

Navigator

TALV 2011 / 2012

BALTI MERE AJAKIRI

*Metskapten
Kihnu Jõnn*

Mark Soosaar
& ühepuupaat

Kalapüük
Kreeka
moodi

*Hääletades
Atlandi
ookeanile*

Vahemere
varjatud
pärl



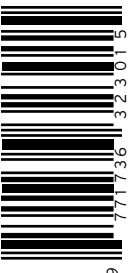
PURJETAV KUNINGAS

Juan Carlos

HIND € 4,40

68,85 EEK

ISSN 1736-3233



9

HORVAATIA PAADIREIS TÄIS SEKELDUSI • KÜMME MERETARKUST KREEKA SAARESTIKU PURJEREISILT
PAADITESTIL BAVARIA SPORT 43HT • MEREVÄE LAEV RISTNA • ISESEISVALT PURJETAMA LÄBI VÖLU JA VALUDE
SISEVEED OOTAVAD AVASTAMIST • VÕISTLUSPURJETAMISHOOAEG 2011 • MERERAAMAT • UUDISED • PAADIBÖRS



BACARDÍ
TOGETHER

**LISAME
ELULE
WÜRTSI!**

SPICED

Vürtsine. Suitsune. Pehme.
OAKHEART- uus maitsestatud
rumm Bacardilt.



Tähelepanu! Tegemist on alkoholiga. Alkohol võib kahjustada teie tervist.
Bacardi ametlik esindaja Eestis on Liviko AS.

Sisukord

- 6 UUDISED** Bavaria uus Sport 39, väike Princess V39 esmaesitlusel, uued raamatud merereisidest
- 12 SAAR** Aksi
- 18 REISISOOVITUS** Vahemere varjatud pärl
- 22 HARRASTUS** Kalapüük Kreeka moodi
- 26 MEREREIS** Horvaatia paadireis täis sekeldusi
- 32 MEREREIS** Kümme meretarkust Kreeka saarestiku purjereisilt
- 42 KAANELUGU** Hispaania kuningapere elu lainetel
- 54 ALGAJA** Iseseisvalt purjetama läbi võlu ja valude
- 60 REIS** Hääletades Atlandi ookeanile
- 68 AJALUGU** Metskapten Kihnu Jõnn
- 72 PAADITEST** Bavaria Sport 43HT
- 78 MEREVÄGI** Väike kuid väärikas mereväe laev Ristna
- 82 VÕISTLUSPURJETAMINE** Hooaeg 2011
- 84 SISEVEED** Eesti jõed ja järved ootavad avastamist
- 86 MINU PAAT** Mark Soosaar ja Ühepuuloosik
- 93 PAADIBÖRS**



42 Hispaania kuningapere elu lainetel



22 KALAPÜÜK KREEKA MOODI



32 KÜMMERETARKUST KREEKA SAARESTIKU PURJEREISILT



26 HORVAATIA PAADIREIS



86 MARK SOOSAAR JA ÜHEPUULOOSIK

TARKUST TAGA NÕUDMA. Talv on käes ja kuigi murulapid veel rohetavad ja veed on jäävabad, on enamus veesõitjatest oma paadid kaldale tõmmanud – merel puhuvad jäised tuuled ei lase enam veesõitu täiel rinnal nautida. Kuidas siis sisustada oma aega, kui hing mere järele igatseb?



Eks ikka oma igatsust teiste endasugustega jagades. Tänavune messidekalender (vt. lk 11) on paadinäitustest tulvil. Neid toimub nii lähedal kui kaugemal – vali vaid välja ja sõida kohale. Kes kaugemale ei tihka sõita, peab ära ootama koduse Tallinki meremessid – veebruarikuise Helsinki paadimessi või Meremessi märtsi alguses Tallinnas.

Mida veel teha? Saab vahetada oma veesõidukogemusi ja tarkusi interneti paadiportaalides või minna suisa kursustele meresõiduteadmisi täiendama. Niisamuti on hea lugeda mereraamatuid.

Rõõm on sellest, et kaante vahele on saanud Viktor Siilatsi reisijuttude kogumik “Paadiga Euroopasse”. Need on enamuses lood, mis ilmunud ajakirjas Navigaator aastast 2005. Parafraseerides teist hiljuti raamatu välja andnud veesõitjat, ümbermaailmapuretajat Hillar Kukke – on õnn, et oleme saanud hingata tuult vabal merel. Tänu juba kakskümmend aastat puhunud “vabadele tuultele” on ka need kaks raamatut ilmavalgust näinud. Ja tänu neile ning paljudele muile raamatuile saavad teisedki osa veesõitjate maailmaavastustest ja kogemustest, kordaminekutest ja möödapanekutest. Sest see, kes õpib oma vigadest on tark. See, kes õpib teiste vigadest veelgi targem.

Ilusat uue paadiaasta algust!
Helen Raiend



Esikaane foto Bulls Press

Väljaande direktor
Tiit Lillipuu

Peatoimetaja Helen Raiend
helen.raierend@heelium.ee

Toimetaja Margus Mihkels

Tehnilised toimetajad
Kädi Paomes, Kaire Roop

Keeletoimetaja Keeletugi OÜ

Makett ja küljendus
Andrus Kalkun

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

Reklaam Nordicom
reklaam@nordicom.ee

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

Navigaator on ka Facebookis

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

jura



*„Me mõlemad teame,
et tipus püsimiseks
peab sooritus olema
topelthea.“*



SWISS  MADE

Isegi Roger Federer ei suudaks uuest GIGA 5-st mööda vaadata. Sooritusvõime, disaini ja täiusepüüdlusega seab GIGA 5 kohvimasinatele uued nõudmised. Professionaalne tehnoloogia on selle mudeliga leidnud tee kodudesse, täites ka kõige nõudlikuma kasutaja ootused. Kahe veski jõudlus, kaks küttekeha ja kaks pumpa võimaldavad samaaegselt valmistada kahte kohvijooki enneolematult laiaast joogimenüüst, muutes kohvigurmaani unistused tõelisuseks. JURA – *If you love coffee.*

JURA GIGA 5 saadaval ainult parimates kauplustes: Stockmanni kaubamajas, Euronicsi Rocca al Mare ja Lõunakeskuse kauplustes ning Infomeltoni müügisaalis Weizenbergi 27, Tallinn.

www.jura.ee

Selle pildi loomiseks kasutati vaid nutika nelikveo tarkvara.

Kuga rattad on sõltumatu haardega ja võimaldavad tähelepanuväärset pidamist. Tegemist on tehnoloogiaga, mis tõi edu 30-kraadisel jäisel nõlval talveautode testil Rootsis. Mis ühtlasi tähendab, et tegemist on päris fotoga.

FORD KUGA

ford.ee



Feel the difference

UUS JÕULINE LIIGE BAVARIA SPORT TOOTESARJAS

Bavaria esitleb 2012. aasta jaanuaris Düsseldorfis toimival rahvusvahelisel paadinäitusel uut Sport 39-t. Uue disainiga kokpit ja suurem hoiuruum on osa selle luksusliku mootorjahi mitmekülgetest omadustest. Voolujoonelise disainiga aknad ja uue konstruktsiooniga achter jäätavad Sport 39-st vetel liikudes dünaa-

milisema mulje. Lisaks saab soovi korral valida kerele eksklusiivse värvi ja sportliku disainiga triibud. Kokpitis pakuvad kokkupandavad istmed rikkalikku lisaruumi asjade hoidmiseks. Arvukad mootori lisavõimalused tagavad ülima sõidujõudluse – Sport 39 on täiuslik spordijahi.

Teki all peituvad kvaliteetne sisustus, varustus ja pinnaviimistlus, mis on Sport 39 eksclu-

siivse disaini tunnusjooneks. See on Bavaria laevatehase esimene jaht, mis on saadaval täieliku tiikpuuviimistlusega. Ruumika salongi põrand on kaetud kvaliteetse vaibaga. Standardmudelil on ka terviklik valgustusüsteem, mis tagab täiusliku meeleoluga valguse nii teki all kui peal, lisaks on sellel kõrgekvaliteediline Fusion helisüsteem võimsate kõlaritega.



PRINCESS LONDONI PAADINÄITUSEL

Princess Yachts näitab jaanuaris 2012 toimival Londoni paadinäitusel nii oma suurimat kui pisimat uut alust. Suurim Princess 32M asub uhkelt oma kohale kogu näituse keskse atraktsioonina. Siiski võib arvata, et pilke püüab hoopiski oluliselt väiksem mudel, paljuoodatud Princess V39, mis jõuab esimest korda inimeste ette.

Uus Princess V39 pakub suurepäraselt valikut neile, kes eelistavad väiksemaid veesõidukeid, kuid ei taha siiski teha järeleandmisi stiilis, jõudluses ja kvaliteedis. Ainulaadne keredisain ja jõulised Volvo D6-330 mootorid tagavad kärke ja ökonoomilise jõudluse, pakkudes kiiret ja tõhusat liikumist.

Tema sisekujundus on sale ja ruumikas ning, nagu printsessidele kohane, on kasutatud ainult parimaid materjale, oskuslikku käsitööd ja põhjalikke detaile. Suur salong ja hea varustusega kambüüs pakuvad hea koha lõõgastumiseks ning mõlemad kabiinid on ruumikad ja kaasaegsed.

Paat on niisama praktiline kui elegantne oma des avarat tiikpuuviimistlusega kokpiti, millel on suur baarisektsioon, palju istumisruumi ning piisavalt suur ahtriplatvorm, et mahutada teenindajat.

Londoni näitusel on esmakordselt väljas ka Princess V57, veel üks suurepärase lisa populaarsesse Princess V klassi valikusse, elegantne ja uskumatult ruumikas paat.

Avar peateki salong suure lahtise päikesekaitse ja liugustega on kaunit ühendatud ahtri kokpitiga. Samas, kui ukseid ja katuse sulgeda, pakub see täiuslikku pelgupaika päeva kuumuse

eest, ilma et peaks loobuma imeliusast vaatest.

Vee alla lastav ujumisplatvorm ja suur garaaž abilaeva või vesimootorratta jaoks muudavad veesporti harrastamise V57-ga tõeliseks nautinguks, suur päikesepatvorm ja mahukas istumisruum kokpitis teevad V57 täiuslikuks paigaks, kus lõdvestuda või päevitada.

2012. a kevadel tuuakse avalikkuseni ettevõtte senistest uudistoodetest olulisim – esimene kolmetekiline Princess 40M. Lisaks 12 erinevale mudelile pakub Princess näitusel uusimat informatsiooni selle muljetavaldiva lipulaeva kohta.



Princess V39



Princess 32M

MAAILMA OSTETUIM PAADIMOOTOR



#1 On The Water™

A person wearing a white jacket and a white cap is seen from behind, steering a white boat. The boat is moving quickly across the water, creating a large splash of white water. A black Mercury outboard motor is mounted on the back of the boat. The motor has 'MERCURY' and 'OptiMax' written on it, along with the number '115'. The background is a clear blue sky.

MERCURY
MOOTORITEL
NÜÜD
PARIMA HINNA
GARANTII!

BALTI
MEREKAATRID
www.paadid.ee

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



5 aastat
garantii



Hillar Kukk
“Olen tohtinud hingata tuult vabal merel”

Kirjastus Go Group • 429 lk, kõvad kaaned

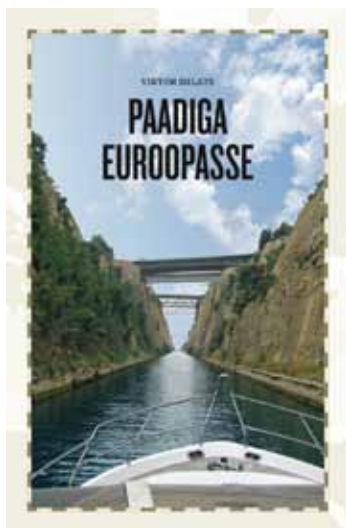
**ÜMBERMAAILMARÄNDUR
 ÜLLITAS REISIRAAMATU**

1970. aastatel, kui Hillar Kukk oma meresõite alustas, olid meri ja saared Eestis piiritsoon ning merele ei tohtinud naljalt minna kalapaadigagi. Seetõttu oskab nüüdseks juba jahikapten Kukk vabadust hinnata – selle viitab tema mahuka raamatu pealkirigi. “Kellele seda kord võimaldatud on, ei unusta seda iial,” on Kukk vabaduse kohta öelnud.

Oma ainulaadse Colin Archeri-tüüpi purjekaga Martha on Kukk mõõtnud meremiile nii koduveses

kui ka ookeanitel ning teinud aastatel 2007–2009 tiiru ümber maakera.

Kukk ei kirjuta oma raamatus ainult sellest, kuidas purje sättida või ankrut sisse lasta; raamatus on ruumi ka lõbusatele seiklustele ning mõtisklustele ja tunnete, mis inimest mere hiigelüksinduses valdavad. See on raamat sellest, kuidas elada merel ja merega koos. Raamatu kirjastaja ja isegi maailmarändur Tiit Pruuli on nimetanud Kuke raamatut praktiliseks reisijuhiks purjetajatele ja hingeliseks teejuhiks ränduritele.



Viktor Siilats
“Paadiga Euroopasse”

Kirjastus Heelium • 250 lk, kõvad kaaned

**VIKTOR SIILATSI REISILOOD SAID
 KÕVADE KAANTE VAHELE**

Viktor Siilats on koondanud raamatusse “Paadiga Euroopasse” lood rohkem kui kümne aasta jooksul tehtud merereisidest Euroopasse ja kaugemalegi.

Need kirjutükid on varem ilmunud erinevates väljaannetes, kuid peaausjalikult siiski ajakirjas Navigaator. Raamat sisaldab reisikirjeldusi, mere-tarkusi, aga ka humoorikaid seiku kohtumistest erinevate inimitüüpidega ja kultuuridega.

Autor on tabanud inimloomuse keerdkäike ja neid mõnuga teravmeelselt kirjeldanud.

Raamatus on lühemalt või pikemalt kirjeldatud

ka kokkupuuteid Eesti tuntud tegelastega. Näiteks lugu “Kuidas ma Lennartile paati müüsin”, mis räägib 1995. aastal Lennart Merile 28-jalase merekaatri Nimbus müümisest, on kogumiku üks värvikamaid jutte.

“Meresõit ei ole lihtsalt ühe vahemaa läbimine või inimeste ja kaupade transport,” on Siilats oma hobi kohta öelnud. “See on seiklus, pingutus, meeskonnatöö, väljakutse ja vabaduse tunnetus.”

Neli korda mööda jõgesid, järvi ja kanaleid Vahemerele purjetanud Siilats teab, et kes kord Eesti vetes õppinud merd sõitma, ei jää hätta ei Vahemerele, Atlandil ega Bahama saartel.



**NAVIGAATORILE RÄÄKIS SIILATS OMA
 RAAMATUST LÄHEMALT**

Raamatus “Paadiga Euroopasse” kirjutad, et alustasid veesõitjateed 1995. aastal ehk 16 aastat tagasi. Kuidas kõik alguse sai ja mis on selle aja jooksul veesõidus Sinu jaoks muutunud?

Algas kõik ühelt paadinäitusest. Muutunud on ehk vaid see, et paadid lähevad aina suuremaks. Muutumatu püsib ametnike mentaliteet.

Sinu lood räägivad põhjalikumalt 16 riigi külastusest. Milline neist riikidest on jätnud eredaima mulje? Kuhu sooviksid oma paadiga jälle ja jälle tagasi minna?

Kreekasse.

Milline on Sinu lemmiksadam?

Kos Marina (Kosi saarel, Kreekas – toim.) oma sõbraliku õhkkonna ja abivalmiduse tõttu.

Milline on olnud kõige meeldejäävam paadisõit?

Reini ja Doonaud mööda Mustale merele.

Raamatust loeme tormise Biskaia lahe ületamisest ja karilesõidust Sardiinia rannikul. Millist olukorda merel pead seniolnutest kõige keerukamaks?

Sardiinias polnud mitte karilesõit, vaid ankrust lahtitulek. Keerulised olukorrad on olnud tormisel liri merel ja Mustal merel, samuti Finisterre neeme lähedal.

Keda loed oma mereliseks eeskujuks?

Odüsseust.

Hemingway on öelnud, et igas sadamas on vähemalt üks eestlane. Kas see vastab tõele?

Jah.

Kas Eesti lippu tuntakse igas Euroopa sadamas?

Eesti lippu tuntakse hästi, et aga asi liiga lihtne poleks, kasutan Tallinna Jahtklubi lippu.

Milline on osa merekultuurist, mida sooviksid ka Eestis näha, kuid mis ei ole siin veel juurdunud?

Silduja abistamine.

Kuidas hindad väikelaevanduse olukorda Eestis?

Nigel.

Oled nüüdseks läbinud teekonna Vahemerele neli korda. Millised merelised sihid oled enda jaoks seadnud tulevikuks?

Minna viiendat korda.

Koos raamatuga esitlesid ka CD-plaati 2011. aasta suvel Eestimaa lavalaudadele jõudnud muusikali “Valge Laev” kontsertsalvestusega. Kas raamatule ja CD-plaadile on ka lisa tulemas?

Esialgu pole kavas.

GENOVA 51. RAHVUSVAHELINE PAADINÄITUS

01.–09.10.2011 Genova, Itaalia
 ☎ www.genoaboatshow.com

TULLETT PREBON LONDONI PAADINÄITUS

6.–15.jaanuar 2012 London, Inglismaa
 ☎ www.londonboatshow.com

DÜSSELDORFI PAADINÄITUS

21.–29.jaanuar 2012 Düsseldorf, Saksamaa
 ☎ www.boot.de

MELBOURNE PAADINÄITUS

3.–5.veebruar 2012 Melbourne, Austraalia
 ☎ www.biavic.com.au/miblf

GÖTEBORGI PAADINÄITUS

4.–12.veebruar 2012 Göteborg, Rootsi
 ☎ www.batmassan.se

SEATEC PAADINÄITUS

8.–10.veebruar 2012 Carrara, Itaalia
 ☎ www.sea-tec.it

NAUTICAMPO PAADINÄITUS

8.–12.veebruar 2012 Lissabon, Portugal
 ☎ www.nauticampo.fil.pt

HELSINGI PAADINÄITUS

10.–19.veebruar 2012 Helsingi, Soome
 ☎ www.venemessut.fi

HOLLANDI PAADINÄITUS

10.–15.veebruar 2012 Leeuwarden, Holland
 ☎ www.boot-holland.nl

EURAASIA PAADINÄITUS

10.–19.veebruar 2012 Istanbul, Türgi
 ☎ www.cnavrasyaboatshow.com

BELGIA PAADINÄITUS

11.–19.veebruar 2012 Ghent, Belgia
 ☎ www.belgianboatshow.be

ZAGREBI PAADINÄITUS

22.–26.veebruar 2012 Zagreb, Horvaatia
 ☎ www.zv.hr

MUMBAI PAADINÄITUS

23.–26.veebruar 2012 Mumbai, India
 ☎ www.mumbaiboatshow.com

PAADINÄITUS BÅDE I BELLA

24.–26.veebruar 2012 Kopenhaagen, Taani
 ☎ www.baadeibella.dk

AUSTRIA 41. PAADINÄITUS

1.–4.märts 2012 Tulln, Austria
 ☎ www.boot-tulln.at

WARSAVI PAADINÄITUS

1.–4.märts 2012 Warsaw, Poola
 ☎ www.wiatrywoda.pl

JAAPANI PAADINÄITUS

1.–4.märts 2012 Tokyo, Jaapan
 ☎ www.marine-jbia.or.jp

BUDAPESTI 21. PAADINÄITUS

1.–4.märts 2012 Budapest, Ungari
 ☎ www.boatshow.hu

EESTI MEREMESS

2.–4.märts 2012 Tallinn
 ☎ www.meremess.ee

STOCKHOLMI PAADINÄITUS

2.–12.märts 2012 Stockholm, Rootsi
 ☎ www.alltforsjon.se

AMSTERDAMI PAADINÄITUS HISWA

6.–11.märts 2012 Amsterdam, Holland
 ☎ www.hiswarai.nl

DUBAI PAADINÄITUS

13.–17.märts 2012 Dubai, Ühendemiraadid
 ☎ www.boatshowdubai.com

NORRA PAADINÄITUS

20.–25.märts 2012 Oslo, Norra
 ☎ www.norboat.no

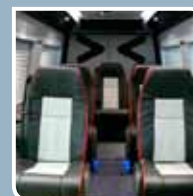
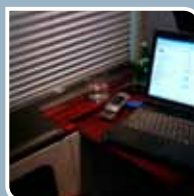
MOSKVA PAADINÄITUS

20.–25.märts 2012 Moskva, Venemaa
 ☎ www.mosboatshow.ru



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>

RANNARAHVA RAAMATUD

Rannarahva Muuseum on kavandanud rea Eesti väikesaari tutvustavaid raamatuid. Teatmeteoselikuna alanud seeria on Külvi Kuuse eestvedamisel hakanud võtma albumilikumaid jooni: uurimusi ja mälestusi rannarahva elust-olust illustreerivad läbi ajalootormide säilinud fotod. Uue Aksi-raamatu kaante vahel on reprodutsioonid vanadest kaartidest ja hinnalistest dokumentidest, mida muidu vaid üksikud muuseumitöötajad arhiivides imetleda võiks. Lisaks on hakatud illustreerivat materjali hankima ka asjaosaliste kaudu. See suund on lausa hindamatu tähtsusega, sest nii leiab ostja silm ehk poes raamatu kergemini üles, soolaste tuulte räsitud rannarahva ajalugu satub ehk ka maaroti raamaturiiuile.





Eepiline Aksi saare lugu

EHK OLETE RAAMATUPOES MÄRGANUD UUT TEOST,
MILLE KAANEL LENNUKA PEALKIRJA
“AKSI – MERERIİK TALLINNA KÜLJE ALL”
KOHAL VANAD FOTOD, TAUSTAKS MASTIMOTIIV.
MIS AKSI, MILLEST SELLINE SUURELINE PEALKIRI?

TEKST ANNELIIS AUNAPUU

AKSI SAAR ISE EHK MÄLETAB VEEL inimest, kuigi juba pool sajandit ei ela seal püsivalt kedagi. Enne seda elati seal aga omapäist, jõulist ja avatud elu, mis ulatus randadeni nii siin- kui sealpool lahte. Siiski elab Aksit oma kodusaa- reks pidavaid inimesi veel siin-seal. Raamatu kokkupanemisele aitas väga palju kaasa just Aksbergide perekond, kes sõja jalust üle tut- tava kodumere Rootsi randa sõitis. Nüüd on see paadiehitajate dünastia annetanud tollal kodusaairelt kaasa võetud hindamatu pildi- kogu Rannarahva Muuseumile, lisaks on see täienenud hulga Rootsis tehtud kaardritega. Kokkuvõttes on tegemist ainulaadse visuaa- liga, milles kajastub tegusate, visade ja mit- mekülgselt andekate inimeste elu lugu.

TUULTELE VALLA

Lained uhuvad Aksi inimtühje kaldaid nagu muiste. Üksildasele saarele randumise kohta küsisime näpunäiteid asjatundjalt. Jaanus Lember, kelle šoti mägiveised saare ranna- niitude korrashoidmisega ametis on, annab lahkelt teada: “Parim randumise koht vöö- rastele on ikka saare edelaosas asuv liivane

rand. Ka idakalda vanades sadam kohtades saab randuda, aga neid peab juba teadma.” Aga vaid raamatust saate tegelikult aimu sel- lest, milline elu pulbitses saarel sajand tagasi. Kitsas laevukese-kujuline Aksi saar on vaid kolm kilomeetrit pikk. Saare mõnes talus elati vaid pooleteisesaja aasta jooksul. Enne seda polnud saar püsivaks elupaigaks kõlblik, sest aksilase Harald Aksbergi väitel (vt raamatus lk 168) ulatus veel viikingiajalgi seal merest välja palju väiksem osa maad kui praegu.

Uuesti tühjaks tehti saar juba jõuga, nagu ka paljud teised saared Põhja-Eesti rannave- tes. Pärast viimast sõda peeti tülikaks saare niigi kokku kuivanud elanikkonnal silma peal hoida: mine tea, äkki veel kargavad ka viis viimast üle mere teistele järele...

Ometi suutsid aksilased selle saja viie- kümne aasta jooksul jätta sügava jälje lähikonna ajalukku. Kas nende väheste inimeste suutlik- kus sündis karmidest oludest? Kui ellu jäid vaid kõige tugevamad (või siis kõige õnnelikumad)?

Põllupinda saarel ju ei olnud, kogu toidu ja elatise pidi andma meri. Saare naiste roll oli üsna tavapärane: maja pidada, lapsed sünnitada ja üles kasvatada. Mehed aga pidid

FOTOD URVE RATAS, ELMAR PETTAI, AUGUST LUUSMAN, RANNARAHVA MUUSEUM



hakkama saama mitmes ametis: nad olid kalurid ja hülgekütid, hinnatud paadiehitajad ja ka ärimehed. Selle kõrval olid nad ootamatult ka suurepäraseid mööbli- ja pillimeistrid, koguni muusikud ja fotograafid, kuni eriti värvika kunstnikutüübini – “kaluri, helilooja ja luuletaja” August Luusmannini – välja.

Tänu temale on meieni kandunud palju sellist, millest teiste saarte ajalugu vaikib. August Luusmann pildistas kõike, mis tema arvates seda vääris: inimesi ja loodust, külalisi ja omainimesi, kohtumisi ja tähtsündmusi, maju ja paate – nii on meieni jõudnud paeluvaid stsene igapäevaelust ja –tööst.

Aksilastest on ootamatult palju ka kabineetiportreesid. Võimalik, et osaliselt on see seotud ühe sündmusega: kord päätsid aksilased palju rahvast merehätta sattunud lätlaste laevalt, mispeale nad riigilt elupäästja-medalid said. Ilmselt käidi sel medalil pealinnas järel ja selle tähistamiseks käidi ka piltniku juures, kõigil soeng sätitud ja medal rinnas...

MITU TAHKU

Heldelt illustreeritud raamatus avavad erinevad autorid saare elu erinevaid tahke. Külvi Kuusk on tõmmanud rajajooni Põhja-Eesti saartemaailma ümber ja sisse, Tiina Peil annab ülevaate saare asustusest, maastikust ja uurimisloost, Urve Ratas räägib koos Hannes Tõnissoniga saare loodusest.

Saare elavat muusikaelu kirjeldavad Külvi Kuusk ja Priit Kuusk. Aksilaste elu täitis tööde kõrval sagedasti üheskoos musitseerimine,



saare kõigis kolmes talus olid orelid! Esimesed kaks osteti suurelt maalt, kolmas ehitati juba ise. Just Aksi pillimeistrid käisid rannikülade kirikute oreleid hooldamas.

Tähtsa osa raamatust hõlmavad paadimeister Harald Aksbergi mälestused. Nende hulgas on toredaid lapsepõlvepilte Aksi saarelt, kirjeldatakse vanematest ja eluolust. Paadiehituse peatüki autorid on kolm Aksbergi. Peatükki alustavad Aksi saare paadiehitustavad, edasi jälitatakse ajapikku toimunud muutusi tehnikas ja materjalides ning siis jõutakse välja tänapäeva. Näidatakse, kuidas oma ala tõeliste asjatundjate seisukohad ja võtted läbi sajandi arenevad.

Paadi kuju ei ole nende meeste jaoks lihtsalt paadi kuju, vaid igal tahul on oma põhjendus, ainus eesmärk tõsta paadi kiirust ja merekindlust. Kogenud silm paneb paadi omadused juba kaugelt paika.

AKSILASTE NÄOD, TEOD JA NIMED

Oma vanaisast, kes on sündinud veidi enne kui fotograafia, kirjutab Harald Aksberg. Vanaisa Madis (1834–1917), kes on piltidel näha mitmes peatükis, oli tuntud hea paadi- ja pillimeistrina. Tema oli mees, kes ehitas endale saare esimese oreli. Hiljem olid orelid juba saare igas majas.



1. Pihlaka rand, paadid, rannakuur ja elumaja. Paadisillal seisab Gustav Aksberg.
2. Rammu Kaarlerahva suur paat.
3. Paadiehitustööd Rootsisis. Mari I kaared on paika pandud.
4. Paadi väljatoomine Aksi Madise uuest elumajast 1912.
5. Valmimisjärgus paat Uus Kalur Aksi Madiseöuel. Selle ees seisab paadimeister Aleksander Aksberg.

Vääriline järglane Madisele oli poeg Aleksander (1876–1948). Isalt õpitud oskuste toel kujundas ta paadiehitusest äri.

Aksi paadiehitusele pani õla alla tuntud paadimeister Joosep Oberg (Tsitre küla Agumäe talust), kes kuni 1930ndateni Aksil töötas. Koos tehti pööre paatide plangutuses, iidse nn saamaga plangutuse asemel hakati kasutama siledat nn karveelplangutust. Kui mehed esimese sileda paadiga Soome sõitsid, äratasid nad oma paadikerega tähelepanu ja tulemuseks sõlmiti leping mootorimüügifirmaga: paat vahetati paadimootori vastu, mis monteeriti teise

paati ja sõidutati koju. Nii sai esimeseks paadimootoriks Eesti rannikul soomlaste 5 hj Teräsvuori. Peagi purjetati Vaasa linna juba teise mootori järele.

Sõude- või purjepaadi asemel nüüd hoo- pis mootorpaadiga kalu Tallinna turule viima hakanud Aleksandri mootorimürin “kostas kaugele”. Imetlejaid kogunes ja tellimusi hakkas sadama. Edukas koostöö kujunes äriees Schröderiga, kellelt Aleksander hakkas ostma välismaiseid mootoreid. Hiljem hakkasid juba ka mitmed Eesti firmad mootoreid ehitama.

