaossa jääb Veneetsia, aga see merelinn ja kunagine linnriik on juba eraldi lugu väärt.



SOODUSHIND
3 990 000.-

BALTI MEREKAATRID
TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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

SÜSTAGA MERELE!

Meresüstadest ja süstamatkadest räägib Mart Reimann, oma ala entusiast, kes on läbinud mitmeid seiklusmatkamise koolitusi USA-s ja peab nüüd oma firmas Reimann Retked matkajuhi ametit.

TEKST JA FOTOD MART REIMANN

Meresüstamatkad on üks kiiremini kasvanud vaba aja veetmise harrastus viimasel aastakümnel nii Põhja-Euroopas kui Põhja-Ameerikas. Selle põhjusi on mitmeid: järjest enam pööratakse rõhku tervislikele eluviisidele ja mittemotoriseeritud vaba aja veetmisele. Meri on inimesi alati köitnud ja meresüstasõit on üks tegevusi, mida saab erinevalt paljudest teistest merega seotud tegevustest nautida ilma eelneva ettevalmistuseta. Süstasõit ei vaja suurt füüsilist pingutust ning vigastuste oht on väike, mis teeb selle harrastuse sobivaks igas vanuses inimestele.

Merel aerutamise teeb huvitavaks see, et meri on pidevalt muutuv ja mitmekesine; selles on nii mere võlu kui ka valu. Kuigi süstamatka tehnilise poole omandab veerand tunniga, ei ole omal käel meresõit algajale soovitatav, kuna mere alahindamine võib lõppeda kurvalt; seetõttu leiame süstapiirkondade rannikult palju süstaklubisid ja matkakorraldajaid.

EESTI - HEA PAIK SÜSTASÕIDUKS

Eestlased on harjunud rääkima oma kodumaast kui puutumatu ja võrratu loodusega kohast, mis urbaniseerunud välismaalasi magnetina ligi tõmbama peaks. Suures osas on see lihtsalt klišeeks kujunenud, kuna suurt osa meie loodusväärtustest leiab ka mujal maailmas. Kuid Eesti ligi 1500 väikesaart on midagi sellist, mida mujalt maailmast ei leia. Kui sinna lisada 3800 kilomeetrit rannaajoont, mis tänu Nõukogude piirivalvele on

suhteliselt väikese inimõjuga ning UNESCO pärandi nimekirja kuuluva pankranniku, siis ongi üks Eesti olulisematest turismiattraksioonidest mainitud.

Meie väikesaarte eripära soosib nende avastamisel just meresüsta. Paljude meie saarte rannikumeri on nii madal, et isegi kaluripaadiga pääseb randuma vaid üksikutes kohtades või tuleb paat hoopis rannast kaugemal ankrusse jätta. Süstasõit on võimalik juba 15-20 cm süvise korral ning enamikele matkalistele ei ole ka probleem süst üle madaliku kanda.

KAS SÜST VÕI KAJAK?

Eestis on kasutusel mõisted süst ja kajak ning tihti arutatakse, mis neil vahet on. Tegelikult on tegemist ühe ja sama sõiduriistaga. Tänapäevase süsta eelkäijaks oli eskimote ehk inuitide kajak, mis oli puust või luust raamiga ning hülgenahkadega kaetud. Selle sõiduriistaga käidi kala püüdma või hülgejahil. 19. sajandi keskel tekkis Gröönimaale sattunud inglise rännumehel John McCregoril idee, et sarnast sõiduriista võiks ka Euroopas kasutada. Alguses tehti sõiduriistad puitraamile ja kaeti presendiga, oli ka puust mudeleid. 1950-ndatel tuli klaasplast ning kaasajal on kõige levinum materjal plastik. Kui teised rahvad hakkasid head veesõiduriista inuitide eeskujul kajakiks kutsuma (inglise keeles kayak, rootsi keeles kajak, soome keeles kajakki), siis eestlased leidsid alusele oma nime – süst – nähtavasti süstiku kuju tõttu. Kajak, mis on eestlaste

TÄNAPÄEVASE SÜSTA EELKÄIJAKS OLI ESKIMOTE EHK INUITIDE KAJAK, MIS OLI PUUST VÕI LUUST RAAMIGA NING HÜLGENAHKADEGA KAETUD. SELLE SÕIDURIISTAGA KÄIDI KALA PÜÜDMAS VÕI HÜLGEJAHIL.

kõnepruuki ilmunud viimasel aastakümnel, tuleb eelkõige meie naabrite mõjutusest, siiani peavad meie teatmeteosed kajaki nime all silmas põlist inuitide sõiduvahendit.

RAUDSE EESRIIDE TÖUS TÕI SÜSTAHUVI

Kui maailmas toimus meresüstamatkamise revolutsioon, siis oli Eesti meri Nõukogude piirivalve poolt suletud. Kuna meresõit vajab ettevaatlikkust ja kogemusi, on paljudes maailma piirkondades meresüstasõit just kogenenumasse ikka jõudnute meelisharrastus. Noorte ja äkiliste veesõprade koht on eelkõige süstadega karestikulistel jõgedel. Karestikusõit vajab tehnilisi oskusi, jõudu ning osavust ning on kaldalt vaatajatele väga efektiivne – seega tundub palju seksikam ja mehisem harrastus kui merel kulgemine.

50-60 aasta vanuste eestlaste noorus mõõdus suletud merepiiriga riigis, kus merele pääsemine oli väga keeruline või lausa võimatu. Kui soomlased 1988. aastal Helsingist Tallinnasse aerutasid oli paljudele Eesti aerutajatele suureks uudiseks, et süstaga merel sõita saab. Ega eestlased ei võinud ju kehvemad olla ning tekkis soov vastukülaskäigule minna. Välismaalt süstade soetamiseks raha ei jätkunud ja seega meisterdati ise kaheksa meresüsta - nii sündis Tahe paadiehitus, millest on kasvanud praeguseks Põhja-Euroopa suurim meresüstatootja.

Kuna Eestis ligi 50 aastat mereaerutamisele ei tegeletud, vajas see ala unustuste hõlma ning praegu peavad paljud soliidses eas inimesed süstaga merele minekut liiga ekstreemseks harrastuseks, samas kui noorema põlvkonna esindajad võtavad merd sageli liiga kergekäeliselt. Kui jälgida meedia teateid mere kohta, siis enamasti seostub see kas problemaatilise praamiilukuse või uppumiste kajastamisega; merest kui heast puhkusekeskkonnast on märksa vähem juttu. Vaatamata pikale lüngale eestlaste merel aerutamise traditsioonides on meresüstahuvi Eestis jõudsalt kasvamas.

PIISAVALT MEREKINDEL ALUS

Paljud on kuulnud, et isegi laevadel on merel probleeme ja seega ehmatub nii mõnigi kui näeb, et nii väikese sõiduvahendiga merele minna tahetakse. Meresüst on disainitud selliselt, et kui sõitja on tasemel, võib see üle elada ka väiksemaid torme. Süsta kuivkambrisse saab pakkida piisavalt varustust, samas aitavad kuivkambrid ümbermineku korral paati vee peal hoida, muutes aluse uppumatuks. Kui suuremad laevad sõidavad läbi lainete, siis meresüst sõidab üle lainete. Kuigi aerutaja istub veele nii lähedal, et hooletuma liigutuse korral võib käsi vette sattuda või vesi näkku lennata, on süst oskusliku käsitsemise



korral paljudest paatidest turvalisem alus meresõiduks.

Üheks tõendiks süstade merekindlusest on pikad ületused. Süstaga Eestist Soome sõit on saanud igasviisiks sündmuseks; süstaga on sõidetud nii Hiiumaalt Ahvenamaale kui ka Hiiumaalt Stockholmi saarestikku. Euroopas on klassikaks kujunenud Iirimaa Inglismaale aerutamine.

Kui rääkida nädalaid ja kuid kestvatest sõitudest, siis on süstaga sõidetud ümber Islandi ja Austraalia ning ületatud isegi Atlandi ookean Kanadast Iirimaa. Tõsi küll kõige pikemad ületused on tehtud sõiduriistadega millel on tavapärase süstaga vähe ühist. Neil on katusealused ööbimiseks ning mõnel isegi on raskuskese nii seatud, et süst ümbermineku korral uuesti jonnipunni kombel end õiget pidi keerab. Mõned süstahuvilised on need sõiduriistad ristunud UFO-deks (*Unknown Floating Object*).

MILLISED OHUD VARITSEVAD SÜSTASÕIDUL?

Kõige olulisemaks probleemide põhjustajaks on süstasõidu puhul mere ja ilmastikutingimuste alahindamine.

Kuigi hommikul merele vaadates on kõik rahulik võib päeva peale tuul tõusta ning idüllilisest mereretkest võib karm surmasõit saada. Seetõttu tuleb enne merele minekut hoolikalt ilmateadet jälgida ja oodata sobivaid ilmastikutingimusi ning mõnikord võib see võtta kaua aega. See on üks põhjusi, miks mereaerutamine nõuab kogemusi ja kannatlikkust, kuna kannatamatus ja liigne riskimine võib maksta elu.

Näiteks ootas seltskond, kuhu kuulus ka loo autor, sobivat



ilma umbes 170 kilomeetriseks sõiduks Hiiumaalt Stockholmisaarestikku poolteist kuud. Asjad pakiti 15. juunil ja hakati soodsat ilma ootama. Pidevalt jälgiti erinevaid ilmaparameetreid ja lõpuks tuli ka soodne ilm...28. juulil. Meie hulgas oli selle ootusaja jooksul kannatamatuse hooge ja mõnigi meist tahtis vastutuult aerutama hakata, kuid retke lõpus ei kahelnud ootamise vajalikkuses enam keegi. 36,5 tundi kestnud merematkast tuli viimased kaheksa tundi aerutada 11 m/s puhuvas vastutuulles ja kuni kolmemeetrise lainetega, mis peale 150 kilomeetrit aerutamist oli tõeliselt raske katsumus.

Suur tuul iseenesest ei pruugi olla ohtlik kui selleks ollakse valmistunud. Loomulikult on kusagil inimvõimete piir, aga erinevatel inimestel on see erinev. Kui paljude aluste puhul on valmistaja poolt ette määratud kui kaugel kaldast ja millistel tingimustel sõita tohib, siis süsta puhul sõltub palju aerutaja tehnilistest oskustest ja füüsilisest võimekusest.

Suurimaks ohuks mereaerutamisel on hüpotermia ehk alajahtumine, see võib tekkida nii süsta ümbermineku tagajärjel vees ulpimisest kui ka lihtsalt jaheda ilmaga ja vale varustusega aerutades. Arvestada tuleb just veetemperatuuri, sest näiteks kevadel või varasüvel võib mandril juba suviselt soe olla, aga meri ning seetõttu ka õhk mere kohal võivad olla tunduvalt jahedamad. Üldiselt on tavaks, et ilma erivarustusega (kuivülikond) ei korraldata süstamatku kui merevesi on külmem kui 10°C.

