

# Navigator

4 / 2006

BALTI MERE AJAKIRI • 69 KROONI

Paadiga Horvaatiasse

Kuidas saada väike-  
laevniku pabereid?  
Ülevaade koolidest.

Toomas Lunge ja Äge

Läänemerelt Peipsile  
– kui seda maad vahel  
ei oleks!

Paaditest: RIB-iga  
sügisesel merel

## KURKSE HEINO

### MERI ANNAB JA MERI VÕTAB

ISSN 1736-3233



NIMBUS 42 NOVA • SAARLASTEST PAADIEHITAJAD • OSMUSSAAR JA TULETORN • KUIDAS LIIKUDA PAADIGA  
KANALIS • SUKELDUMINE LAEVAVRAKKIDELE • SÖRU VÄIKESADAM • KATI MURUTAR ŠOTIMAALT  
LÄBI KANALITE KOJU • SLIPIKOHAD SAAREMAAL • KUIDAS VALIDA PAATI: PAADIMOOTORID • NÕUANNE

MINA VÕRDLEKSIN LEGENDI ÜHE HEA,  
VEATULT KOKKU MÄNGIVA SÜMFOONIAORKESTRIGA,  
MILLE JUHTIMINE ON MULLE TÕELINE NAUDING.

ERI KLAS

DIRIGENT  
JUHATANUD SÜMFOONIAORKESTREID  
ENAM KUI 40 RIIGIS



Kombineeritud kütusekulu: 11,9 l/100km, CO<sub>2</sub>: 282 g/km



# Navigaator

4/2006

- 8 **Uudised:** Tallinna Kalasadam ärkab elule, Peipsi saab kaksiksadama, Tallinkil valmis uus kiirlaev
- 10 **Spordiudised:** Tõnisted jälle sõiduvees, Bacmann jätkab uues paadiklassis, Jahtklubide Liit autasustas parimaid
- 11 **Messiudised:** Uudistooteid kahelt Euroopa suurimalt paadimessilt hooajaks 2007
- 16 **Paadiehitus:** Saare Paat kannab Saaremaa paadiehitajate traditsioone
- 20 **Kaanelugu:** Heino Keintal: meri annab ja meri võtab
- 28 **Saar & tuletorn:** Osmussaar
- 32 **Sukeldumine:** laevavrakid ja looduslikud veealused vaatamisväärsused Osmussaare lähedal
- 36 **Reis:** Kati Murutar kahemastilise Marthaga Šotimaalt Kaledoonia ja Göta kanaleid pidi koju
- 42 **Harrastus:** Kajakiga Ahvenamaal
- 46 **Sport:** Regatt Ameerika Karikale 2007 Valencias
- 52 **Professionaalne mererõivastus:** Henri Lloyd
- 54 **Arvamus:** Laine paadivaliku määräjana: USA paat versus Soome paat
- 56 **Visioon:** Läänemerelt Peipsile – kui seda maad vahel ei oleks
- 60 **Visioon:** M/S "Estonia" tõstetakse üles aastal 2010
- 62 **Nõuanne:** Kuidas liikuda paadiga kanalis
- 66 **Arhitektuur:** Sillatüübid läbi aegade
- 70 **Merereis:** Paadiga Horvaatiasse
- 76 **Paadikasutaja:** Sliipkohad Saaremaal
- 78 **Paadituvustus:** Nimbus 42 Nova
- 82 **Sadam:** Sõru väikesadam
- 84 **Restoran:** Merevaatega Vertigo Tallinna südalinnas
- 86 **Nõuanne:** Kuidas valida paati: paadimootorid
- 90 **Paaditest:** Zodiac Pro 7 Man sügisesel merel
- 94 **Merekool:** Väikelaevnike kursustest Eestis
- 98 **Minu paat:** Toomas Lunge ja Æge
- 100 **Kuulutused/ Paadibörs**