Kalapaatide ehitamisega alustanud Aleksander hakkas peagi tootma palju suuremaid

laevu, koguni luksuslikke meresõidukeid. Tellijate hulgas oli näiteks Tallinna linnapea Lender ja ehitusülem Tabur, kes tellisid 45 jala pikkuse puksiirpaadi Laine (25 hj Bolinger). Suurimaks Aksil ehitatud paadiks jäi 50 jala pikkune mootorpaat Pirita (25 hj Ferro, 1913). Tallinna ja Pirita vahet kurseerinud paat võis korruga pardale võtta kuni 200 reisijat. Tellimusi tuli ka tsaariarmeelt, seda kuni Esimese maailmasõjani, mil Vene rubla koos riigiga kokku kukkus.

Aleksandri imeilisi sihvakaid paate näeme fotodel, mis on meieni jõudnud läbi August Luusmanni kaamerasilma.



1. Vendade Aksbergide ehitatud Dionet on peetud üheks kaunimaks puupaadiks maailmas.
2. Harald Aksberg oma mootorkelgul.
3. Aksi Kaguotsa hooned hülgevaatlustorniga.

PAADIMEISTER VÕI HOOPIS PILLIMEISTER?

Paadiehituse kõrval jätkus Aleksandril aega ja tahtmist ehitada ka oreleid ja harmooniume. Seda nii oma tarbeks, sõpradele ümbruskonna saartel ja randadel ning isegi uhkemate laevade kajutitesse. Tema peent puutööskust ja väljapeetud kujundajasilma tõestavad tänasel päeval üks säilinud harmoonium, mis Rannarahva Muuseumi ettevõtmisel äsja restaureeriti ja vähemalt üks kiiktool (mõlemad leiata ka raamatust).

Aleksandri ja tema Rammu saarelt kositud vaprast abikaasast Rosine lapsed kasvasid väga kultuurses kodus, tulvil erinevaid muusikariistu ja muusikat. Poistest said ka osavad paadiehitajad. Ja nendegi pojad pole kannust kaugele kukkunud.

Aleksandrit ennast võite näha juba raamatu kaanel, istumas Rosinega kõrvuti fotograafi studios. Edaspidi kohtute temaga raamatu lehekülgedel üsna sageli. Muide, poseerides ta ei vaata iial otse objektiivi, vaid ikka kuhugi mujale. Ehk uitavad ta mõtted pilli- või paadiehituse kandis? Viimasel, 1946. aasta pildil istub ta taas oma naise kõrval oma pere keskel, taustaks juba Rootsi maastik...

Üht sümbolset hetke, milles näivad

väljenduvat mere, paatide, meeste ja pillide vahelised suhted, meenutab Helmut Aksberg. Otsus tehtud, oli pere tol septembriõhtul 1944 juba Rootsi-sõiduks valmis paadis ootamas. Kuid Aleksander viibis. Tema istus hoopis toas oreli taga. Alles siis kui lugu lõpetatud, oli ta valmis minema...

Pool sajandit oli meri kui müür... Nüüd, kus meri taas takistuseks pole, andsid Aksbergid Rootsist tubli panuse selle raamatu valmimisse, olles jõu ja nõuga abiks sisu koostamisel ning võttes enda kanda ka osa trükkuludest.

PUUPAAT, MEHED JA MERI

Pagulaselust suutsid Aksbergid Rootsist väljuda hinnatud ettevõtjatena. Nende käteosavust hinnati kõrgelt. Nad ehitasid (1957–59) Rootsi Kuningliku Jahtklubi presidendi tellimisel uhke ja imekauni jahi Dione, millele polnud vastast kiiruses ja mis võitis regati regati järele.

Oskused, taip ja innovatiivsus lubasid meestel uute materjalide ja võimalustega klassikalist puupaadiehitust arendada. Töötati välja suurepärase omadustega mootorpääditüüp Caravelle 33, sellel on plastkere, kuid tavapärase puittekk ja -kajut. Kolme krooni

maal oli see vägagi populaarne, omanikud on koondunud samanimelisse klubisse.

Kuid eks paadiehituseski on masstootmine surunud käsitöö tagaplaanile, nii on puitpidanud plastist vabrikutöö kõrval taanduma. Samas, uus tavanditruuduse ja käsitööihaluse laine kogub end ka paadiehituses: ehitatakse ju meilgi haabjaid, viikingilaevu, lotje...

Soomes ehitatud verivärske kaljas Ihana käis sel suvel külas Hiiumaa Suursadamas, kus parasjagu on samuti käsil kaljase (nn halulaeva) ehitamine. Selle emapuusk võeti Kärddla rannapargist maha sobivalt kõveraks kasvanud lehis, mis saeti parajaks ja pandi tahenema, ümber paraja ellingu.

Mehiste meresõidutavade säilimise märgiks on Aksi raamatu kaanel foto kaljas Ihana mastist ja taglastusest, meenutamaks aegu, mil laevad olid puust, aga mehed rauast, mitte vastupidi (tervis Vesä-Matti Loirile). Tänapäeval võivad küll ka mõlemad plastist olla... aga eelkõige on praegu võimalikud kõik variandid.

Poes on raamat veel saadaval, vapraste merekarude ja hülgeküttide, paadi- ja pillimeistrite, fotograafide ja muusikute, kalurinaiste ja rannapoiste mälestuseks sobiks see igat raamaturiulit kaunistama. ▣



**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



FOTOD VIKTOR SIILATS



Vahemere varjatud pärl

AJAL, MIL TURISTIDE HORDID RÜNDAVAD
PÄIKESEPAISTELISI TÜRGI RANDU ALANYAS JA ANTALYAS
NING PEA KOGU EESTI PROGRESSIIVNE AJAKIRJANDUS
KIRJUTAB LUGUSID MARDAN PALACE'I VIIETÄRNIHOTELLIST,
LEIDUB TÜRGI EDELARANNIKUL TÕELISI PÄRLEID,
MILLE AVASTAMISRÕÕM KAALUB ÜLES
IGASUGUSE TASUTA LÕUNA.

TEKST VIKTOR SIILATS

BOZBURUNI LINNAKE ON MERELT tulevate tuulte ja lainete eest kaitsitud Kizil Adalari ja Kiseli Adasi saartega. Isegi türki keelt tundmata pole kuigi raske aru saada, et tegu peaks olema kitsesaartega. On see siis nii või mitte, igatahes kitsi jookseb nendel saartel küll küllaga ringi. Saartest pääseb mööda mõistagi kahelt poolt, kuid läänepoolne pääs on navigatsiooniteatmikes kirjeldatud kui juukseid püsti ajav ning need, kel juukseid pole, peavad leppima turvalisema ehk idapoolse juurdepääsuga. Hiljem küll selgus, et see üliliktsas pääs on kenasti roheliste ja punaste tuledega tähistatud, seega koguni öine navigatsioon olnuks täiesti võimalik. Ehkki Bozburunis on sadamas ja selle läheduses hulganisti oma sildumiskohtadega restorane, peetakse kõige populaarsemaks ööbimiskohaks siiski Kizil Adalari ja Kiseli Adasi vahelist ankurdamiskohta. Sinna õhtupoolikul saabunu peab leppima sellega, mis on, ehk siis kohaga, kus ankur võib-olla nii hästi ei peagi. Ülejäänud kohad on võetud. Et ankrus olev paat ei svingiks ja öösel ankrust

lahti ei tuleks, veetakse pikk ots kaldasse ja seotakse puu külge. Selleks on mitmeid mooduseid: (nais)meeskonnaliige ujub, ots hambus, kaldale, väike abipaata lastakse vette ja sellega viiakse ots kohale, või siis teeb läheduses tiirutav kohalik abimees töö ära. Ise kasutasin viimati viimast moodust, kusjuures see oli ka ainuõige tegu, sest ankrut tuli mitmeid kordi ikka uuesti ja uuesti proovida ja nii kestis kogu protseduur kaua.

NB! Ots ise peab olema ujuv, et ta kogemata kombel sõukruvisse ei satuks. Lahke paadiabiline osutus aga lõpuks müügimeheks, visates teki (selle sõna otseses mõttes teki, mitte laevanduse mõttes teki) asjadelt pealt ära ja asudes kaupa tegema. Riided, maitseained, mesi, ehted jne. Kui ostud tehtud, tasub asuda ringi vaatama.

Loomulikult on vaatamisväärsed Bozburuni linnake ise ja juba mainitud söögi- ja joogikohad nii linnas kui selle lähistel. Ühest külalt ostetud reisibrožüür pajatab kohast nimega Bozburun Yacht Club. Navigatsiooniteatmikes sellist kohta pole, seega



oli tarvis üle kontrollida. Niinimetatud jahtklubiks osutus kahe tillukese sadama-basseiniga kompleks, kus oli nii restoran, butiikhotell, paradiisiaed kui ka mitmeid puhke- ja vaateplatse. Vaated olid otse loomulikult merele, mistõttu ka otse loomulikult täiesti vapustavad. Meri ju ümbritseb seda jahtklubi kahelt poolt. Bozburuni linnani on sealt meritsi üks meremiil ehk 1,8 km. Maad mööda pääseb jahtklubisse ainult jalgsi. Selle kompleksi ehitas Dr Süleyman Dirvana oma perele suvekoduks ligi kolmkümmend aastat tagasi. Kirgliku purjetajana tuntud ja Münchenis meditsiiniteaduste doktoritöö kaitsnud kirurg peetakse Türgi purjetamise isaks. Bozburuni jahtklubis seisab siiani tema 1920. aastatest pärit purjekas, mille ta ostis 50-ndatel, restaureeris täielikult ja nimetas Dardanellide kindluse auks "Seddulbahiriks". Purjekas kannab Türgi registreerimisnumbrit 2. Doktor on oma 25-jalase "Seddulbahiri"-nimega purjekaga läbinud 60 aasta jooksul kümneid, kui mitte sadu tuhandeid meremiile ning asetanud Türgi purjetamise maailmakaardile. Olles Türgi esimene soolopurjetaja, on Dr Süleyman

olnud ühtlasi ka Türgi avamerejahtide klubi (TAYK) asutajaks. Ta lahkus siit ilmast 2010. aastal ning on maetud Seddulbahiri Canak-kale poolsaarel. Veel samal aastal, enne oma 95. juubelit seilas ta viimast korda oma "Seddulbahiriga" ning tal oli kindlasti põhjust rõõmu ja uhkust tunda selle üle, millisele ülikõrgele tasemele on jõudnud Türgi sadamad ja Türgi mereturism. Nüüd peab Bozburuni jahtklubi tema poeg Edhem, kes elab selles maapealses paradiisis koos oma ema ja õega aasta ringi. Kunstniku väljanägemisega pikakasvuline Edhem tegeleb nii muusika kui ka võistluspurjetamisega, on nii purjetamis- kui ka veesportidinstruktor ning oma sundimatu oleku ja vestlusstiiliga võidab ta iga külastaja südame. Edhem oli just naasnud kolmepäevaselt purjeretkelt. Ta tõi Istanbulist kohale ühe ajaloolise katamaraani, mis olevat kuulsalt Extreme 40 sarja esivanem. Seda purjekat olla väidetavalt kasutatud filmis "Thomas

Crowni afäär" ("The Thomas Crown Affair", John McTiernan), kus Pierce Brosnan ja Rene Russo ühe hinnalise maali varguse ümber oskuslikult kirgi kütavad, et siis lõpuks sellel romantilisel katamaraanil kaugustesse seilata.

Kogu jahtklubi kompleks lausa kubiseb rariteetidest, mille kroon on kahtlemata Mus-solini õele kuulunud stiilne kanapee-mööbli-komplekt. Butiikhotelli mitmete tubade rõdud avanevad arvukatele terrassidele ja tillukestesse privaatrandadesse ning *honeymoon*-sviit ehk mesinädalasviit ei tohiks küll jätta ühegi tulevase pruudi südant külmaks. Restoran pakub Ottomani kööki, mis on rikas pähklite ja aprikooside poolest. Pisidetailidele, lauakau-nistustele jms pööratakse ülisuurt tähelepanu ja klient, keda vajadusel ja tellimise peale ka oma paadiga kohale tuuakse, võib end tõelise kuningana tunda. Kel kõigest sellest veel vähe, sellele pakutakse päevasel ajal suurel avater-rassil massaaži ja joogatunde.

**BOZBURUNI JAHTKLUBI ON
KAHE TILLUKESE SADAMABASSEINIGA
KOMPLEKS, KUS ASUVAD NII RESTORAN,
BUTIIKHOTELL, PARADIISIAED KUI KA
MITMED PUHKE- JA VAATEPLATSID.**

Lõpetuseks peab tunnistama, et selle loo peakiri ei ole kuigi täpne. Nimelt on ajakiri Marie Claire Bozburuni jahtklubi juba avastanud ning see on asetatud ajakirja esikaanele. No mis varjatud pärl ta siis nüüd enam on! ❏

NÜÜDSEST ALGAB ELU ENNE 40.



Täiesti uus V39 tuleb 2012 alguses

V
39
PRINCESS

www.princessyachts.com

BALTI MEREKAATRID · Pärnu mnt 232, Tallinn · 671 0075 · bm@paadid.ee · www.paadid.ee

39–130-jalased võimsad *Flybridge* mootorjahid ja *V Class* sportkaatrid


PRINCESS

A member of the Moët Hennessy Louis Vuitton family



Kalapüük Kreeka moodi

IGAL MAAL ON OMAD KALAPÜÜGIKOMBED JA KA NEED, KEDA PÜÜTAKSE, ERINEVAD SUURESTI. KUIDAS KÄIB KALAPÜÜK PÄIKSELISES KREEKAS?

TEKST VIKTOR SIILATS

ÜKS PAADIGA RINGISÕITMISE võludest on kindlasti kalapüük. Loeksin selle alla ka kõikvõimalike mereelukate püügi. Harrastuskalur võib püüda nii õnge kui harpuuniga. Kuna õngega mul reeglina õnne pole ja reegli all pean silmas seda, et siimaani ei ühtki kala, siis proovisin oma toidulauda katta veeluse püügiga.

Reegel, kuid nüüd juba teine reegel, näeb ette, et kala vastu tuleb minna kui võrdne võrdse vastu, st et õhuballoonid on keelatud. Lubatud on siiski mask, lestad ja snorkel ning loomulikult harpuunpüss. Niipalju siis võrdsest. Harpuunpüss toimib põhimõttel, et sellest paisatakse suruõhuga välja terasnool ehk harpuun. Et nool kaotsi ei läheks, on see teisest otsast umbes 5 meetri pikkuse õhukese nõoriga püssi külge seotud.

Snorgeldama minnes on Vahemere julged kalad hetkega käeulatuses, demonstreerimas oma ilu. Kuid niipea, kui ujujal on käes harpuunpüss, kaovad kalad ohutusse

kaugusesse, mis on viiemeetrise nõori jagu. Välja tulistatud nool jõuab täpselt kalani, kes ei vaevu isegi silmi pilgutama, kuna teab, et nõör püüab noole enne temani jõudmist kinni.

Ainus võimalus on sukelduda merepõhja ning oodata seal, kuni peitu pugunud kalad kivide vahelt taas välja ujuvad. Aga sealt tulebki väljend "võrdne võrdse vastu". Õhuballoonid ei tohi ju kasutada! See päädis sellega, et peitu pugunud kala ujub kivide vahelt välja täpselt sel hetkel, kui sukeldujal kopsudes õhk



otsas. Veel jõuab hetkeks silmside tekitada ja juba saadabki kala oma kurva pilguga kiirelt pinnale õhku ahmima suunduvat kütti. Hea veel, et kaheksajalg polnud – see hoiaks inimest veel all nii kaua kui tarvis, haarates ühe kombitsaga tugevalt kivi ümbert ja teise kombitsaga sukelduja jäseme küljest.

Kaheksajala püüdmisest siis alustamegi. Kuna see loom on ahne ja rabab kõike, mis liigub, püütakse teda spetsiaalsete konksudega, millel primitiivne valgest plastmassist, kala meenutav peibutis küljes. Ei mingit sööta! Konksud tuleb lihtsalt põhja lasta ning seejärel tamiili kergelt üles-alla liigutada. Ei lähe üldse kaua aega, kuni kaheksajalg küljes. Muidugi ainult nendes kohtades, kus teda leidub. Kõige vastikum on saagi konksude küljest vabastamine, sest see elukas hakkab vastu ja klammerdub näiteks käsivarte külge, mis on täiesti ohutu, nii kaua, kuni ta ninasõormeid ei sihi ja sinna sisse ei poe. Kaheksajala kahjutukstegemiseks on mitmeid

võtteid. Kohalikud kalamehed ajavad talle kusagilt kummali-sest kohast käe sisse ja keeravad sisikonna pahupidi. Muidugi võib teda ka tulutult noaga surkida ja üritada silma tabada. Aga kõige lihtsam ja efektiivsem viis on see paun, kus tal kõik elutähtsad organid on, lihtsalt kääridega maha lõigata. Sipleb teine veel tükk aega muidugi.

Kalmaari läksime püüdma juba koos kohalike asjatundjatega. Taas kaasas spetsiaalsed konksud ja jõhvid, sedapuhku koos söödaga. Kalmaari puhul tuleb eriti hästi teada, kus teda leidub. Näis, et Kreeka vetes eriti mitte, sest järsku vahetasid sõbrad oma paadis Kreeka lipu Türgi lipu vastu ning suundusid õhtupimeduses Türgi ranniku poole. Seaduskuuleka Euroopa Liidu kodanikuna, pealegi Eesti-Läti räämesõda veel värskelt meeles, keeldusin seda tempu kaasa tegemast ning palusin end Kreeka rannikul maha panna.

Kala läksime püüdma kell viis varahommikul ühe Kreeka harrastuskaluri Diamanti paadiga. Diamanti igavles juba kuid sadamas ja soovis kangesti kalastada, kuid üksi ei ole seda võimalik teha. Pakkusin end talle paadijuhiks ja asi sai teoks. Diamanti valmistas eelnevalt kaks pesukaasisarnast püügivahendit, mis sisaldasid oma tuhat konksu, mis omakorda olid pesukausi äärt palistava svammi sisse torgatud. Ülejäänud pesukauss oli tamiili täis. Eelmisel päeval olla Diamanti enda sõnutsi kulutanud 30 eurot ja ostnud kokku ligi tuhat väikest kala, mida ta siis päev otsa nende konksude otsa toppis. Varahommikul oli minu ülesanne paat merele viia, jälgida ja meelde jätta, kuhu Diamanti oma püügivahendid viskab, et osata hiljem nad ka üles leida.

PÄRAST SEDA KALALKÄIKU ARVAN, ET KREEKA RESTORANIDE VÄRSKE KALA HINNAD, 50–60 EUROT KILO EEST, EI OLE NII RÖÖVELLIKUD MIDAGI.



Viimane ülesanne ei olnud sugugi lihtne, sest paadis puudus igasugune navigatsiooniseade, mistõttu tuli toimida matemaatilisel meetodil ning arvestada kompassi kurssi, sõidukiirust ja liikumisaega. Lõuna paiku läksime neid nelja püügiliini, igaühte tähistamas kaks poid, otsima.

Üles leidsin! Kalad olid kenasti sööda ära näksinud, kusjuures mitte liiga kenasti, see tähendab et iga konksu juurest tuli söödakala jäänuseid vette loopida. Ja kogu selle poolepäevase töö tulemus – üksainus kala. Vaid pisut suurem kui söödakala! Diamanti petunud nägu võib näha juuresolevalt pildilt.

Pärast seda kalalkäiku arvan, et Kreeka restoranide värsket kala hinnad, 50–60 eurot kilo eest, ei ole nii röövellikud midagi. ■





BALTI MEREKAATRID · Pärnu mnt 232, Tallinn · 671 0075 · bm@paadid.ee · www.paadid.ee

39–130-jalased võimsad *Flybridge* mootorjahid ja *V Class* sportkaatrid

M-KLASS




PRINCESS



Paadireis täis sekeldusi

KUIDAS KULGEB ÜKS OOTAMATUSI TÄIS PAADIREIS, KUI KAASAS ON VÄIKESED LAPSED.

TEKST ANDRES PALOTU

SEEKORDSE HORVAATIA-REISI korraldasime ülepeakaela ja kahtlusega, kas üldse minna. Siiski sai mustlane meis võitu: pakkisime asjad, toppisime nad paati, panime selle omakorda autole järele ja olimegi teel. Perspektiiv sõita kahe lapsega mitu päeva järjest 2500 km lõuna poole tundus vaevaline. Peatused tuli läbi mõelda, et lastel oleks tegevust, ja samas pidime saama ka söödud-tangitud ja kõikmuud-vajalikud-protseduurid tehtud. Pealegi oli meie rekkapikkuse killavooriga igale poole võimatu parkida. Päästvaks asjaoluks sai see, et juba teisel päeval olime Lõuna-Poolas ja

ilm muutus suviseks. Koorisime lapsed paljaks ja lasime neil piisavalt joosta ja jäätist süüa, seletasime, et asi läheb aina paremaks – varsti oleme lõunamaal mere ääres ja sõidame paadiga saartele. Seda sai pea igas olukorras kasutada, ja lapsed olid kuulekamad.

Kolmanda päeva õhtuks jõudsime Horvaatiasse, mis tervitas meid tormise tuulega, vihmaga ja 12 °C soojaga. Tekkis jällegi kahtlus, et mida me sealt otsisime... Olime siiski veel merest 100 km eemal. Hommikul, kui jõudsime linna nimega Biograd na Moru, oli tormist järel vaid õrn vine taevas ja märg muru ning türkiissinine Aadria meri tundus

ahvatlev. Nüüd hakkas kõigil kiire. Kes tah-
tis kähku rannaliivale päevitama, kes ujuma,
kes kala püüdma... Kuid enne seda lusti pidi
tegelema hoopis bürokraatiaga.

Kohapeal viibimiseks tuli hankida mõned
load ja tasuda maksud (turismimaks, kalapüü-
giluba ja paadimaks), mida ka veepolitsei ja ran-
navalve usinalt kontrollivad. Kokku läks umbes
300 eurot kuuks ajaks. Võrreldes eelmise kor-
raga, oli protseduur kiirem ja lihtsam. Nüüd aga
meie kõige suurem hirm: leida slipp ja võima-
lus parkida auto kolmeks nädalaks võimalikult
odavalt. Sõitsime järgmisesse väiksemasse linna
Pakoštanesse. Meile avanes meeldiv vaatepilt:
korralik paadisadam, mitu slippi ja suur (väl-
jaspool hooaega) tasuta parkla otse sadamas.
Kõik, mida vaja, ja nii mugavalt lähestikku.
Viskasime oma varustuse paati ja olimegi vee
peal. Parkla vastas asuva kalapoe omanik, kellel
palusin autol ja haagisel silma peal hoida, pak-
kus lahkelt hoopis võimalust hoida neid 15 euro
eest oma hoovis, et keegi midagi ära ei kruviks.
Seda võimalust me ka kasutasime.

Ja võiski alata meie seiklusrikas merereis.
Kuna oleme alalhoidlikud inimesed, ei topi
me ennast keerulistesse olukordadesse, kuid
sellel reisil otsisid need meid ise üles. Ju pidi
see nii minema.



MEREL

Hommikusest peegelsiledast merest polnud suurt midagi järele, tuul oli tõusnud ja puhus tugev boora (tugev maatuul, mis võib kergelt kasvada tormiks). Kuna olime just merele saanud, õhk 28 °C ringis ja meri 24 °C, siis olime kerges joovastuses ning ei pidanud karvast küljelainet millekski. Kaitsva saare tagant välja jõudes muutusid lained siiski nii suureks, et vett lendas pidevalt üle katuse. Pidime otsustama, kas keerata nina tagasi sadama poole või suudame järgmise saareni allatuult rühkida. Õnneks oli Vrgada saareni juba vähem maad kui mandrile tagasi. Riskisime. Lapsed jäid suure loksumisega paa-dininas ilusti magama ja me jõudsime saare põhjapoolsesse lahte. See oli suhteliselt tuulevaikne ning seal oli ka väike külasadam ja asjaolu, millega me polnud arvestanud – madal ja kole laine keeras nurga tagant sisse. Ja nii madal, et ankurdada sai ainult lainete käes. Algul üritasime ennast kai äärde panna, kuid kuna vaba ruumi oli ainult kaldapoolses otsas, siis jäime seal põhja peale kinni. Tuli ronida vette, kus oli meetri jagu muda. Sealt välja saades läks juba pimedaks, ei jäänud muud üle, kui lainete kätte ankrusse jääda. Meie lootus, et ehk ööseks läheb tuul maha,

läks luhta. Terve öö loksusime ja kartsime, et ankur hakkab lohisema. Kuna hommik ei olnud õhtust targem, siis hiivasime ankru pärast kohvijoomist ja sõitsime teisele poole saart. Mõtlesime, et seal on tuulevaiksem, aga ega seal ei tea kunagi, kuhu võib tuul keerata ja laine üles ajada. Samuti võib tuul 15 minutiga tõusta ja reageerima peab kähku. Õnneks meil vedas ja merepoolses küljes oli laine madal ning sai isegi proovida kala püüda. Kalu nägime, aga kätte ei saanud.

Mõne tunni pärast otsustasime randuda,



meie suureks õnneks oli sel saarel laht, mis oli boora eest kaitstud ja kus sai mõnusalt seedrite kohina saatel rannas perega aega veeta. Seekordsel reisil olimegi tihti tormivarjus. Õnneks oli vesi ja ilm soe, nii et see ei tundunud peale surutud olukorrana, vaid puhkusena. Nii veetsime ka seal kaks päeva ja ööd. Pooljuhuslikult avastasime öösel ankrus olles otse meie alt angerjaid. Põhjaõnge otsa kalatükk ja vaikselt sisse kerides jäid konksu otsa päris suured kalad. Imelik oli see, et enamikul hilisõhtutel proovisime niiviisi kalu püüda, aga kätte saime ainult kahe koha pealt. Mõlemad olid 5–6 meetri sügavused liivalahed, avatud mere poole.

Kui seekordne tuul muutus talutavamaks (tuulevaikseid ilmasid oli nädala jagu), otsustasime merele minna kala püüdma.

ÄPARDUSED ALGAVAD

Olime keset suurt väina nimega Murtersko, all 30–40 meetrit vett ja lähim linn 35 km kaugusel. Konksu otsa jäi ilus väiksemat sorti kala, suhteliselt ohutu välimusega, kuid söömiseks liiga väike. Konksu otsast vabastamise käigus tegi ta meeleheitliku liigutuse ja sulpsas vette, tekitades mu katte sügava haava. Kuigi verd tuli ohtralt, ei teinud ma sellest



numbrit – ennegi on kaladega käsi vigastatud. Kuid siis tuli valu, ja see oli mee-le-tu! Taipasin kohe, et tegu oli mürgise kalaga. Ei aidanud puhastamine, külmutamine, ropendamine ega nutmine. Sõna otseses mõttes viis mõistuse ja jõu. Lapsed said šoki, nähes, kuidas isa väänleb. Lootsin valu kiiret taandumist, kuid ei, see läks hoopis hullemaks! Kui olin niimoodi tund aega piinelnud ja käsi läks tuimaks, otsustasime otsida abi. Kuna VHF-raadio teel rannavalve kutsumine tundus kuidagi liiast, siis hakkasime ise linna poole kihutama. Läheduses märkasime kohalikku kalameest. Läksime tema poordi ja kurtsime talle oma muret horvaadi-vene-žestide keeles, eksponeerides oma vigastatud kätt. Mees otsis kiiresti oma kalakastist samasuguse kala ja küsis, kas seesama – sama, olime meie päri. Kalamees pajatas, et kala mürk ei ole eluohtlik, kuid väga-väga valus, tema teab. Mürgi neutraliseerimiseks on kõigest vaja käsi esimese 10 minuti jooksul hästi kuumale vette panna ja valu kaob. Meile oli see juba hilinenud tarkus, kuid vee panime siiski keema. Mees soovitas ennast ikkagi arstile näidata, kui muud ei saa, siis vähemalt valuvaigistit. Tänasime teda ja kihutasime arsti poole, käsi ilusti kuumaveepotis. See oli juba üles paistetunud ja muutus

lillakaspunaseks – mürk toimis. Arst tunnistas, et kuum vesi oleks kohe aidanud, aga nüüd kestis mürgituse oht kolm päeva. Tegi mulle valuvaigistava süsti ja saatis minema, soovitades mõned päevad linnast kaugemale mitte minna. Valu vaibus alles öhtuks, pärast seda, kui olin veel mitu valuvaigistit sisse söönud. Ohtlikku mürgitust ei tekkinud, aga haav oli sügav, käsi ei liikunud ja tegutseda eriti ei saanud. Hiljem koorus suurel osal käelabast nahka maha. Lisaks oli oht, et käsi läheb soolase mereveega mädanema. Seetõttu



püsisime paar päeva mandri läheduses, et ei peaks jälle kaugelt arsti juurde minema.