Peale alajahtumise võib merel juhtuda mistahes terviserikkeid ja ette tulla hooletusest põhjustatud apsakaid, seetõttu on üksi aerutama minek suur risk. Probleemid, mis mitmekesi on lihtsalt lahendatavad (kaaslase toetamine, päästmine, slespi transport), võivad üksinda saatuslikuks saada.

KULTUSÜRITUS VÕHANDU MARATON

Eestis on kujunemas pühendunud meresüstamatka harrastajate seltskond, kes on oma maailma tippklassi kuuluva varustuse muretsenud ning matkab tihti nii kodu- kui välismaal. Aktiivne kogemuste jagamine käib foorumis www.kajak.ee. On tekkinud mitmeid üritusi, olgu selleks siis erinevad süstavarustuse testimise üritused või koolitused. Hooaja lõpetab septembris toimuv

Paatsalu maraton. Hooaja algusürituseks või lausa kultusürituseks on kujunenud 100 km pikkune Võhandu maraton aprilli lõpus. Maraton toimub küll jõel, kuid seal võib kohata suurt osa mereaerutajaid, kes peale pikka talve aeru haarama on kibeled. Võhandu maraton on süstamatkamisele olulise tähtsusega ka seetõttu, et see sündmus on tõenäoliselt ka oluliselt süstamatkajate arvu kasvatanud. Nii mõnigi veematkaja, kes veel viis aastat tagasi oli kindlalt veendunud, et kanuu on tema jaoks parim sõiduvahend, on peale Võhandu maratoni läbimist otsustanud ka süstasõitu proovida ning kipub kanuusse tagasi üha harvem. Nimelt võistlevad Võhandu maratonil nii kanuud kui süstad (arvestus on erinev), kuid üldarvestuses on selgelt näha, et süstadega on võimalik teekond läbida tunduvalt kiiremini kui kanuuga.

"KAS SÜSTASÕIT TOIMUB VEE PEAL?"

Vaatamata mereaerutajate arvu kasvule moodustavad suurema osa merel sõitjatest need, kes proovivad seda huvitavat tegevust korra aastas või koguni harvemini. See on siis lihtsalt järjekordne meeskonnatöö üritus töökale kollektiivile, tore puhkus sõpruskonnale või lõbus ajaviide perekonnale. Enamasti ei ole nad ise eriti eeltööd teinud, vaid loodavad matkakorraldajate professionaalsusele. Kõik need inimesed on väga erineva ettevalmistusega, see seab väga suure vastutuse matkakorraldajale.

Kuigi valdavalt kujutavad inimesed üsna hästi ette, mis neid merematkal ootab, on meie urbaniseerunud varakapitalistlik ühiskond kasvatanud ka selliseid inimesi, kes loodusreaalsusest päris kaugel. Nii on mõnel kontoritöötajal väga raske leppida sellega, et matk tormi tõttu ära jääb. Nad on ju matka tellinud ja maksavad hästi, kuidas siis matkakorraldaja ei saa neile turvalist matka tagada. Raske on mõista, et loodus on võimsam kui meie. Mõni seltskond kahtleb väiksemagi vihmasagara korral, kas ikka liiga ohtlikult märjaks ei saa. Unustades seejuures tõsi- asja, et hooletu aerutamise lendab vesi kõrgele ja kogenematu aerutaja võib siledal veel ja päikesepaistelise ilmaga oma kaaslase tunduvalt märjemaks teha kui tõsine paduvihm.

Kuna süstasõit on Põhja-Ameerikas väga populaarne tegevus, on hakanud süstasõidu vastu huvi tundma ka Tallinna

ETTE ON TULNUD KA SELLISEID JUHTUMISI, KUS TURIST RANDA JÕUDES EHMATAB ÄRA, ET TA ISE AERUTAMA PEAB VÕI ON ÜLLATUNUD, ET SÜSTASÕIT VEE PEAL ASET LEIAB.

väisavad kruisituristid. Nende seas on väga erineva tasemega inimesi - võib kohata selliseid paadunud süstahuvilisi, kes läbi aerutanud pool maailma ning kiidavad Eesti süstasõidu võimalusi. Ette on tulnud ka selliseid juhtumisi, kus turist randa jõudes ehmatab ära, et ta ise aerutama peab või on isegi üllatunud, et süstasõitu ette kujutas, siis vastatakse, et ega ei kujutanudki, tuuril tundus huvitav nimi olevat ja sõber pani kirja.

Kruisituristide teenindamise teeb keerukaks ka see, et kogu programm peab olema täpselt paigas. Kui matk rohkem kui veerand tundi varem läbi saab on jama, kuid veel suurem jama on siis kui matk üle veerand tunni pikemaks venib. Kui kruisilae ootama peab, siis tuleb matkakorraldajal kai tasu omast taskust maksta. Enamasti kruisilae ei oota vaid matkakorraldaja peab omal kulul hilinevad kliendid lennukiga järgmisesse sihtkohta saatma Tallinna puhul on selleks tavaliselt kas Kopenhaagen või Sankt Peterburg. Viivitusi kipub ikka matkal ette tulema. Võib juhtuda, et käimlapeatus võtab kauem aega või köidab välisturiste sipelgapesa ning pildistamispaus venib pikale.

Lisaks lühikülastustele on Eestisse tee leidnud ka tõsised



mereaerutamise huvilised, kes veedavad meie rannikul ja saartel nädalaid.

Kokkuvõtteks võib öelda, et Eesti meresüstamatkamise potentsiaal on suur. Meie kaunid saared ning mitmekesine rannik kasvatavad kindlasti selle harrastuse populaarsust Eestis. Jääb loota vaid, et maarjamaalastel jätkub piisavalt alalhoidlikust ja loodusetundmist, et mitte võtta asjatuid riske. ■



Eberspächer

Tippkvaliteet:

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

Külasta Meremessil meie stendi ja me räägime sulle täpsemalt!

SoeAuto.ee



Helista kohe **5663 3281**

SoeAuto OÜ, Lüli 1, Tallinn 10112, e-post: info@soeauto.ee

VIIS PÄEVA SOOME SAARESTIKUS

Peterburi Mereakademia raadioinsenerina lõpetanud, kuid viimased aastakümned müügi- ja turundusvaldkonnas töötanud, Vladimir Sapožnini mereelu sai uue hoo sisse kolm aastat tagasi, kui ta soetas seitsme ja poole meetrise kaatri. Nüüd on mees sellega järjest pikemaid merereise ette võtnud, mullusuvine reis viis ta viieks päevaks Soome saaretikku.



TEKST JA FOTOD VLADIMIR SAPOŽNIN

Möödunud suvel sai juuli lõpupoole Piritalt otsad antud, et minna avastama Soome edela- ja läänerannikut. Kuna 2008. aasta nädalane reis Turu ja Ahvenamaa saarestikku oli üht-teist õpetanud, olid seekord ettevalmistused sõiduks paremini läbi mõeldud. Aluseks oli Grandezza 26 CA, 225-hobujõuline diiseli.

TAMMISAARI POOLE TEELE

Lahkusime Piritalt 28. juulil kell 11 ning võtsime kursi Naissaare põhjatippu. Meeskonnaks oli seekord allakirjutanu ja tema abikaasa, kellele see oli esimene pikem sõit väljaspool Eesti vett. Ette rutates võin öelda, et vajalike "madruse töödega" sai ta suurepäraselt hakkama, kuigi algul oli väike hirm otsade kinnitamise-andmise ja külalissadamates teiste aluste vahel manööverdamise ees.

Naissaare põhjatipust sai võetud kurss otse Porkkala majakale ja see ka plotteril maha märgitud, et lühimat teed pidi Soome "sisemisele veetele" jõuda. Soomes kulgeb piki lõunarannikut kaks peamist veeteed, "sisemine" ja "välimine". Kui süvis lubab, soovitan seilata mööda "sisemist", sest see on palju käämulisem, romantilisem ja ka tihedama liiklusega. Emotsioonidest puudu ei tule, kuid nõuab tüürimehelt ka suuremat tähelepanu. Eriti kitsastes kohtades, kus vahel tuleb mõnesajameetrisel lõigul teha mitu 90-kraadist kursimuutust.

Neli tundi ja 20 minutit hiljem jõudsime Tammissaaris (rootsi k. Ekenäs), väga armsasse ja kaunisse



linna, kuhu kõigil reisiuhuvilistel soovitan sisse põigata. Kaunilt korras hoitud vanalinn, kirik, kuursaal ning kohvikud ja restoranid sadama naabruses. Otsisime õhtuks toredat söögipaika ning sattusime Cafe Adasse, mis asus külalissadamast poolesaja meetri kaugusel. Tuli välja, et koht oli esimest päeva lahti. Kohe tekkis suurepärase kontakt peremees Robertiga, kes on endine Austraalia mereväelane ja elab juba pikemat aega Soomes, ning tema abikaasa, kohviku perenaise Outiga. Nende eesmärk oli avada kohviku tüüpi söögikoht, kus aga toidu tase oleks kõrgem ja peamine oleks kvaliteet, mistõttu oli nad palganud noore peakoka, kel varasemast töökogemuse Michelin'i tärniga restoranist Helsingis. Proovitud toidu ja veinid kooslused olid suurepärase! Otsustasime tagasiteel sinna uuesti sisse põigata. Soovitan kõigil külastada, lisainfot leiab veebilehelt www.ada.fi.

• Loo autor • Cafe Ada peremees Robert • Cafe Ada toidud



- Tihel liiklus Hanko lähistel
- Uusikaupunki vanad laohooned
- Naantali öhtu

HANKO KAUDU UUSIKAUPUNKISSE

Järgmisel hommikul võtsime suuna Uusikaupunkile, mis oli meie reisi kaugeim punkt kodust. Tee sinna oli maaliline ning kohtasime Soome, Rootsi, Taani, Norra, Vene ja Ahvenamaa lipu all sõitvaid aluseid. Põikasime sisse Hanko külalissadamasse, kus täiendasime kütusevarusid. Seal polnud probleemi kaardimaketega ning üldiselt on Soome rannikul ja saarestikus piisavalt tanklaid, kuid soovitan kõikidel võtta kaasa piisavalt sularaha, sest osad tanklaautomaadid töötavad ainult sularahaga või Soome pangakaartidega ja rahapuudusel võib tekkida ebameeldivaid olukordi. Tähele tuleb panna ka praame, mille tee laevateedega ristub: osa praame liigub veeluse ketiga. Ja kindlasti tuleb jälgida fooride märgutulesid ja kiirusepiiranguid.

Uusikaupunkisse jõudsimel pärast seitsmetunnist sõitu ning võtsime koha sisse Pakkahuone külalissadamas, mis on kolmel aastal tunnistatud Soome parimaks külalissadamaks. Otsesadamas asub Saaristomere kalapood, kust on võimalik muretseda nii värsket, soolatud kui suitsutatud kala. Ostsime sealt endale järgmise päeva lõunasöögi. Sadamas asub Pakkahuone kohvik, mis on 25 aasta jooksul oma muffinitenitega kuulsaks saanud, ning samas kõrval peetakse öhtuti turgu, kus müüakse nii värskaid "juurikaid" kui ka vanakraami. Turg on alates jaanipäevast kuni augusti viimase laupäevani avatud iga päev; vilkaim kauplemispäev on kolmapäev.