70 Paadiga Horvaatiasse



46 Regatt Ameerika Karikale 2007



94 Väikelaevnike kursustest Eestis

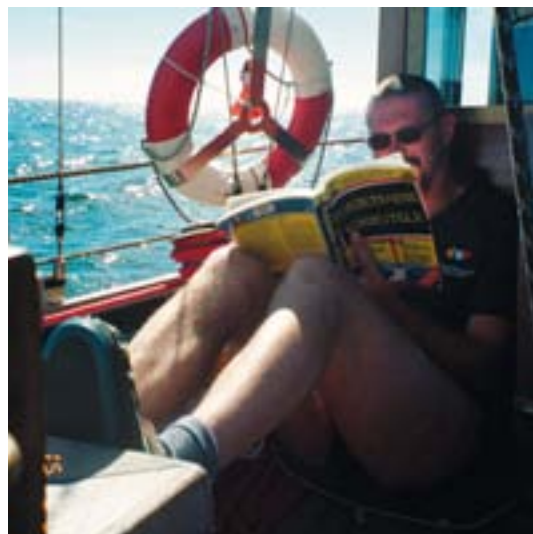




**16** Heino Kreintal –  
meri annab ja meri võtab



**54** USA paat vs Soome paat



**36** Kati Murutari merereis



**98** Minu paat: Toomas Lunge & Äge





Baltic FCB



# Igavesti noor

Traditsioonidega Eesti kvaliteetliköör



Esikaane foto: **Filippo M. Carotti**

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

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

Toimetaja: **Margus Mihkels**

Reklaamijuht: **Kairit Kurss**  
kairit.kurss@heelium.ee

Makett ja küljendus:  
**Andrus Kalkun**  
kalkun@heelium.ee

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

Trükikoda: **Print Best**

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

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

ELU VÕIMALIKKUSEST TALVEL. Käes on aeg, mil merel käivad vaid need, kel jätkub tõelist polaaruurija vaimu ning sitkust külma ilma ja jäise tuulega rinda pista. Teised on paadid veest välja tõstnud ja peavad iga-aastast Eesti paadirahvale pealesunnitud *siesta*-aega.

Kuidas siis veeta need kuud kahe veesõiduhooaja vahel?

Vanarahvas ütleb elutargalt, et igal ajal on oma aeg. Navigaatoris leiame, et just nüüd on õige aeg vaimu harima hakata. Ei ole enam oletus, vaid fakt, et paberitega veesõiduhuvilisi tuleb Eestis iga aastaga üha juurde. On neid, juba kogenud veesõitjaid, keda kiirustab lubasid muretsema tihenened kontroll vee peal, veelgi rohkem on aga neid, kes oma veesõitjakarjääri alles alustavad.

Just viimaste nahka tahabki Navigaator end seada. Saadame koolitusele kogenud ajakirjaniku, kuid algaja veesõiduhuvilise, et leida vastus paljudele sageli kõlavatele küsimustele: mida seal ikkagi õpetatakse? Kas eksam on keeruline? Kas ...?

Väikelaevnike kursuste tutvustamisega teeme algust juba selles Navigaatoris (lk 94), osaluseksperimendist saate aga lugeda ajakirja järgmistest numbritest.

Oleme veendunud, et ennast tasub koolitada. Ehkki meie naaberriikides väikelaevnikelt lubasid ei nõuta, liiguvad paljud riigid selles suunas, et kehtestada juhiloa kui mitte oma riigis liikumiseks, siis vähemalt välisvetesse sõitmiseks.

Teiseks on vahepealne mõõnaperiood Eesti veesõidus katkestanud selle mujal nii loomuliku põlvest põlve teadmiste edasiandmise. Meil tuleb merekultuuri uuesti õppima hakata.

Mida siis talvisel ajal veel ette võtta? Tubaste tegevuste hulka kuulub muuhulgas plaanide pidamine. Kes vaeb, millise paadiga kevadel vee peale minna, kes teeb suurejoonelisemaid plaane. Lõunaeestlased, näiteks, on tulnud välja ideega luua laevadele ühendustee Läänemere ja Peipsi vahele. Kuidas on see idee teostatav? Küsisime kommentaare asjatundjatelt (lk 56).