Kui juba õnnetused, siis ega üks jää teiseta. Olles jälle ühes lahesopis tuulevarjus, astus Marvin siilikule. Ja mitte vees, vaid kaldal, vanale kuivanud siilikule, mille okkad olid siiski sama teravad kui elaval siilikul. Kolm okast jäid lapse jalatalda kinni. Nüüd tuli jälle valida, kas minna arsti juurde või opereerida ise need nõelaga jalast välja. Käia laps ei saanud. Üks vale samm ja õnnetus ongi käes. Kõigepealt sai talle pikalt ja põhjalikult selatatud, mida tegema peame, ja antud ka valikud: kas arst või ema nõel. Ta valis viimase. Oleks olnud üks okas, aga oli kolm murdunud okast naha pinnal. Esimene paistis kõige rohkem välja ja selle saime suhteliselt kergelt kätte. Lapsel oli siiski nii valus, et kisa oli kõva ja pisarad voolasid. Teine ja kolmas okas olid sügaval, nii et auku nahas tuli suuremaks teha, et nad kätte saada. Pärast iga okka väljajärgitsemist andsime lapsele aega puhata ja maha rahuneda. Kogu protseduur võttis aega oma tunni ja oli suur piin, aga hiljem ütles laps, et ikka parem kui arsti juures. Kohe, kui okkad väljas, sai Marvin käia. Haavad ei läinud mädanema tänu mitmepäevasele puhastamisele ja jälgimisele.



Ja ega teine ka kolmandata jää. Ühes kli-
burannas läksid lapsed hoogu kivide loopi-
misega ja Stefie astus klaasikillule, mida on
saartel palju. Enamasti on vesi nad lamedaks
lihvinud ja ei ole ohtlikud, aga eks on ka eran-
deid. Haav oli sügav ja varvaste vahel, nii et
haava ei saanud hästi kinni siduda. Pealegi
urgitses kaheaastane haavasideme pidevalt
ära, nii et haav rebenes lahti ja verd hakkas
jooksma. Jällegi pidime haava pidevalt puhas-
tama ja mõne päeva ei lasknud Stefiet ka vette,
mis oli omaette ettevõtmine, sest ta on paras
veehull.

Kuna olime kogu aeg vee peal või vähe-
malt lähedal, oli ka hirm laste pärast. Marvin
on mõistlik ja ei sea ennast ohtu, aga Stefie
ei oska veel karta. Ja nii juhtuski ühel päeval,
kui olime vööriga järjekordselt mingil rannal,
et Marvin üritas ronida paati ja Stefie tahtis
ka vennale järgneda. Tema jaoks oli aga vesi
natuke liiga sügav. Ta kukkus istuli ja vesi oli
kaelani. Ta ehmatas, hakkas siplema ja vajus
vee alla. Õnneks krahmas ta ankrunöörist ja
sai uuesti vee peale. Selleks ajaks oli ema juu-
res ja sai ta kätte. Kõik toimus paari sekundi
vältel, aga ehmatas oli suur ja eks sai soolast
vettki neelatud. Marvin oli ka tubli, jõudis
karjuda: emme! Stefie kukkus vette!

Nii tuleb arvestada, et lõunamaareis
võib kujuneda tormivarjust tormivarju lii-
kumiseks ning õnnetustest paranemiseks.
Meie õnnetused toimusid järjest ja korraga.
Vigastatuid meil polnud, kui arvata välja iga-
päevased kukkumised, sinikad ja kriimud.
Kindlasti peab olema paadis korralik apteek.

Suure tuulega merel mõnusalts liikuda ei
saa, aga sellel on ka omad head küljed. Nimelt
jääb märkimisväärne kogus kütust paaki alles
ja tegutseda saab rohkem kaldal.

KAHEKSAJALGU PÜÜDMAS

Kui saartel matkatud ja lähikonda piisavalt
uuritud, ja aega on ikka vaja sisustada, siis
miks mitte kaheksajalgu püüda. Seekord sai
õpitud seda tulemuslikult tegema. Kaheksa-
jalgu püüavad kohalikud öösel paadiga mööda
kaldaäärt sõites. Paatidel on võimsad gaasi-
lambid, mis valgustavad põhja, ja paadimehel
pika teibaga ahing. Kedagi ei huvita, et val-
gustusega püüdmine on seal seadusega kee-
latud (arvatavasti ainult turistidele). Meie
püüdsime päeval, rakendusega, mis kujutab
endast raskendatud plaadikest, millel on
kaks suurt konksu ja klamber kalatüki või
muu sööda kinnitamiseks. Seda lohistatakse
mööda põhja või vibutatakse kivide vahel.

Kaheksajalg haarab rakendusest, ta tuleb
haakida nii, et ta konksude otsa jääb, ning
tõsta välja, et ta ei jõuaks mõnest kivist kinni
haarata. Püüda saab nii paadist kui kaldast.
Ka surnud kala saab edukalt kivide vahel
vibutada ja kui kaheksajalg seda ründab, siis
kiiresti kongitsaga kaldale tõsta. Samuti saab
neid õhtul allveepüssiga jahtida. On ka veel
üks järele proovitud viis: lased oma naisel
vee ääres kala puhastada (kuna sul käsi katki
ja merevett ei kannata), ise lähed lendõnge
loopima. Kui kuuled meeletut kisa ja kilju-
mist, siis jooksed kiiresti tagasi. Ja seal ta
ongi – üüratult suur kaheksajalg, kes üritab
ilusat värskest puhastatud angerjat kivi alla
tirida. Jääb ainult kaheksajalg kiire liigutu-
sega kaldale visata ning kõrge kivi otsas olev
naine maha rahustada. Meil vähemalt sel-
line pütügiviis toimis. Väga maitsva eine saab
kaheksajalga kuumal pannil praadides, olles
teda eelnevalt hoidnud valge veini ja küüs-
laugu marinaadis. Veel parema aga grillides.
Juurde sobivad sidrunimahli, sibul ja värsked
paprikalõigud.

Öösel püütakse ka kalmaare. Nende püü-
gikohad leiab, kui jälgida kohalikke. Enne
pimedust jäävad mere kanda mõned paa-
did – need ongi kalmaaripüüdjad. Kui ennast



sättida nende lähedusse, õnge otsas fluorestseeruv kalmaari-jig, ja seda põhjast natuke kõrgemal tirgutada, siis mõni ikka otsa jääb. Sügavust peaks olema 30–40 m. Neid võib praadida koos kaheksajalgadega. Maitse on sarnane, kuid struktuur pehmem. Seekord sõime pidevalt merest hangitud toitu. Ülimalt nauditav on istuda õhtul oma paadis, kuskil Rooma-aegse linnakese kai ääres, tõsta taldrikule oma püütud kaheksajala haarmeid (ja mitte mingit ühte närust haaret nagu restoranis, vaid kas või kõiki kaheksat!). Rүүbata turult ostetud kohalikku veini ja jälgida elu.

Kokkuvõtteks võib öelda, et oli sündmus-terohke reis – mitte selline, nagu arvasime

tulevat, aga mõnus ikkagi. Horvaatiasse minekuks võiks soovitada septembri teist poolt, sest siis on puhkuste hooaeg läbi, hinnad meie omadega sarnased ning turistide hordid oma kodus. Ilm on eranditult soe ja päikesepaisteline (vähemalt neil kolmel aastal, kui me oleme seal sellel ajal käinud), kuid sageli tuuline, nii et merele minnes tuleks ilmateadet pidevalt uurida jahisadamatest, raadiost või kohalikelt. Kõik on enamasti kursis. Horvaatidega on võimalik suhelda vene keeles (kui oled mõned horvaadikeelsed sõnad selgeks saanud), paljud sõnad kõlavad sarnaselt ja asjad saab aetud. Kuna tuul on seal väga muutlik, peab arvestama sellega, et päevas

võib see puhuda mitu korda täiesti vastasuunast ja ankurdades peaks laht olema vastavalt kaitstud. Head õige koha indikaatorid on jahtide mastid, nad ju otsivad ankurdamiseks siledat vett. Kindlasti ei ole mõtet ennast igal õöl kalli raha eest kuskile *marina*'sse sättida. Alati leiab mõne romantilisema koha. Paljudes linnades on ka tasuta sildumiskohtasid. Tihti leiab ruumi kuskil kohalike paatide vahel otse vanalinnas. Meie näiteks ei pidanud kolme nädala jooksul ühtegi korda maksma mingit kaimaksu. Püüda võiks proovida kõike, mis sealsetes vetes elab (kalad, kaheksajalad, kalmaarid, krabid, austrid ja karbid). Esiteks on siis vähem vaja poode taga ajada, teiseks on värsked ja maitsev toit olemas ja kolmandaks on adrenaliini tõus veres märgatav, sest kunagi ei tea, mis nüüd konksu otsas on. Kalu tuleb lahti lasta näpitsaid vms kasutades, igatahes mitte paljakäsi, sest peale mürgiste kalade on seal ka väga okkalisi liike. Mitteametlikud rannad on tihti kivised, nii et sobivad jala nõud peavad olema jalas nii kaldal kui vees. Lastega on nii, et neil ei jää aega jonnimiseks – kogu aeg on huvitav, või on värsked õhk ja soe vesi nad nii ära väsitanud, et patja puudutades ei kuulda enam midagi. Riideid ei pea ka kogu aeg pesema, sest neid lihtsalt ei kanta. ▣





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

VÄGA PALJU PAATI OMA SUURUSE KOHTA. SPORT 28.

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

Hind alates **€ 64 900.-** + km

Rohkem informatsiooni www.bavaria-yachtbau.com

**BALTI
MEREKAATRID**

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

 **BAVARIA**
WHAT A YACHT



Kümme meretarkust Kreeka saarestiku purjereisilt

REISELTSKOND KURVITS SAILING KÄIS 14. –22. OKTOOBRINI KREEKAS EGEUSE MERE
ARHIPELAAGIS PURJETAMAS NING PANI KOKKU LOO SELLEST, MILLISEID SADAMAID
KÜLASTATI JA MILLISTE JÄRELDUSTENI JÕUTI. MEIE KÄSUTUSES OLI KAHEKSAKOHALINE
42-JALANE RENDITUD JAHT BAVARIA LURENA.

TEKST TIIA VIIASALU

ALGSELT OLIGI MEIE SELTSKONNAS kümme hinge, kuid üsna kohe tabas meid “kümne neegri needus” ükshaaval hakkas rühm kahnema. Õnneks kaotas see needus merel oma jõu. Pealegi: kümnekesi olekski kitsaks läinud, kaheksaliikmeline seltskond aga tunneb end sellel alusel mugavalt.

Reisiseltskonda kuulusid kapten Lauri, kapteni naine Liina, mässaja Riho, teadlik võhik Tiia, merejumal Ahto, pootsman Ahti, meisterkokk Kairi, navigaator Tiit, sommeljee/diskor Liina ning fotograaf/junga Anton.

TARKUS NR 1:
KODUSADAM OLGU KINDLUSTATUD.
PEALEGI ON HEA, KUI KEEGI
SIND MERELT KOJU OOTAB.

Reisi marsruut: Tallinn – Karmelava (Kaunas) – Kos – Tilos – Sími – Rhodos – Sími – Nisyros – Kos – Kaunas – Tallinn.

TARKUS NR 2:
TEHNOLOOGIA ON VÕIMAS, KUID
TARGA INIMESE ELUKOGEMUS
HOIAB ÕIGEL KURSIL!

ESIMENE PÄEV: LAUPÄEV, 15. OKTOOBER
DODEAKANEESI SAARESTIKU 12 SAAREST
SUURUSELT TEINE SAAR KOS

Enne Kaunase lennujaamas õhukütõusmist otsustas üks reisiseltskonna liige korraks oma töötelefonis sisse lülitada. Tutvunud infoga, kadus üks “neeger” ja järgi jäi meid kaheksa. Ülejäänud seltskond pakkis end õhulaeva ning kolm tundi hiljem olimegi Kosil. Ilm oli imeline – nagu meie juuliõhtu, soe ja maheda tuulega. Jahisadamasse saab bussiga otse lennujaamast, pilet maksab 3.20.

Lennujaamast saab bussiga otse jahisadamasse, pilet 3.20. Laeva Lurena hõivamine läks kapten Lauri eestvedamisel ladusalt – tuli vaid pakid vööri asetada. Kapten ja rendifirma esindaja vaatasid aluse üle ja tõdesid, et kõik vajalik on olemas ja korras. Hiljem selgus

siiski, et osa navigatsiooniseadmeid ei töötanud üldse või valetasid. Seetõttu tuli purjetades tehnika asemel merekogemust usaldada.

TARKUS NR 3:
PUHKUSEL OLLES ÄRA VASTA
TÖÖKÕNEDELE!

Pärast kapteni briifingut algas laisklemine, mille lõpetas kapteni hüüe “Mäss laeval!”

Karituseks oli pidu Kosi saarel koos eriti pruunide, just oma purjereisi lõpetanud eestlaste seltskonnaga.

Vähemalt üheksakäiguline õhtusöök kohalikus restoranis oli unustamatu. Teine seltskond aga hoiatas, et vägevamad toidukorrad seisavad alles ees, ja soovitasid eriti ettevaatlikud olla kreeka jogurtiga, mis koos meega keele alla viivat. Seetõttu üritas meie kokk merel asendada mett küüslaugu, kastmete ja muu säärasega, aga tulemus oli ikka sama. Jääb vaid imestada, kuidas eestlased pole veel sellist jogurtit tegema õppinud.

TARKUS NR 4:
ENNE MERELEMINEKUT LOOB
ÕIGE MEELEOLU KAPTENI ÜLE-
VAADE REEGLITEST, TÖÖJAOTUSEST
JA OHUTUSEST LAEVAL!



TEINE PÄEV: PÜHAPÄEV, 16. OKTOOBER

TILOS, VÄIKE RAHULIK SAAREKE

Hommikul sõitsime merele ja heiskasime purjed. Tuul oli hea, kiirus üle seitsme sõlme. Kohe sai selgeks, et söögiajaks jõuavad kõik laua äärde, sest kokk lõi meid pahviks juba esimese eelroaga. Ega pootsman, navigaator ega madrusedki kehvemad olnud – kõik tundsid oma tööd hästi.

TARKUS NR 5:
OLULINE FAKTOR MEREREISI
ÕNNESTUMISEKS – REISI
PLANEERIDES TULEB
KAPTENIL MEESKONNA
KOKKUPANEMISEKS VÄLJA
KUULUTADA KONKURSS.

Esimene päev merel näitas, et meie meeskond oli saanud hea. Kaptenipaberid olid lausa kolmel liikmel, koka tegi oma tööd korralikult, purjed said üles nagu naksti.

Tilose saare lähistel tegime esimese supluse. Vesi oli 27 kraadi, mis tundus uskumatu, sest õhk oli päris jahe. Veest kostus aga ainult julgustavaid hüüdeid ja nii suples peagi kogu meeskond läbipaistvas vees. Osa meist avastas endas mehaaniku alged ja uurisid laeva põhjalikult kiilu alt. Tilose kaldanõlvalt jälgis meid



kitsepere. Pärast selgus, et ka must sokk, kes viis lõpuks oma haaremi mäe teisele küljele.

Sadamas tahtsime rentida rollerid, kuid polnud peremeest ega kütust. Üritasime rolleri välja rääkida kohalikult, kuid kreeklased kukkusid kohe seletama, et siis läheb vaene vana mees vangi ning ära võetakse tema maja ja maad. See jutt avaldas kõige suuremat mõju rolleriomanikule endale, kes kokkunult oma rolleri seljas istus ega kavatsenud seda ilmselgelt mitte kunagi mitte kellelegi loovutada.

Õhtupimedus lähenes aga tohutu kiirusega, nii et loobusime plaanist mägesid vallutada ja otsustasime tagasi minna sadamaidüllil nautima. Enne ostsid tüdrukud tumeda Havanna Clubi rummi ja koola ning võtsid mehised sõõmud. Mäeveerult avanes võrratu vaade linnale ja lahesopile.

Kokk oli valmistanud gurmeeõhtusöögi. Naaberlaevades maiustasid sakslased ja tšehhid, kuid kogu saare kassid olid kogunenud meie laeva juurde, nii et pole kahtlustki, kellel oli parim õhtusöök.

Õhtul sobitasime aga tutvust naabritega tüürpoordis – sakslastega. Kapten kutsus nad meile külla: on häid sööke-juoke ja daamide seltsi. Õhtul jootis aga meie pootsman sakslased täis ja kui ise nendega jutustamisest ära väsis, käskis tüürimeest: räägi nüüd sina. Tüürimees ütles, et oleks praegu parem vait. Mängisime külalistele Rammsteini ja

saksakeelset operetti “Mustlasparun”. Sakslased arvasid nostalgiliselt, et need kõlavad nagu Ida-Saksa muusika. Tegelikult on sakslastel, eestlastel, lätlastel mitmeid ühiseid rahvalikke laule, mida saab koos laulda.

TARKUS NR 6:
ÜHEL KORRALIKUL PURJEREISIL
ON DISKORIL ALATI VARUKS
RAHVUSVAHELIST MUUSIKAT,
ET VAJADUSEL TERVITADA
NAABREID NII TÜÜR- KUI KA
PAKPOORDIS.

KOLMAS PÄEV: ESMASPÄEV, 17. OKTOOBER
AHTO SÜNNIPÄEV SYMI SAAREL

Laev läks hommikul kapteni eestvedamisel kiirelt liikvele, kuigi meeskond oli alles väsinud. Naised olid targu vaikselt. Ainult tüürimees Tiit ja kapten olid hoos. Jaht lendas nagu kuul, olime sama hästi kui üksinda merel ja teisi purjekaid polnud näha. Sadaskerget vihma.

Pärast kolmetunnist sõitu tuul vaibus ja esimene vapper läks ujuma. Pootsmanil läks kõht tühjaks, ta praadis uued pannkoogid ja... Tuul tuli tagasi. Tiit pistis pootsmani koogi vuntsi taha, hüüdis “Ega me mingi kalatraaler

ole!” ja tüüris laeva ühte Symi sadamasse.

Sõites Symi sadamasse saab tükk aega imetleda mäenõlvale rajatud kollastes-valgetes toonides linnakest. Symi sadamas rentisime rollerid. Saatuslik käik kapten Laurile, keda roller alt vedas. Arst käskis tal Rhodosele minna, sest katki olid rangлуу ja ribi.

Ja järgi jäi meid seitse.

TARKUS NR 7:
PLANEERI OMA KURSID
AEGSASTI JA HOOLEGA.
SOOVITAVALT PÜSI ROHKEM
MEREL – LUUD JÄÄVAD TERVEKS!

Rollerisõit sai sellegipoolest tehtud – järelejäänud seitse reisineegrit sõitsid mööda männi- ja tammemetsade vahel looklevat teed mäe otsa ja said hunnitu merevaate osaliseks. Pärast kaarti lugedes selgus, et teisel pool mäge oli küla Pervola, kuid seal jäi käimata.

Kaotanud oma kapteni Lauri, valisime uueks kapteniks Ahti. Õhtul tähistasime reisikaaslase Ahto sünnipäeva kreeka restoranis erinevate mereandidega. Tilosel restorane jätkub, õhtu lõpetuseks mekkisime vahelduseks ka itaalia magustoite ja grappasid. Itaallased tahtsid eestlasi vist täis joota, kuid me olime juba eelnevalt kreeka hõrgutisi täis. Pealegi kutsus meid meri...

**NELJAS PÄEV: TEISIPÄEV, 18. OKTOOBER
DODECANESE SUURIMA SAARE RHODOSE
MANDRAKI SADAM**

Lahkusime Symi saarelt 8.20, laeval seitse inimest.

Tuule tõustes saime sellise kiiruse üles, et vana purjekas Lurena planeeris laineid nagu kõige modernsem surfaja. Fantastiline sõit, sest tuul võttis tormi tugevuse. Läänemerele sellise tuulega ei lubata, aga Vahemere laine on hoopis teine. Varbad olid kõigil soolases soojas vees ning ka huuled oli merest soolased. Kirjeldamatu tunne, kui merevesi kiirusel 10 sõlme su jalataldu silitab.

Junga Anton sai kätte ürgmehe tunde, kui loodusjõud said rooliratta üle võimust. Iga uut pagi (kus tuul ulatus 25–30 m/s) tervitati rõõmuhõisetega. Sildume juba kella 13 paiku. Sõidetud oli 90 miili.

Mandraki sadamasse sissesõit oli ärev. Ruumi ei olnud ja kohalikud käskisid hooga kahe 50-jalase laeva vahele silduda. Seda siis Ahti ka mehiselt tegi! Sadamamehed veel imestasid, et kust te küll sellise tuulega tulete, nende sadamast ei lastud sel päeval küll kedagi merele.

Lõunaks tegi laevakokk Kairi meile hommikul Tilose kalameestelt saadud värsked eriilmelisi kalakesi. Kõige maitsvam oli kõige hirmsama näoga.

TARKUS 8:

**PURJEKALE TULEB KAASA VÕTTA
KALASTAMISTARBED JA KALADE
VÄLIMÄÄRAJA. MEIL OLİ LANT
ISEGI KAASAS, KUID PURJEKA
SÕIDUKIIRUS OLİ PIDEVALT
SUUR, NII ET RISTISIME
TA “VEESPORTLASEKS” JA
KALAVARUD SOETASIME
KOHALIKELT KALURITELT.**

Läksime kaema üht Euroopa suuremat kesk-aegset linna ja selle 12 meetri paksuseid müüre. Ühtlasi ka suurde sadamasse, et muretseda Laurile järgmiseks hommikuks liinilaevapilet Marmarisse, et ta saaks Türgi kaudu Kopenhaagenisse sõita.

Järgmiseks oli vaja leida kalaturg. Hoolimata sellest, et Ahti küsis taksojuhilt mitte

**KREEKA RAHAPROBLEEMID LAHENDAME
AGA LIHTSALT – VÕTAME MÕNED SAARED
ENDALE JA VIIME EDASPIDI EESTI
VANURID SINNA PENSIONIPÕLVE VEETMA.
ENNEKÕIKE IMELISE KLIIMA PÄRAST –
OLİ OKTOOBRI LÕPP, AGA TUNDUS, NAGU
OLEKS AUGUSTI KESKPAIK EESTIS.**



octopusi (kaheksajalga – toim), vaid pussycati (kiisukest – toim), jõuti kalaturule ja toodi ära neli kaheksajalga. Taksojuht õpetas ka, kuidas kaheksajalga püütakse. Naaberlaeva kapten õpetas, kuidas neid puhastatakse, keedetakse ja grillitakse.

Käigu tulemus – õhtul oli meil söögiks kaheksajalg. Anton surus kohe korraga kaks tükki potti ja keetis neid merevees ca pool tundi.

VIIES PÄEV: KOLMAPÄEV, 19. OKTOOBER

RHODOS – ANKRUS SYMI SAARE PANORMITI-SE ABAJAS

Hommikul passisime tuult, mida polnud. Seega sai meeskond linnaloo ja võimaluse osaleda Kreeka üldstreigis. Keskaegsetel kivikattega teedel keset ajalugu kulub aeg kiiresti ja see annab eurokriisile oma tähenduse. Rhodos on näinud ju palju erinevaid tsivilisatsioone ja omariiklus ongi kreeklastele suhteliselt võõras mõiste.

Esimene kontrolllaeg tagasi jõuda oli kell 11.30. Kell 11.45 lahkumegi Mandraki sadamast. Külmikus ootasid õlu ja allesjäänud kaheksajalad.

Tuul oli kõvasti vastu, hommikul

heegeldasime Rhodose ranniku lähistel ja püüdsime loodusjõude enda kasuks tööle panna. Tuul kandis meid peaaegu Rhodose sadamasse tagasi, kuid lõpuks saime siiski minema. Õhtuks abajasse ankrusse jõudmiseks tuli lõpuks aga mootor käima panna ja üle lahe sõita.

Alguses panime purjeka teiste laevade vahele ankrusse. Imetlesime pimeduses säravat Moni Taxiarchi Michaili Panormiti kella-torni ja täiesti inimtühja randa. See on kõigi kreeka meremeeste palverännakute sihtpunkt, kus midagi paludes tuleb vanduda – et annad Michailile midagi vastutasuks.



Paar vaprat läksid ujuma, naised istusid talveriietes pardal. Keegi ütles “Vesi, kurat, on soe!” Tiit sättis end mootorpaati ja pani suspedes ajama... Mõtlesime, et nüüd on siis kuus järel. Aga Tiit tuli peagi tagasi.

Tuul ei tahtnud aga vaibuda, mehed läksid ankrut sättima ja jäid sinna kauaks. Naised jäid kambüüsis ahjukartuleid valvama. Mõtlesime, et mehed said meie kartuliasjandusest valesti aru ja hakkasid merepõhja kartulivaigusid kündma...

KUUES PÄEV: NELJAPÄEV, 20. OKTOOBER

NISYROSE SAAR, PALONI SADAM

Hommikul tõusime varakult, sest ees ootas pikk sõit. Pannkoogid, puhtamad riided selga ja kloostrisse. Vastuvõtt oli väga lahke, meil lubati Püha Michaeli kloostriga tutvust teha. Kloostri juures on ka muuseum, kus saab näha vanu ja uusi pudelikirju, laevamudeleid, 18. ja 19. sajandi kiriklikke pühakirju ja muud huvitavat. Kõike seda 1.50 euro eest – kui keegi peaks raha küsima.

Pagarikojast saime värsked saiad, tegime kiire supluse ja kella 9 paiku saime merele. Ilm oli ilus ja päikeseline. Tuult anti meile



esimesed 10 miili ja sedasi oleksime sihtpunkti jõudnud 3,5 tunniga, kuid siis lõigati tuul nagu noaga ära ja tuli mootor tööle panna. Tuul tuli, kuid vastutuul ja sedasi jõudsime ca 15 paiku Nisyrose saarele. Päikest saime aga kõvasti. Valusalt.

Vulkaaniline Nisyrose saar tähendab viigimarju ja siin asub Euroopa suurim laavakuppel. 1422. aastal lendas pool saart vulkaanipurske tõttu õhku. Unustamatu mulje jätab kraater, mis on siiani tegev ning kus jalutades on selgelt näha (haista) kuidas väevliaurud maa seest välja immitsevad.

Õhtusöögi pakkus meile Capitan Georgius 125 euro eest kraatri küljele rajatud Nikea sadamaküla tänaväärses restoranis. Õlled, eelroad, väikesed grillitud krevetid, kalmaarid ja teised mereannid, lambaliha – kõike, mida restoranikaptenil oli anda. Kiviviske kaugusel oli meie Lurena, kus potis ootas meid veel kaks kaheksajala pead – nende 16 jalga olime merel pastaga ära söönud.

TARKUS NR 9:

SÕIDA KOHE, KUI TUULT ON!



SEITSMES PÄEV: REEDE, 21. OKTOOBER

KOS ON MEELEOLUKA ÖÖLUGA PEOSAAR

Täiesti tuulevaikne ilm, kuid palav kui põrgus. Seega päevitame ja ujume.

Viimasel päeval oli meil ajavaru, sest kapten arvestas igal õhtul välja sihtkohad, kuhu on võimalik järgmisel päeval tugevama või nõrgema tuulega jõuda. Alati oli ka varuplaan, et ei peaks elu eest tormama. Enne Kosi sadamasse jõudmist võtame kütust. Sadamaksudele ja kütusele kulub kogu reisi vältel alla saja euro. Viimase õhtu veetsime kreeka stiilis tavernis. Oi-oi-oi, see oli vast pidu! “Terviseks” on kreeka keeles “jamas”, aga kelner kiitis ka eestikeelse toosti heaks, kui oli saanud kinnituse, et seks tähendab ka eesti keeles seksi. Kosi raeplatsi kohvikukülalised polnud miskipärast sirtakitantsimisest huvitatud, meie küll.

Naised andsid merejumal Ahtole (meie rahvausundite järgi kannab merejumal Neptune või Poseidon just sellist nime, aga üldnimetus Vana sobib kõikjal) viimase lonksu viina ja otsisid, kus asuvad eesti naiste peopidurid. Need jäid merel leidmata.

TARKUS NR 10:

REISISELTSKOND VAJAB TULEVIKUPLAANE JA OMA HÜMNI (MEIE OMA OLI ROD STEWARTI “SAILING”) KÜLL SIIS KÜMME MERENEGRIT LÄHEVAD JÄLLE KOOS JÄRGMISELE ÕHTUSÖÖGILE VÕI MEREREISILE!

Purjereisid on mõnusad, sest ujuvkodus on aega vestelda ja rääkida. Reisil said lahenduse ka paljud Eesti ja Euroopa probleemid: Rail Baltic on vajalik ja teostatav, kõik linnaplaneerijad peavad mängima SimCityt, tulevik on alternatiivkütuste päralt jne. Tagasiteel lisandus mõte, et Tallinn peaks Nisyrose saare eeskujul ja Euroopa raha toel tegema Aegna saarele korraliku jahisadama, kus saaksid silduda ka Soome jahid.

Kreeka rahaprobleemid lahendame aga lihtsalt – võtame mõned saared endale ja viime edaspidi Eesti vanurid sinna pensionipõlve veetma. Ennekõike imelise kliima pärast – oli oktoobri lõpp, aga tundus, nagu oleks augusti keskpaik Eestis. Ka purjetamisvõistluse Estonian Open võiks järgmisel aastal Kosil pidada – osaleksid Eesti, Kreeka ja Türgi. **■**



GET ON. DRIVE BOATS.

Esmaesitlus Eestis Meremessil 2011

Daycruiser 66

+ Mercury 135 XL OptiMax € 46 600.-



Open 50

+ Mercury F50 ELPT EFI € 18 900.-

Convertible 56

+ Mercury 75 L OptiMax € 29 990.-



Ainuesindaja Eestis

**BALTI
MEREKAATRID**

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

DRiVE BOATS



Info-Auto
www.infoauto.ee

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

VOLVO S60 HIND ALATES €24 500.-



City Safety standardis - Mis juhtub, kui läigatad rooli taga omale kohvi sülle ja lased tee hetkeks silmist? Just siis on abi radaritehnoloogiast, mis hoiab pidevalt silma peal sinu ja eessõitja autode vahel. Kiirustel kuni 30 km/h võtab lasersensoriga süsteem kokkupõrkeohu tekkides automaatselt gaasi maha ja pidurdab sinu eest. Volvo S60 on kujustatud sinu ümber.