Sadama ümbruses, jõe ääres, on restaureeritud laohooned, kus asuvad mitmed toitlustuskohad ja vanakraamipoed. Öhtusöögikohta otsides jõudsimel järeldusele, et selle kandi "rahvusroog" on pitsa! Einesitasime hiljem oma paadis.

Külastasime kohalikku kirikut, mille ajalugu ulatub 15. sajandisse, ja jalutasime Veskimäel, kuhu on kokku toodud eri aegadest pärit tuuleveskeid.



NAANTALI JA KASNÄS

Hommikul, enne Naantalisse suundumist, käisime Isokari saarel, mis asub Uusikaupunkist 12 miili läänes. Seal sai külastatud 1833. aastal valminud majakat, mis ulatub 49 meetri kõrgusele merepinnast ja mille tuli paistab 19 miili kaugusele. Vaated igasse ilmakaarde on ülesronimist väärt!

Naantalisse liikusime mööda kõige mandripoolsemat võimalikku teed, kus mõned saartevahelised läbipääsud olid väga kitsad ja kus mõnel lõigul võib suurim süvis olla vaid 1,5 meetrit, aga ümbritsevad vaated on avastamist väärt. Uusikaupunki-Isokari-Naantali läbimine võttis aega kolm tundi ja 40 minutit, arvestamata Isokaril veedetud tunde.

Naantali külalissadam asub kohe romantilise vanalinna ääres ja seda ümbritsevad söögikohad, mille menüüdest leiab muudki peale pitsa. Selles meeldivas linnas tasub kogu vanalinn rist-pöiki läbi jalutada, külastada kirikut, mis ehitatud aastatel 1443-1462, ja pisperega reisijatel tuleb kindlasti külastada Muumimaad.

Hommikul võtsime suuna Kasnäse peale. Teel sinna põikasime sisse Turusse ja sõitsime ülesvoolu, mööda Aura jõe kuni esimese sillani, tegime 180-kraadise pöörde ning Kasnäse suunas sõitu jätkates pöörasime jõesuudmest vasakule, et läbida Pargasest ida poole jääv veete. Sealgi on üks lõik läbitav ainult kuni pooleteisemeetrise süvisega ning vahepeal tundub, et oled kuskil põldude vahel jõel, mitte merel.

Aura jõel asub Turu külalissadam ning mitmed vaatamist väärt purjekad ja sõjalaevad, mis kuuluvad Soome meremuuseumile. Pärast tunniajalist sõitu tehti taevakraanid nii lahti, et pidin kaatri kiiruse viima viie-kuue sõlmeni, et üldse midagi näha ning plotteri näit ja tegelik pilt kokku viia. Arvasin juba, et pean otsima mingi pelgupaiga, et mitte teistele liiklejatele ette jääda, kuid nii äkki, nagu see metsik vihm algas, oli see ka mõnekümne minuti pärast läbi ja teekond jätkus õnnelikult sihtpunktini.

Kasnäse külalissadama hinna sisse käib ka

kohaliku veekeskuse pilet, mis asub sadamast mõnesaja meetri kaugusel ning kus on tegemist nii lastele kui ka täiskasvanutele. Sadama juures asuvad mõned väikesed toidu- ja käsitööpoed.

- Naantali
- Isokari majakas
- Võrdsena ühises rivis

TAMMISAARIS TAGASI

Kuigi järgmisel päeval oleks võinud juba kodutee ette võtta, otsustasime teha Tammisaaris veel ühe peatuse, et korrata reisi esimese öhtu emotsioone. Umbes tunniajaline sõit Kasnäst-Hankosse oli sel reisel ainus kord, kui tugeva edelatuule ja avara vetevälja tõttu tuli kaatri kiirust ja suunda lainete suhtes pidevalt kiiresti korrigeerida ning kõik avad kinni hoida.

Hanko sadamas anti parajasti Soome suurima veemotospordiürituse Poker Run start. See ei ole niivõrd võistlus kui kogu pere üritus, kus osalevad erinevate veemotosõidukitega sõpruskonnad ja osalejad on tihipeale kostümeeritud. Kiiremad alused liiguvad kuni 90-sõlmese kiirusega! Infot ettevõtmise kohta leiab veebilehelt www.pokerrun.fi.



▪ Poker Run ▪ Suurem suvemaja ▪ Aegna ja müstiline pilv

Hankost Tammisaarisse minekuks valisime tee ümber Hermansö saare, et näha ka saare teist külge. Teekond võttis aega tund ja 20 minutit. Tammisaaris uurisime seekord kesklinnast kaugemaid õdusaid elurajoone. Öhtul maabusime Café Adasse, kus meid võeti vastu kui vanu tuttavaid. Et oli laupäev ja pererahvas oli kutsunud koha avamisele palju sõpru, jätkus Tasmania vahuveini ja juttu mitmeks tunniks ka pärast kohviku ametlikku sulgemist.

Hommikune kohati peegelsile meri soosis meie koduteed ning kolm tundi ja 20 minutit pärast otste andmist Tammisaaris olime õnnelikult Pirital tagasi. Soome poolt Aegnale lähenedes nägime selle kohal väga omapärase kujuga pilve (vt. lisatud fotot), teadmata, mis "pauk" võiks sellest tulla, kuid tundub, et esimese päeval enne Piritalt lahkumist Neptunile valatud sorts läks asja ette. Viis päeva ja 400 meremiili olid korraga seljataga.

Mõtteid, mida sel suvel ette võtta, juba on – ja loodan, et need nii mul kui ka kõigil teistel, kes sarnast merematka hauvad, ka teoks saavad. 🇺🇸



Vladimir soovitab:

- Cafe Ada Tammisaaris www.ada.fi
- Saaristomeren kalapood Uusikaupunkis ja vanad laohooned
- Isokari majakas
- Naantali romantiline vanalinn ja pisiperele Muumimaa
- Turu külalissadam Aura jõel, kus paiknevad mitmed Soome Meremuuseumi laevad;
- Poker Run Hankos. Kõigile pere-veemoto huvilistele juuli lõpus www.pokerrun.fi



Zodiac PRO 650 NEO RED
Hind 269 900.-
 Hind ei sisalda mootorit

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



Ainulaadne Zodiac vahetatav pontoon



BALTI MEREKAATRID
 TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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



ZODIAC



MEREKAARDID

Seoses üleilmse elektroniseerumisega kiputakse üha enam panustama elektronkaartidele. Olen selles suhtes konservatiiv ja pean elutähtsaks paberkaardi olemasolu kogu planeeritava teekonna kohta. Usun, et kõik turul pakutavad kaardiprogrammid on vähem või rohkem head, kuid neid majandav “plekkaju” võib vedada alt mis iganes põhjusel. Niiskuse, elektrikatkestuse, põrutuse, aga ka ootamatu halsi võib grootsoodi abiga võtta plotteri roolipjedestaalilt kaasa. Igatahes Marthal oli merekaarte umbes 70 kilogrammi, lisaks ligi 30 raamatut juhistega erinevates piirkondades seilamiseks.

10 TÄHTSAMAT ASJA ÜMBERMAAILMA-PURJETAMISEL

Navigaator palus aastatel 2007-2009 jahtlaevaga Martha ümber ilma purjetanud Hillar Kukul panna ritta kümme tähtsamat ja vajalikumat asja tema reisir.

TEKST HILLAR KUKK, S/Y MARTHA KAPTEN; FOTOD HILLAR KUKU ERAKOJU

Kui kümme, siis kümme. Kaks aastat maailma meredel kogetut annab sedavõrd ainet, millest vaid kümnet tähtsamat välja noppida on ütle mata keeruline. Tervik koosneb pisiasjadest nagu ankrukett koosneb hulgast võrdset tähtsatest lülidest. Alljärgnevalt avan vaid mõned märksõnad teadmiseks, et palju olulist jääb käsitlemata. Järjestus ei peegelda siinjuures nende tähtsuse hierarhiat.

MEESKOND

Meeskond ei pea olema suur. Hakkama saab ka kahekesi, kuigi raskemates ilmastikuoludes võib see muutuda füüsiliselt väsitavaks. Optimaalne oleks Martha suurusel laeval 3-4 inimest, kusjuures igale peaks leiduma oma kajut. Võimalus eralduda, omaette olla on sellisel pisikesel territooriumil nagu laev nädalaid kestvatel ülesõitudel ülitähtis. Pean veel oluliseks, et igal meeskonnaliikmel oleks laevas ka kindel roll, ülesanne ja vastutus.

Kuidas aga olla veendunud tulevase meeskonna omavahelises sobivuses, on hoopis keerulisem küsimus ja mingit ühest vastust selles osas ilmselt ei olegi. Olla inimhingede insener ongi ehk kapteni raskeim roll laevas.



EELTÖÖ

Reis ümber maakera ei ole ainult “FUN”, nagu mõni seda ette on kujutanud, vaid ettevõtmine, mis nõuab põhjalikkust pisiasjadeni. Ja mitte ainult laeva ning reisi puudutavates (selle kirjeldus ei mahuks tõenäoliselt sellesse ajakirjanumbrisse äragi), vaid ka koju perekonna olule jäävates asjades. Koos otste andmisega kodukaist algas ju ka mulle lähedaste inimeste rännak, kuigi teisel moel. Kõrvuti Martha varustamisega sai kodus riitta laotud kolme aasta küttepuude varu, võimalust mööda korraldatud ja kirjeldatud tavapäraselt minu kohustuseks olnud tegevused, välja vahetatud majapidamisriistad, millede us tavaks jäämine ilma minuta järgneva kahe aasta jooksul tekitas kahtlusi.

Eeltöö alla mahub muidugi veel enese harjutamine mõttega, et päris kõike ei ole siiski võimalik ette näha ja ära teha-korraldada.



VARUD

Laeva funktsioneerimise ja säilimise seisukohalt tähtsaid kulumaterjale on mõistlik võimalustest (pean silmas laeva mahutavust) lähtuvalt kaasa võtta nii palju, kui vähegi võimalik välja mõelda. Nende vajadus ilmneb kodanik Murphy õpetuse kohaselt ikka seal, kus ühtegi sobivat kauplust leida ei ole, pahatihti keset merd. Varupurjed ja purjete parandamise vahendid, seisevtalgase tarvikud, otsad, mootori kulumaterjal (filtrid, rihmad, pumbad, õli, jahutusvedelik, ...), autopiloodi tööseade, WC pump, joogiveesüsteemi survepump, laeva kere ja sisustuse hoolduse ja remondivahendid (lakid, lahustid, värvid, vahad), pirdid, juhtmed-kaablid, täispuhutava abipaadi parandamisvahendid, kruvid-poldid-seibid-mutrid jne. jne.

Tööriistade suhtes ehk sedavõrd, et mootorsae ja muruniiduki võib koju jätta, ülejäänud kasutatavus sõltub aga meeskonna käteosavusest.