Ja alati võib ju unistada. Rubriigis Minu paat jagab lugejatega oma unistusi muusik Toomas Lunge. Küllaldaselt ainst unistamiseks pakub ka Navigaatori reisilugu, mis viib meid sedapuhku mereparadiisi Horvaatiasse.

Ilusat talveaega!  
Helen Raiend







### Tallinna Kalasadam ärkab elule

Taas on lootust, et üks osa Tallinna rannajoonest saab merelinna vääriliseks. Vanalinna külje all asuvas aastaid räämas seisnud Kalasadama piirkonnas on hakanud asjad liikuma: valminud on ligi 15 hektari suuruse maa-ala detailplaneeringu eskiis.

Detailplaneeringu koostanud Nord-Projekti peaarhitekt Meeli Truu ütles, et selles nähakse lisaks ala hoonestamisele ette ka koht väikelaevasadamale. Lisaks praegusele Kalasadama basseini ja põhjakaiile näeb kava ette põhjakaldale uue jahisadama ja lainemurdja ehitamist. Olemasolev ja tulevane sadam peaksid suutma vastu võtta 355 alust, ning vajadusel saaks sadamas ujukvaide äärde lisakohti luua. Põhjakai peaks planeeringu järgi jääma kruusi- ja reisilaevade vastuvõtukohaks.

Detailplaneeringus on endise Kalasadama kohale kavandatud kalaturg, kus kalurid saaksid värsket kalaga kaubelda. Meeli Truu sõnul mingeid kioskeid ega putkasid kalaturule ei tule. Kui päeval sadamas kaubeldakse, siis õhtuks peab plats puhas olema, et seal saaks vajadusel vabaõhuetendusi või kontserte korraldada.

Kalasadama omanik on AS PRO Kapital, kes ostis territooriumi koos kaide ning muude rajatiste ja hoonetega Kalurikolhooside Liidu õigusjärglase AS Kalaranna käest.

► [www.prokapital.ee](http://www.prokapital.ee)



### Kesk-Peipsi kaksiksadam

Peipsi järve äärsed Mustvee linn ja Kasepää vald saavad endale sadama, mis peaks ergutama kohalikku elu ja kalatööstust, edendama kaubavahetust ning turistide rohkem Peipsi kanti tõmbama.

Sadama ehitamise plaani on Peipsi ääres peetud juba pikemat aega. Esialgselt ideest, mille järgi pidid mõlemad omavalitsused saama eraldi sadamad, kus oleks kaid nii kala- kui ka reisilaevadele, on nüüdseks loobutud. Nende asemel ehitatakse reisilaevadele ja jahtidele mõeldud sadam Mustveesse peaaegu linna südamesse, kala- ja kaubalaevasadama aga Omedusse jõesuudmesse, kus juba praegu on olemas kaks kalalaevakaid ning piirivalve paadisild. Ametlikult nimetatakse

neid kahte sadamat aga Kesk-Peipsi sadamaks.

Jõgevamaa ettevõtlus- ja arenduskeskuse juhataja ning Kesk-Peipsi sadama projektijuhi Toomas Pajula andmeil läheb eeltöödeks ja sadama projekteerimiseks vaja neli miljonit krooni, millest kolm on saadud Phare EBI rahast, miljoni peavad lisama aga omavalitsused. Kokku läheks Omedu sadam maksma 115 miljonit ja Mustvee sadam 50 miljonit krooni. Praeguste kavade järgi peaks Kesk-Peipsi sadama kaid Mustvees ja Omedul valmima nelja aastaga.

Seoses Peipsi äärde sadama ehitamisega on tekkinud ka küsimus, kas saaks kuidagi laevu Läänemerele Peipsile vedada. Sellest lugege pikemalt lk. 56 ► [www.jogevamv.ee](http://www.jogevamv.ee)



**Uus täht Tallinki taevas**

Novembri lõpus lasti vette Tallinki uus kiire reisilaev Star, mis hakkab alates kevadest 2007 sõitma liinil Tallinn-Helsingi.