SINU VOLVO S60 RADARIPIDURDUS



TEHNIKAMAAILM

VOLVO S60
TALVEAUTO
★★★★★

VOLVO.INFOAUTO.EE

Hispaania *kuningapere* elu lainetel

Hispaania kuningapere on ilmselt maailma üks sportlikumaid monarhiperesid. Olümpiatasemel võistluspurjetamisega on tegelnud nii Juan Carlos I ise kui ka tema kaasa, ka nende järeltulijad on veesõidumaailmas vägagi tunnustatud tegijad. Kroonitud pere on palju teinud ka veesõidu populariseerimiseks hispaanlaste seas ja ka Hispaania selgete vete muutmiseks paeluvaks sihtkohaks meresõiduhuvilistele niihästi naabermaadest kui ka tunduvalt kaugemalt.

TEKST ANTS VILL





Hispaania kuninga lemmikvõistlusjaht TP52 eksklusiivsete suurjahtide klassi kuuluv El Bribón on kuuekordne Kuninga Karika regati võitja.

SPORTLIK PURJETAMINE ON Hispaania kuningakojas olnud populaarne juba sellest ammu-sest ajast, kui ajaviitepurjetamine Euroopas alles populaarsust püüdis. Toona olid olud teistsugused ja valgete purjede all hoidsid rooli tihti siniverelised või nendega varanduslikult võrdsed. Praeguse kuninga vanaisa Alfonso XIII oli juba tõsine purjetamisharrastaja, ta oli ka 1911. aastal Hispaania põhjarannikul, Biscaia lahe kaldal Astuuria autonoomses piirkonnas Gijóni linnas asutatud Kuningliku Jahtklubi (Real Club Astur de Regatas) patroon. Noor monarh osales jahil Giralda IV ka ise mitu korda Asturia vanima ja tähtsaima klubi regattidel.

Praegu korraldab auväärne klubi igal aastal enam kui 80 purjetamisvõistlust, neist märkimisväärsemad on El Gaitero regatt ja Kastilla Carlose mälestusvõistlus.

Aga Hispaanias on olnud keerukaid aegu, millest pole puutumata jäänud ka Prantsuse Päikesekuninga Louis XIV-ni ulatava ning enamiku Euroopa praeguste ja endiste kuningakodadega tihedais sugulusside-meis oleva Borbóni kuningasoo kroonitud pead. Alfonso vanavanemad olid sunnitud 1868. aasta revolutsiooni tõttu olema mõnda aega maapaos. Alfonso XII ennatliku surma tõttu imikuna kuningaks ja rahva seas väga populaarseks saanud Alfonso XIII oli sunnitud 1931. aastal maapakku minema, kuna nn vabariiklased korraldasid riigipöörde. Järgnenud verine kodusõda tõi võimule diktaator Francisco Franco, kes jäi võimule oma surmani 1975. aastal.

EELKUNINGLIK ELU

Roomas pagenduses elanud kuningaperre sündinud neljast lapsest oli 1938. aastal sündinud Juan Carlos teine. 1948. aastal

kolis ta Franco loal Hispaaniasse Roomas alustatud kooliteed jätkama. Pärast õpinguid astus Juan Carlos sõjaväeakadeemiasse, läbis mitšmaniõppe õppelaeval Juan Sebastian Elcano ning omandas ka sõjaväelenduri väl-jaõppe. Järgnesid juura-, majanduse ja rahanduse õpingud Compultense ülikoolis Madridis.

1962. aastal abiellus Euroopa Juan Carlos Ateenas Kreeka tollase kuninga Paul I vanima tütre printsess Sofiaga, kelle lapsepõlv oli samuti möödunud maapaos. Noorpaar asus elama Madridi lähisteles Zarzuela paleesse, kus elavad siiani. Järgnevatel aastail sündis perre tütar Elena, siis Cristina ja 1968. aastal Felipe.

1969. aastal kuulutas end kogu eluks Hispaaniat valitsema seadnud Franco, et pärast tema surma tuleb monarhia taastada ning



ÜHEKS ESINDUSLIKUMAKS HISPAANIA REGATIKS ON IGAL AASTAL MALLORCAL PEETAV KUNINGA KARIKA REGATT, KUS ON VIIMASE AJANI, KOKKU LIGI 30 AASTAT, KAASA TEINUD JUAN CARLOS ISE.

ueeks kuningaks saab prints Juan Carlos. Kuigi printsiseisusega kaasnes ka mõningaid avalikke kohustusi, jäi Juan Carlosel palju aega ka printslike harrastuste jaoks. Ta on pidanud lugu nii mootorrattasõidust, raadioamatörist (kutsung EA0JC), suusatamisest, karatest ja jahipidamisest; karujahist sealhulgas. Linnalegendid kõnelevad, et talle on eriti meeldinud mootorrattaga incognito üksildastel teedel sõitmas-seiklemas käia. On neidki, kes väidavad, et on pärast kütuse ootamatut lõppemist maanteel saanud abi mootorratturilt, kes pärast kiivri peast võtmist on osutunud kuningaks.

Aga kõigest üle on olnud purjetamine, võistluspurjetamine sealhulgas. 1972. aastal osales prints isegi Müncheni olümpiamängude purjeregatil Draakoni jahiklassis, medalikohta ta siiski ei saavutanud.

KUNINGAS ASUB TROONILE

1975. aastal lõppes neli kümnendit kestnud Franco ajastu, Hispaanias taastati kuningavõim konstitutsioonilise monarhiana vormis, kuningaks sai Juan Carlos. Võimu ülevõtmine kulges sujuvalt, ristinimega Juan Carlos Alfonso Víctor María de Borbón y Borbón-Dos Sicilias sai kuninganimeks Juan Carlos I. Kui Franco suva – ta nimetas oma järglaseks Juan Carlose, jättes kõrvale tolle isa ja teised võimalikud troonipretendid – võiski olla vaieldav – siis 1978. aastal peetud referendumil sai uus põhiseadus, mille alusel Juan Carlos kuningaks tunnistati, rahva üldise heakskiidu.

Kuningas on Hispaania rahva personifitseerija, riigi ühtsuse ja kestvuse sümbol ning ka vägede ülemjuhataja. Euroopa üks populaarsemaid monarhe on vajadusel näidanud ka oma kindlameelset ja karmi külge.

1981. aasta sõjaväelise riigipöördekatse surus ta resolutselt maha, käskides teele sinemises parlamendi hõivanud vägedel naasta kasarmuisse. Ühtlasi on Juan Carlos enam kui 700 miljonit inimest koondava Ibero-Ameerika riikide organisatsiooni president ning küsitluste põhjal ka nende organisatsiooni 24 riigi kõige populaarsem riigipea.

Rahva erilise poolehoidu pälvis riigipea tänu vahejuhtumile 2007. aastal Tšiilis peetud Ibero-Ameerika tippkohtumisel. Nimelt näitas ta kohtumisel isepäiselt laiutama hakanud Venetsueela populistlikule presidendile Hugo Chavezile koha kätte, käratades: “Miks sa ei võiks õige vait olla?” (*¿Por qué no te callas?*) – fraas, mis muutus Hispaanias niivõrd populaarseks, et sellest sai mõneks ajaks üks soositumaid mobiiltelefoni helinaid.

Lisaks võib veel märkida, et kuningas on käinud koos kuninganna Sofiaga 2009. aastal riigivisiidil Eestis. Ta on ka Eesti kõrgeima välismaalastele annetatava aumärgi Maarjamaa Risti kavaler.

VEESÕIT KUI ELULAADI OSA

Purjetamine ja meresõit on kuningapere igapäevaelu tähtis osa. Lastearsti kutsega, ka muusikat ja arheoloogiat õppinud kuninganna Sofia jõudis tudengiaegadel tublisti võistluspurjetamisega tegelda ning oli 1960. aastal Rooma olümpiamängudel Kreeka purjetamiskoondise varuliige. Kuningapaari vanuselt keskmine laps, printsess ja Palma de Mallorca hertsoginna Cristina on harrastanud võistluspurjetamist sellisel tasemel, et kuulus 1988. aastal Soulis peetud olümpiamängude purjeregatil Hispaania võistkonda. ÜRO ja UNESCO liinis tegev olev Cristina asutas omanimelise fondi puuetega inimeste abistamiseks ja on

õpetanud puuetega inimestele purjetamist.

Troonipärija, noorim laps, Astuuria, Girona ja Viana prints Felipe on suuresti käinud isa jälgedes. Ta on õppinud Kanadas ja omandanud kõrghariduse Madridi ülikoolis, sõjaväelise hariduse sõjaväeakadeemias. Ta on läbinud mitšmaniõppe samal õppelaeval kus tema isagi ning saanud samuti sõjaväepiloodi väljaõppe. Mitšmaniajal jõudis ta ülipikal õppereisil 1987. aastal õppelaeval Juan Sebastian Elcano külastada paljusid maailma sadamaid, teda kui tulevast kuningat austasid vastuvõtuga Argentiina, Brasiilia, USA, Dominikaani ja Urugai president. Magistrikraadi omandas tulevane Hispaania kuningas 2005. aastal USA vanimas katoliiklikus ülikoolis, Washingtonis asuvas Georgetownis. Nagu isalgi, on silmapaistvalt pikakasvulisel,



Kuninganna Sofia lastelastega

KUNINGAPERE, ERITI AGA KUNINGAS ISE, ON KÕIGITI TOETANUD OLÜMPIALIHKUMIST NING SPORDIHARRASTUSTE POPULARISEERIMIST. SELLEL ON OLNUD VÄGA SUUR MÕJU SPORTLIKE ELUVIISIDE LEVIKUL RIIGI ALAMATE SEAS.

196 sentimeetri pikkusel Felipe'l küljes purjetamishaigus, millele lisanduvad ka pärilikud suusatamine ja motokross. Prints kuulus 1992. aastal Hispaanias Barcelonas peetud olümpiamängudel oma riigi purjetamiskoondisse.

Kuningapere, eriti aga kuningas ise, on kõigiti toetanud olümpialiikumist ning spordiharrastuste populariseerimist. Sellel on liialdamata õeldes olnud väga suur mõju sportlike eluviiside levikul riigi alamate seas. Kuningas ja tema pere on väga sagedased külalised suurematel spordiüritustel, kuningakoja tõhus ja innustav toetus oli aga eriti märgatav Barcelonas 1992. aastal peetud olümpiamängude ajal. Viimase paarikümne aastaga on riigipeana võimekas ning inimesena tähelepanu äratavaks kujunenud kuningas pälvinud rahvusvahelise lugupidamise ning taastanud olulise osa kunagi maailmavalitsemisele pürginud võimsa mereriigi Hispaania mõjukusest.

KUNINGAPERE REGATID

Kuningapere igapäevasest elukorraldusest pole avalikkusele väga palju teada, küll aga on näha, et pere hoiab üsna tihedalt kokku, ehkki igapäevane elu ja kohustused seda väga tihti ei võimalda. Suusatamas käivad kuningapere liikmed talviti Püreneedes, kus uljapeast kuningas on ka jalaluu murdnud.

Kuniga ja tema veesõiduhuviliste pereliikmete harrastuste kese koondub aga peamiselt Vahemere Baleaari saarestikku

Mallorca ümbrusse – sealsesse Mariventi paleesse, kuhu suure pere mööda ilma laiali elavad liikmed iga suve lõpuks ühist puhkust veetma kogunevad.

Seal on ka kuninga mootorjahi Fortuna kodusadam. Praegune Fortuna pole Juan Carlosel esimene; samanimelise,



Hispaania troonipärija prints Felipe koos abikaasa printsess Letizia ja tütardega

1979. aastal Saudi Araabia kuningalt Fahdilt kingiks saadud laevaga seilas Juan Carlos kuni 2000. aastani. Esimene Fortuna oli väike ja aeglasevõitu ning kujutas lõpuaastail tõsist julgeolekuohtu, kuna jättis kuninglikud pardalviibijad mitmesuguste rikete tõttu korduvalt merele triivima.

Siiski tuli kuningal uut mootorjahti oodata ligi 10 aastat, sest 1991. aastal riiki tabanud majanduslanguse ajal oleks kuninga hinnangul endale kalli luksusjahi hankimine olnud sündsusetu. Kuninga uus mootorjaht muutus siiski avaliku arutluse objektiks, paljud hispaanlased leidsid aga, et tegu pole luksusesemega, vaid Hispaania esindamise PR-tööriistaga. Vanal Fortunale näiteks võõrustati USA presidendi-paari Clintoneid.

Saabusid paremad majandusaastad ja 2000. aasta augustipuhkuse ajal Mallorcal võttis kuningas 136-jalase (41 meetrit) mootorjahi Fortuna lõpuks vastu. Vormel 1-ga võrreldud, ülimalt kiirekäiguline ja elegantse joonega, tehnika ja disaini viimase sõna järgi sisustatud mootorlaeva kogumaksumus oli üle kolme miljardi peseeta ehk ca 10 miljonit eurot.

Laev on ehitatud Javier Arce juhitud riiklikus laevatehases, sellel on seitse kajutit. Avalikkuse, eriti aga kõmupressi jätkuva tähelepanu all olevas laevas kasutatakse kuningliku monogramiga laua- ja voodipesu, kõige esinduslikumas kajutis on seinal just selle laeva jaoks maalida lastud Juan Carlose portree. Maksimaksjale ei läinud laeva soetamine maksma *centesimotki*, sest laeva kinkisid kuningale Mallorcal tegutsevad ärimehed tänutäheks

ja austusavalduseks saare kui kuningliku puhkeseveetmise koha maine eest, millel on olnud ka suur saare majanduselu tugevdav mõju.

Kuningas ja tema pere on ka ise osalenud arvukatel purjetamisvõitlustel. Üks huvitavamaid kuninglikul osalustasemel regatte oli kuninganna Sofia karikale peetud 2003. aasta rahvusvaheline purjetamisvõistlus Hispaania idarannikul, kus osales lisaks Juan Carlosele, Felipele ja Cristinale ka Norra kuningas Harald V. Juan Carlos jäi võistlustel auväärset neljandaks, aga oma riiklike ja perekondlike kohustuste juurest nädalavahetuseks Valencia selge ja päikeselise taeva all nädalavahetust veetnud ja võistluse pärast abikaasa sünnipäevagi vahele jätnud Harald nautis nädalavahetust

oma Fram XV roolis täiega, märkis kroonitud peade elu jälgiv seltskonnaajakirjandus.

Üks omapärasemaid kuninglikke purjetamisvõistlusi on aga igal aastal augusti keskpaigas Juan Carlose isa ehk admiral Barcelona krahvi auhinnale (*Trofeo Almirante Conde de Barcelona*) peetav regatt. Võistluse deviis on kuninga isa soov säilitada ja kaitsta jahiehituspärandit. Regatil on mitu võistlusklassi: ajalooliste (enne 1949. aastat valminud jahid) ja klassikaliste purjejahtide (pärast 1950., aga enne 1975. aastat valminud jahid; mõlemal puhul on nõutav esialgne konstruktsioon, samas on teatavates tingimustel veele lubatud ka koopiad ning ka teatavatel tingimustel (vanust enam kui 25 aastat) seeriatoodanguna

valminud vähemad võistlusjahid (kuninga noorepõlve võistlusklassi Draakonid sealhulgas) klassid. Värvikas ja väga esinduslik nädalane võistlus toimus enam kui 50 jahi osalusel tänava 27. korda.

Veesõidu- ja laevaehitusuudistega peab iga tõsisem huviline ikka kursis olema, Juan Carlost on seetõttu tihti nähtud ka Monacos peetaval iga-aastaselt suurte, kuni 90-meetriste luksusjahtide messil tõsise purjetamishuvilise prints Albert II külalisena.



VORMEL 1-GA VÕRRELDUD, ÜLIMALT KIIREKÄIGULISE JA ELEGANTSE JOONEGA, TEHNIKA JA DISAINI VIIMASE SÕNA JÄRGI SISUSTATUD 136-JALASE (41 MEETRIT) KUNINGALE KUULUVA MOOTORJAHI FORTUNA KOGUMAKSUMUS ON UMBES 10 MILJONIT EUROT.

VIIMASED SUUREMAD SEILAMISED
Üheks esinduslikumaks Hispaania ja võib-olla terve Vahemere piirkonna regatik on igal aastal Mallorcal peetav Copa del Rey Audi Mapfre, Kuninga Karika regatt, kus on viimase ajani, kokku ligi 30 aastat, kaasa teinud Juan Carlos ise.



Kuningas Juan Carlos El Bribofi meeskonnaga



Copa on ka Mallorca purjetamishooaja suurim seltskondlik sündmus. Kuninga lemmikvõistlusjaht ja kuuekordne regati võitja (ka tänavu) on TP52 eksklusiivsete suurjahtide klassi kuuluv El Bribón (tõlkes Võrukael), mille kapten on kuninga kauaaegne sõber, üle 40 aasta temaga koos purjetanud ja selle regatiga oma karjääri lõpetanud José Cusi. Kuninga tüüritud Bribóne on olnud aja jooksul mitu, neist esimese omandas Cusi 1972. aastal, Juan Carlos ostis pärast Müncheni olümpiamängudel seilamist samalt Valencia jahimesisilt endale Võrukaela sõsarlaeva Shere Khani.

Kui kellelgi on soov ise osa saada kuninglikul tasemel purjetamisest, siis veel äsja oli Dubais 110 000 dollari eest müügil varem kuningale kuulunud 13-meetrise komposiitkeregaga võistlusjaht Rodman 42 täiselektroonilise juhtimise, süsinikust masti ja süsinikkangast suurpurjede (42 ruutmeetrit), kambüüsi ning kaheksa koikohaga.

Kellele aga meeldib kuninglik nimi ja ülim luksus, võib endale osta Ukraina arhitekti Pavel Šapošnikovi kavandatud ja PS Designi tehases ehitatava, tuleval aastal valmiva maailma suurima erapurjehahi, 303-jalase ehk ligi 93-meetrise kolmemastilise megajahi Juan Carlos I. Laeval on kaks 12-silindrilist ja 5444 hobujõulist Caterpillar C280-12 mootorit, 10 kahekohalist VIP-kajutit ning kaks kuninglikku tekisviiti, ujumisbassein

ning kinosaal. Hispaania kuningapere purjetamistraditsioone austama kavandatud 72 miljoni eurone megajacht sobib ka kuningatele ja paavstidele residentsiks näiteks tippkohtumiste ajal, märgitakse jahi tutvustuses.

Viimati tegi kuningas ise regatil kaasa kaks aastat tagasi. Pärast seda, kui toona tugevalt üle 70-aastane kuningas tõsiselt viga saamata jahiroolis kukkus, on ta aktiivsest purjetamisspordist tagasi tõmbunud. Lisaks oli tal ka väiksem kopsuoperatsioon ja kuigi



Juan Carlos on praeguseks täielikult tervenenud, teatas ta sel sügisel regati Audi MedCupi viimasel päeval Barcelonas, et loobub võistluspurjetamisest. Kogu perega, sealhulgas mitmega oma kaheksast lapselapsest võistlust külasthanud kuningapere purjetamishiilgus ei näita aga sugugi tuhmumismärke. Copa'l tegid suhteliselt edukalt kaasa ka printsess Cristina jahil Aifos (samuti klass TP52 nagu Bribón) ja üha enam avalikkuse tähelepanu ja kasvavat populaarsust pälviv troonipärija Felipe roolimehena Hispano'l.

Tulevane purjetav Hispaania kuningas Felipe Juan Pablo Alfonso de Todos los Santos de Borbón y de Grecia on eelseisvaks kõrgeks seisuseks valmistunud nii põhjalikku haridust omandades kui ka aktiivselt avalikus elus ja ka sportlikus tegevuses kaasa lüües. Lisaks Barcelona olümpiamängudel osalemisele oli ta ka avamistseremoonial Hispaania lipu kandja. Solingeni klassis võisteldes pälvis ta auväärse kuuenda koha.

Felipel on lisaks kuningliku rolli täitmisele ka tugev kodanikutunne. Madridis 2004. aastal korraldatud ohvriterohke pommi-rünnaku järel oli Felipe esimene Hispaania kuningakoja liige koos õdede Elena ja Cristinaga, kes osalesid avalikus meeleavalduses. Lõpetuseks: kui prints pärib oma isa krooni ja trooni, saab temast Hispaania kuningas Philip VI. ■



NIMBUS BOATS

NOVA 35 COUPÉ



SOODUSHIND
€ 255 000.-

**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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



Nüüd kingitusena kaasa
6000-eurone Volvo boonuskaart
Vaata volvo.infoauto.ee

Info-Auto
www.infoauto.ee

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

VOLVO XC90 HIND ALATES €45 800.-

Pakkumine kehtib kuni 1. märts 2012



Volvo XC90 lihaseline välimus peegeldab jõudu ja turvatunnet, mis ulatub pealiskihist sügavamale. Olgu teetingimused või eesmärk kuitahes tõsine, neliveoline XC90 on maanteel valitseja.

Seitsmekohalise XC90 luksuslikku salongi mahuvad kõik – stiilselt ja mugavalt

SINU VOLVO XC90 JÕUJUURIKAS



Iseseisvalt purjetama läbi võlu ja valude

KUI SATTUSIN KUUS AASTAT TAGASI SUVEL TÖÖOTSIAKS, MÕTLESIN, ET MIS IKKA SUVISEL AJAL MUSTI PILVI ENDA KOHALE KOGUDA. OTSUSTASIN, ET KÜLL SÜGISEL JÕUAB UUT TÖÖD OTSIMA HAKATA. JA ET AEG EI MÖÖDUKS NIISAMA TÜHJA, TULI MÕTE, ET ÕPIN SEL AJAL ÕIGE PURJETAMA.

TEKST MAIROLD VAIK

OLEN KÜLL TÜRIMEHENA sõitnud mitmetel suurtel laevadel, ent merd ei ole saanud ikka lähedalt tundma õppida. Sai kaubalaevadel trotsitud torme ja pikki ookeanisõite ning navigatsioonisillas elektroonika abil laeva juhitud, aga see ei ole ikka see. Mu purjetamiskogemused olid nullilähedased, aga olles mõne sõbra jahi pardal lühemaid otsi kaasa teinud, jäi meelde see, et merega olin lähedasem. Ahtrilaine kohin oli ikka midagi muud. Veepind käeulatuses...

ESIMESED NÄDALAD MÖÖDUSID RAHULIKULT Jahiostuplaane olin pikemat aega heietanud, aga kuna seda kodu lähedal kuskil hoida ei ole, siis kaalusin üürivõimalust. Eelnimetatud suvel juhtuski ühel tuttavalt jaht jõude seisvat ja sain temaga kokkuleppele, et kui oma sõitudest ette teada annan, siis võin Tallinna lähel mõnikord sõitmas käia. Esimesel sõidul oli tuttav ka kaasas, jagas näpunäiteid ja õpetas pautimist. Igasuguste ostete nimetused küll sellest poole tunni-est tutvustusest meelde ei jäänud, aga vähemalt sain aimu, mida ja

milleks tõmmata. Samuti näidati mulle laeva varustust, päästevestide ja purjede asukohta jne. Elektroonikast oli laeval vaid automaatrool, masinat soovitati käivitada harva ning täistuuridel ei kannatavat sõita. Peale selle sain teada, et grootpurje ei või väga masti tippu tõmmata, viimane “nõks” tuli tegemata jätta, sest üleval oli plokiga mingi probleem. Laev oli muidu vana Poola Carter 30, mis hästi hoitud, aga mõni asi vajab ikka kōpitemist. Ja ega ma algajana osanudki õieti rohkemat tahta. WC ja pliit olid olemas ning töötasid, laevatuled ja aku pea uued. Sain ka juhised, kuidas achter ees poile ja kai juurde sõita, ning kai peal sain võtmed oma kätte.

Esimesed nädalad olid päris huvitavad.

Ilmad ei olnud eriti tuulised ja seega kaugele purjetada ei riskinud. Kutsusin vahel sõpru kaasa ja vanematelegi sai purjetamise algtõdesid tutvustatud. Põhiline oli see, et “ribad”, mis purje mõlemal pool

rippusid, pidid horisontaals olema. Siis saime suuna kätte. Mõnikord lubasin teistelgi rooli hoida, kuid igaühte selle töö peale usaldada ei saa. Mõnda aega tuleb ikka lasta sõita, enne kui pautimise ajal rooli usaldada. Ühe manöövri ajal, mil tuult oli umbes 9 palli, pidi mu tädi-poeg peaaegu üle parda pudenema, kui jaht päris korraliku kreeni kätte sai. Õnneks olid tal vist varbaküüned pikad, et jalad alt ei lennanud. Kord sai Pirita muulidelt tagasi keeratud, kuna üks reisijatest ütles, et ta oli kai peal teisi jahikapteneid kuulnud rääkivat, et sellise tuulega ei tasuvat välja minna. Muulide vahel sain teada, et jutul oli tõsi taga. Ohutunnetus oli ikka kõrgendatud, isegi ilusa ilmaga sai tikksirge seljaga ümbrust seiratud. Kui pardal oli võõraid, siis ei võtnud ma ka alkoholi, vastasin pakkumistele alati, et küll kaldal jõuab juua. Vahel oli ohulatt isegi liiga kõrgel, iga teise veesõiduki lähene-mine võttis adrenaliini käima. Hiljem sai sellel kõrgendatud hirmu üle isegi muiatud, aga valvsus on siiani säilinud.

SAARED REISISIIHIKS

Vahel sõidutasin jahi omaniku tuttavaid Naissaarele ja Aegnale. Need olid esimeste õppereiside kohta isegi pikad reisirid. Kaarti silmitsesin hoolikamalt ja sadamakail küsisin teiste jahiomanike käest nõu. Esimest korda Naissaare sadamasse sõites hoidsin teise jahi ahtrisse, et teada saada, kui suure kaarega tuleb sadamasse sõita. Edaspidi sai Naissaar pea kodusadamaks, kus sai ka niisama jahi kallal kōpitemised aega veedetud või tugevate lõunatuulte tekitatud laineid trotsitud. Mingi hetk mõtlesin, et oleksin valmis ka pikemaid retki ette võtma, aga Tallinna laht ei olnud veel end ammandanud.

Ühel õhtul helistas mulle jahi omanik ja küsis sissejuhatuseta, kas ma laupäeva hommikul oleksin nõus

Pedassaarele purjetama? Vastasin kohe, et ükski küll mitte. Siis seletati mulle lahti, et tegelikult üks jahireiside teenusepakkuja soovib reisile teist alust kaasa, kuna kogu seltskond ei mahtuvat ühele laevale ära. Ja jahi omanik ise ei saavat minna. Teise jahi kipper pidavat olema eluaegne jahikapten ja seetõttu võivat ma sõidu muretult ette võtta. Uurisin, kuidas lähapäevade ilm on, äiksega kaasnevaid tuulepuhanguid lubati vaid peale pühapäeva keskpaika. Mis seal siis ikka, mõtlesin, et teen reisi ära. Julge hundi rind on rasvane, aga igaks juhuks helistasin ka koolivennale, et tulgu mulle paremaks käeks.

Laupäeva hommikul olin varakult kohal, kraamisin igaks juhuks laeva veel üle ja vaatasin varustust. Teise jahi vanahärra astus ka ligi ja peale tutvustust küsis, kas mul GPS-i ja kajaloodi on? Kehitasin õlgu: saab hakkama, kui teine laev kitsustes ees sõidab. Uuris ka mu sõidupraktika kohta ja vastasin, et ma ametilt tüürimees – navigatsioonimärke ikka segi ei tohiks ajada. Noogutati ebamääraselt, ma ei saanudki aru, kas see oli tunnustav nõusolek või kahtlev peakõigutus. Kui reisiseltskond kogunema hakkas, avastasin, et kaasas on ka mõned kooliealised lapsed. Vanahärralt sain õnneks laste päästevestest: “Nii see ikka käib, kui omal pole, siis tuleb küsida,” lausuti veste üle andes. Jagas mõned õpetussõnad reisijatele ja peale seda lahutas seltskonna kaheks. Sain paar last koos vanemate ja piknikukorvidega kaasa. Koolivend jõudis kohale otsade äraandmise ajaks.

LIBLIKA TEGEMINE POLE KÄTEGA VEHKIMINE

Sain Pirita sadamast esimesena minema, vanahärra jäi veel hilinemas ootama. Kui olin muulide vahelt paar miili eemale saanud, pöördus tuul otse lõunasse ja tuli taganttuulega heitlema hakata. Õnneks see oli kaldatuul, polnud lainevirvendustki. Ausalt öelda polnud ma sellises olukorras enne olnud, aga seniks, kui tuult jagus,

ajasin grootpurje võimalikult pardasse ja genua vastaspoole “kummi”. Tuule ragedes oli aga purjede taganttuules hoidmine suht tüütu. Aegna saarele lähenedes avastasin, et minust hiljem startinud teine jaht võttis mulle jõudsalt järele. Vaatamata sellele, et tuul üha nõrgenes. Hakkasin siis nuputama, kuidas purjeid paremini sättida, kui teise jahi kapten juba helistas, et tehku ma liblikat! Mõh, vastasin selle peale, mis see tähendab? Selgitati, et spinnakeri poom pannakse masti ja purje nurga vahele, siis püsib eespuri paremini. Vahtisin laevas ringi ja laiutasin käsi. Kust leida jublatat, mida nimetatakse spinnakeri poomiks? Reisikaaslased vaatasid mu laeval tuimist ja kätega vehkimist stoiliselt.