KALASTAMINE

Värske kraami tähtsuse meremehe toidulaua ei ole ilmselt vaja peatuda. Kuidas seda aga merest kätte saada? Kalastustarvete poed ajavad pea suisa hulluks. Mõned peibutised on nii kaunid ja ehtsana mõjuvad, et pane võid kohe pannile. Rääkimata rullidest ja ritvadest, mis kroonist ja messingist hiilgavad ning rahakotile vaakumpumbana mõjuvad, kuid kala veenmisel ei oma mingit tähtsust.

Martha varustus kujunes läbi katsete-eksituste igati säästlikuks ja toimivaks. Kaks juppi lauda ja kolm 10-millimeetrise keermelatist varrast moodustasid kenasti pooli, mis keermevitsade abil reelinguposti sai kinnitatud. 3-millimeetrine tamiil pikkusega 500 meetrit oli piisav kestma 7-sõlmelist kiirust ka selliste kalade puhul, mille tekile tõstmiseks kaks meest pidid vaeva nägima. Silikoonist kalmaari meenutava peibutise ja tamiili vahel kasutasime veel terasest vaierit potentsiaalse saagi hammaste teravusest põhjustatava kaotuse vältimiseks. Meie vetes kõrgelt hinnatud ja ka soojades piirkondades pakutavad Rapala tooted ei toonud aga ühtki kala.

**ELEKTER**

Ülal oli juttu sidevahenditest, kuid ka navigatsioonivahendid (GPS, logi, radar), autopiloot, külmikud, käigutuled, sisevalgus, vööripõtkur, ankruvints vajavad elektrit. Tuulegeneraator, järelveetav veegeneraator, päikesepatareid on sel puhul suureks abiks, kuid tänu sõltuvusele loodusest sugugi mitte alati piisavalt efektiivsed. Peamasina kasutamist vaid akude laadimiseks ei pea ma õigeks ega ka kütuse kulu seisukohalt otstarbekaks – teda tuleb hoida ikkagi laeva edasiviimiseks tuulevaikus või manööverdamiseks sadamas.

Statsionaarse generaatori korvas Martha mobiilne Honda 0,9 kW võimsusega bensiinigeneraator, mille abil laadisime akusid akulaadija vahendusel. Arvestades elektri olulisust oli nii generaatoreid kui ka akulaadijaid pardal kaks.

**SIDEVAHENDID**

Toimiva side olemasolu laeva pardal on tähtis eelkõige mereturvalisuse seisukohast, kuid seda ei saa alahinnata ka tolli ja rannavalvega formaalsete pärast suhtlemise ning meeskonna vaimu ülalhoidmise seisukohalt. Näiteks Fijit ja Austraalia tollid nõudsid eeldeklaratsiooni – vastavalt 48 tundi ja 96 tundi enne saabumist. Vähemalt? Internetipunktid, rääkimata tasuta WiFi-st olid Eestiga võrreldes aga suisa kiviajas.

Suhtlemine e-maili teel koduste ja sõpradega on arvestatav vaksitiin meeskonnale Vana Halli eemalhoidmiseks.

Internetiühenduseks laeva pardalt on kaks võimalust – satelliittelefoni või lühilaineil töötava saatja-vastuvõtja baasil sisselõigimine. Viimane on satelliitsidest (1,10 USD/min) oluliselt odavam, kuid ebakindlam füüsikaseadusi meelde tuletades. Mõlema teenuse pakkujad pakuvad ka elektronposti aadresse, mis on vabad reklaamikooormast.

ROOLIKAMBER

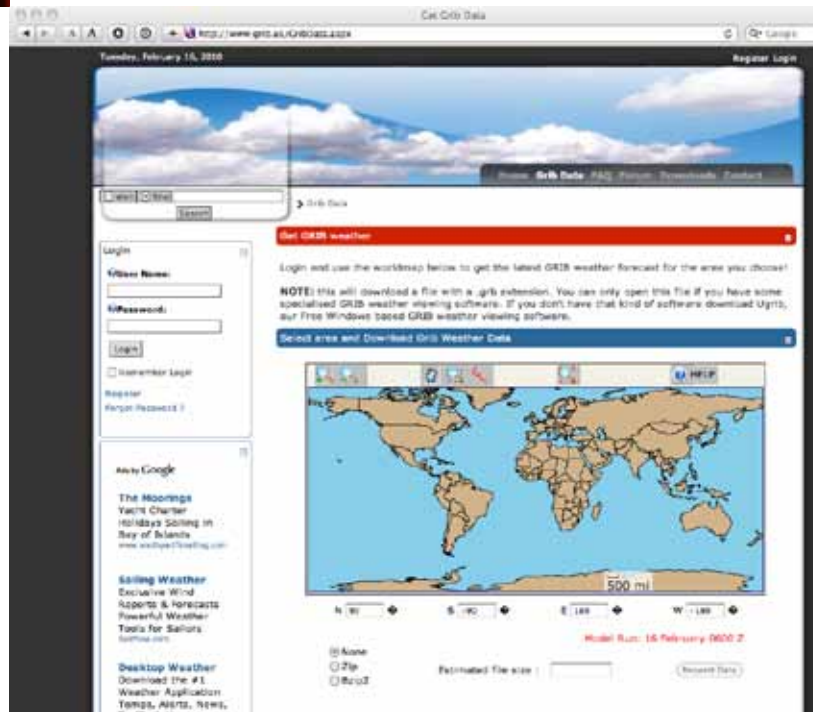
“Miks peaks meresõit olema ebamugav?”, esitas kapten Mart Saarlo pärast Lennukil tehtud pallitiiru küsimuse selliseks ettevõtmiseks sobivat laeva kirjeldades. Jutt oli vahitüürimehe kaitstusest ilma ja mere meelevalda eest. Roolikamber, “pilothouse” või vähemalt “doghouse” oleks igati kohane pikkadeks merematkadeks mõeldud laeval nii halva ilma kui ka turvalisuse seisukohalt. Veendusin selles ise juba esimesel Atlandi ületusel aastatel 2001-2002, mistõttu Martha sai roolikambri 2005. aasta kevadel. Tunnistan, et pärast seda olen ma tormijopet kasutanud vaid korra – Kielis läbi paduvihma leivapoodi rühkides.

**ILMATEADE**

Paikapidava ilmaprognoosi allika leidmine on paras peavalu. Vahe- maad on pikad, teekonna kestvusega nädalaid, ja seetõttu ainult järgmise päeva prognoos ei rahulda. Pealegi on allikad piirkonniti erinevad. Olen proovinud erinevaid, tasuta ja tasuta, ning jäänud pidama kahele interneti vahendusel, sealjuures taskukohase sideteenuskuluga isegi satelliitsidet kasutades, edastatavale variandile.

www.buyweather.com pakub aastamaksu 50 USD eest võimalust saada nelja ööpäeva tuule suuna ja tugevuse ning laine suuna ja kõrguse prognoos etteantud asukohale. Toimiv ja praktiliselt rahuldavalt paikapidav. www.grib.us võimaldab alla laadida koguni seitsme päeva tuule suuna ja tugevuse kaardid soovitud piirkonna kohta täiesti tasuta. Ookeanil toomis ka päris kenasti, kuigi ebatäpsem eelmisega võrreldes.

Rõhkkondade ja tuulekaarte sain ka lühilainetel töötava ilmafaksi kaudu, kuid juba ülalmainitud füüsikaseaduste tõttu ei õnnestunud neid regulaarselt loetavatena välja printida.



Tanel Kukk perega

**TAGALA**

Ei taha mitte mõeldagi, kui palju keerulisem oleks olnud paljude ette tulnud probleemide lahendamine ilma asjatundliku abita kodust. Poeg Taneli tegevust on siinkohal raske üle hinnata – olgu siis viisade hankimine (omasiin kahte passi – üks laevas, teine saatkonnas), varustuse täienduse saatmine, meeskonna vahetusliikmete ajastuse koordineerimine, sadamakohtade broneerimine, rahaasjade korraldamine, kindlustusfirmaga suhtlemine... Taolised tegevused võtaksid kaugel maa tagant tohutult aega ja ka raha.

Hea tuttav Elja Kuorikoski Soomest, kes ostis oma elu esimese purjeka 75-aastaselt, andis Marthale Orjakult teele saates mulle kaasa järgmise soovi: “Soovin, et Sinu reisil katsumused, mida loomulikult peabki olema, jääksid taluvuse piiridesse ja et koos katsumustega saaksid ka jõudu nende kandmiseks. Soovin Sulle uut vaatenuurka maailma asjadele vaatamisel ja nägemisel – võid teha avastusi, kui püüad vaadata ja näha avatud meele ja südamega.”

Julgen sama soovida kõigile rännakule minejatele. Veel kõhklejatele aga – kui oskad unistada, siis suudad selle ka ellu viia. **N**



Inglismaa lähedal sattus Emerald nn delfiiniparv saatis neid paarisaja miili jooksul. "Igal pool, kuhu vaatasid, hüppasid delfiinid veest välja ja sukeldusid. Võimas vaatepilt!" kirjeldas kapten Jürjo Ots.



Heiki Hansole on eeskuuks inglanna Sarah Outen, kes ületas 2009. aastal 5,7-meetrise täiustatud sõudepaadiga India ookeani. Pildiloleval paadil on kaks "kajutit", ühte neist kasutatakse päikesepatareide jaoks ja hoiukohana, suurem on mõeldud magamiseks.

UUSI ÜMBERMAAILMA-REISILE MINEJAJD

Maakerale tiiru peale teinud Eesti jahid Lennuk ja Martha julgustavad teisi eestlasi sellist retke ette võtma. Eelmisel aastal juuli keskel väljus Saaremaalt Roomassaare sadamast ümbermaailmapurjetamise plaaniga Saaremaa Merispordiseltsi jaht **Emerald** ning jõudis 1. augustil pärast viie riigi ja 1627 meremiili läbimist Whitehavenisse Inglismaal. Emeraldi kapten **Jürjo Ots** rääkis Navigaatorile, et teekonda ei läbita Lennuki ja Martha kombel ühe soojaga vaid etapikaupa, teenides vahepeal peatusriikides töötades raha järgmise etapi läbimiseks. Algselt viieliikmelisest meeskonnast töötavad praegu Inglismaal kapten ja üks meeskonnaliige, teised pöördusid tagasi Saaremaale. Suvel purjetatakse edasi Kanaari saartele ja sealt novembrikuus iga-aastase Atlandi ookeanit ületava regatiga *Atlantic Rally for Cruisers* Kariibi mere saartele, kus hakatakse uuesti tööd otsima. "Kui juba seal oleme, siis ma arvan küll, et teeme tiiru maakerale peale," oli Jürjo Ots veendunud.

Ümbermaailmareisi plaane haub ka Saaremaalt, Orissaarest pärit **Heiki Hanso**, kelle nimi ei vaja reisisõprade tutvustamist. 2001. aastal väntas ta jalgrattal Londonist Travemündesse, 2007. aastal sõitis koos isaga kõigest 4-meetrise mootorpaadiga Inglismaalt Eestisse (loe sellest reist Navigaatorist 2/2008). Eelmisel aastal aga lükkas noormees ennast koos kahe teise reisiselliga tõukerattal Ateenast Orissaarde (vt. www.taldmaha.com).