Soome laevatehases Aker Yards valminud ligi 1,7 miljardit krooni maksev hiiglane on kolm korda suurem kui AutoEkspress 2, Tallinki praegune suurim kiirlaev.

186 meetrit pikk ja 27,7 meetrit lai jääklassi 1A kuuluv Star hakkab sõitma aastaringelt. Laeva suurim kiirus on 27,5 sõlme ning Tallinnast Helsingisse või vastupidi sõidab laev vähem kui kahe tunniga. 11 tekiga laeval on 2300 istekohta ning kajutites 520 voodikohta. Laev võtab peale kuni 1900 reisijat ning autotekk mahutab kuni 450 sõiduautot või 120 treilerit.

Valmiv alus peaks meeltmööda olema ka keskkonnakaitsjatele ja väikelaevnikele. Tallinki müügi- ja turundusjuhi Peter Roose selgitusel ei

tekita Star kaldaid murendavaid ning merekeskkonda häirivaid laineid, sest liigub sõukruvide, mitte vesiturbiinide abil nagu praegused kiirlaevad. Ka on uus laev palju vaiksem.

Koos uue kiirlaevaga tuuakse turule ka teenus Tallink Shuttle, mis pakub Roose sõnul kiiret, kuid äärmiselt mugavat ja kvaliteetset ülevõetust. Seda võimaldavad uue laeva neli restorani, kaks baari ning kokku enam kui 1500 ruutmeetril asetsevad kaubanduspinnad.

Laevale tuleb ka ärikläss, kus on võimalik rahulikus õhkkonnas lõõgastuda, einestada ning tööd teha. Äriklässis reisijad saavad kasutada nii interneti, faksi kui ka teisi sidevahendeid.

Samasuguse kiire reisilaeva, mis valmib 2008. aasta alguses, on Tallink Grupp tellinud ka Itaalia laevaehitusfirmalt Fincantieri.

► [www.tallink.ee](http://www.tallink.ee)



**EESTI ILUTULESTIKUD**  
**ESTONIAN FIREWORKS**

**Kauplus:** Teras 10, 10125 Tallinn  
 Tel +372 (0) 648 5665

GSM +372 (0) 50 97 777, 55 697 777  
 +372 (0) 52 79 757, 50 17 877

Tel +372 (0) 671 1200

Tel/fax +372 (0) 646 3616

Pärnu mnt 232, 11314 Tallinn, Estonia

E-mail: [ilutulestikud@hot.ee](mailto:ilutulestikud@hot.ee)



Foto: KA Sail

## Bachmann alustab uues paadiklassis

Tallinna Jahtklubi poolt tänavuseks parimaks noorpurjetajaks nimetatud 2006. aasta Eesti meister võistlusklassis Zoom8, Euroopa ja maailmameistrivõistlustel kuuendale kohale tulnud Sten-Mark Bachmann alustab aastast 2007 treenimist ja võistlemist uues rahvusvaheliselt tunnustatud paadiklassis International Moth paadiga Bladerider.

International Mothi loetakse maailma üheks kõige keerulisemaks, kuid samas kõige vaatamängulisemaks ekstreempurjetamise paadiklassiks.

KA Sail Australia eritellimusel Bachmannile ehitatud süsinikkiust võistluspaat jõuab Eestisse juba veebruaris.

Tänu headele tulemustele rahvusvahelistel ja kohalikel tiitlivõistlustel on KA Sail Australia võtnud Bachmanni oma treeningprogrammi Ambassador ning aitab ja toetab noore purjetaja arengut uues võistlusklassis. Esialgsete plaanide kohaselt võtab Bachmann osa juba 2007. aasta MM-st, mis peetakse juuni lõpus Itaalias Gardal. Samaaegselt treenimise ja võistlemisega klassis International Moth jätkab Bachmann võistlusklassis Zoom8.