Siis tuli mõte küsida spinnipoomi asukohta jahiomaniikult. Telefonist kostis “eeee...” ja peale seda sain teada, et laevas ei olegi sellist asja. Lasku ma samamoodi edasi. Kuna teine jaht lähenes ikka südikalt ja mu auahnus ei tahtnud sellega leppida, siis asusin pardal otsima, kas poomi asemele leiaks midagi muud. Salongi pingi alt leidsin harja ja pootshaagiotsa, mis sobis ideaalselt harjavarrele. Kahest elukaugest esemest sain poomi, mille harjapoolse otsa kinnitasin otsadega kuidagi masti külge ja pootshaagiga ots passis hästi purjenurga avale, nii et eespuri sai päris laiaili aetud. Koolivend raptas küll sellise leiutise peale pead, aga kui meil kiirus kasvas ja teine jaht isegi pisut maha jäi, näitas püstist põialt.

MUUGA LAHTE EI SÕITNUDKI

Kui Aegna poi juures võtsime suuna ida poole, siis oli tuul juba küljelt ja kogenud jahikapten tuhisest meist kindlalt mööda. Sõit Aegna saarest Koipsi saareni oli üsna pikk, aga muretum. Vahelduseks oli päris huvitav näha Viimsi poolsaare ja Aegna teist külge. Prangli ja Aksi saared

tundsin kaugelt ära (vaidlesin reisijatega veel, et kas Aksi või Aksi saar). Kaardile panin iga natukese aja tagant pilgu peale. Avastasin muuhulgas, et suur veteala Prangli ja Muuga sadama vahel ei olegi tervenisti Muuga laht, vaid hoopis Ihasalu laht. Lõpuks hakkasid Muuga sadama viljaterminalid selja taha jääma ning küsisin vanahärralt telefonitsi, kas kulgeme Koipsi saarest põhja või lõuna poolt läbi. Vanamees arvas, et seekord läheme saare ja Kaberneeme poolsaare vahelt läbi. Käskis mul tema ahtri lähedale hoida, ütles, et ootab mind. Kui Rammu saare traaversisse sain, jõudsin ka teisele jahile järele. Pisut ärevust kitsusest läbisõidul oli, sai üle poordi kiigatud, kui lähedal põhi on, aga ei paistnud kivegi. Ju siis kapten teadis õiget teed.

SILDUMINE RANNA ÄÄRDE!

Kui Haapse lahel sai Rohusi saar selja taha jäetud, valmistusime sildumiseks. Telefonitsi sain ankrukohta kirjelduse. Kõrvalt jälgisin, kuidas teine jaht ahtrist ankrust vette heitis ja siis kiiresti otsa järele andes kaldale lähenes. Imestades vaatasin, kuidas kiiljaht võõri otse randa “istutas” ja üks reisijatest pika otsaga võsa poole punuma pani. Jagasin koolivennale ja reisijatele ülesanded ja enda jaht sai samamoodi teise kõrvale “pargitud”. Meil läks vaid kaks korda pikemat otsa vaja, sest meie võsas ei olnud

lähedalt võtta jämedat puud, kuhu ots kinnitada. Mõned pikendused ja lõpuks jaht seisiski kahe pika otsa vahel, üks ankrus, teine ümber puutüve. Meil võõr muidugi randa nii hästi ei istunud, enne maale saamist läksid jalad ikka märjaks, aga suvine aeg, keda huvitas? Igatahes ilmaga oli meil esimesel päeval vedanud.

Pedassaarel läksime läbi metsa palkmajani, kuhu



reisiseltskond oma kraami vedas. RMK maja ootas koos lõkkekohaga. Kui kaasa võetud joo- gipoolise kogust hindasin, siis pobisesin ühele reisijale (kes paistis teisi juhendavat-kaman- davat), et hommikul sõidame vara välja, ärgu väga hoogu mingi. Õhtu arenedes suundusin koolivennaga jahile tagasi, et Vikerraadiost ilmatedet kuulata. Prognoos ei töötanud head. Varem pärastlõunaks lubatud lõunatuule tõus ähvardas juba öösel tulla. Jahil uitajate vahepalana lisandus metsas pidutsevale selts- konnale rahvast, kui neid Salmistu sadamast kummipaadiga juurde toodi.

Olin pikast reisist rammestunud, tuli kai- koht üles leida.

Kuna mure laeva pärast ei lasknud eriti magada, tuli ikka iga tunni järel tekiir teha ja tuult nuusutada. Peale keskööd oli laine juba kõrgem ja loksutas meie laeva pisut kalda poole kreeni. Ilmselt ankur ei pidanud hästi. Ära- sin reisikaaslase ja otsustasime, et ankru asu- kohta tuleb pisut muuta. Andsime kaldaotsa pikalt järele ja võtsime merepoolset sisse nii- palju kuni ankur pardal. Mootoriga pisut aida- tes sai ankur uue koha. Rihtisime jahi umbes kahe vahele, kaldast veidi eemale. Teise jahi ankur pidas vist paremini, sest selle tekil ei paistnud mingit sebmist olevat. Kapten lahenda- das koos madrusega Jägermeistrit ja olemine paistis muretum. See tegi ka meid rahuliku- maks: ju siis praegune laine on veel poisike.

PÜHAPÄEV ALGAS EHMATUSEGA

Hommiku poole magasin tunni kauem, kui olin plaaninud. Laeva ankur ei pidanud see- kordki ja jaht oli vasaku poordi põhjaosaga kaldas. Üpris suur kreen, aga tuul oli õõga võrreldes pisut rahunenud. Õnneks kiil oli sügavas vees ja laev õnnestus kiiresti otseks saada. Pisut ehmatasime, aga vanahärä rääkis hiljem, et selline “külitamine” ei tee jahile üldjuhul häda. Samuti imes- tasime koos, et teine jaht oli kadu- nud. Telefoni teel sain teada, et too oli juba öösel osa reisiseltskonnaga Kaberneeme sadamasse sõitnud, kuna osale reisijatele ei meeldinud järgmise päeva ilmaprognoos. Kui teine jaht lõunaks me kõrvale tagasi

tuli, ei olnud reisijatest kippu ega kõppu. Ja tuul kogus taas jõudu. Tuli ette võtta tee metsaonni poole. Meie kliendid alles maga- sid sügavalt, hiljem selgus, et nad olid ikka terve öö laulnud ja lahendanud. Üks nendest ilmutas elumärke ja kui selgitasin, et lahkuma peab tunni jooksul, sain vastuseks, et kohvi tegemata ei lähe kuskile.

Kohv sai valmis alles kolm tundi peale esimese reisija äratust, kui ka kompsud ja tühi taara olid koos. Kuidagi saime reisijad pardale, osa lahkus Salmistu “liinipaadiga”. Teise laeva seltskond oli üpris kokku kuivanud ja tegin oma seltskonnale ettepaneku, et osa võib minna teisele jahile, aga nood otsustasid minuga sõitu jätkata. Ei salga, et see tegi sees pisut soojaks.

OTSAD SAID ANTUD LIIGA HILJA

Juba Rohusi saare juures sai selgeks, et lisaks tugevale tuulele oli ilmal meile veel rohkelt äikesepagisid pakkuda. Äikesepilved tüüri- sid päris süngelt silmapiiri lähedal. Kuna tuult jagus ja see oli pöördunud läände, heiskasid esialgu vaid eespurje (nagu teise laeva kap- ten ees tegi). Esialgu oli sõit mõnus, aga hin- ges pakitses ikka mure, et lahkusime saarelt liiga hilja. Hommikupoolne väljasõiduplaan oli kaugesse pärastlõunasse lükkunud. Vana- härra ei teinud sellest suurt numbrit, ütles vaid, et vastutuult saame igal juhul.

Mingil hetkel tõsteti teise jahi pardal grootpuri üles ja kulgeti loode poole. Pakki- sin ka meie groodi lahti ja paar reisijat pakkus end mulle abiks. Ühe mehe vilunud liigutu- sed andsid aimu, et ta ei ole esimest korda jahi pardal. Mu tähelepanu hajutas üks äikesepilv, kui miski kärises. Kaks abimeest kõõlusid masti kaelas ja vaatasid arusaamatult minu poole. Vedasin pilgu üles ja alles siis meenu- sid jahiomani sõnad, et grooti ei tohi päris

MÕNI SÕIDAB AASTAKÜMNEID, ENNE KUI MERE TÄIT HINGUST JA KARGUST KOGEDA SAAB. MINA “ROHELISENA” EI OSANUD AIMATAGI, ET SEE TORM MU ELU ÜHEKS MEELDEJÄÄVAMAKS SAAB.

lõpuni üles tõmmata. Väike “kolmnurk” oli ülejäänud purjest eraldunud... Mingit riba pidi veel tilpnest purje eraldunud osa küljes...

Tõmbasime purje alla tagasi ja üks abi- meestest siirdus juba võõri poole, et panipa- gast uut grootpurje otsida. Kui ta kiirelt teist purje asus paika sättima, sain kinnitust oletu- sele, et mul oli laevas kogunud purjetaja. Ühelt poolt tegi see teadmine olemise rahulikumaks, teiselt poolt tuli end jälgida, et oma kogene- matust mitte välja näidata.

Üks väiksemat sorti tuuleil koos vihma- sabinaga käis esimest korda üle.

MAA KADUS NÄHTAVUSEST SEKUNDIGA

Tundus juba, et Kaberneeme ja Koipsi vaheline väin sai teise jahi sabas edukalt läbitud, kui Muuga poolt triivis meie poole sünkjasmust äikesepilv. Ja see pilv liikus me poole häm- mastavalt kiiresti. Koolivend müksas mind, et vist saame litaka kätte, ja seepeale rõõga- tasin püsti tõustes: kõik purjed alla! Ise asusin ruttu genuat kokku lappima ja reisijatest abi- lised võtsid vihmast ligunenud grootpurje ette. Pigem tajusin kui nägin, et teine jaht suundus põhja poole ja kadus vihma taha. Eespurje saime kiiresti alla, sõber kõhuli peale, et tõusev tuul selle alla ei saaks. Hüppasin masti juurde, kui kou kärgatas ja veeseen meid hetkega ümb- rites. Jõudsin kuidagi enne vihmavalingut Kaberneeme poolsaare otsa ähmaselt näha ja siis kadus seegi orientiir. Samal sekundil pau- gatas pooleldi alla liikunud grootpuri katki ja keset purje haigutas suur auk. Saime groodi kuidagi alla ja salongi, ise püüdsin veel tuule suunda tajuda ja kõõritasin kompassi, et selle järgi kurssi hoida. Otsisin pilguga teist jahti ja käivitasin mootori. Omamata aimu jahi võõri suunast, oli siiski tunne, et oleme Kaberneeme poolsaarest ohutus kauguses. Kui roolipinni kindlamalt kätte sain, andsin väikse tagasi-

käigu ja pöörasin võõri (enda arust) lõuna poole, teadmata, kas see manööver ikka aitab. Äikesepilv varjas päevavalgu- segi ja vaid valgusähvatuste ajal oli ümbrust paremini näha. Reisijad olid juba jahi salongi kogunenud ja sõber koogutas



koos poolikult väljas eespurjega võõriluugist välja.

Imelikul kombel oli mu pea üsna klaar ja nendel hetkedel ei tundnud mingit muret ega paanikat. Iga tegevus, mis sai äikesesähvatuste valgel ja vih-mavalangu sees tehtud, oli kui kaalutletud, kuigi otsuseid tuli teha imekähku. Miskipärast uskusin, et äike-sevaling läheb ruttu mööda ja ümbrus selgineb, enne kui kuskile madalale satume. Teist jahti polnud mõtet otsidagi ja vihma sadas nii hooga, et telefoni ei tihanud põuetaskust välja võtta.

Sama ruttu, kui äikesepagi meile peale lendas, möödus ka pilv ja haihtus vihm. Vih-mariimete järel ümbrust takserides sain aimu, et ei olnud äikese-eelsest asukohast eriti kõrvale kaldunud. Teinegi jaht oli pur-jedeta, aga sellega oli vahemaa suuremaks kärisenud. Kui olin kindel, et kiilu all on nüüd vaba vett piisavalt, lasin koolivenna rooli ja vaatasin reisijad ning laeva üle. Samasugune läänetuul pressis vastu nagu enne äikesetormi ja paar reisijat olid näost juba valged. Soovitasin neil tormikeebid selga panna ja asuda laevatekile, et silmapiiri nähes merehaigus leeveneks. Purjetagavara inspekteerides selgus, et rohkem grootpurjesid meil ei ole. Püüdsin teise laeva kaptenile helistada ja nõu küsida, aga telefon oli tumm.

KODUTEE ÜHA VÄSITAVAM

Otsustasin, et ülejäänud tee tuleb sõita mootori jõul. Purjetamiskogemusega reisija seiras kurssi ja tuult ning soovitas eespurje ikka üles tõsta, et niiviisi paremini vastulainet hoida. Sedaviisi retk jätkuski, kurss otse Aegna saare põhjapoole. Ihasalu lahe keskel käis meist üle veel paar äikesepilve, aga need ei olnud nii karmid, et tulnuks puri maha võtta. Teine jaht paistis sõitvat pautides, sest kord paistis see meist Prangli pool ja laheületuse teisel poolel paistis see meie vasakus poordis päris kalda lähedal. Ankrus seisvate tankerite lähedal.

Tuul aina tõusis ja lained üha kerkisid. Reisijad olid jäänud päris vagusi ja üks laps hoidis vanematele päris ligi. Ise hakkasin mootori pärast muretsema. Kütusevaru mul

veel oli, aga meeles olid jahiomaniiku sõnad, et mootor ei ole päris esimeses noorus ja pikalt töötades hakkab pilssi õli tilkuma. Reisijatele ma muret midugi ei jaganud, püüdsin ikka meeleolu üleval hoida, aga sain mingi hetk aru, et nad loevad mu näost siiski, et olen murelik. Mõtlesin siis aegadele, kui mehed olid rauast ja laevad puust, et kuidas küll ookeanikaptenid suutsid oma muret meeskonna ees varjata. Siiski tundus mulle, et koolivend, kes Emajõel palju paadiga seigelnud, ja purjetajast reisija paistsid hoopis rahulikumad kui mina. Väsimus kippus samuti kimbutama, mingil määral hoidsid vihm ja põue pugev jahedus erksana.

Muretsemin ka lainete pärast, mis Tallinna lähel võisid ees oodata. Aegna saar varjas läänetuult ja kuidagi lootsin ikka, et tuul hämaruse saabudes vaibub. Helistasin koju ja ütlesin, et ma üheksaks ei jõua, ilmselt paar tundi hilinen. Jagasin ka oma sõbraga muret, et mingi hetk võib mootor otsad anda ja jääme triivi. Selle peale ta ütles, et helistab VTS-is töötavale tuttavale. Too tuttav oli isegi töö ja meie radaril tekitatud "täpi" võttis ta jälgimisele: "Pani märgi peale, nii ta ütles."

TALLINNA LAHE LAINERISTSED

Pärast Aegna poid muutsime kursi Pirita sadama poole. Vastupidiselt lootusele võtsid meid vastu võimsad lained. Õnneks ei olnud need meile enam vastu, aga külglaine ei olnud ka eriti meeldiv. Kiirust kogunes juurde, aga rool kuulas vähem sõna. Genua tuli päris maha võtta, et tuul meid kalda alla ei pressiks. Veerand tunni pärast nägin ka teist jahti Aegna poist möödumas, aga kuna see liikus edasi vaid purje jõul, siis jätkas sõitu Naissaare suunas.

Vihm oli õnneks järele jäänud. Reisijad olid ikka vapralt tekil ümbrust seiramas. Keegi "avalikult" merehaigust ei põdenud,

kuigi mõnel eeldanuks isegi pohmelli. Mina muretsemin ikka mootori pärast. Mingi aeg olin vist kärsitusest gaasi juurde pannud, sest ahtri pool hakkas musta suitsu välja paiskama. Püüdsin siis pigem käiku maha võtta, kui alust kiirustamisega tagant sundida. Kuigi

jõudsin korra ka mõelda, et läheks sadama poole täisgaasiga. Kui ei vea välja, siis ei vea... Aga ülemäärast riski ei tahtnud võtta. Kalda lähedal kerkisid lained veelgi ja ujusid mingi aeg laeva alla ahtri poolt. Vahel tundus, et rool ei kuulunud üldse sõna, aga ikka parem, kui vastu laineid rammida.

Tallinna ja Pirita tuled juba kumasid kutsuvalt, õhtupimedus kattis ümbruse. Tuul küll pisut vaibus, aga laine ei andnud järele. Viimane ots Miiduranna kaist Piritani paistis olevat lõputu.

MAA! MAA!

Pirita muulide vahelt mahtusime kenasti sisse ja kai poole popsides oli tegu, et sadama kehtestatud kiirusepiirangut mitte ületada. Kui otsad kail ja jalad kindlal pinnal ning reisijad kompsudega maale toimetatud, siis läks mul suu äkki kõrvuni. Vaid viieminutilise vahe järel saabus äkki ka teine laev koos kaptenist vanahärraga, kes kirus esmalt oma mobiili kustunud akut – ta ei saanud isegi mu telefoninumbrit kätte. Vanamees uuris, mida ma äikesetormi ajal tegin? Kirjeldasin oma ülelamisi ja põhjendasin, miks ma mootoriga kohale sõitsin. Mees jäi pisut mõtlikuks ja küsis siis, millal uuesti koos sõidu ette võtame.

Vintsutustele vaatamata tundusid reisi-jadki olevat rahul, nendegi näod olid naerul.

ELUST ÕPITUD!

Mis ma siis selle suve jooksul teada sain? Juba selsamal õhtul autoga kodu poole sõites otsustasin, et see sõit ei jää mul viimaseks. Kuigi reis oli raske, olin endas leidnud jooni ja tahke, millest seni polnud aimu. Mõtlesin juba, et vaja purjed ruttu parandada, et paari päeva pärast tagasi purjetama saaks.

Eks kaalusin ka seda, et kui õige see nüüd oli,

et sedasi purjetamist õppima asusin. Ei mingit varasemat kogemust, ei kodust kaasa saadud teadmisi purjetamisest ja tuultest. Ei olnud läbinud ka mingit põhjalikku purjetamiskoolitust ega sõitnud mingis meeskonnas pikemat aega jungana. Ilusate ilmade puhul paistis, et eelkirjeldatud polnud vajagi, elu ise õpetas ja navigeerimise praktika oli mul juba kaubalaevadelt saadud. Aga seda otsustasin küll, et pikkade vahemaade puhul tuleb esialgu end kogenud meeskonna juurde kas või jungaks möllida.

Paljud võtted õpiksin kiiremini selgeks, ja hi terminidki jääksid paremini külge ja meeskonnatööd õpiksin paremini. Eks kriisisituatsioonis käitumise teoreetilise poole õppimine tuleks ka kasuks, aga paistis, et praktiline eksam sai selle reisiga tehtud.

Selle sain ka selgeks, et jaht peab olema ikka võimalikult hea varustusega ja korras.

JÄRELLUGU

Alles paar aastat hiljem, kui kirjutasin Navigaatorile esimesi artikleid Tallinna lähel liiklemise eeskirjadest ja Krusensternist, viis juhus mind kokku Jaanus Hiiesaluga, kellega neil teemadel intervjuu kokku leppisin. Tema küsis kohe, kas ma mitte ei võtnud paar aastat tagasi ühest Pedassaarde sõidust osa? Vastasin, et jah, sõitsin jahiga. Ta ise sõitis vanamehega koos meil ees. Taas kord sai tõeks see, et Eesti on väike. Peale mõningast vaikust ütles ta, et isegi vanamees oli õelnud, et pole elus sellist äikesetormi tunda saanud. Et sealt tervena tulema saime, oli tema sõnul ime olnud. Jaanuse sõnul olid nad päris Koipsi saare alla triivinud, kajaloodi näitude põhjal pidanud nad kivides olema, aga õnnestus mööda saada. Nad olid meie pärast kõvasti mures olnud, sest meil ei olnud pardal ju peale kompassi midagi.

Mõni sõidab aastakümneid, enne kui mere täit hingust ja kargust kogeda saab. Mina "rohelisena" ei osanud aimatagi, et see torm mu elu üheks meeldejäavamaks saab. Järgnevad suved olen ikka sõprade-tuttavatega võimalikult palju merel käinud. Tallinna laht on ikka lemmik. Oma jahti pole siiski veel ostnud, kuna eelkõige oma ameti tõttu saan meredel piisavalt sõita... ▣



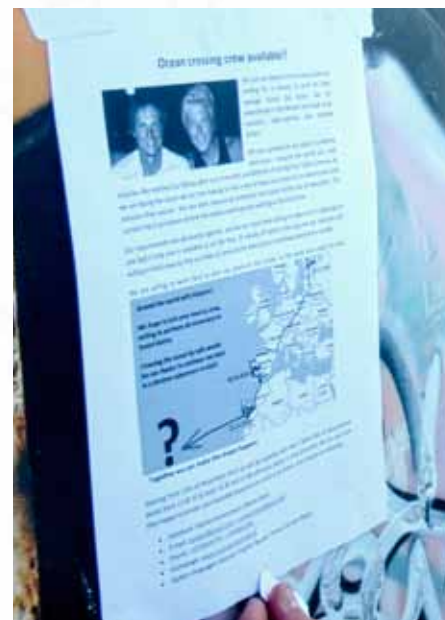
Hääletades Atlandi ookeanile

NELJARATTALISE MAISMAASÕIDUKI PEALE ON LÜHEMAKS VÕI PIKEMAKS TEEKONNAKS KÜÜTI KÜSINUD SUUREM OSA INIMESTEST. MAAILMAS REISIB RINGI AGA TERVE HULK PAADIHÄÄLETAJAJID EHK *BOAT STOPPER*'EID, KELLE SOOVIKS ON MÕNIKORD SÕITA KOGUNI ÜLE OOKEANI. JÄRGNEVALT TOOME TEIENI LOO, KUIDAS KAKS EESTLASEST JALGRATTARÄNDURIT, **MARTIN ÖÖVEL** JA **MARTIN SIMMERMANN**, OTSISID KANAARIDEL LAS PALMASES SOBIVAT PAATI, ET PÄÄSEDA ÜLE ATLANDI OOKEANI.

TEKST **MARTIN ÖÖVEL**

LAS PALMASES OLII MEIE ESIMENE eesmärk jahisadama leidmine. Sadama poole jäävad lahesopid olid paksult täis purjekaid, kes peatselt algava ARC regati tõttu kaide äärde kohta ei saanud. Vahetult enne Alcancanerase promenaadile jõudmist kohtasime tee peal kahte matkaratturit, Stefanit ja Flourenti. Tuli välja, et ka nemad olid paati otsima tulnud, ja peale mõnepäevast otsimist selle ka lõpuks leidnud. Nende õnn innustas ka meid – paistis, et Las Palmasesse tulek ei olnudki täiesti lootusetu ettevõtmine.

Mööda sadamasse viivat promenaadi sõites hakkas silma üks katamaraan, millel levis Eesti lipp. See oli ühtlasi esimene purjekas, mida me vaatasime. Kas tõesti võib meil niimoodi vedada, et esimese asjana komistame teiste kodumaalt pärit ilmarändurite otsa? Läbi kaamera zoomi terasemalt vaadates võis isegi tuvastada, et tegu oli Nordea-nimelise



katamaraaniga, millega teadupärast reisivad kodumaa kõige kuulsamad maailmarändurid.

Selline täielikult juhuslik kokkusattumus tundus tõesti uskumatuna – jaa, kui Marko ja Jaan seda lugu kuulevad, siis leitakse sellel purjekal ruumi ka meie jaoks! Kõrgendatud ootustega eemaldasime rattalt Eesti lipu, pistisime selle hambusse ning jooksime üle ranna otse vette – 200-meetrine veetakistus näis peale ligemale 8000 kilomeetrit täiesti tühisena.

Laevale jõudes ei paistnud esialgu kedagi silma.

“Halloo, kas keegi kodus?!”

Selle peale kostis alumistest ruumidest liikumist. Vastu vaatas üks neljast regulaarsest meeskonnaliikmest, eluaegne meremees Hardi. Kuulanud ära mu lühikese loo, ulatas ta külmi-kust Saku Originaali. Kodumaine pruul maitsetes hüva. Peale poole tunnist vestlust oli selge, et selle katamaraaniga ookeani ületamist väga lootda ei maksa. Nimelt olid külaliste kohad varem broneeritud ja hoolimata päris viisakast hinnast vabu kohti ei paistnud. Sellegipoolest avaldas ta lootust, et ehk on võimalik rattad kuidagi ära mahutada ja seeläbi suurendada meie võimalust mõnele teisele alusele saada. Lõpliku otsuse langetamine jäi kaptenile.

Kapten pidi tulema umbes poole tunni pärast ja kuna katamaraanil aset leidnud vestlus oli aurust tühjaks jooksmas, siis polnudki muud kui lipp jälle näppu ja tagasi kaldale. Kaldale lähenedes oli näha, kuidas väikesesse paati hakkavad end sättima mitmetest helisalvestistest ja kodumaistest linatsestest

tuttavad näod. Nad olid liiga kaugel, et väsinud ujumat silmata, ja samas paistsid nad väsinud ujujale ohtlikult minekuvalmid.

“Jaan! Jaan!” (Veest sinimustvalget trikoloori lehvitades.)

Kaldal olijate hämmeldunud pilgud.

“Oodake seal!”

“Ok!”

Ujusin tagasi kaldale, kus kohtasin ka ülejäänud kolme maailmarändurit: kapten Toonartit, Markot ja Jaani. Peale tutvustusvooru siirdusime rataste manua ja hakkasime arutama võimalikke stsenaariume. Enne, kui olime liiga kaugelt jõudnud, kostsid kapteni sõnad, mis kõiki meie ettepanekuid üheselt välistasid. Katamaraanil kõrgemil lülil oli kõnelenud: kapteni sõna on seadus ja peale seda ei aita enam ka teiste meeskonnaliikmete sümpatiseerivad pilgud. Sellegipoolest libistas Jaan meile sedeli, kus olid kirjas ühe Las Palmasesse mõneks ajaks paikseks jäänud meremehe kontaktid, ja avaldas lootust, et ehk oskab tema meid parematele jahimaa-dele suunata.

Liikusime edasi sadamasse. Leidsime regati korraldajate kontori. Uurisime mitmest kohast, kuni lõpuks avaldati meile kõige suurema eduvõimalusega valem. Tuleb istuda Sailor's Baris ja olla lihtsalt muhe. Kõik kaptenid, kes otsivad meeskonda, lähevad sinna.

Menüü kõige odavam artikkel oli õlu. Tellisime. Kuulsime kõrval olevast lauast vene keelt. Sujuvalt tutvustasime end. Peale mõningast vestlust ühendasime laud.

Tegu oli kolme Mallorcal elava

ukrainlasega: Vitja, Šaša ja Dimaga. Üllatuslikult olid nad kõik käinud ka Eestis ja teadsid Eesti purjespordi korüfeesid, vendasid Tõnisteid ja Alar Volmerit. Veelgi huvitavamad olid nende lood erinevatest komanderingutest Eesti väikelinnadesse. Väliselt paistsid nad heal järjel olevate nn uusriikastena. Sellegipoolest oli vestlus loomulik ja nauditav. Hea oli praktiseerida vene keelt ja kuulata nostalgilisi lugusid. Küsimise peale rääkisime ära ka oma hetkeseisu, kuid jätsime enda küsimuse esitamata.

Kui ukrainlased olid lahkunud, sattus meie lauda Prantsusmaalt pärit vanapaar. Jällegi vestlus sujus ja umbes poole tunni jagu hiljem jõudsime ka küsimuse esitamiseni. Paraku neil ei olnudki paati ja nad olid lihtsalt kaide äärde sööma tulnud.

Kesvamärjake, mida polnud juba kuid joonud, hakkas peale kolmandat kannu päris korralikult pähe. Otsustasime otsida üles hosteli, mida üks Erasmus raames Las Palmases tudeerinud sõbranna oli soovitanud. Imekombel ei olnud hostel jahisadamast kaugemal kui 500 meetrit. Kiirelt sukeldusime saidile www.findacrew.net, mille kaudu olime samuti proovinud endale paati leida – ei midagi uut, jätkuvalt oli parim võimalus umbes kuu aja pärast väljuv Soome jaht.

Seda tuvastades oli aeg vahekokkuvõtteks: Ilmareis: nein
ukrainlased: õng sees
vanapaar: n/a
www.findacrew.net: tühjus

Meil polnud aga plaani kuu aega paikne



olla, ega ka tahtmist ainult ühele teoreetilisele kaardile mängida. Helistasime Jaanilt saadud telefoninumbri. Riho oli valmis meiega kohtuma. Kiirelt tõttasime tagasi sadamasse. Suundusime kohalikku söögikohta ja tellisime kolm tassi teed.

Riho kõneles kohalikust eluolust, regatist, teoreetilistest väljavaadetest jms. Tol hetkel jätkus meil tähelepanu ainult nendele väljavaadetele, mis tema kohaselt ei olnud just kõige paremad. Eelmisel nädalal oli lahkunud üks jaht, kuhu oli otsitud meeskonda. Muud võimalused tundusid suhteliselt kasinad, kui mitte öelda olematud, ainsa soovitusena kõlas juba kuuludud Sailor's Baris tiksumine. Ka Riho ise oli oma purjekaga üle ookeani minemas, aga tema kindel soov oli purjetada ükski - et mediteerida.