Nüüd unistab Heiki ümbermaailmareisist väikesel alusel, mis liiguks tuule, mootori ja inimjõul, see tähendab käterammu ja aerude abil, mootoriga ning lohepurjega. „Kui juba suured laevad kasutavad liikumiseks lohepurje, siis miks ei võiks selle abil väikese paadiga edasi liikuda,” selgitab ta. Paadi kavatses ta ehitada täpselt oma vajadustele vastava, selle on lubanud teoks teha sõbrad ühest Saaremaa paadiehitusfirmast. Alus peaks tulema alumiiniumist ja hermeetilise "kajutiga", kuhu tormi korral varjuda. Lisaks on

vaja hulk seadmeid, mis aitaksid reisi ohutumaks muuta või muul viisil selle õnnestumisele kaasa, näiteks mageveeseade ja päikesepatareid. Seekord on plaan merereisile minna üksinda, sest niipea kui üks inimene juures tuleb ka paat tunduvalt suurem ehitada, põhjendab Hanso.

Praegu on reis veel unistuse staadiumis, Heiki tunnistab, et näeb seda tihti unes, kuid niimoodi unistades on ka tema eelnevad reidid alguse saanud. Ta loodab leida sponoreid, kes toetaksid paadi ja varustuse soetamisel, kuid esmajoones kellegi, kes talle paadi projekteeriks.

Inimesed või firmad, kes soovivad Heiki Hanso ümbermaailmareisile öla alla panna, saavad temaga ühendust võtta e-maili teel: heix40@hotmail.com

On teisigi pallitiiru plaanijaid, kes ei soovi oma reist veel avalikult rääkida. Üks neljaliikmeline seltskond on praegu sobiva laeva otsingul, kui see on leitud, siis tehakse oma plaan avalikuks.

KÕIK ALGAS ▶ 380N_{ms} PUHTAST JÕULISEST PÖÖRDEMOMENDIST, mis veaks ära 3 TONNI

REAL MAN'S ADVENTURE

ÄÄRENI TÄIS PUHAST SEIKLUST! A FORD RANGER PRODUCTION

VÕITLUS LOODUSJÕUDUDEGA
KÕIGE
EBASÕBRALIKUMAL MAASTIKUL

Maailma lõppu
ja sealt EDASI!!!

Igal mehel peaks see olema!

3.0L



FordRanger

Feel the difference



EESTLASED LÄHEVAD



Vaade Eesti oaasi maastikule. Esiplaanil maa ja mere piir kus merejää on tõusu ja mõõna tõttu pankadeks lagununud. Keskel üks paljudest väikejärvedest, kus kihab suviti vilgas elu.

ANTARKTIKAT UURIMA!



Mart Saarlo seisab 2003. aastal esimest korda meie (seni nimeta) oaasi pinnal, olles just Squirrel tüüpi helikopteri lennujähi kohalt välja roninud

KÜSITLES HELEN RAIEND FOTOD MART SAARSO ERAKOGU, EPL

■ **Esialgne Antarktika ekspeditsiooni kava nägi ette 12 inimest mahutava 20-meetrise ekspeditsioonilaeva ehitamist, mõnekümne ruutmeetrise askeetliku polaarjaama rajamist maismaale, kolme suveperioodi jooksul teadusuuringuid kohapeal, dokumentaalfilmi ja koolidele mõeldud õppefilmi väntamist ning reisiraamatu kirjutamist. Kas nüüd tuleb plaane koomale tõmmata?**

Plaane ei ole kokku tõmmatud mitte kriipsugi. Esiteks venis asi poliitilise otsuse puudumise tõttu ja nüüd oleme lihtsalt üldisest majanduslikust olukorrast johtuvalt säästueelarvel, kuid mõningasele erasektori toetusele lootes tuleme toime.

Praegune eelarve ei olegi mõeldud jaama rajamiseks ega laeva ehitamiseks. See on kõik endiselt plaanis, kuid neid läheb tarvis edaspidi. Tegutseme üks samm korraga. Planeeritud on küll esimene kolme aasta pikkune tsükkel, kuid tööd on planitud jätkuma tähtajatult.

■ **2011. aasta jaanuaris siirdute Antarktikasse, mida on seal plaanis ette võtta?**

Läheme Antarktikas Rossi mere rannikule. Seal, Victoria maa rannikul, Woodi lahe ääres asub umbes 14 hektari suurune rannikuoas (oaas on Antarktika mõistes jäävaba ala – toim.), mille valisin 2003. aasta jaanuaris meie tulevase jaama asukohaks. Põhjuseks piirkonna looduslik mitmekesisus ja väga vähene senine uuritus. Näiteks ei eksisteeri Woodi lahe kohta tänaseni kasutatavat merekaarti ja jaanuaris 2003, nagu hiljem selgus, olin ma esimene inimene, kes selle oaasi algeliselt kaardistas. 21. sajandil kõlavad need näited kummaliselt, kuid just nii vähe me sellest jääajas elavast maailmajaost veel teamegi.

Eesti Antarktika-uurimises on toimunud läbimurre. Eelmise aasta lõpul eraldasid Vabariigi Valitsus ja Haridusministeerium polaar- ja kliimauuringute programmi käivitamiseks ja tulevase Eesti Antarktika uurimisjaama keskkonnamõtjude hindamiseks vajalike väliuuringute tegemiseks kokku 3,5 miljonit kooni. See on siiski vaid veidi rohkem kui kümnendik algselt kuueaastaseks Antarktika-programmiks planeeritud 29 miljonist kroonist.

Navigaatori küsimustele vastas Mart Saarlo, projekti Eesti Antarktika Ekspeditsioonid (ESTANTEX) juht.

Esimese ekspeditsiooni peaesmärk on teostada tulevase Eesti uurimisjaama rajamiseks vajaliku kõikehõlmava keskkonnamõtju hinnangu koostamise tarvis väliuuringud. See on tõepoolest kõike hõlmav programm, sest Antarktika on sisuliselt maailma suurim ja kõige rangemate reeglitega looduskaitseala.

Ilma teiste Antarktika lepinguga liitunud riikide poolt heaks kiidetud keskkonnamõtju hinnanguta ei tohi sinna midagi rajada. Nii on kokku lepitud Madridi protokolli, millega Eesti on kohe-kohe ühinemas. Lisaks on kavas teha maksimaalsel määral nõu puhas teadust piirkonna elus ja eluta looduse uurimisel ning oaas korralikult kaardistada.

■ **Mitu inimest ekspeditsioonist osa võtab?**

Ekspeditsioonis osaleb kuus inimest, nendest neli teadlast ja kaks logistikut, mis on väga hea proportsioon. Suurte ekspeditsioonide puhul on teadlasi tavaliselt vaid kolmandik. Paarisarvu seletab tingimus, et üksi ei tohi laagrist lahkuda mitte keegi ja mitte kunagi. Antarktika on ootamatusi täis ja inimesest siiani üle. Ohutus on seal tegutsedes prioriteet number üks ja sellele järgneb keskkonnamõju. Mõlemas on reeglid ranged.

■ **Millised ohud Antarktikas varitsevad?**

Maismaal on kõige salakavalamaks ohuks mandrijää lõhed, mida esineb kõige rohkem just ranniku lähedal, kus aegamisi merepoole valgub jääkilp paindub ja lõhed tekivad. Need on sageli kaetud lumesillaga, mis teeb nad märkamatuks, võib kanda traktorit, kuid ei pruugi kanda isegi inimest. Lõhesse kukkumine võib suure tõenäosusega lõppeda traagiliselt.

Teine oht, nii maal kui merel on juba varem mainitud ootamatu lumetormi kätte sattumine, kus nähtavus muutub



EESTLASTE ANTARKTIKA UURIMISE ALGUSEKS TULEKS PIDADA AASTAT 1957. SEALT ALATES ON TEADUST TEHTUD LAKKAMATULT, KUIGI KOHAL POLE KÄIDUD IGAL AASTAL.

Niisugused "bussid" sõidutavad polaaruurijad USA peabaasist McMurdo, vahepeatusega Uus-Meremaa jaamas Scott Base, Antarktika suurimasse "lennujaama" nimega Pegasus Runway, mis asub Rossi shelfliustikul. Sõit kestab tundi aega. Pegasus Runway võtab vastu kõik lennumasinad peale kosmosesüstiku ning on rajatud kõrgtehnoloogiat kasutades, ülitäpsete laseritega siledaks mõõdetud

praktiliselt nulliks ja eksida võib teel paarikümne meetri kaugusel asuva teise jaamahoone juurde. Kuna lumetormiga kaasneb rannikul ka järsk õhutemperatuuri langus, mida võimendab tugev tuul, siis kätkeb see endas avamaastikul inimese jaoks ka alajahtumise tõsist ohtu.

Meres on esimeseks ohuks vee madal temperatuur. Teatavasti on ookeanivee külmumitemperatuur umbes miinus 1,8 kraadi. Vette kukkunud inimene peab selles keskkonnas vastu mõne minuti, sel põhjusel on igasugusel paadisõidul kohustuslik kanda päästeülrikonda, mis hoiab nii pinnal kui ka kaitseb alajahtumise eest. Omaette ohuks on mõkvaalad, kes on teatavasti umbes 9 meetri pikkused äärmiselt intelligentsed ja organiseeritud kollektiivselt jahti pidavad mereloomad, tegelikult delfiinid. Inimene jääserval samastub neile pingviini, ehk esmase saakloomaga. Nad on võimelised merejää serva lammutama, et ohver vette kukuks, nagu on kirjeldanud juba Ernest Shackleton. Kummipaad on neist loomadest väiksem ja põhimõtteliselt kaitsetu. Abiks on ainult asjaolu, et nii mootori müra, kui ka eriti kajaloodi signaal, mõjuvad neile häirivalt ning ei meelita ligi.

Arusaadavalt kaasneb ootamatult ilmuva lumetormiga jäävabas vees lisaks nähtavuse kadumisele ka terav lainetus, mis väiksemale alusele võib probleemiks osutuda.

■ Kui kauaks jääte?

Sõltuvalt sellest, kuidas suudame saavutada kokkulepped teiste regioonis tegutsevate riikidega, kelleks on USA, Itaalia ja Uus-Meremaa, logistika tagamiseks, on plaanis töötada kolm kuni neli nädalat. Aega ja head ilma tuleb seal maksimaalselt ära kasutada. Elame telkides ja seega on tingimused võrdlemisi

askeetlikud. Samas on telgid Antarktikas siiani kõigi seal tegutsevate riikide väliagrites kasutusel. Midagi väga ekstreemset see kõik endast ei kujuta, kuid pole ka mingi mugavustega elu.

Kõik ekspeditsiooniliikmed on lisaks muudele vajalikele oskustele-teadmistele ka välitöödel ja ekspeditsioonidel karastunud mehed.

■ Kuidas plaanite Antarktikasse jõuda, milliste alustega kohapeal liigute?

Uus-Meremaalt Antarktikasse ja tagasi kavatseme sõita laeva või lennukiga. Töörajooni jõudmiseks tuleb kokku leppida helikopteri kasutamine.