Noori olümpiaklassideks ettevalmistav klass Zoom8 on olnud Eestile purjetamises üks enim tiitlivõite toonud võistlusala. 2001. ja 2002. aastal võitis praegu 470-klassis sõitev Merili Randmaa selles klassis Euroopa meistrivõistlused, 2003. aastal oli ta kuues ning sama aasta maailmameistrivõistlustel neljas. Noormeeste arvestuses tuli 2002. aastal maailmameistriks Karl-Martin Rammo, hõbeda võitis Marko Kustav Lilienthal. Tütarlaste arvestuses sai Piret Pomerants pronksmedali. 2004. aastal sõitis Euroopa meistrivõistluste pronksi välja Kaarel Kruusmägi ning mullu tuli ta selles klassis Euroopa meistriks.

► [www.zoom8.ee](http://www.zoom8.ee) ► [www.bachmann-sailing.com](http://www.bachmann-sailing.com)



Foto: TJL

## Jahtklubide liit autasustas parimaid

Eesti Jahtklubide Liit autasustas parimaid purjesportlasi pidulikul hooaja lõpetamisel novembri viimasel nädalavahetusel.

Aasta purjesportlase tiitli said 470-klassis Eesti karikavõistlused võitnud õed Marjaliisa ja Elise Umb ning klassis Laser MM-il kümnendaks tulnud Dennis Karpak.

Parimaks treeneriks nimetati pikaajalise eduka treeneritöö eest Rein Ottoson, parimateks jääpurjetajateks klassis Monotüüp XV maailmameistrivõistlused võitnud Peeter Siniväli ja Rein Leitmaa.

Aasta lühirajajahi loorberid teenis jaht Elion kapteniga Jaak Jõgi, kes töid tänavuselt X99 klassi MM-ilt koju kuldmedali. Aasta avamerejahi tiitel kuulub tänavu jaht Silvale kapteniga Eero Pank.

Aasta üllataja tiitel läks 11-aastasele Kristo Õunapile, kes saavutas klassis Optimist absoluutarvestuses Eesti meistritiitli, Eesti edetabelis II koha ning Eesti karikavõistlustel III koha.



## Tõnisted jälle sõiduvees

Tõnu ja Toomas Tõniste, Ants Haavel, Marko Lilienthal ja Maiki Saaring jahil Jenny võitsid klassi Melges 24 maailmameistrivõistlustel amatööride arvestuses esikoha. Üldarvestuses lepiti 119 aluse seas 16. kohaga.

Melges-klassi peetakse olümpiaklasside ja avamerepurjetamise vaheastmeks. "Seal käib karm andmine," ütles Tõnu Tõniste.

"Ühelt poolt on see sarnane klassiga 470, teisalt ka erinev – ikkagi kiiljaht," lisas paatkonna ainuke naisliige Maiki Saaring. "Samas pole sõit

võrreldav suure jahiga, millega lihtsalt kulged."

Kuus-seitse aastat tagasi räägiti Melgesest kui võimalikust olümpiaalusest.

MM-i kullapaat hakkas koos harjutama käesoleva aasta aprillist. "Trenniga me üle ei pingutanud – peamine mõte on tunda asjast rõõmu. Kui samas vaimus jätkame, õpime pidevalt uusi nõkse ja tulemused võivad veel paremaks minna," lubab Tõnu. Kahekordne olümpiamedalist kinnitab, et eemale nad lemmikalast ei jää. "Elu on näidanud, et meil on talenti ja südagi kutsub purjetama," rääkis Tõniste.





Southamptoni paadinäitus 2006

# MESSIUUDISED PAADIHOOAJAKS 2007

Sügiseti on Euroopas kolm tähtsat paadinäitust: Southampton Inglismaal, Cannes Prantsusmaal ja Genova Itaalias. Igaüks neist on pisut erineva kallakuga, ja olgugi kõik kolm näitust rahvusvahelised, keskendutakse ennekõike siiski oma kandi toodetele ja klientidele. Navigaator käis Southamptonis ja Genovas, et laias maailmas toimuvast paremat ülevaadet saada.