Mõistsime üksi sõitmise soovi hästi, sest ka meie ettevõtmine on ju omamoodi mediteerimine ning tihtilugu vahetame päeva esimesi sõnu alles õhtutundidel. Kui selgus, et me ei proovigi tema paadi peale pressida ja austame tema eelistusi, siis vabanes vestlus neist pingetest, mis üldiselt kaasnevad sellega, kui üks pool on *status quo*'ga rahul ja teine

osapool soovib selle muutmist. Pooltunni jagu hiljem hakkasid esialgsetesse mustadesse stsenaariumitesse tekkima ka väikesed lootusekübemed.

Nimelt saime teada, et üks suurem Eesti lipu all sõitev purjekas oli samuti seal ankrusse heitnud ja plaanis üle ookeani minna. Arvestades purjeka suurust, avaldas Riho lootust, et ehk tasub seda varianti uurida, ja lubas meie eest kosta. Varuplaanina käis ta välja mõtte ühest väiksemast alusest, millel seilasid tema kauaaegsed sõbrad, kes samuti üle ookeani minemas. Paraku nii väike alus ei suudaks mahutada rattaid ja ilmselt ei taluks ka meeskonna kahekordistamist. Kui ka need variandid arutatud, jätkasime õhtul sundimatu vestlust ja kuulasime suure huviga lugusid, millest vanal merekarul puudu ei tulnud.

KOLLEEGID PAADIPÜÜDJAD

Tagasiteel silmasime kõikjal erinevaid paberilipikuid, millest ei olnud vaba ükski kaiäärne ega ühegi sadamabaari stend. Need olid konkureerivate *boat stopper*'ite reklaamplakateid... Ja neid oli palju... väga palju. Olime oma

sooritusele niivõrd keskendunud, et ei pannud varem täheleegi, et mitte kõik ei ole HH, Lacoste'i või mõne muu seilamisbrändi riietuses. Ja nood olid üldiselt märkimisväärselt nooremad, boheemlaslikumad... nad olid *boat stopper*'id.

Tegime juttu ühe viiese pundiga, kes parasjagu põhilisest sündmuskohast ehk Sailor's Barist eemal keha kinnitas. Nad pakusid meile lahkesti jogurtit. Jogurti säilivustähtaeg oli 8 päeva tagasi. Sama võis täheldada ka ülejäänud toidu puhul, mida nad meelstasti meiega jagada tahtsid. Kui me küsisime, miks kõik vanaks on läinud, siis imestati meie rumala küsimuse üle. Mõistagi oli tegu supermarketite ära visatud kaubaga, millest meie paadihääletajatest kolleegid elasid, või vähemasti see seltskond rastapatsides paadipüüdjaid. Selgus, et ööbimiskohaks oli neil üks hüljatud maja, mis kuuldavasti oli teisi hipisid ja boheemlasi täis.

Kuulasime lugusid, kuidas rahvas selles maha jäetud hoones kommuunielu elab, aegunud toitu jagab ja õhtuseid vabas vormis muusika *jam session*'eid korraldab. Nende kommuuni moodustavat peamiselt erinevad



seljakottidega rändajad/hääletajad. Sellist seltskonda oleme varemgi kohanud, see annab alust arvata, et lisaks meietalistele matkaratturitele on olemas suurem liikumine, kes harrastab muumitrollidest tuttava Nuuskmõmmiku stiilis rändamist – pisike kotike üle öla, ja eks näis, kuhu põidlaküüt viib. Las Palmas, Euroopa kõige loodepoolsem kants, koondab selliseid seiklejaid hulganisti. Nad olid nauditavalt vabad ja nende vaatlemine ja kuulamine tõi meelde laulusõnad “*I am going to San Francisco...*” jutud ja linatõesed Woodstockist ja 60-ndate hipiliikumise.

Enamik neist oli paati otsinud juba nädalaid ja kuuldavasti lisandus neile iga päev ligemale kümnekond uut otsijat. Kokku pidavat *boat stopper*’eid olema rohkem kui paate. ARC regatil olevate paatide meeskonnad olid üldiselt juba varem kokku pandud ning polnud lisandumas purjekaid, mis tulnuks Kanaaridele meeskonna koostamise plaanidega. Umbes iga kahe päeva tagant olevat kuulda, et keegi on mõne paadi peale saanud. Erinevalt Eestist ei olnud Las Palmase sadamas iibega probleeme, vähemalt mitte paadipüüdjate osas.

Meie uute tuttavate muretus ja lillilapsementaaliteed olid küll paeluvad, kuid ei meelitanud meid nendega ühinema. Arvasime, et parem on võidelda eraldi, kui ühendada jõud seltskonnaga, kelle jaoks oli tühjade kätega naasmine normaalne.

PROPAGANDA

Lisaks eeltoodud hipidele oli palju teisigi *boat stopper*’eid, kes kasutasid kõikvõimalikke erinevaid strateegiaid. Paadiomanikud vestlesid enim siiski nendega, kes tegid endale ülesandeks pidevalt Sailor’s tixsuda. See seltskond kasutas ka ennast reklaamivaid kuulutusid. Neid oli palju, kuid massist eristusid peamiselt värvilised. Kuna kogupilt oli ülimalt kirju, siis peale kahe rootsi neiuplakatite midagi muud domineerivat väga ei kohanud. Kuuldavasti olid need neiud olnud oma otsingutes edukad... Njah, imelik olu, kui noored blondid rootsi neiud jäänukski sadamakale hipide kombel redutama.

Et sellest üüratust massist esile tõusta, pidi meie plakat edastama konkurente nii kvaliteedi kui kvantiteedi poolest. Siirdusime

hostelisse ja tegime valmis oma reklaamplakati esimese versiooni. Suured pildid, kaart, südantlõhestav lugu muinasjutulisest maailmarännakust, mille saatuse on paadiomanike kätes jms. Erinevalt poliitpropagandast olid meie plakatid tegelikult täiesti siirad, aga samamoodi oli neid massiliselt.

Järgmisel päeval ilmusime sadamasse paarikümne värvilise ja ligemale saja mustvalge lehekesega. Mõlema suu oli närimiskummist, meie liimist, punnis. Sadamasse ei jäänud kohta, kuhu me ei oleks spämminud. Tõsi, koristajad eemaldasid enamikust kohtadest meie üllitised, aga sellegipoolest oli üldpilt meeldiv. Meie plakatid olid kõige ilusamad, kõige nähtavamates kohtades ja neid oli ülivõimsalt kõige rohkem.

SAAGA JÄTK

Päevad möödusid. Pea kõik *boat stopper*’id olid nägupidi tuttavad. Suure osa paadiomanikega oli baaris vesteldud, meeldivalt, aga sellegipoolest tulemusteta: jahid üldiselt lihtsalt lähevad ookeani ületama kindlate meeskondadega ja ei aita ka see, kui oled paremini



turustatud kui iPhone ja meeldivam kui tädi Rutt Hunt Kriimsilma lastesaatest.

Päevade möödudes asendus optimism reaalsusega. Väljavaated, eriti jalgratastega, ei olnud suured, pigem kaduvväikesed.

Oli aeg võtta välja varem sisse visatud õnged. Ukrainlased, keda olime vahepeal korduvalt kohanud, olid sunnitud eitavalt vastama: nende supersuure jahi omanikud olid tulemas ja nemad kui jahi hooldajad, kõik peale Vitja, pidid lahkuma. Ruumi oluoks rohkem kui küll, aga selle superjahi omanikud tahtsid oma puhkust veeta isekeski.

Uurisime ka Riho käest vahepealseid arenguid ja saime teada, et ka Uku (Randmaa – toim), kellele kuulub suurem Eesti lipu all sõitev jaht, soovib kindlasti jätkata oma teekonda üksinda. Rihoga kohtudes tutvustas ta meid ka Ukule ja teiselegi eesti purjetajale, kes ookeani ületama ei plaaninud hakata.

Uku näol oli tegu hämmastavalt rahuliku inimesega. Temaga vestlemine meenutas Brad Pitti kehastatud austria alpinisti kohutumisi dalai-laamaga filmis „Seven Years in Tibet“. Ühelt poolt valmistas pettumust tema

soovimatus meid oma jahile mahutada, teiselt poolt jällegi olid põhjendused esitatud äärmiselt sümpaatselt. Leidsime ühise teema maailmarändamise näol ja kokkuvõttes võis kohtumist hinnata vägagi meeldivaks.

Meeldivatest kohtumistest hoolimata ei olnud me oma eesmärgile lähemale jõudnud. Oma plakatitel olime rõhutanud valmisolekut rattad näiteks DHL-iga või muul viisil eraldi transportida, aga sellest hoolimata ei olnud ükski plakat tootnud loodetud tagasisidet. Plakatid olid endaga kaasa toonud lihtsalt suure populaarsuse Sailor's Baris ja see võimaldas vestlused kiiremini õigesse teemasse suunata. Vestluseid olime pidanud küllaga ja sarnaselt Lissaboni-elamusele joonistus siingi välja kindel vastuste muster. Mõned partiid olid viinud eesmärgile lähedale, aga ainult selleks, et lõppeda punktis, kus mööndakse, et koha leiaks ainult ühele. Lisaks valmistas muret ka asjaolu, et rataste kulleriga saatmise hind oli täpselt sama mis uue samaväärse ratta oma.

Oli aeg hakata alternatiive otsima. Riho tutvustas meid ühele oma reisifirma omanikust tuttavale. Too leidis oma süsteemi abiga

palju huvitavaid viimase hetke pakkumisi. Kui aga leiti üles erakordselt soodsad lennupiletid Caracasesse, siis oli käes rõõmuhõisete aeg. Enne ise netist otsides tundus kõige soodsam alternatiivtsenaarium Las Palmasest Mehhikosse sõit, ja sedagi vahemaandumisega Madridis. Nüüd oli meil lend kõige eelistatumas sihtpunkti, sh rattapiletiga.

Kui rõõm oli natukene settinud, siis koraks tekkis kahetsus, sest Riho teiste sõprade paadi kaarti ei saanudki lõpuni mängida. Nüüd, kui tänu Rihole oli jõutud erakordselt hea variandini, ei olnud kohe kuidagi sobilik seda enam jutuks võtta.

Uurisime, kui kauaks saab lennupileteid nende soodsate tingimustega broneerida – 24 h. Otsustasime broneeringu kasuks, sest pidevast tagasilöökidest laviinist hoolimata ei olnud me valmis astuma lennuki pardale teadmise, et mõni lask jäi veel salve. Tagasi Sailor'sisse.

Sailor'sis olime kui ümber sündinud. Tagala oli kindlustatud vastuvõetavate tingimustega. Oli võimalik ainult võita. Senisest veelgi entusiastlikumalt haarasime nõobist erinevatel meresõitjatel. Kui heast uudisest



saadud energia oli ammendatud ja me lõpuks koos tagasi lauda istusime, pidime taas tunnistama, et loodetud murdelise õnne asemel pidime jälle leppima kõige realistlikuma lõpplahendusega, mida olime juba Lissabonis prognoosinud. Vähemasti oli võidetud nii palju, et erinevalt võrdlemisi kalli lennupiletiga saime nüüd arvestada kalli, kuid sellegipoolest märkimisväärselt soodsama variandiga.

Niimoodi istusimegi vaikselt lauas ja analüüsisime viimaste päevade erinevaid sündmusi. Ei saanud öelda, et kuskil oleks tehtud mõni suurem strateegiline viga. Kui, siis ehk see, et soodsast lennupiletist niivõrd varjamatult rõõmu tundsimine, et Riholt polnud enam sobilik veel üht teenet paluda – kõnet meie viimasele kaardistatud ölekõrrele...

“Ou, tüüp! Vaata!”

“Jep, see vana loeb meie plakatit!”

“Ikka veel loeb!”

“Ok, läheb!”

Läksime ja tutvustasime end vanahärrale. Vanahärrale nimelt meeldis meie plakat, kaart ja pilt eriti. Miskit muud talle väga meeldida ei saanud, sest ta ei mõistnud peaaegu sõnagi

inglise keelt. Viiepeeele ja väga algelise inglise keelega jõudsime mingile ühisele arusaamisele. Haarasime baarist kaardimaksете allkirjastamiseks mõeldud pastaka. Rebisime tüki ühelt paljudest kuulutustest. Araabia numbreid mõistsime me mõlemad.

“Martinique?”

“Oui! Oui! Martinique!” (prants.k. “Jah! Jah! Martinique (saar)!”)

“Sailboat?” (Proovides kätega idiootselt purjekat maalida.)

“Oui!”

“Are you looking for crew?” (Üritades kätega luua kuvandit teki küürimisest ja kokkamisest. Ingl.k. “Kas otsite meeskonnaliikmeid?”)

“Oui!”

“Me and him, good crew, oui!” (Osutades endale ja Simpsile. Ingl.k. “Mina ja tema, hea meeskond!”)

“Oui, ok!”

“Simps, mine otsi meile nüüd keegi, kes seda kuradi keelt valdaks!”

Vanahärra kribas paberile järgmised numbrid: 30 x 25 = 750 € x 2 = 1500 € = Martinique. See oli nüüd küll kallim kui lennupilet,

aga mitte oluliselt, tegelikult isegi minimaalselt: väga väike hind, mida maksta kuuajalise elamuse eest, mis võimaldaks muinasjutulisel rännakul jätkuda ja ei kahjustaks seda tänapäevase reaktiivmatkamisega.

Kribasin paberile 2 x 500 = max. Seejärel osutasin endale ja kirjutasin “STUDENT”. Seejärel keerasin oma tühjad taskud tagurpidi. Härra selgitas kannatlikult ja piisava hulga viiepeeelega, et selline pakkumine ei ole realistlik, sest tuleb arvestada jahi jooksvate kuludega jms. Oli selge, et tema nõutud 750 € nina kohta ei olnud mingi nahakoormine. Teisalt oli allahindluse saavutamine võrdeline pea kuuajalise Lõuna-Ameerika toidueelarvega ja andnuks lootuse praeguseks päris korralikult punasesse kaldunud eelarve tagasi balanssi saada.

Joonistasin veel kord ringi ümber oma 2 x 500-pakkumisele ja proovisin selgitada, et sealt läheb meie maksejõu piir.

Simps naasis. Kaasas ei keegi muu kui Flourent, matkarattur, kellega kohtusime enne Nordea paadi peale ujumist. Tema abiga saime jutu normaalselt jooksmata. Ta tõlkis



vanahärrale meie kuulutuse, kus oli kirjas, et rattad ei ole probleem. Vanahärra lubas õhtu jooksul asja üle mõelda ja seda oma meeskonnaga arutada. Leppisime kokku, et kohtume järgmise päeva varahommikul.

Seejärel istusime ühte lauda Flourenti ja Stefaniga. Imestasime, et nad olid jätkuvalt sadamas, sest meile oli jäänud mulje, et start pidanuks juba toimunud olema. Suureks üllatuseks saime teada, et nemad ongi need kaks, kes moodustavad vanahärra meeskonna. Vanahärra oli bluffinud, ta ei kavatsenud kindlasti arutada meie saatust kahe pardale võetud *boat stopper*’iga. Blufi põhjus oli mõneti muret tekitav, ilmselt mingi *exit*-strateegia, et meile hommikul sujuvalt ära öelda.

Leidsime ennast kummalises olukorras, kus pidime hakkama lobima rattamatkajatest kolleegidega. Õhtu lõpuks võisime minna hotelli teadmisega, et Flourent annab endast parima, et keelitada vanahärrat meid peale võtma, meie delikaatsest finantsseisust hoolimata. Samas oli meil ka teadmine, et lauale pandud pakkumise ei ole väljavaated kuigi head, sest miks muidu otsustas kapten meile natukene luisata.

JÄRGMINE HOMMIK

Lennupiletite broneeringu lõppemiseni oli aega 3 tundi. Olime Sailor’s Baris kohal juba tunnike enne kokku lepitud aega. Vanahärra saabus kella pealt. Flourent oli tõlgiks kaasa võetud. Flourenti abiga leidis aset järgmine vestlus:

“We evaluated our financial situation and found that by taking some from our South-American accomodation budget, we can better our offer!” (ingl.k. “Hindasime oma finantsolukorda ja leidsime, et vähendas oma Lõuna-Aafrika eelarvet, siis saame pakkumist suurendada”)

“He says, that he would like to hear your new offer.” (ingl.k. “Ta ütleb, et sooviks kuulda teie uut pakkumist”)

Joonistasin Simpsi suureks üllatuseks paberile 2 x 600 (30 x 20) = max.

“By offering that we are putting everything on the line, we cannot go higher than that.” (ingl.k. “Pakkudes välja sellise summa paneme kõik mängu, me ei saa oma pakkumist enam suurendada.”)

Vanahärra jäi mõttesse.

“Ok!”

Ta oli nõus. Uskumatu! Meresõit oli lõpuks ometigi saamas reaalsuseks!! Meie võidurõõmu segas järgmine küsimus Flourentilt:

“How did you organize your bikes across?” (ingl.k. “Kuidas te oma jalgataste ülesõidu korraldasite?”)

“What do you mean? (ingl.k. “Mida te sellega öelda tahate?” Lähtusime eelmise õhtu jutust, et jahil on ruumi lähedasti, aga me ei teadnud, et vanahärra lähtus Flourenti tõlgitud plakatist.) *Our bikes are coming on board.”* (ingl.k. “Meie rattad tulevad pardale.”)

“No, no, I thought you had already sent the bikes. That’s what I told Remo.” (ingl.k. “Ei, ei, ma arvasin, et te panite juba jalgrattad teele. Niimoodi ma Remole ütlesin.”)

“There is no room for our bikes?” (ingl.k. “Kas rataste jaoks ei ole siis ruumi?”)

“No, definetly not!” (ingl.k. “Ei, kindlasti mitte!”)

Eih. Kas saatus saaks veel kurjemalt jalaga kubemesse virutada? Kiiresti oli vaja midagi välja mõelda.

“Ok, ok, bikes are no problem. When are



we going?” (ingl.k. “Olgu, olgu, rattad ei ole probleemiks. Millal me teele asume?”)

“Ah, ok, good, let’s meet here at 13.00.” (ingl.k. “Hästi, kohtume siin kell 13.00.”)

Selge, meil jäi aega 3 tundi, et ratastest vabaneda. Õigupoolest kaks tundi, sest kahe tunni pärast pidi ära otsustama lennupileti osas, sest lennupilet sisaldas ka rataste ülevedu ja seeläbi oli lennupilet kindlasti parem tehing kui laevareis, mis tähendanuks ratastest loobumist ja uute soetamist.

Pooleldi joostes seadsime sammud meie viimase õlekõrre poole. Me juba teadsime, et Riho alus on liiga väike, et meie rattaid mahutada. Nimelt Riho plaanis ilma suuremate peatusteta olla merel järjestikku pea aasta. Aastase toiduvaru kõrvale kaks võrdlemisi suurt ratast ei mahu. Aga oli ka üks teine eesti meresõitja, kelle alusel ei ole ruumi ühelegi hingelisele, sest ainsad õiged eesti meremehe saatjad on hingerahu ja vaimne ruum. Lootuses, et meie truud velod ei satu konflikti Uku meresõidufilosoofiaga, suundusimegi tema jahi poole.

Aia tagant karjudes: “Uku! Hei, kas sa oled

purjekal?”

Masti tagant ilmus sooja naeratusena mees.

“No tere, poisid!”

“Uku, kuule, vabandame, et nii julmalt kohe asja juurde asume, aga ega sul juhtumisi purjekal kahe jalgratta jaoks ruumi ei ole? Meile pakuti kohta ühel teisel purjekal, aga paraku sama pakkumist ei tehtud meie ratastele. Kõige hullem on see, et me peame kaptenile ütlema oma otsuse peaaegu kohe.”

“Ok, poisid, ma arvan, et me saame hakkama! Õelge oma kaptenile, et ei ole probleemi!”

Järgneva vestluse käigus täpsustasime mõningaid detaile nagu rataste pakkimine, sihtpunkt jms.

Uskumatu, et ta nõustus. Me teadsime, et ta polnud isegi oma järgmist sihtpunkti otsustanud, ja nüüd oli ta valmis võtma meie rataste pärast suuna Martinique’le. Muinasjutt võis jätkuda!

JÄRELKAJA

Läksime reisibüroosse ja loobusime oma broneeringutest. Tarisime oma rattad täisvarustuses kaile. Seejärel laadisime kogu varustuse

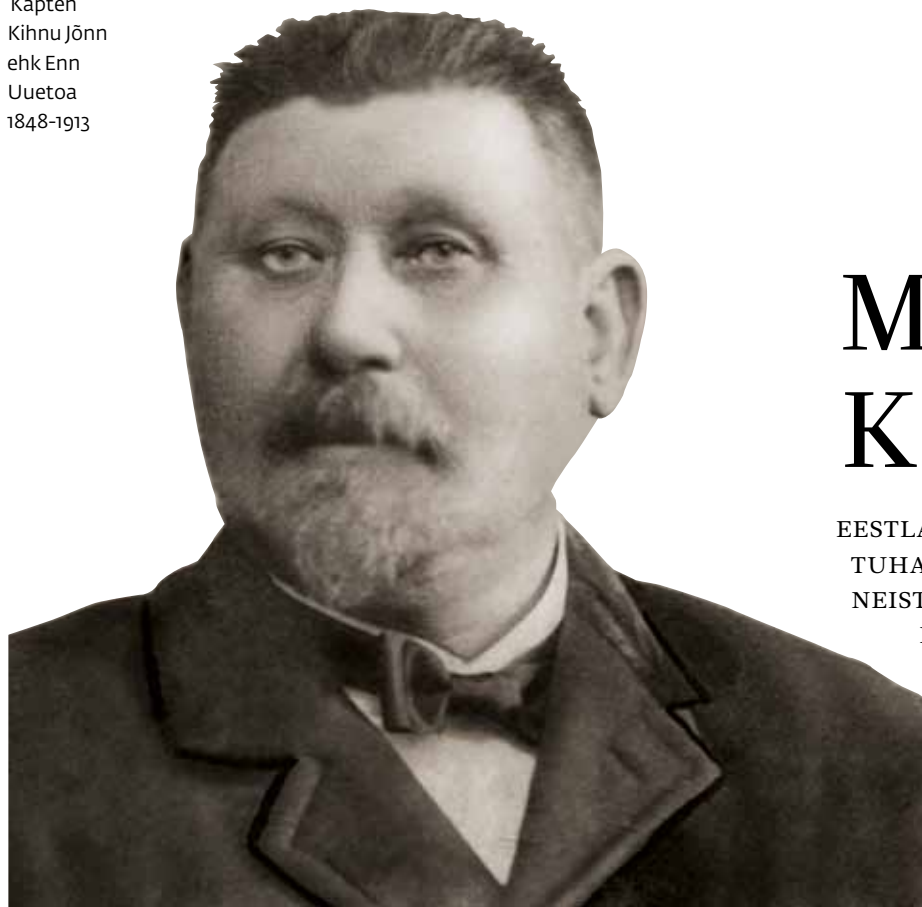
maha ja transportisime rattad Uku jahi lähedale, kus kinnitasime nad aia külge. Käisime ära purjekal, millest oli järgmiseks kuuks saamas meie kodu. Seejärel tõttasime poodi, et osta suur hulk teipi ja pappkaste. Pappkastid saime kohalikust munavabrikust ja teibid hiinlaste minimarketist. Mähkisime rattad pappidesse ja transportisime jahile.

Õnnetul kombel kraapis üks ratas rohkest mähkimisest hoolimata natuke ära muidu tuttuues seisus oleva jahi kajutiukse. Kuigi kahjustus oli kosmeetiline, tekitas see halva enesetunde: ei ole midagi nõmedamat, kui kas või minimaalselt kinnitada ütlust, et ükski heategu ei jää karistusega. Uku võttis asja talle omase sügava rahuga ja viskas väikese naljagi.

Nagu nõiaväl ilmusid Uku alusele nii Riho kui Aare, kes olid meile nii mõtetes kui tegudes tuge pakkunud. Nad tundsid meie käekäigu pärast siirast rõõmu. Kuna järjekordne *rendez-vous* oli kohale jõudmas, pidime oma uutest sõpradest lahkuma, et La Coyote’i meeskonna liikmetena oma kohustusi täita. ▣

Jätkub Navigaatoris 1/2012

Kapten
Kihnu Jõnn
ehk Enn
Uuetoa
1848-1913



Metskapten Kihnu Jõnn

EESTLASTE MERESÕIDU AJALUKKU MAHUB TUHANDEID KAPTENEID, KUID VÄHESED NEIST ON TEENINUD SELLISE AEGUMATU KUULSUSE NAGU KIHNU JÕNN.

TEKST HERKKI HALDRE

“**U**IÕDA JÕNN KÄÜS AMEIRIKUS ää ning siält ta sai jõrmsa kuulsusõ!” Nõndamoodi ütlevad kihnlased ise oma Kihnu Jõnni ehk kapten Enn Uuetoa kohta.

Ja tõepoolest, kuidagipidi on sellest tege-likult lihtsast rannamehest saanud Eesti kuul-
saim meresõitja. Hoolimata sellest, et Eestist pärinevad hoopis sellised maailma meresõidu ajaloos märgilise tähtsusega maadeavastajad ja ümbermaailmasõitjad nagu admiralid von Bellingshausen ja von Krusenstern.

Mälestuskildudest saab lugeda, et Kihnu Jõnn oli üks väga jäme ja punase näoga mees. Muide, teatakse, et Jõnn oli karske mees. Kooli- ja ka mereharidust oli tal vähe: Heinaste merekoolis oli ta vastu pidanud ainult poolteist päeva. Oli öelnud, et koo-
litarkus tema pea sisse ei mahu.

Sellest hoolimata sai ta kuul-
saks metskaptenina, kes tuli lae-
vade juhtimisega väga hästi toime. Läänemere kohta olla Jõnn öelnud: “Sii jo pole merekaarti tarviski, sii muud kui sõida – mets ää ei kaogi!” Aga Jõnn ei seilanud mitte ainult

Läänemerel, käis mitu korda ka teisel pool Atlandi ookeanit ära. Hoolimata hariduse puudumisest sai Jõnn 1889. aastal tsaariva-
litsuselt meresõidudiplomi kauaaegse ja ava-
riideta meresõidu eest. Teada on, et puuduliku koolihariduse tõttu oli ta aeg-ajalt sunnitud eelkõige välissadamates mõningaid Eesti kap-
tenitest kolleegide asjatoimetustel appi kutsuma. Kapten Kurgo mälestuste järgi olla Jõnn üks-
kord Liepaja (Liibavi) sadamas teda appi kut-
sunud meeskonna lõpparve tegemisele. Kurgo palunud endale näidata laeva meeskonna arveraamatut, millesse märgiti, kus ja kui palju on keegi meeskonnaliikmetest kaptenilt avanssi saanud. Jõnn teinud suured silmad ja seletanud, et tema juhtimisel sõitnud laevadel pole kunagi sellist raamatut olnud ega saagi

olema. Rahalised vahekorrad meestega mär-
kivat ta kalendrisappa, sigarikarbi kaanele, peamiselt aga oma kajuti seinale...

Kui kirjatöö oli Jõnnile vähe keeruline amet, siis praktilistes asjades olla ta alati teadjamees olnud. On teada, et näiteks pur-
jede väljalõikamisel ja õblemisel oli Jõnn laevas alati eestöoline. Samuti oli Jõnn olnud väga osav välissadamates kaupleva. Ta teadis alati, milliste *ship chandler*’itega saab asju ajada, kes on petised ja kellelt mingit laeva-
varustust kõige soodsamalt saab. Ja kui siis vahel mõni tuletas Jõnnile meelde tema noo-
ruspõlve salakaubavedu, olla Jõnn seletanud, et tal süda vaevavat selle pärast alalõpmata...

Meremeheks sai Jõnn (sünd 1848) õige noorelt, ta sõitis randlaste laevadel madru-
sena. Ometigi suutis Jõnn piisa-
valt raha koguda ja mõne aasta pärast ostis ta endale laeva – väikese ühemastilise purjelaeva. Sellega vedas Jõnn Kihnust kive Riiga ja Pärnusse linnaehituste tarbeks ja tegeles ka salakau-
bandusega. Salakaubaäri andis Jõnnile niipalju lisaissetulekut,

**KOOLI- JA KA MEREHARIDUST OLI JÕNNUL VÄHE: HEINASTE MEREKOO-
LIS OLI TA VASTU PIDANUD AINULT POOLTEIST PÄEVA. SELLEST HOOLIMATA SAI TA KUULSAKS METSKAPTENINA, KES TULI LAEVADE JUHTIMISEGA VÄGA HÄSTI TOIME.**



et varsti sai juba suurema laeva osta. Eks ta rahapuudusel vaatas endale ikka selliseid vanemaid ja väsinumaid laevu. Vanad puulaevad muutuvad vanaduses “küürakaks”: kui korpus läheb pehmeks, siis vajuvad võör ja ahter madalamale, sest veeväljasurve jõud mõjub nendele korpuse osadele vähem. Legendid räägivad Jõnni laevadest, mis olla nii küüru vajunud, et ahtris seistes polnud võõri enam nähagi olnud. Sadamavõimud keelasid teinekord selliste vanadusest küürakate ja pehkinud laevade merelemineku ära, nii juhtus Jõnni laevaga Cophandel, mis seisma pandi. Jõnnil olla palju õnne olnud, sest nii mõnegi alt ära vajunud vana laeva pealt pääses nii kapten ise kui tema meeskond terve nahaga kaldale. Saarlastele kuulunud küüraka parklaevaga Simon tegi Jõnn Ameerika-reisi õnnetusteta ära. Sellel reisil oli kaasas õppinud tüürimees-navigaator, sest Jõnn ei osanud ise astronavigatsiooni, et suurel ookeanil laeva asukohta määrata. Ameerikasse jõudnud, nõudis tüürimees aga kohe mahamaksmist, kuna ei julgenud nii vana ja lekkiva laevaga enam Euroopasse tagasiteele asuda. Jõnn otsis esiti uut tüürimeest, kuid kuna keegi ei tahtnud tema laevale tulla, siis otsustas ta ise omaenese tarkusega tagasiteele asuda. Niisiis, kuna Jõnn sekstanti käsitsema ei osanud, asus ta ookeani ületama kompassi ja logi järgi. Peale pikka purjetamist hakkas lõpuks maa paistma. Selle järgi õnnestus tal lõpuks oma asukoht kindlaks teha: ta oli sattunud Inglismaa asemel Gibraltari juurde. Sellest polnud suurt lugu, nüüd oli

vähemalt koht klaar ja tuttav kodutee kindlalt kursil. Hiljem kodumaal olla teised kaptenid Jõnnilt tema eksirännakute kohta nõökamisi uurinud, mille peale Jõnn süüdistas kõiges Golfi hoovust, mis teda kursilt 700 miili kõrvale kallutas.