Päramootoriga kummipaadid on Antarktikas väga levinud liiklusvahend ja seda mitte ainult teadlaste, vaid ka turistide jaoks. Sadamaid seal ju pole. Kasutatakse ka alumiiniumist tööpaate, kuid just täispuhutavad alused on oma kerguse ja üliväikese süvise tõttu saanud eriti laia kasutamise osaliseks. Ka Eesti esimene ekspeditsioon võtab kaasa väikese päramootoriga kummipaadi, keda kavatseme kasutada nii rannalähedase mere kui ka järvede uurimisel. Meie tulevase jaama asukoht ei ole mererannal mitte juhuslikult, vaid nimelt selleks, et tegeleda ka praktiliselt uurimata Woodi lahe tundmaõppimisega. Ja siin on meil esialgu vaja täispuhutatavat paati, kes ei kaota oma tähtsust ka siis, kui oleme jõudnud oma väikese ekspeditsioonilaevani.

■ Kas on kavas sõidust film vändata, kuidas muul moel seda jäädvustate?

Jah, ekspeditsioonist on kavas vändata dokfilm, lisaks kõigile muudele salvestistele, mis teenivad puhtalt teaduslikke eesmärke.

■ 2003.aastal käisite üksinda Antarktikas, mida seal täpselt tegite?

Minu toonase reisi ülesanne oli leida tulevase uurimisjaama jaoks sobiv asukoht Woodi lahe piirkonnas, mis sai ka täidetud. See, veel nimeta oas on lisaks tohutule looduslikule mitmekesisusele väga sobiv ka logistikat silmas pidades. Tasane pinnas

võimaldab rajada jaama ilma maastikku kahjustamata. Juurdepääs merejäält on olemas ning lauge mandrijää nõlv võimaldab liikuda sisemaa suunas, lähedal asuva Mount Melbourn-i nime kandva vulkaani jalamile. Arvestades meie siiski piiratud võimalusi, ei saa me endale ka tulevikus lubada igapäevast helikopteri kasutamist ja seepärast peab jaamast olema võimalik sooritada retki mootorkelkudel, nii mere kui ka sisemaa suunas.

■ Millised looduslikud tingimused seal valitsevad, kui keeruline on toime tulla?

Suvisel ajal, jaanuaris, on seal tavaline õhutemperatuur +2 kuni -15 kraadi ja päike paistab 24 tundi. Seega on tavatingimused võrreldavad meie talvega. Arvestada tuleb aga alati võimalusega, et kõrgel mandrijää platool jahtunud õhk hakkab kiirelt alla rannikule laskuma, tuues kaasa orkaani kiirusega tuule, lumetormi ja madalad temperatuurid. Selles mõttes on Antarktika karm paik, valvsust kaotada ei tohi.

■ 2001.aastal 45. riigina Antarktika lepinguga liitunud Eesti Vabariigile on määratud töörajooniks Rossi meri, Victoria maa rannik ning eraldatud maalapp polaarjaama rajamiseks. Kui kauaks need jäävad Eesti käsutusse juhul, kui polaarjaama lähialal ei rajata?

Põhimõtteliselt ei saa keegi teine meile mingit maalappi määrata. See tuleb ikka endal valida ja siis teistega kooskõlastada, mida oleme ka teinud. Samas ei ole kellelgi otsest takistust enne meid sinna oma jaam rajada, kui puhtjuriidiliselt läheneda. Loomulikult eeldaks see sama keskkonnamõjude hinnangu koostamist ja muude protseduuriliste toimingute tegemist. Antarktikas ei ole niisugust mõistet, nagu kinnisvara. Vastavalt Antarktika lepingule, on Antarktis kuulutatud eikellegimaaks, ehk meie kõigi jaoks.

Tõenäosus, et keegi meie poolt valitud koha "ära napsaks" on siiski rohkem teoreetiline, sest see ei oleks diplomaatiliselt mitte just kõige viisakam tegu. Antarktika lepingu süsteem on aga suur diplomaatia selle sõna õiges tähenduses, sest jutt käib ikkagi ühe maailmajao haldamisest lepinguga liitunud riikide poolt.

■ Milline on Eesti Antarktika-uurimise ajalugu?

Üldiselt aktsepteeritud seisukoha järgi, oli Saaremaal sündinud baltisakslane admiral Fabian Gottlieb von Bellingshausen esimene inimene, kes seda mannert nägi. Eestlaste Antarktika uurimise alguseks tuleks pidada aastat 1957. Sealt alates on teadust tehtud lakkamatult, kuigi kohal pole käidud igal aastal, sest materjalide läbitöötamine võtab ka omajagu aega. Viimati käis möödunud hooajal Antarktikas meie kõige teenekam Lõunamandri uurija dr. Enn Kaup.

Läbi aegade on arusaadavatel asjaoludel osaletud peamiselt endise Nõukogude Liidu ekspeditsioonides, kuid tööd on tehtud ka teiste riikide ekspeditsioonide koosseisus. Minu retk Rossi mere äärde näiteks, sai teoks peamiselt Itaalia ja veidi vähemal määral Uus-Meremaa abiga.

Huvitava pretseedendina on ainus teadaolev inimene maailmas, kes on Antarktikas talvitunud ja hiljem saanud oma riigi peaministriks, Andres Tarand.

■ Miks on nii väikesel maal nagu Eesti vaja osa võtta Antarktika uurimisest?

Olen sellele küsimusele vastanud väga palju kordi. Ennekõike on seda tarvis meie rohkem kui poole sajandi pikkuse Antarktika uurimise jätkamiseks. See annab meile võimaluse teha koostööd teiste riikidega võrdväärsel alustel, mitte end jälle ja jälle "kellegi reeotsale" nurudes. Ainult nii saame teha seda, mida ise oluliseks ja huvitavaks peame. Liatigi ei ole osalemine teiste riikide ekspeditsioonides pikemas perspektiivis odavam, vaid hoopis kallim.

Antarktika uurimisel on selge globaalse kliima- ja keskkonnanjulgeolekuline dimensioon. Antarktika, koos igaveses liikumises oleva maailmaookeaniga moodustab planeedi jahutussüsteemi. Ei ole olemas Eesti atmosfääri, hüdrofaari või eraldi Eesti kliimat. Need on meil teiste rahvastega ühised. Ja sellest tulenevalt on ka meil riigi ja rahvana kohustus panustada eelmainitud julgeoleku tagamisse. See on omamoodi välismissioon.

Kui osaleme rahvusvahelises Antarktika uurimises, siis pääseme ligi ka vajalikule informatsioonile ning otsustajate ringi. Antarktika lepingu süsteemis on kõigil konsultatiivsetel lepingupoodel üks hääl ja otsuseid langetatakse konsensuse printsiibil. Konsultatiivse staatuse saab endale taotleda vaid riik, mis lähetaab ekspeditsioone või opereerib oma jaama, ehk tegutseb aktiivselt. Olgu siinkohal märgitud, et oma uurimisjaam on näiteks Bulgaarial, Tšehhil ja isegi Rumeenial. Soome ja Rootsi jaamade vahemaa on ca 150 meetrit, kuid nad tegutsevad iseisvate üksustena, tehes loomulikult teaduslikku koostööd.

Kui riik lähetaab Antarktikat uurima, mõjub see tema rahvusvahelisele mainele positiivselt, isegi kui seda pole taotletud.

■ Mida see isiklikult pakub?

Isiklikult olen ma leidnud eneseteostuse mere- ja polaaruuringutes. Kõlab võibolla pateetiliselt, aga tahan anda seda, mida mul on anda. Ma ei oska maalida või klaverit mängida. Minu panus Eesti riigi edenemisse saab olla meie oma tähtajatult kestva Antarktika uurimisprogrammi käimalükkamisel osalemine. www.antarktika.ee

Need on Uus-Meremaa ekspeditsiooni jalastel konteinerelamud/laborid. Umbes sama suured saavad tulevikus olema ka Eesti uurimisjaama kaks hoonet, kuid palju modernsemad



VEESÕIDUK VAJAB ENNE VETTELASKMIST KORRALIKKU HOOLDUST

Kevadeks, kui veesõiduhooaeg algab, on pooleaastane seismine paadile oma jäljed jätnud ja see vajab põhjalikku korrastamist. Kui mootor on töökorras, piisab kütusepaagi täitmisest ja sõit lahele, järvele või saarele võib alata. Kindlasti tuleb enne sõitu aga veenduda, et mootor ka "määritud" oleks.

TEKST **JAANUS LEMBER**,

ADDINOLI MÄÄRDEAINETE TEHNILINE EKSPERT

Kevadel paadi sõidukorda saamise kiirus sõltub paljuski sellest, kuidas see sügisel talvekorterisse pandi. Seega tasub juba sügisel pärast veesõiduhooaja lõppu ettevalmistused pikaks seismiseks ära teha. Kui vajalikud toimetused sügisel tegemata jäänud, tuleb need kevadel ette võtta. (Vt. ka Navigaator 2/2009, kus rääkisime paadi sügishooldusest - toim.)

Merel ehk soolases vees sõitnud mootoritel tuleb jahutusüsteem läbi pesta voolikust lastava mageda veega. Selleks on reeglina mootorijalal eraldi korgiga suletud ava. Soovitatav on teha õlivahetus mootoris (neljataktilise mootori korral) ja reduktoris, kontrollida küünlad, lasta silindritesse pisut konserveerimisõli, võtta vooliit maha vint ja juhul, kui sellega on "kivi otsas käidud", see talvejooksul uuesti tasakaalustada.

Alt alustades on esimene puhastamine vajav pind paadi põhi. Suvega sinna kasvanud ja terve sügise-talve seisnud vetikatest "habe" ja "karbikud" tuleb eemaldada. Õhema ja pehmema kihi saab maha survespuri abil, paksem kord tuleb maha hõõruda. Kui

puhastamise käigus tuleb välja pinnavigastusi, tuleb need parandada.

Neljataktilise mootori karteris peab olema piisavalt õli, mida tuleks vahetada vähemalt kord aastas. Kahetaktilist mootorite uuematel versioonidel valatakse puhas spetsiaalne kahetaktilise mootori õli eraldi paaki või segatakse ettenähtud vahekorras bensiini hulka.

Neljataktilistele mootoritele sobib reeglina hästi SAE 10W-40 viskoosusklassiga nn automootoriõli, aga kuna mootoreid on erineva konstruktsiooni ja võimsusega, tuleb mootori kasutusjuhendi järgi õige viskoosuse ja kvaliteediga õli valida.

Kuna paadimootorite heitgaasid juhitakse reeglina läbi mootorijala vette, on vee reostamise vältimiseks soovitatav kasutada kahetaktilistes mootorites spetsiaalseid biolagunevaid õlisid, näiteks Addinol õli Biosynth 2T MZ407. Kahetaktilise mootori õli on reeglina ka värvitud (näiteks punaseks), et paaki kütust valades oleks selge, kas õli on juba kütuse sisse segatud. See on väga oluline, kuna puhta, õliga segamata bensiiniga sõitmine lõpeb mootori purunemisega.