Lisaks õppinud meremeestele kartsid tema vanade laevade peal ka kogunud madrused sõita, seetõttu värvas Jõnn eelkõige kollanokkasid, kes esimest korda merele läksid. Nemad ei osanud karta – ja peale selle tuli neile vähem palka maksta.

Üks legendidest pajatab lugu, kuidas noored madrused otsustasid Jõnnile vingerpussi mängida. Nad kruvinud pikksilma lahti ja asetanud kahe klaasi vahele täi. Kui Jõnn võtnud jälle kiikri, et silmapiiri uurida, siis andnud ootamatu korralduse kiiresti rehvida ja laeva käiku vähendada. Selgitanud sinna juurde: ”Heldekene! Üks merehädaliste paat aerutab siin keset Põhjamerd! Tuleb päris meie laeva poole – mitu paari aere peal!”

Natuke segane lugu on Jõnni viimase laevaga Rock City, mis kapteni ja tema seitse meeskonnaliiget 1913. aastal Taani läänerannikul Põhjamerre märga hauda viis. Mõnede allikate järgi oli selleks laevaks mitu aastat kapten Johan Pitka käe all sõitnud Lilly, mille Jõnn koos oma saarlastest kaasomanikega Rock Cityks ümber nimetas. Kapten Johan Pitka mälestuste järgi aga ostis Jõnn tema käest Lilly palju varem. Kuna see laev läks Jõnnil Taani rannikul alt ära aastal 1900, siis ilmselt see ongi tekitanud erinevates

Kihnu sadama muulist leitud mustast graniitkivist tehtud mälestuskivi üks pool asub Kihnu Jõnnu ja tema laevapuusepa Karl Jerkwelti esialgses matmiskohas Oksby kalmistul, teine pool Kihnu surnuaias.



MÜÜDID VÕI TEGELIKKUS?

Kihnu Jõnnist on räägitud palju lugusid. Üht neist, kuidas Jõnn kaardile püksirihmaga kursi pani kirjeldab koduloolane Saar: ”Jõnn purjetanud peamiselt Läänemere ja Inglismaa vahet, kuid kaks korda käinud ta purjekal Simon Ameerikaski. Enne väljasõitu korraldatud talle Inglismaal eksam: kästud laeva kurss kaardile kanda. Jõnn võtnud püksirihma ja steariinküünla ning märkinud nende ”instrumentide” abil kursi õigesti kaardile. Eksamineerijad olnud sellest nii jahmunud, et jätnud edasise küsitlemise ning öelnud, et Jõnn olevat neistki targem...” Tegelikult on teada, et Jõnn lihtsamat kaarditööd tundis ja oskas laeva asukohta maamärkidelt võetud peilungite abil määrata. Püksirihmaloo on kuulsaks kirjutanud Juhan Smuul.

Teine lugu räägib sellest, kuidas kollanokkadest madrustele taglaseosad mängukaartidega selgeks õpetatakse. Jõnnil koosnes teinekord terve meeskond noortest madrustest, kes laevast ja taglaseosadest midagi ei teadnud. Kuidas neid kiiresti õpetada? Jõnn olla võtnud kaardipaki ja igale vajalikule osale kaardi külge pannud. Nii kõlasid laevas käsklused: ”Viira poti eman-dat!”, ”Pinguta ärtu kümmet!” See on ülemaailmne legend ja igal rahval käibib see mõne oma kuulsa kapteni tegude kohta.

ajaloallikates segadust. Sellest õnnetusest pääses Jõnn terve nahaga ja sõitis merd rõõmsalt veel 13 aastat.

Huvitav on aga kapten Pitka mälestustest (1939) lugeda Lilly müümise lugu.

“Ühel päeval tutvustas Liepaja laevamaaker mulle oma kontorist ühte väga jämedat ja lihvat meest kui kapten Uuetoad. “Äh, mind tuntakse paremini Kihnu Jõnni nime all,” ütles see jäme mees eesti keeles. Kui laev oli üle vaadatud, küsis ta hinda.

Seda kuulnud, tõstis Jõnn oma suure käe ja lausus: “Siin mu käsi, et kaup on koos!” Avas siis oma suure põue ja kobas taskust punase taskurätiku sisse mässitud paberipaki, avas selle ja luges 5000 rubla Vene paberraha kajutilaualle ning lausus rahulikult: “Pange see raha nüüd oma põue – niipalju on mul praegu kaasas. Paari päevaga saan puuduva osa ja selle maksan siis notari juures.”

Kui ma võtsin paberi ja sule, et kirjutada saadud raha eest kviitung, hüüdis Jõnn pahaselt: “No mis te nüüd sellega jändate, kas ma siis teid ei usalda!”

“Näeme esimest korda, kuidas te võite mind usaldada?”

Jõnn lausus: “Me pole küll teineteist enne näinud, aga ma olen see-eest teist ainult head kuulnud ja see on enam kui ennenägemine.””



SKULPTUUR “KIHNU JÕNN” PÄRNU JAHTKLUBI ÕUEL

Alates 14. maist 2011 seisab Pärnu Jahtklubi õuel sõrmega Kihnule osutav Kihnu Jõnni kuju – Pärnu Rotary Klubi eestvedamisel klubi 17. tegutsemis-aastapäevaks püstitatud skulptuur. Kuju autor on skulptor Tauno Kangro. Pärnu Rotary Klubi president aastatel 2010–2011 Jüri Feofanov rääkis, et kuigi kuu valmimine nõudis palju aega ja vaeva – seda tuli mitmeid kordi ümber teha – ollakse lõpptulemusega väga rahul. Rotary klubi on tänulik tublidele inimestele ja firmadele, kes neid toetasid – kuu ja selle avamisega seotud kuludeks koguti koguni ligi 60 000 eurot. Feofanov tõdeb rõõmuga, et Kihnu Jõnni kuu on jahtklubis omaks võetud. Paljud käivad koguni koos Jõnniga rooli keeramas, et ka oma elule õige kurss anda, lisab ta naljaga pooleks.



Skulptor Tauno Kangro Jõnnu kuu kallal
Üks kuu vahevariantidest
Kihnu Jõnnu skulptuur
Pärnu Jahtklubi õuel



RAAMATUSOOVITUS:

Kes tunneb lähemat huvi Kihnu Jõnnu ja teiste kuulsate kihnlaste tegemiste vastu, sellele soovitage raamatut “Kihnu Jõnnust Kihnu Virveni” sisaldab endas Theodor Saare uuri-must “Kihnu Jõnn ehk ühe legendi sünd”, Jüri Tuuliku artiklit “Kapten läbi aegade”, intervjuud Jõnnu madrustega, Johannes Lease artiklit “Jõnnu kojutulek” ning rohkelt fotosid.



Kihnlaste mälestusi Jõnnust saab lugeda: Theodor Saar “Kihnu raamat” (Eesti TA Emakeele Seltsi toimetised nr. 68) Tallinn 1998.



MUSTO[®]
PERFORMANCE



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

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

www.musto.com



Bavaria Sport 43 HT

SPORTKAATRID KUI SELLISED ON MUUTUMAS ÜHA
KEERULISEMAKS. KÕIGIST KAATRITEST ON JUST
SPORTKAATRID NEED, MILLE JUURES TOOTJAD
DISAINERITELE KÕIGE VABAMAD KÄED JÄTAVAD,
MILLE TULEMUSENA PAKUTAKSE KUJUNDUSE OSAS
IKKA JA JÄLLE VÄLJA UUDSEID LAHENDUSI.

TEKST SIMON PATH



AGA KAS KOGU SELLE UUENDUS-
likkuse juures jääb ruumi ka tavalisemale sportkaatrile? Niisugusele, mis kätkeb endas vaid põhilist ning on suuteline selleks, milleks sportkaatrid alg-
selt ette nähtud olid: pakkuda lõputut sõidulusti ja küllaldaselt ruumi, et seltskonnaga päikese all viibida? Bavaria igatahes annab endast parima, et sellest plaanist kinni pidada, ning on saadaval nii veojalaga sisepäramootoriga kui IPS-ga.

Testkaatri mootoriteks olid 370hp IPS500-d ning nendega õnnestus meil 30 sõlme erilise vaevata kätte saada. Kui peate lugu kiirusest, siis 435hp IPS600 mootoritega võite arvestada 33-34 sõlmega ning võimsamad ajamid suurendavad pisut ka sõiduulatus. Mis puutub käsitsemismugavusse, siis paistab, et Bavaria asetub väga edukalt otse võlliliiniga ja veojalaga sisepäramootorite vahele. Elektriline juhtimissüsteem töötab superkergelt

ja on tundlik, aga ülemäärasest õõtsumisest ega külglibisemisest, mida suurte päramootoriga kaatrite puhul vahel ette tuleb, Bavaria juures küll rääkida ei saa. Kaatri juhtimine läbi murdlainete või siis merel seilamine sujuvad täpselt nii, nagu peab. Kaatri kerele istub merel seilamine ilmselt rohkem – murdlained ei tähenda ilmtingimata ebamugavat sõitu.

Roolipinni paigutus annab sõidukogemusele palju juurde, sest rooli, drosselite ja

istmete ergonomiline kombinatsioon tabab otse kümnesse. Naalduge väikesel kaheko-
halisel juhiistmel tahapoolle ning teie käed leiavad rooli ja drosselid nagu iseenesest ja ka väiksemal sõidukiirusel manööverdusteks vajalik IPS juhtkang on mõnusalt käepärast. Polsterdatud juhiiste on ülestõstetav, mis koos juurdekuulava jalatoega võimaldab kaptenile püsti seistes oivalist vaadet. Et aga istudes korralikult üle vööri välja näha, on vajalik vähemalt 75%-ne trimmer. Teine jalatugi avaneb istme alt ning on küllalt kõrge, et pikem kapten küüniks läbi katuseava, kui tohutu riidest katus on parajasti avatud.

Roolipinn ja fiiberklaasist juhtpaneelid laiutavad säravalgalges, aga tegelikult pole neile midagi ette heita. Tuuleklaasi alla on Bavaria paigaldanud ka halli, peegeldust vähendava plaadi, mis teeb küll silmadele rõõmu, ent ei kaota siiski kõiki peegeldusi.

Mõlemad külgaknad on



**KAATRI JUHTIMINE LÄBI MURDLAINETE
VÕI SIIS MEREL SEILAMINE SUJUVAD
TÄPSELT NII, NAGU PEAB**





BAVARIA SPORT 43 HT

PIKKUS **13,83 m**

LAIUS **4,41 m**

TIPPKIIRUS TESTSÕIDUL **30,8 sõlme**

(**kaks IPS 500 mootorit**)

KODULEHT www.bavaria-yachtbau.com

TÄHELEPANUVÄÄRSET:

- ▶ Kõikjal küllaldaselt kõrgust
- ▶ Kaks Volvo Penta 370 hp IPS 500 mootorit
- ▶ Suur ja mitmesuguseid kasutusvõimalusi pakkuv kokpit

43 pikkus tähendab, et alus talub kõvakatte-
lise pealise raskust väga hästi. Roolipinn on
puhas ja lihtne ning istumisasend suurepä-
rane. Mõnusalt ruumikas ja panipaikaderohke
omanikukajut. Seest tühjad järid on kasutata-
vad ka panipaikadena.



Bavaria pakub ka täiesti lahtist mudelit koos tuttava radarikaarega



varustatud liugpaneeliga, hõlbustamaks õhu juurdepääsu ning suhtlemist esitekil olijatega. Samuti tekib vahel vajadus pea aknast välja pista, kui tuuleklaasi laiad piidad vaadet varjutama kipuvad.

Kokpiti seltsiala on ruumikas ning suurepärase tasakaalus ahtris paikneva päevitusala ja keskosa jääva sööginurgaga. Sellises suuruseklassis olevad kaatrid saavad endale fikseeritud päevitusala lubada, eriti kuna selle all paiknev panipaik mahutab kenasti kõik õnged, kaitsepiirded ja kangast tarvikud. Ahtrigaraaži puudumist kompenseerib valikuline hüdrauliline suplusplatvorm. Fikseeritud platvormile on võimalik paigaldada päästepaadi vettelaskmisseks ka tõstuk või sild.

Sööginurga vastas paikneb suur veesüsteemiga baarilet

koos kahe kraanikausi, külmiku ja kokpiti kuumaplaadiga. Kuumaplaadi kate on massiivne ja tiikpuust ning on lisaks lauale veel üks arvukatest puitosadest, mis fiiberklaasi kõrval vaheldust ja stiilsust lisavad.

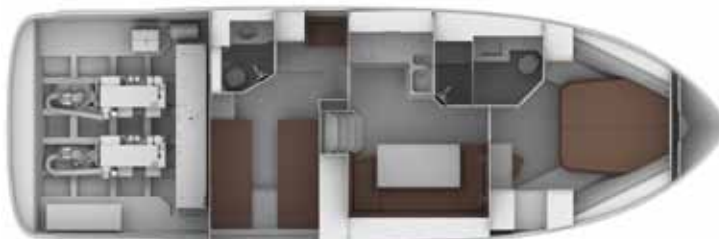
Roolipinni kõrvale jääb L-kujuline istumisala koos *chaise longue* sohvaga – märksa parem lahendus kui sohva üksi, sest nüüd saab meeskond näoga sõidusuunas istuda ja kaptenile seltsi pakkuda.

Allpool tekki on muljetavaldavalt kõrged ruumid – eriti just keskosa kajutites pole

kellelgi hirmu pead ära lüüa. Mõlemas kajutis on laiad magamisasemed ning panipaikugi jagub piisavalt. Omanikukajut on mõnusalt hubane ja uskumatult avar ning uhkeldab ka poolitatud duši- ja tualettruumiga. Külalised jagavad omanikukajutist ahtri poole jäävat tualetti, mis on ka päevasel ajal ühiskasutuses.

Kööginurk väärrib ainult kiidusõnu – siin on hulk kappe, küllaldaselt tööpinda ning laud on ümbritsetud kõrgema serva ning korraliku käetoega – selline asi peaks kuuluma iga kööginurga standardvarustuse hulka.

Tuleb nentida, et Bavaria mängib vanakooli sportkaatri osa suurepäraselt välja ning neile, kes ihalevad midagi tõeliselt traditsioonilist, pakub Bavaria ka täiesti lahtist mudelit koos vana tuttava ja kunagi nii populaarseks osutunud radarikaarega. ☑



Väike väarikas merevalvur

EHKKI EESTI ON VIIMASE 20 AASTAGA TUBLISTI SUURENDANUD OMA TÖSISELTVÕETAVUST MERERIIGINA, ON MEIE MEREVÄE TEGEMISTEST ÜSNA VÄHE TEADA. OSALT ON SEE KINDLASTI TINGITUD TÕIGAST, ET MEREVÄE SUURED LAEVAD LIHTSALT EI MAHU PALJUDESSE EESTI SADAMATESSE.

TEKST ALO TAMM, MARGUS MIHKELS

ÜKS NENDEST LAEVADEST, MIDA on saanud siinsetes sadamates uudistada, on mereväe patrull-laev Ristna. Ehkki laev sõidab mereväe lipu all, komplekteerib selle meeskonna vabatahtlikest kaitseliidu meredivisjon, mistõttu kannavad meeskonnaliikmed varrukail kaitseliidu kotkaga embleemi.

Ristna ja selle sõsarlaeva Suurop said Eesti kaitsejõud kingiks Soome mereväelt 1999. aasta suvel, algselt olid laevade nimed vastavalt Rihtniemi ja Rymättylä.

Ent Eesti merejõudude ajalugu tunneb veel teistki Ristna-nimelist laeva. Nimelt ostis Eesti riik 1920. aastal Soomest miljoni marga eest kaks Venemaalt rekvireeritud laeva, mille abil

puhastati Eesti veed ilmasõja-aegsetest miinidest. Üks nendest laevadest saigi nimeks Ristna. Muide: laevade ostuhind tasuti osalt rahas, osalt aga tselluloosi, kartuli ja viinaga.

1957. aastal ehitatud ja 1981. aastal renoveeritud Ristna sõitis sel navigatsioonihooajal meie merepiiri kaugematesse punktidesse, nagu patrull-laevale kohane – idas jõuti Narva-Jõesu, lõunas Kihnu ja Ruhnu. Sellistel väljasõitudel harjutab meeskond tegutsemist mitmesugustes olukordades: näiteks uppuja päästmist, navigeerimist rasketes ilmaoludes, paadi veeskamist ja muudki.

Sadamates, mida Ristna sel hooajal külastas, said ka kohalikud inimesed laevaga tutvust teha. Kombekohaselt tervitab sõjalaeva juhtkond pärast sadamasse jõudmist kohaliku tsiviilvõimu esindajaid, et selgitada visiidi rahumeelseid eesmärke. Nii on Ristnat külastanud ka Kuressaare linnapea, Narva-Jõesuu linnavolikogu esimees ning Kihnu ja Ruhnu vallavanemad.

Sissesõit Narva-Jõesuu sadamasse – mille muudab eriliseks teadmine, et oled jõudnud Euroopa Liidu idapiirile – on hästi



EML Ristna

FOTOD KUNO PEEK, KAUPU KIKKAS, URMAS PIIR

tähistatud. Faarvaater on lühike ja sügavus väike, mistõttu tuleb hoida Eesti ranniku poole. Sadamas sildudes tuleb Ristna meeskonnal arvestada üsna tugeva jõevooluga, kuid väiksematele alustele see ilmselt probleeme ei tekita.

Nagu kuurortlinnalt oodata võib, tervitas Narva-Jõesuu meeskonda päikesega, mis särab ka linna vapil. Tervitas koguni nii soojalt, et paljud meeskonnaliikmed said kätte suve esimese päikesepõletuse. Ilus suveilm ja uhkes lipuehtes laev muutsid linnarahva meele rõõmsaks, nii et saime kogu külaskäigu kestel nautida väga südamlikku vastuvõttu.

Kihnu sadamasse viiv meretee on üsna käänuline, lisaks tegi sildumise keeruliseks kerge külglaine. Siiski õnnestus koht

“mandripraami” kõrval ohutult sisse võtta ning kapten kutsus saarerahva külla. Tulijaid oli rohkesti, ja meeskonna rõõmuks ei tulnud tühjade kätega – toodi sooja leiba, värsket kartulit, suitsukala ja marineeritud kalamarja ning muid kohalikke hõrgutisi. Lisaks kinkis laulumemm Kihnu Virve laeva lipukogusse oma pearäti ning õnnistas Ristnat lauluga.

Kõige raskem oli Ristnal pääseda Ringsu sadamasse Ruhnul – segasid Väinamere madal vesi ja madal faarvaater ning asjaolu, et pööre kai äärde tuli teha kõigest mõne meetri kaugusel muulist. Et puhus küljetuul kiirusega 10 m/s sekundis, nõudis laeva kai äärde juhtimine suurt täpsust. Sildusime vööriga maa poole, mis tekitas omajagu imestust – üks läti meremees tunnistas, et pole kunagi näinud, et

RISTNA JA SELLE SÕSARLAEVA SUUROP SAID EESTI KAITSEJÕUD KINGIKS SOOME MEREVÄELT 1999. AASTA SUVEL, ALGSELT OLID LAEVADE NIMED VASTAVALT RIIHTNIEMI JA RYMÄTTYLÄ.



MIDA RÄÄGIB RISTNA VAPP?

Kuldse kilbil punane püstpalk, mille ülaoasas hõbedane kaheksaharuline täht. Kummalgi kuldse väljal püstasendis must möök. Vapikilp on asetatud sinisele ringile, mille ülemisel poolel on aluse nimi Ristna, alumisel poolel moto FAMA SEMPER VIVIT – ladina keeles “maine elab igavesti”. Kiri ja ringi väljast ümbritsev laevakõis ning sisemine kontuur on kuldse. Ringi kroonib Neptuni kuldne kolmikhark. Ristna vapivärvid viitavad aluse esmase päritolumaale Soome vapile. Punane püstpalk sümboliseerib ka Ristna majakat. Kaheksaharuline täht kui muistne õnnetoov taassünnisümbol tähistab ühtlasi teednäitavat Põhjaneela. Möök on kaitsetahte ja -valmiduse sümbol. Kaks mööka sümboliseerivad Eesti ja Soome vennasrahvaste sõprust.

PRIIT HERODES, heraldik



Mereväe leitnant Alo Tamm, Ristna komandöri kt



Ristna lipuehtes



Ristna laeva ohvitserid Ruhnu kiriku juures



EML RISTNA P422

patrulllaev

EHITATUD: 1957

VEEVÄLJASURVE 110 t

PIKKUS 31 m

LAIUS 5,6 m

SÜVIS 2,0 m

MEESKOND 24 (sh 4 ohvitseri)

PEAMASINAD 2 x 900 hj

KIIRUS 15 sõlme

RELVASTUS kaks 23 mm õhutõrjekahurit; 12,7 mm kuulipilduja; reaktiiv-süvaveepommiheitja; miiniveeskamisseadmed; aktiiv- ja passiivsonar



ADMIRAL PITKA A230

staabi- ja toetuslaev

EHITATUD: 1975, Aalborg Værft, Limjord, Taani Kuningriik

VEEVÄLJASURVE: ~1900 t

PIKKUS: 74,7 m

LAIUS: 12,2 m

SÜVIS: 5,3 m

MASTI KÕRGUS: 21 m (koos kupliga)

PEAMASINAD: kolm neljataktilist diiselmootorit B&W Alpha, mark 16 V 23 LU. Iga mootori võimsuseks pöoretel 825 p/min 1790 kW (2400 hj). Koguvõimsus, mis võimalik sõukruvile üle kanda 5370 kW (7201 hj)

KIIRUS: 18 sõlme

MEESKOND: 43 (sh. ohvitseri 8)

RELVASTUS: 1 USN 3 in (76 mm) kahur



TASUJA A432

tuukri- ja toetuslaev

EHITATUD: 1977 Svendborg Værft, Taani Kuningriik

VEEVÄLJASURVE: 577 t

PIKKUS: 44,5 m

LAIUS: 9 m

SÜVIS: 2,9 m

PEAMASINAD: 2x1200 kW Frichs; 2 reguleeritava sammuga sõukruvi

KIIRUS: 14 sõlme

MEESKOND: 27 (sh. 5 ohvitseri, koikohti on 35-le inimesele)

RELVASTUS: 2 12,7 mm raskekuulipildujat Browning

RADARID: 2 navigatsiooniradarit, I-band lisaks piiratud kütuseandmise võimalus

sõjalaev ahtriga mere poole seisaks. Ristna aga tuli ka sadamast välja tagurpidi – laeva kaks sõukruvi tagavad suure võimsuse ja hea manööverdamisvõime. Tõsi küll, hiljem tuli jahutusvee filtrid hoolikalt vetikatest puhastada.

Kuna parajasti käis Ruhnu regatt, oli sadam laevu täis ning koos saarerahvaga külastas laeva mitusada huvilist, keda Vana omalt poolt ilusa ilmaga tervitas.

Ruhnul käis Ristna meeskond jumala-teenistusel Eesti vanima seni säilinud puit-ehitisena tuntud Püha Magdaleena kirikus, mis valmis 1644. aastal. Teenistust pidas Eesti vanim kirikuõpetaja, tänavu 85. sünnipäeva tähistanud emeriitpraost Harri Rein.

Külaskäik Ruhnule oli ka ajalooline sündmus – varem pole Eesti sõjalaev Ruhnu sadamas sildunud. Kes teab, ehk süttis sellest kohtumisest mõne mehehakatise südames säde, mis ta tulevikus mereväkke toob.

Oma reisidel on Ristna meeskonnal tulnud ka hädalistele abikäsi ulatada. Näiteks on aidatud kaatrisõitjaid, kel teel Lohusallu

Soome lahes kütus lõppes. Hädabi märki silmanud Ristna meeskond laskis paadi vette, sõitis kaatri juurde, aitas hädalistel oma asukoha määrata ja päästekeskusega ühendust saada ning jäi lisakütuse saabumiseni hädalistele toeks. Kord aga kukkus sadamas seisnud Ristna naaberalusel inimene laeva ja kai vahele ning murdis käeluu. Meeskond aitas kannatanu veest välja ja andis talle esmaabi.

Lisaks on aidatud purjeregati korraldajaid kaarditöödel ja autasustamisel, Erna retke stardipaika aga sõidutati viis dessandivõistkonda koos kummi-paatidega. ☑



ADMIRAL COWAN M313

miinjahtija

EHITATUD: 1989 Vosper Thornycroft,

Ühendatud Kuningriik

VEEVÄLJASURVE: 450 t

PIKKUS: 52,6 m

LAIUS: 10,5 m

SÜVIS: 2,4 m

MEESKOND: ~30–35

KIIRUS: peamasinatega 13 sõlme,

elektrimasinatega 6,5 sõlme

ELEKTRIMOOTORID: 2x Combimac (100 KWh)

RELVASTUS: 3 12,7mm Browning

raskekuulipildujat

MIINHÄVITUSSÜSTEEM EHK ALLVEEROBOT:

Atlas Elektronik Seafox MIDS



SAKALA M314

miinjahtija

EHITATUD: 1990 Vosper Thornycroft,

Ühendatud Kuningriik

VEEVÄLJASURVE: 450 t

PIKKUS: 52,6 m

LAIUS: 10,5 m

SÜVIS: 2,4 m

MEESKOND: 34

KIIRUS: peamasinatega 13 sõlme,

elektrimasinatega 6,5 sõlme

ELEKTRIMOOTORID: 2x Combimac (100 KWh)

TAKTILINE JUHTIMISSÜSTEEM (C2):

Plessey Nautis M

MIINHÄVITUSSÜSTEEM EHK ALLVEEROBOT:

Atlas Elektronik Seafox MIDS



UGANDI M315

miinjahtija

EHITATUD: 1992 Vosper Thornycroft,

Ühendatud Kuningriik

VEEVÄLJASURVE: 450 t

PIKKUS: 52,6 m

LAIUS: 10,5 m

SÜVIS: 2,4 m

MEESKOND: 34

PEAMASINAD: 2x Paxman Valenta 6RPA200M

KIIRUS: peamasinatega 13 sõlme,

elektrimasinatega 6,5 sõlme

ELEKTRIMOOTORID: 2x Combimac (100 KWh)

MIINHÄVITUSSÜSTEEM EHK ALLVEEROBOT:

Atlas Elektronik Seafox MIDS

2011 hooaeg tegi Eesti võistluspurjetamises ajalugu

TÄNAVUNE VÕISTLUSPURJETAMISHOOAEG TÕI PALJU RÕÕMUSÕNUMEID. EESTI PURJETAJAD PAISTSID SILMA MAAILMAKONKURENTSIS TEENIDES KAKS OLÜMPIAKOHTA NING MEIE NOORTEPURJETAMINE SAI RIKKAMAKS KOGUNI UUE PAADIKLASSI – PIKISILMI OODATUD RS FEVA – VÕRRA.

TEKST **MARIS LINDMÄE EJL**

2011. AASTA ALGAS TUBLIDE TULEMUSTEGA jääpurjetamise rindel. Eestlaste korraldatud, kuid veebruari keskpaigas siin valitsenud kesiste jääolude tõttu hoopis Poolas Sniardwy järvel peetud DN juunioride ning Ice-Optimist klasside maailma- ja Euroopa meistrivõistlustel võitis Karl-Hannes Tagu DN jääpurjekal pronksmedali ning sama karva autasu tennis Ice-Optimisti tüdrukute seas Johanna Saareke. Kuu lõpuks aga oli Kuressaare lähistel Nasva all tekkinud merele suurepärane jääkate ning Leedus toimuma pidanud DN klassi Euroopa meistrivõistlused peeti maha hoopis Saaremaal. Meie sportlastest tegi tugevaimad tulemused 11. koha saavutanud Mihkel Kosk ja 12. kohale tulnud Vaiko Vooremaa. Märtsis naasid aga Rootsist Monotüüp-XV EM-ilt kuldsete medalitega vanameister Vello Jürjo ning tema soodimees Andres Laul. Samal regatil esinesid pronksi vääriliselt Peeter Sini-väli ja Ivari Vokk.

Aprilli lõpus tulid head uudised Austriast – Neusiedli järvel tuli noorteklassi Zoom8 tüdrukute Euroopa meistriks Kätlin Tammiste ning Georg Haud tennis poiste hulgas hõbeda.