Teine oluline "määrimist" vajav koht on mootorijalas asuv reduktor, mis vindiõlli ringi ajab. Reeglina töötavad transmissiooniõlid aastaid ilma vahetamata, kuid paadi reduktoris on soovitatav vähemalt kord aastas transmissiooniõli kontrollida ja vajadusel ka vahetada. Nimelt on siin suur oht, et vesi satub reduktoriõli hulka ning siis tekib reduktoris õli ja vee emulsioon (kollakasvalge piimjas vedelik). Selline emulsioon ei kaitse enam reduktorit piisavalt hästi korrosiooni ja kulumise eest ning reduktor võib lakata töötamast. Reduktori remont või vahetus maksab aga suuremate mootorite puhul mitukümmend tuhat krooni.

Kevad on sobiv aeg ka elektripirnide üle vaatamiseks, et paadil kõik navigatsiooniks vajalikud tuled ikka ilusti põleksid.

Veesõiduki paagis ületalviseisnud kütus on soovitatav välja lasta ja tankida paat värske kütusega, sest kütuse pika seismisega kipuvad paaki tekkima vaigud ja sadestised, mis põhjustavad filtrite ummistumist ning mootoritõrkeid.

Kui ülal loetletud tööd ära tehtud, võite muretult oma paadihooaega alustada. **N**



MUSTO[®]
PERFORMANCE

**NÜÜD
KÕIK
laotooted
-25%**



JAANUS TAMME & LENDUR

Ookeaniületusplaanidega soolopurjetajast Jaanus Tammest on saanud sadamaarendaja, kes müttab ööd ja päevad läbi Tallinna Noblessneri sadamas. Sõitides armsaks saanud ja korra koguni tõsiselt karil käinud purjekas Lendur ootab aga oma peremeest truult kai peal angaaris. Navigaator rääkis Jaanus Tammega tema paadist ja edasistest plaanidest.

KÜSITLES HELEN RAIEND FOTOD JAANUS TAMME ERAKOGU

■ Kuidas veesõidu juurde jõudsid?

Kuueaastaselt, isa käekõrval. Tema oli purjetamisfänn, kuid tal endal selleks kahjuks võimalusi polnud, nii et mina viin nüüd tema unistusi täide.

■ Miks see paat?

Klass Open 650 annab suhteliselt palju võimalusi ise paati tuunida, reeglite raamidesse jäädes ümber ehitada. Ehkki kõik jahid on erinevad, on nende kiirusomadused tänu BOX-reeglitele üsna sarnased. Klass areneb kiiresti ning just sellest klassist on pärit nõ *canting keel* (kiil, mille nurka saab paadi suhtes muuta – toim.), mida kasutatakse suuremate Open-klassi jahtide peal.

■ Kuidas paat endale nime sai?

Kuna paat on kiire, siis järelikult – Lendur.

Jaht sai soetatud ajal, kui Lennuk ümbermaailmareisilt tagasi jõudis, sellest ka seos Lennukiga. Eestis hakati jahti selle oranži värvi pärast Porgandiks kutsuma. Aga ma viibin suurema osa ajast viibin Prantsusmaal ja sealsesse keelekeskonda Porgand ei sobinud. Nüüd kutsutakse mind Prantsusmaal Highlendur'iks.

■ Kirjelda oma tavalist päeva merel.

Tavalisel merepäeval puudub ajataju: kui on valge, siis on päev; kui on pime, siis on öö. Magan iga kolme tunni tagant 20 minutit, ülejäänud aja tegelen navigatsiooni ja purjede trimmimisega ning kiiruse hoidmisega. Kuna jahil on üheksa purje, tuleb neid pidevalt vastavalt tuulele vahetada. Söömine on samuti olulisel kohal, peab jälgima konkreetseid söögi ja magamise vahetusi. Võimalusel loen ja kirjutan, joonistan.

■ Kas merel olles kala püüad, millest toitud?

Võistluste ajal kala ei püüta. Söön kuivatatud toitu, palju on kaasas spordijooki Isostar, puhast vett ja värsket kraami (minibananaanid on mu lemmikud).

■ Milliseid vanade merekarude uskumusi ja kombeid järgid?

Patsutan paati õlale. Kui seisab maa peal, siis silitan kurgualust ja nina ning silitan kõhu alt. Merel räägin tihti jumalaga; poomi, masti, purjega räägin ka.

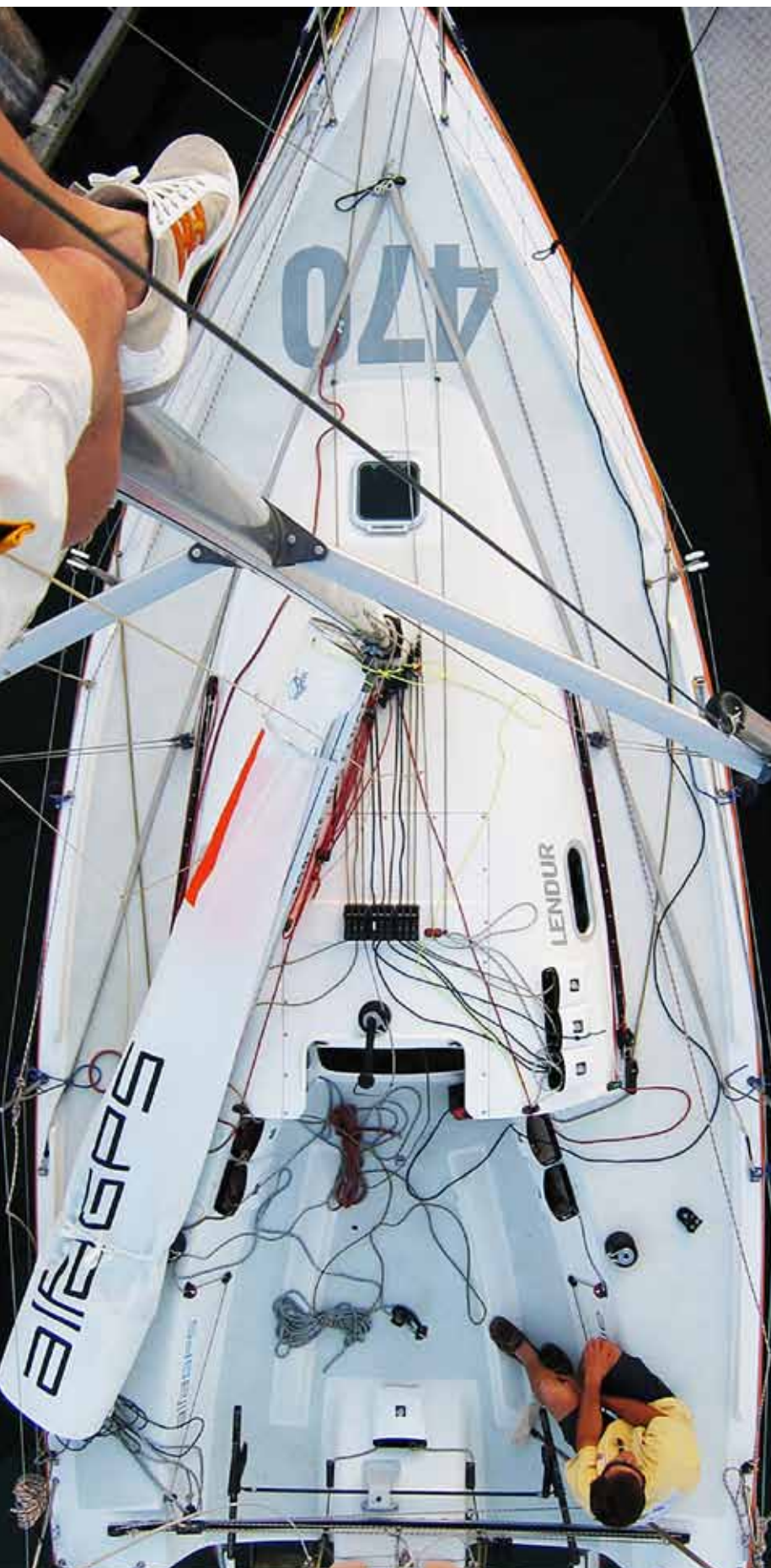
■ Eksootilisim paik, kus oled oma paadiga käinud?

Kõik on olnud omamoodi eksootiline, aga ma arvan, et kõige eksootilisem oli keset Atlandi ookeani metsa vahel sõitmine. See eksootika oli tingitud magamatuses



VENDEE GLOBE REEGEL ON LIHTNE – PURJETAMISVÕISTLUS ÜMBER MAAKERA ÜKSINDA JA PEATUMATA, ILMA VÄLISE ABITA. KES ESIMESENA FINIŠISSE JÕUAB, ON VÕIDUMEE, KES VIIMASENA JÕUAB, ON SAMUTI VÕITNUD, SEST VÕISTLUS ON SEDAVÕRD KARM, POOLED ALUSTAJAD TAVALISELT EI LÕPETA.

JAANUS TAMME UNISTUSTE MERETEEKONNAST



MUJAL EI OLE OLULINE LAEVA VÕI JAHI SUURUS JA VARUSTUSE TASE. MIS VEE PEAL SEISAB JA SÕIDAB, SELLEGA KA MEREL KÄIAKSE. KEEGI EI VAATA VILTU, KUI VANAPAPI FIATI-LOGU SADAMASSE PARGIB NING OMA VÄIKESE PENIGA PISIKESEL LODJAL PURJETAMA LÄHEB.



tekkinud hallutsinatsioonidest. (Jaanus Tamme on kirjutanud sellest elamusest Navigaatoris 3/2008).

■ **Kuhu tahaksid paadiga tagasi minna?**

Bristol'i kanalit näen tihti unes: läbi udu paistavad ranniku kaljumürakad, hoovus on kümme sõlme, kiirust teist samapalju, ja öö. Unesegased nägemused ja helid, kalalaevide udus kumavad tuled. Seda müstilist meeleolu tahaks veel kogeda.

■ **Milline on olnud meeldejäävaim mereteekond?**

Tuhande miili võistlus Open Demi Cle.

■ **Pikim merereis?**

Peatustega teekondi on olnud päris pikki, aga enda jaoks loen oluliseks 900 mere-miili pikkust peatusteta sõitu üksinda Vahemerel.

■ **Tugevaim torm?**

53 sõlme Golf De Lion Vahemerel. Oli oktoobri lõpp, sel ajal enam Vahemerel suurt ei kruisita, kuna oht ootamatuteks mistraalideks (mitmepäevased tuulepuhangud kiirusega kuni 60 sõlme – toim.) on üsna suur, eriti Golf du Lionis. Ühe sellise elasin üle. Põhimõtteliselt tõuseb tuul kümne minutiga kümne sõlme pealt 50 sõlme peale ja tuul on silmaga näha, nagu puhurit vaataks. Sellises olukorras on ainult üks võimalus: tormipurjed üles, luugid kinni, survival suit (päästeülirikond, mis hoiab vees hulpija pinnal ning kaitseb alajahtumise eest – toim.) selga ja istud kajutis, kuni tuul sedavõrd järgi annab, et saab manöövreid teha ja varjulise koha otsida. Laine on suuuuur ja tuleb jälgida, et ei läheks külglainesse – kui laine on kõrgem kui kaks paadilaiust, tekib oht ümber minna. Lainelt laskudes tunned kaaluta olekut, põhimõtteliselt kukud. Helid on

hullud, aga karta ei tohi, sest paat on tavaliselt tugevam kui inimese psüühika.