Juulikuus oli meie olümpiaklasside purjetajatel asja põhjanaabrite poole, kuna 2011.

aasta lahtised Euroopa meistrivõistlused peeti üle lahe Helsingis. Laser Standardil purjetav Karl-Martin Rammo võis rõõmustada, kindlustades eduka avaseeriaga pääsu oma sportlaskarjääri esimesse medalisõitu ning lõpetades regati silmapaistva 10. kohaga. Deniss Karpakile kuulus Finn klassis 11. ning kahepaadil 470 seilavatele õdedele Marjaliisa ja Elise Umbile 19. koht. Maailma Karika karussellil aga keerles kõige edukamalt Karpak, kes sarja kokkuvõttes tuli 19ndaks.

Tõsiseim katsumus oli aga 2012 olümpia kvalifikatsiooniregatt detsembrikuus Austraalias Perthis maailmameistrivõistlustel, kus kokkuvõttes oli Eesti koondise esitus väga edukas – teeniti välja kaks 2012. aasta Londoni Olümpiamängude riigikohta. Olümpianormi täitsid Finn klassis 8ndaks tulnud Deniss Karpak ning Laser klassis 42. koha teeninud Karl-Martin Rammo ja 47. koha saanud Argo Vooremaa. Teistel klassidel on viimane võimalus normi täita kevadistel maailmameistrivõistlustel.

Hooaeg on toonud teisigi märkimisväärsed tulemusi: Hiinas peetud Suveuni-versiaadil tuli Karl-Martin Rammo Laser Standardil neljandaks, ISAF noorte MM-il

Horvaatias tennis Anna Pohlak Laser Radialil neidude seas 7. koha, Melges 24 klassis tuli Tõnu Tõniste juhitud Lenny meeskond Taanis amatööride Euroopa meistriks ning Tiit Vihuli tiim jahil Rock City samas võistlusarvestuses kolmandaks.

Ka Formula purjelaul näitasid eestlased taas kõrget taset. Euroopa meistrivõistlustel sai Annika Valkna naiste seas pronksi, meistrite ja noorte maailmameistrivõistluste raames oli Karl-Erik Saarm Pro Kids arvestuse parim ning Põhjamaade meistrivõistlustel tuli John Kaju kolmandaks.

Käesolev aasta läheb Eesti purjetamise ajalukku sportliku ja kiire noorte kahepaadi RS Feva jõudmisega meie vetele. Kevadel saabus Eesti Jahtklubide Liidu ja Vopak E.O.S. koostöös Eesti klubidesse ja purjetamiskoolidesse 18 uhiuut paati, millel meie noored purjesportlased nüüd agaralt treenivad ning võistlevad. Kolm paatkonda on saanud juba ka ristsed rahvusvahelistel tiitlivõistlustel – maailmameistrivõistlustel Hollandis osalesid Georg Haud ja Jaan Erik Pihel, Kätlin Tammiste ja Anna Maria Sepp ning Johanna Saareke ja Oskar Seeman. Tublid tulemused annavad märku sellest, et paat noortele meeldib ning võib julgelt loota, et RS Feva aitab kinnistada praeguste noorsportlaste huvi, tuua uusi noori purjespordi juurde ning arendada Eesti meeskonnapurjetamist pikas perspektiivis.

Koduvetes on purjetajaskonnale põnevust pakkunud EJL Olümpiapurjetamise Eesti Karikas ja Avamerepurjetamise Eesti Karikas. Sarjade parimaid autasustatakse traditsiooniliselt Eesti Jahtklubide Liidu hooaja pidulikul lõpupeol.

Ka järgnevad hooajad kodustes vetes töötavad tulla põnevad. Põhjamaade Purjetamisliidu otsusega leiavad 2012. aasta noorte Põhjamaade meistrivõistlused aset Eestis. Esmakordselt siin toimuva suurregati korraldajaks on Pärnu Jahtklubi. Eeloleva suve teiseks suursündmuseks on olümpiapurjelaua RS:X noorte Euroopa meistrivõistlusted Tallinnas. Samuti on juba teada, et 2013. aastal peetakse Tallinnas Finn klassi maailmameistrivõistlused. Meie tublid võistlusametnikud ja klubid saavad end taas tõestada rahvusvaheliste suurvõistluste kõrgetasemelise organiseerimisega. ▣



Deniss Karpak



Anna Pohlak



Karl-Martin Rammo



Argo Vooremaa



Juuso Roihu ja Henri Roihu



Siseveed ootavad avastamist

SUUREM OSA EESTI JÕGEDEST JA JÄRVEDEST ON
MAAILMA MASTAABIS VÄIKESED, KUID PAKUVAD SIISKI
KÜLLAGA AVASTAMIS- JA VEESÕIDULUSTI.

TEKST **AGNES NÕU**

ON JU MEIE EMAJÕGIGI EUROOPA vendadega võrreldes tilluke – mida siis veel rääkida ülejäänud jõgedest, mis on küll laevatavad, kuid siiski jäänud tähistamata tavamõõtu reisiatlastes ja paljudel kodumaistel navigatsioonikaartidel. Et jõgesid pikemaks ja järvesid laiemaks kaevata ei saa, peame leppima, et muu maailma ees võime uhkustada vaid Peipsi järve, Lämmijärve ja Pihkva järvega ning Emajõgede ja Võrtsjärvega.

Samas aga ei suuda paljud eestlasedki meie

suuremate veekogude asukohta ilma abistava atlaseta määrata, ning imestavad Peipsi äärde sattudes, kuidas küll üks järv nii mere moodi saab olla, et teine kallas ei paistagi. Rääkimata siis sellest, et sellele tundmatule veteväljale paadiga sõitma tihataks minna.

Seetõttu näib vahel, et oleme Euroopasse kiirustades oma kodumaa eelmisse sajan-disse maha jätnud. Olid ju kord ajad, mil Pihkva ja Tartu vahet saalisid kiirlaevad nagu praegu Tallinna ja Helsingi vahel ning veel enne sedagi käis suurem osa kaubavahetusest

Eesti ja Venemaa vahel Peipsi lotjade abil. Ja kord tundis maailm ju ka hansateed, mida mööda Pärnu kaubad Viljandi kaudu Venemaale jõudsid.

Nende teadmiste valguses tekib paratamatult küsimus, kas ja mida meil täna Emajõel või Peipsil vaadata ongi. Tegelikult nii mõndagi.

Mööda Emajõge kulgedes on esmapilgul ainsateks vaatamisväärsusteks teised alused ja võsaga varjatud kaldajoon, mis Tartu linna läbivas osas on suisa sirgelt betooni valatud. Tegelikuses varjab see osalt soine ja võssa kasvanud kaldajoon aga huvitavat loodust, mis varjab huvitavaid linnuliike ja paljusid looduskaitse all olevaid taimi. Ka Emajõe läbipaistmatus veevoolus on lisaks haugile ja ahvenale teisigi põnevaid kalu.

Et veedan töö tõttu üsna palju oma ajast vee peal, sain selles möödunud suvel veenduda. Näiteks kohtusin esimest korda jäälinnuga, kelle tundsin ära tänu kooliraamatust meenunud kirjeldusele ja poja kinnitusele. Väike looduskaitse alla võetud erksinine linnuke, kes korruga meie paadi kõrval väreles – teisiti ei oska tema tiibade kiiret tööd kirjeldada – tekitas suurt elevust.

Lisaks olen teada saanud, kus pesitsevad



haigrud ja Suursoo sookured. Neid viimaseid, muide, ei saa suvel autoga ringi sõites teeäärsetel põldudel imetleda nagu toonekurgi.

Ka justkui üksinda kalale minnes või leida üllatavat seltsi, näiteks mõne noorukese haugi näol. Mitu tundi kõrvuti passides, inimene paadis ja haug kobrulehe varjus, võib lõpuks koguni omamoodi seltskondliku jutuajamiseni jõuda. Need noored röövkalad ei karda ju isegi paadimootori käivitamist, sageli ujuvad uudishimu sunnil lausa paadiga kaasa.

Uudishimuga seondult meenub veel kevadine suur küsimärk minu otsaesisel, kui jõekaldal seistes või paadisillal toimetades kann end minu saapa peale istuma sättis. Linnaplikana olin seni arvanud, et kannad kardavad inimest. Seda tegelast ei peletanud kummissaapalt aga isegi vajalikust tõtakam samm – ju püüdis kann inimühiskonda lõimuda või niisama oma silmaringi laiendada.

Milline näeb välja aga kuldsäinas? Nagu säinas ikka. Esimesel kohtumisel panid kuldse varjundiga soomused juurdlema, kas ehk pole tegu kuldkalaga ja mitu soovi sel juhul soovida tohib, või tuleks ehk uue või vastupidi vana ja ohustatud liigi esindaja vette tagasi lasta.

Omaette idüll on aga loojuvas päikeses

jõe kohale kerkiv udu, mis muudab jõeäärse maastiku veidi nõiduslikuks. Pimeduse saabudes ja udu tihenedes on väga huvitav suveõös piki jõge liigelda, õigemini küll kulgeda. Igasugune navigatsioonitaju on nihkes ja parim suunanäitaja on pardas sahisev pilliroog (ehkki see on muidugi alusest ja sõidukiirusest).

Kindlasti on iga pikemalt Peipsil viibinud paadimees kogunud, et see järv suudab väga kiiresti oma olemust muuta ning et see muutus võib olla heatahtlikust suisa õelaks. Tasahilju tekivad peegelsiledale järveveele vahuviirud, nagu oleks keegi jõudu koguva tuule suuna maha märkinud. Seejärel hakkavad rammu koguma esimesed lained ning viisteist minutit hiljem avastad end päris korralikus lainetuses loksumas. Sel lainetusel on ka üks omapära – see on väga tihe. Samasugune lainetus tekib ka Võrtsjärvel, kuid seal jääb lainekõrgus tavaliselt väiksemaks, sest veetase Võrtsjärves on teatavasti väga madal.

Võib ju arvata, et mis selles lainetuses, olgugi tihedas, ikka nii väga hullu on, aga... On küll, kui esimesele lainele järgneb risti vastupidisest suunast teine – asi, mida Peipsil tuulesuuna kiire

muutumise tõttu ikka ette tuleb.

Sellises olukorras ei aita ükski reegel, ainult loominguiline lähenemine ning sõltuvalt roolimehe julgusest ja/või mootori võimsusest põhjagaas.

Olen sellistel puhkudel isegi palvetanud, et saaksin oma kaatri purjeka vastu vahetada – kuidagi ei taha rohkem loksutada ega raputada saada. Lained tulevad tihedalt ja teravalt ning ajuti tundub, et põrutad kaatriga piki järvepõhja, sest veetase on ka parematel päevadel mõne koha peal nii meetri ringis, laineorus aga veelgi madalam.

Need ülestähendused on vaid napid mälestustekillud minu eelmisest suvest, aga kindlasti on kõikidel käinutel-kogunutel omad mõtted ja emotsioonid, mida tasub ka kesktalvel kaminatule ääres meenutada. Kaugel see uus hooaeg enam on ning õige paadimees on ka talvel mõtetega oma alusega kusagil vee peal.

Loodetavasti annab järgmine aasta meile võimaluse taas ka sisevetel mootorpaati tankida, uusi sildumiskohti, korraldada palju põnevat ning kindlasti palju meelde jäävat lähematel ja kaugematel vetel, mida taaskord annab meenutada järgmisel talvel tule ääres. ■

Mark Soosaar 1996. aasta kevadel Lääne-Siberi hantide juures ühepuulootsikut raiumas. Käivad võtted dokfilmile "Isa, poeg ja püha Toorum".



FOTOD MARK SOOSAARE ERAKOGU

MINU PAAT

Mark Soosaar & ühepuulootsik

MARK SOOSAAR ON TUNTUD FILMILAVASTAJA JA OPERAATOR, KELLE KÄE ALL ON VALMINUD ERINEVATE RAHVASTE ÜHEPUUPAATIDEST KAKS FILMI, Kuhu ta on sidunud eestlaste, indiaanlaste ja Siberi põlisrahvaste kogemused. Ise aastaid ühepuulootsikuga sõitnud ja seda kõikide paatide esiemaks nimetav Soosaar leiab, et filmitegijate ülesanne on lisaks kino kunstilistele sõnumitele jäädvustada kaduvaldavaid kombeid, töövõtteid ja esivanemate tarkust.

TEKST GERLI RAMLER, HELEN RAIEND

“FILMI “ÜHEPUULOOTSIK” TEGIN 1985. aastal, kui keegi ei osanud unistadagi, et Soomaast võiks saada rahvuspark. Tollal elasid Soomaal mõned üksikud vanemad mehed ning ainus, kes mõistis veel ühepuulootsikut teha, oli Jaan Rahumaa,” meenutab Soosaar ja lisab, et filmitud materjal sai kummalise jätku, kui ta 1989. aastal USA-sse Washingtoni osariiki sõitis, kus sugulane Mari Juhan Seattle lähistel Chimacumi indiaanlaste juures kunstiõpetaja oli.

Seoses Washingtoni osariigi 100. aastapäevaga oli otsustatud taastada ookeanikanuude ehk ühepuulootsikute raiumise traditsioon. Nende ühepuulootsikuid raiutakse hiiglaslikust punase seedri tüvest, mis kaalub 30–40 tonni ning on Soosaare sõnul hoopis midagi muud kui eestlaste ja hantide haavapuust painutatud paadid. “Indiaanlased raiusid tüvest välja hiiglasliku kanuu, 40 meest istusid sisse ning läksid vaalu püüdma... Muidugi tänapäeval nad enam vaalu ei püüa, aga 1989. aastal tegid nad umbes 200–miilise merematka ümber Olümpia poolsaare Washingtoni osariigi auks.”



Mark Soosaarel tuli juhus oma filmitud materjalist rääkida president Lennart Meriga, kes tollal oli välisminister. “Küsisin, kuidas jääb tema filmikavandiga, mis räägiks elust polaarjoone läheduses ning paatidest, mida sealsed rahvad ehitavad. Ta ütles mulle, et unistab sellest filmist, aga ta pole kindel, et talle on selleks antud aega... Rääkisin oma materjalist – kuidas Jaan Rahumaa haavapuust ühepuulootsiku välja raiub ja suurveega Soomaal ringi sõidab ning Põhja- Ameerika indiaanlaste hiiglaslikest kanuudest. Et kui Lennart oma filmi teha ei plaani, teen ma ise filmi ühepuulootsikutest.”

Lennart olevat jätnud filmimehele vabad käed, nentides, et keegi peab selle filmi ära tegema. “Tal ei olnud tõesti aega sellega tegeleda – Lennart pidi Eesti jaoks palju tähtsamaid asju tegema,” räägib Soosaar. “Asusin tööle!” Kuna film räägib kõigi laevade ja paatide esiemast, sai see nimeks “Emavene”.

Soosaar kasutas juhust, et Eesti tee-ehitajad teenisid pikka rubla Lääne-Siberis ning kauples end hantide juurde kaasa. Paralleelselt hakkas ta käima vaatamas ka, kuidas quileute'i indiaanlased Põhja-Ameerikas ja

Jaan Rahumaa ühepuupaati
valmistamas



**MULLE MEELDIKS OMADA VEEL ÜHTE ÜHEPUULOOTSIKUT,
AGA MA EI OSKA SEDA ISE TEHA – SEE ON KUNST! OLEN SEDA MEELT,
ET ÜHE KINDLA INIMESE POOLT TEISELE INIMESELE TEHTUD
PAADIL ON SUUR SÜMBOOLNE TÄHENDUS.**



seqoiade suguharu liikmed Lõuna- Ameerikas ühepuupaate õõnestavad. Lisaks käis ta Ida-Ungaris Tisza jõe kallastel asuvas Szatmarceketi külas, kus kalmistul on ristide asemel *feiefood* ehk peapuud, mis meenutavad paati või leinavat naist. “Mul õnnestus filmida koguni ühte matust, kus tammepuust *feiefood* sümbolsest püsti aeti,” jutustab Soosaar. “Ungarlased usuvad, et inimene läheb lahku-des üle jõe teisele poole. Paljudel rahvastel on uskumus paadiga üle vee minekusse – paat on kui sümbol, mis toob ja viib elu. Lisaks õnnestus mul leida ja filmida Rootsis Gotlandil viikingite laevmatust, mis on tähistatud suurte graniitkividega. Gotlandil on selliseid matusekohti teadaolevalt säilinud vaid kolm.”

Jaan Rahumaa kinkis ka Soosaarele ühe isetehtud ühepuulootsiku, millega oli Manijal hea sõita nii vees kui ka üleujutuste ajal maal, kuna ühepuulootsik on suuteline sõitma ka 10 cm sügavuses vees. Nüüd see lootsik enam ei sõida, kuna paati tulid tasapisi praod sisse. “Viimane sõit selle alusega oli mõned aastad tagasi, kui naisega Anelaiule tahtsime sõita. Vett veidi immitses, kuid arvasin, et sellest pole midagi. Keset merd selgus aga, et paat ei pea üldse üleni vett täis olema, et põhja minna! Ühesõnaga oli äkki paat kummuli ja... nüüd leiab ta koha Manija saare muuseumis.”

Mark Soosaar lisab, et näiteks hantide jaoks on ühepuulootsik olnud täiesti asendamatu ajalooline liikumisriist. “Aastatel 1992–1997 handi šamaanist Soshost filmi tehes tuli mul ületada 64 rabajärve ja neli jõge ning ühelt rabalt teisele jõudmiseks kandsime just nimelt kergeid ühepuupaate õlgadel. Hantide õõnestatud paatide parda ja põhja paksus oli kõige rohkem 2 cm!”

Ühepuulootsikutest filmi tegemist meenutades jutustab ta veel ühe lõbusa loo: “Selleks, et quileute'i indiaanlastega paremini kontakti saada, läksin filmima juba nende lootsikute raiumist. Näitasin neile filmi meie ühepuulootsikumehest Jaan Rahumaast ja nad vaatasid seda suhteliselt emotsioonitult. Kui aga järgmisel korral nende juurde jõudsin, hüüti kohe: “Oo, sina oled sealt maalt, kus sead ujuvad ümber majade!” Nimelt meie pisikesed lootsikud neile muljet ei avaldanud, aga suur elamus oli, et hooned on üleujutuse ajal vees ja ühes filmikaadris siga ujub ümber maja.”

ESIMESED KOGEMUSED MEREĞA

Mark Soosaar on pärit Audrust Pärnu lähedalt ning üles kasvanud mere ääres. Lapsepõlvest on kõige eredamalt meeles, et pärast iga tormi sai käidud mere ääres saaki otsimas. “Meil Audrus polnud kasutusel kihnukeelset ütle-mist “vesijaol käümä”, meie rääkisime otse:

“Lähme saaki otsima!” Meie lihtsalt käisime rannas ja korjasime kalavõrkude klaasmune ja ükskord leidsime isegi vana kirjutusmasina!”

Sealsamas Audru jõe peal sai katsetatud esimest parve ning sõidetud kevadel jäätükidega allavoolu, ise tükilt tükile hüpates. Kui vanemad sellest kuulsid, olid nad muidugi hullumas, aga lapsed on ju hulljulged!

“Kui rääkida veel paadielamustest, siis meenutamist väärt on 1965. aasta talvine elu Ruhnus. Sõja lõpuaastal olid ruhnlased kolinud Rootsi ning kihnlased tulnud nende vara valvama. Käisid kihnu moodi hülgejahil ning ma nägin esimest korda jullat ehk lotja,” jutustab Soosaar. “Käisime kuni Saaremaani julladega hülgeid otsimas, magasime paadis, kaasas olid küttepuud ja telk paadile peale-tõmbamiseks.”

Ta lisab, et hülgepüügijulla on päris nutikas leiutis. See on amfiib, nii paat kui kelk ja paras nelja mehega vedada. Ainult osav peab olema jäätükkidel liikumisel, et ei kukuks kiiresti edasiruttavate tükide vahele.

Mark Soosaar töödeb, et ta ei ole meremees ja teda ei hüüa meremerkutse. Aga samas on merelt pärit palju kogemusi ja mälestusi ning eriti hingelähedaseks ongi saanud kõikide laevade esiema, ühepuulootsik. “Mulle meeldiks omada veel ühte ühepuulootsikut, aga ma ei oska seda ise teha – see on kunst! Muidugi on tänapäeval olemas plastmassist pisikesi paadikesi, on kergemaid ja on tugevamaid ja väga turvalisi, aga olen ikkagi seda meelt, et ühe kindla inimese poolt teisele inimesele tehtud paadil on suur sümbolne tähendus.”

Filmimehe pikim merereis on võib-olla mõne jaoks oodatust lühem, sest selleks oli 1964. aastal retk Ruhnu. Olles mitu aastat Eesti Raadiole saateid teinud, mõtles ta üksildasele saarele minna lugusid



Handi naine lapsega ühepuulootsikus

HANTIDE JAKS ON ÜHEPUULOOTSIK OLNUD TÄIESTI ASENDAMATU AJALOOLINE LIIKUMISRIIST. FILMI TEHES TULI MUL ÜLETADA 64 RABAJÄRVE JA NELI JÕGE NING ÜHELT RABALT TEISELE JÕUDMISEKS KANDSIME JUST NIMELT KERGEID ÜHEPUUPAATE ÕLGADEL



1. Sequoia indiaanlased Peruu ja Colombia piiril asuvas vihmametsas õonestavad ühepuupaate.
2. Ida-Ungaris, Tisza jõe kallastel asub Szatmarceketi küla kus kalmistul on ristide asemel feiefood ehk peapuud mis meenutavad paati või leinavat naist
3. Chimacumi suguharu perekond ca 10-mehepaadi ees palvetamas. Valged tapsid kõik suguharu liikmed 19.sajandi lõpupoole.
4. Sequoiaide pealik Matõsenja Pia teeb Soosaarele kaitsemaagilise joonise
5. Iquitose linnatänav aprillis. Vee sügavus on sel ajal ca 7-8meetrit.
6. Viikingi laevmatus Gotlandilt

Manija, Soosaare kodusaar



tegema. Selgus, et Ruhnule saab pisikese traallaevaga, mis sõidab kuus tundi. Tegelikuses kestis sõit ilmaoludest sõltuvalt üle 10 tunni, mille jooksul sai korduvalt kalu toidetud. Sellest reisist sündis Mark Soosaare esimene pikk, pooletunnine raadiosaade “Suvi Ruhnus”.

Pärast Ruhnult läks ta Kihnu sealsete laste tollasest elust Eesti Televisioonile oma esimest filmi tegema. Film läks eetrisse 1965. aasta veebruaris ning tänaseks hakkab ring Soosaare sõnul täis saama, kuna vahepeal on ta teinud filmi Kihnu naistest, siis Kihnu meestest ning nüüd on töös dokumentaalprojekt “Kihnu poisid ja tüdrukud”, mis räägib laste omavahelistest suhetest.

MAAROTIST MANIJAMEHEKS

Mark Soosaare sõnul prooviks ta heal meelel paadis elada nagu üks rahvas Indoneesia lähistel. “Meil oli Pärnu filmifestivalil film neist, kes sünnivad paadis ja kui surevad, lastakse nende surnukeha merre,” kirjeldab ta.

Huvitavaid kohti, kus ühepuulootsikud au sees on, on maailmas palju ning ühe põnevamana toob Soosaar välja Amazonase ülemjooksul asuva Iquitose linna, kus elab pool miljonit inimest. “Linn asub mitme olulise jõe ristumiskohas. Kui vihmaperiood on lõppemas, tõuseb veetase Amazonases 12–15 meetrit ja need väikesed parvedel majad, milles inimesed elavad, tõusevad koos vee tasemega. Inimesed sõidavad majast majja ühepuulootsikutega. See on kirjeldamatu, milline on seal kuival ajal – majad on maapinnal ja kõik on

nagu harilik. Ja siis tuleb veetõus! Majad asuvad vees, väikesed lapsed solberdavad nagu konnad ning ühest majast teise liigutakse ühepuupaatidega nagu meie sõidaksime jalg-
ratastega! Iga maja ees on üks või kaks sellist lootsikut.”

Tänaseks on läinud aga nii, et Soosaare kodupaigaks on Manija saar. Kas ta ise peab end kihnlaseks? “Mina elan Manijal ja olen manijalane. Kihnu keelt ma ikka enam vähem püüan rääkida, aga aktsendiga,” ütleb ta. “Nagu mu üks väimees, kes on prantslane, ja teine väimees, kes on soomlane, jäävad mõlemad eesti keelt igavesti aktsendiga rääkima, jään ka mina elu lõpuni kihnu keelt eesti aktsendiga rääkima.”

Kihnu järel Pärnumaa suuruselt teine saar Manija asub Pärnu lahe suudmes Lao ranniku lähedal, on kitsa väinaga lahutatud Torila neemest. Rannikult paistab saar pika ja kitsa maaribana, mille keskel on väike puudesalu. Manija on 200-hektariline kivine saareke, tema kõige laiem koht on 0,5 km ning kõrgus merepinnast 5,2 m. Seetõttu suure tormiga võib tõusta vesi sedavõrd, et saar muutub kolmeks tükiks. Manijal elab täna vähe rahvast, kuid teise maailmasõja alguseks elas seal 150 inimest ning oli avatud ka kool, mis töötas 1960ndate alguseni. Kool on Manijal Soosaare eestvedamisel töötanud hiljemgi, kuid lastepuudusel see suleti taas.

Hetkel igatseb Mark Soosaar korrata reisi Sangelaiule, kus on kahjuks inimeste liikumise keeld 15. veebruarist kuni 16. novembrini seoses kaitsealuste hüljeste ja lindude vääriselupaikadaga. ■

MARK SOOSAARE ÜHEPUULOOTSIK

EHITUSAASTA 1985

EHITAJA Jaan Rahumaa

PIKKUS 4,5 m

LAIUS 80 cm

Tänaseks sõidukõlbmatu, asub Margi kodus ja ootab Manija muuseumihoone valmimist.

MARK SOOSAR (65)

- Veesõidukogemus lapsest peale.
- Filmide “Ühepuulootsik” (1986 “Tallinnfilm”) ja “Emavene” (1993) autor.
- “Ühepuulootsik” on film vanast paadimeistrist Jaan Rahumaast, kes veel haavapuust nn ühepuulootsikute teha oskab. Etnograafiline film “Emavene” aga räägib ühepuulootsikute valmistamisest maailma eri paigus.
- Mark Soosaar on, üks Eesti silmapaistvamaid filmimehi. Ta on loonud üle 50 filmi etnograafiast, folkloorist ja kunstist. Tema filme on näidatud paljudel filmifestivalidel ning tema tööd on võitnud mitmeid auhindu.

Zodiac Fish 'n' Hunt Hind alates € 1 500.-

Hind ei sisalda mootorit



Turvaline ja merekindel

Zodiac on maailma suurim kummipaatile valmistaja. Zodiac tähendab kaasaegset kummipaati, mis vastab kõikidele ohutusnõuetele ja ületab oma merekindluses tihtipeale plastikpaate. Nüüd on Eestisse jõudnud Fish'n'Hunt mudelid, mis sobivad eriti hästi kala- ja jahimeestele.



**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

Princess 61

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

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

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

Sinu merevaatega suvekodu Kreeka, Horvaatia või Itaalia saarestikus.



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

www.paadid.ee



Nimbus 35 Nova Coupe

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

Soodushind
€ 255 000.-

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



Quicksilver Weekend 640

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

soodushind
€ 35 420.-

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

Hinnad kehtivad ainult paadibörsi rubriigis. Tel. 6710 158 E-mail navigaator@heelium.ee

¼ lk = € 190.- +km

⅛ lk = € 95.- +km

⅒ lk = € 75.- +km

½ lk = € 65.- +km



MV-Marin 5400 MC

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

€ 27 000.-



Zodiac Pro 7 RIB

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

soodushind
€ 12 790.-



Quicksilver Weekend 580 Pilothouse

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

soodushind
€ 26 430.-



Trophy 2052 WA D

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

Soodushind
€ 40 900.-
tavahind € 51 000.-

JAAPANI TÄIUSLIKKUSEGA LOODUD – TALVESÕIDU SUURIM ASJATUNDJA

- ✓ pidev nelikvedu
- ✓ unikaalsed boksermootorid
- ✓ 3 aastat tasuta hooldust
- ✓ **UUS 2012 mudelitel** – parkimiskaamera põhivarustuses
- ✓ **UUS 2012 mudelitel** – senisest veelgi väiksem kütusekulu



Subaru Outback alates
28 200 €

Kõigile Subaru mudelitele
3 AASTAT TASUTA HOOLDUST

Hooldused läbisõidul 15000, 30000 ja 45000 km. CO₂ 145-232 g/km; keskmine kütusekulu 5,5-10 l / 100 km.
Pildid on illustreeriva iseloomuga.



Subaru Legacy alates
23 700 €



Subaru Forester alates
23 300 €



SUBARU

Confidence in Motion

www.subaru.ee

TALLINN Autospirit Ehitajate tee 122, tel 659 9499, tallinn@autospirit.ee
Mariine Auto Veerenni 58, tel 640 4040, tallinn@mariineauto.ee
TARTU **Mariine Auto** Ringtee 63, tel 740 8040, tartu@mariineauto.ee
PÄRNU **Mariine Auto** Roheline 66, tel 449 9070, parnu@mariineauto.ee
JÕHVI **Mariine Auto** Jaama 42b, tel 332 1070, johvi@mariineauto.ee

Uus lülitusviis ... kristallselge ...
ultraõhuke ... lihtsalt puuduta ...
Berker TS Sensor



www.berker.com

Silmani Elekter AS:
Tallinn, 12915 Kadaka tee 56, tel 671 1220, faks 671 1221 info@silman.ee
Tartu, 50113 Vasara 50, tel 742 8688, faks 740 7101 tartu@silman.ee
www.silman.ee

B.
Berker