■ **Keerulisemad sõidutingimused?**

Teravaim elamus oli airlift liiri merel, kus mind kopteri peale vinnati ja jaht jäi üksi merele triivima. Seda näen siiani tihti unes ja kui kuulen kopteri tiivikumüdinat või vaatan mingit põnevusfilmi, tuleb see pilt taas silme ette. (Jaanus Tamme katkenud võistlusest saate lugeda Navigaatorist 3/2007)

■ **Lemmiksadam välismaal?**

Marina Seca A Coruñas Hispaanias. Korralik täisteenust pakkuv jahisadam.

■ **Lemmiksadam Eestis?**

Noblessneri sadam Peetri sadama akvaatoriumis Tallinnas.

■ **Räägi veidi Noblessneri sadama ajaloost.**

Noblessneri sadama ajalugu ulatub 1912. aastasse. Kuna tegemist oli sõjasadama, mõeldi selle asukoht väga hoolikalt läbi ja see on kaitstud enamiku Tallinna lähel valitsevate läänetuulte eest. Sadamakompleksi planeering oli tänu meisterlikule arhitektile ideaalne täisteenust pakkuva väikesadama loomiseks keslinna vahetus läheduses.

■ **Kuidas Noblessneri sadama rajamine on läinud, milliste takistustega oled kokku puutunud?**

Noblessneri sadama rajamine on läinud meeletu kiirusega, kuna minu sisepõlemismootor, inspireeritult asukohast, töötab täie hooga. Vahel peab sidurit vajutama, et liiga kiiresti ei perutaks. Seni on kõige suurem probleem kiirlaevide liiklusest tekitatud lained, mis äestavad kogu Tallinna ranna-ala ja pärsivad väikesadamate teket või siis lõhuvad juba

Lendur
Kodusadam Noblessneri sadam (Peetri sadam, Tallinn)
Mudel Minitransat Open 650
Ehitusaasta 2006
Kere materjal fliiberklaas
Pikkus 6,5 meetrit (koos pukkspriidiga 9 m)
Laius 3 meetrit
Süvis 1,8 meetrit
Kõrgus 12 meetrit
Mootor puudub
Navigatsiooniseadmed GPS (võistlustel elektroonilisi kaarte kasutada ei tohi)
Lisaseadmed NKE Gyropilot 2, NKE Remote, Simrad tilleripilot, Marine Feul Cell 140, Activecho, Merveille, Icom VHF, 80W päikesepatarei, EPIRB Kannad m406, taskulamp Surefire Tactick, äratuskell, Guy Cotten Ultra Light Survival Suit, päästeparv, Survival Container, kaks akut 120 Delphi Marine, veekeetja Jetboil
Veevaru vastavalt võistlustele kanistrites (40–100 liitrit)
Lubatud inimeste arv pardal olenevalt võistlustest 1–2 inimest

Jaanus Tamme (36)
Meresõidukogemus 30 aastat
Pikim merelviibimise kogemus 1,5 nädalat nonstop
Aastas seilab keskmiselt 3000 miili
 Jaanus Tamme alustas oma purjetajateed Optimisi klassis, hiljem on võistelnud Laser klassis ning erinevatel avamere purjetamisvõistlustel. Soolopurjetamisega on tõsisemalt tegeleenud alates 2003. aastast.



SOOVIN ROHKEM SALLIVUST KA KAATRIMEESTE JA PURJETAJATE VAHELE. KÕIK EI PEA JU PURJETAJAD OLEMA. KA KAATER ON VEESÕIDUVAHEND.

olemasolevaid sadamarajatisi ja lainemurdjaid. Kalasadam, Aegna sadam ja ka Pirta sadama muul on siinkohal head näited. Need ebakorrapärased lained närvivad vaikselt, aga järjekindlalt kogu Tallinna ranna-ala. Eeskuju peaks võtma meie naabritelt, Soomelt ja Rootsilt, kus suured reisisaavad kiirust maha võttes ka väikejahtidele ja rannikusadamatele hingamisruumi annavad.

Järgmisel hooajal loodan Noblessneris selle probleemi lahendada massiivsete lainemurdjatega. Projekt on valmis ja töö käib.

■ Millised on sadama tulevikuplaanid?

Ehitada paari aastaga välja täisteenust pakkuv jahisadam, mis suudaks konkureerida Läänemere ja Euroopa teiste sadamatega ning oleks ükskord valmis võõrustama VOR, IMOCA ja Class 40

võistlusi. Selge on see, et sadamat ei ehitata ühe aastaga, nii et kannatust. Minul aega on ja praegu leian endas veel jõudu ülesanne lõpule viia. Noorpurjetajatele tahan luua ideaalsed treeningutingimused.

■ Kuidas Sa palju välismaal reisinud inimesena Eesti väikelaevanduse olukorda hindad?

Väikelaevandus on Eestis liiga suur, õigemini on enamik jahtidest liiga suured ja tekitavad eelarvamuse, justkui oleks see elitaarne spordiala. Mujal ei ole oluline laeva või jahti suurus ja varustuse tase. Mis vee peal seisab ja sõidab, sellega ka merel käiakse. Keegi ei vaata viltu, kui vanapapi Fiati-logu sadamasse pargib ning oma väikese peniga pisikesel lodjal purjetama läheb. Inimesed naudivad merd, mitte oma suuri aluseid.

Soovin rohkem sallivust ka kaatrimeeste ja purjetajate vahele. Kõik ei pea ju purjetajad olema. Ka kaater on veesõiduvahend. Rohkem jahte, paate, kaatreid ja rohkem sallivust!

■ Kas purjetamiseks ka aega jääb?

Suvel on plaanis mõnel võistlusel osaleda, kuid praegu veksleid välja ei käiks. Kogu minide (väikesed purjekad – toim.) maailm on hetkeks tagasi tõmmanud ja ega Prant-

susmaal ka eriti head ajad ole – isegi võistlusi jäetakse juba ära rahapuuduse tõttu.

■ Unistuste mereteekond?

Vendee Globe. See on soolopurjetajate võistluste võistlus. Reegel on lihtne – võistlus ümber maakera üksinda ja peatumata, ilma välise abita. Kes esimesena finišisse jõuab, on võidumees, kes viimasena jõuab, on samuti võitnud, sest võistlus on sedavõrd karm, pooled alustajad tavaliselt ei lõpeta.

Tänapäeval on tegemist meediasündmusega, kus üks võistleja saab ligi 60 miljoni euro eest meediakajastust. Võrreldes projekti maksumusega on saavutatav ülemaailmne kontaktide arvahvatlev ka sponsooritele, kel huvi rahvusvahelise meedia vastu.

Tihti kasutatakse võistlust riikide spontaanse tuntuse globaalseks tõstmiseks, andes jahile nimeks näiteks Kingdom Of Bahrain, Spirit of Canada vms. Loomulikult on esindatud ka suurfirmad nagu Hugo Boss, Bonduelle jpt.

■ Unistuste paat?

IMOCA Open 60. See jaht järgib sama ideoloogiat, mida minu praegune, aga on 60-jalane kõrgtehnoloogiline monster, mis ehitatud spetsiaalselt ühemehe ümbermaailmavõistluste tarvis. Jaht kubiseb uusimast tehnoloogiast, kiirused ulatuvad üle 30 sõlme. ☒

MAAILMA OSTETUIM PAADIMOOTOR

MERCURY
#1 On The Water™





SOODUSHINNAD!

						
MERCURY F115 ELPT EFI 169 300.-	MERCURY F50 ELPT EFI 95 400.-	MERCURY F9.9 M 38 700.-	MERCURY F8 M 35 600.-	MERCURY F5 M 15 500.-	MERCURY F4 M 13 990.-	MERCURY F3.5 M 12 400.-

Balti Merekaatrid – Silveri kaatrite ainuesindaja Eestis!

**Küsi SOODSAID
pakkumisi laopaatidele!**



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.-

**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®

Princess 61
 > KÜSI SOODUSHINDA
 > RENDI VÕIMALUS
 > ÜLISOODNE INTRESS
 > VAHETUSVÕIMALUS KINNISVARA VASTU

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

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

Sinu merevaatega suvekodu Kreeka, Horvaatia või Itaalia saarestikus.

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

Nimbus 35 Nova Coupe
 Väljalaske aasta : 2008
 Mootor: 2 x Volvo Penta D4-260/DP •
 Võimsus: 2 x 260 hj • Asukoht: Eesti

Soodushind
3 990 000.-

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

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
 Magevee 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
1 490 000.-
 tavahind 2 374 570.-

Bayliner 246
 Väljalaske aasta : 2007 • Mootor: MerCruiser 5,0 V8 MPI
 (260 hj) • Pikkus: 7,8 m • Laius: 2,59 m • Süüvis: 0,66 m
 Magamiskohti 5, väga ruumikas ja ilmastikukindel matkakaater, lisavarustus:
 sõidukate, maseraator, stereo juhtimine armatuurlaualt, avatud vööriieel
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

Soodushind
699 000.-
 tavahind 1 230 800.-

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.
Tel. 6 710 158 E-mail navigaator@heelium.ee



Trophy 2052 WA D

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

Soodushind
640 000.-
tavahind 798 100.-



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
400 000.-
tavahind 510 500.-



Bayliner 192

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

Soodushind
399 000.-
tavahind 401 800.-



MV-Marin 5400 MC

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

Soodushind
395 300.-
tavahind 422 200.-



Silver Hawk 540DC

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

Soodushind
365 000.-
tavahind 401 800.-



Bayliner 652

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

Soodushind
359 000.-
tavahind 653 290.-



Örnvik 470 Cruiser

Pikkus: 4,83 m • Laius: 2,37 m • Kaal: 540 kg
Lubatud inimeste arv pardal: 5 in • Valmistuskategooria (CE): C
Mootor: 50 HJ Mercury F50 ELPT EFI
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

Soodushind
189 000.-
tavahind 220 310.-



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
seitskonnale nii kalalõikajaks kui ka väikesaarte avastamiseks.
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
199 990.-



Storebro 420 Baltic

Väljalaske aasta: 1997 • Mootor: 2 x Volvo Penta TAMD72P
Võimsus: 2 x 430 hj • Asukoht: Eesti
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
€ 299 000.-

Meeruse sadam

Parim sadam on sadam, kus sind oodatakse

Jahtide ja kaatrite talvehoiustamine

Tankla (alates 2010 hooaja algusest)

Jahtide ja kaatrite puhastus ja pesu

Jahtide ja kaatrite merre/merest tõstmine

Kaatrite hooldus

OÜ Tallinna Bekkeri Sadam
Kopliiranna 49, 11713 Tallinn
Tel +372 620 1600
Faks +372 620 1620
info@tallinnbekkerport.com