TEKST **TÕNU KIRS** FOTOD **TOOTJAD,**  
**SOUTHAMPTON BOAT SHOW**

Southamptoni paadinäitus on keskendunud Suurbritanniast ja Põhjamaadest pärit kaatritele-jahtidele, mis meiegi kliimavööndisse hästi sobivad. Samuti on sealsed külalised pärit pigem Euroopa põhjapoolsest osast.

Et tegu on brittide koduse näitusega, domineerivad üldmuljes paaditootjad Princess, Fairline ja Sunseeker, ülejäänud eksponeendid peavad leppima vähema näituseruumiga.

Genova seevastu on palju glamuursema ja eksponeerib võimsalt Itaalia uhket kaatritoodangut. Inglise seal nii palju sõna ei saa ning jääme ots on hoopis Itaaliast pärit Ferretti grupi ja Azimut'i käes. Ka külalised on pigem Lõuna-Euroopa päritolu, sekka Kesk- ja Ida-Euroopast pärit paadihuvilisi.

Et anda lugejale aimu näituste mastaabist, tuleb kasutada numbreid: Genovas näidati pea 2000 paati, kaatrit ja jahti, neist 400 oli eksponeeritud vees. Väikseim näitusepaat oli paarimeetrine, suurim aga 289-jalane (peaaegu 90 meetrit) kolmemastiline purjelaev.



## Bayliner Discovery 246

Hooajaks 2007 on Bayliner valmis saanud uue ja väga praktilise ruumilahendusega ligi kaheksameetrise nii matkamiseks kui ka kalastamiseks sobiva kaatri. Võrreldes varasemate analoogidega on kaatri välimuses ning üldises disainis märgata edasiminekut.

Aluse pardale lubatakse kaheksa inimest, magamiskohti jagub neljale. Tänu kahetasapinnalisele tekile on kajutiruumi piisavalt nii toiduvalmistajaile kui ka laua ääres istujaile.

Meie kliimasse sobivaks muudavad kaatri kõvakatusega kaetud (niinimetatud Hard Topp-kontseptsioon) juhikoht ning aken-dega sõidukate, mille saab peale tõmmata kogu kaatri tagaosale.

Mootoreid võib valida nii bensiini kui ka diiselkütusega töötavate seast. Tänu suurele kütusepaagile (306 liitrit) on diiselmootori tankimisvälp koguni 550km.

Eestis esitletakse Bayliner Discovery 246-t 2007. aasta Meremessil.

## Azimut 47 Flybridge

Azimut'i tähtsaim uudis Genovas oli uue Azimut 47 Flybridge esmaesitlus. See 14,45 meetrit pikk kaater ei ole mitte mõne vana mudeli edasiarendus, vaid täiesti uus mudel, mille disainimisel on kasutatud itaalia kaatriehitusele omaseid jooni.

Väljast vaadates jäävad esmalt silma suured külgaknad, mis tavaliselt vihjab täislaiale keskkajutile. Paraku tuleb siinkohal pisut pettuda, sest tegelikult on kaatris kaks väikest kahekohalist keskkajutit. Suured välisaknad on disainer Stefano Rugini loonud peamiselt kaatri välisilme parandamiseks.

Kolmas, väärkaim kajut on aluse vööris ning pakub keskkajutitest, mis vaatamata suurele aknapinnale tunduvad pisut umbsetena, tunduvalt rohkem õhku ja avarust.

Vannitubasid on kaks, neist üks vöörikajuti asukaile, teine ühiskasutuseks.

Peamasinateks on Azimutil kaks diiselmootorit Caterpillar C9, millest kumbki arendab 575 hobujõudu. Nende masinatega küünib kaatri maksimumkiirus 30 sõlmeni, matkakiirus jääb 25 sõlme kanti.



## Universaalne kaardiplotter Garminilt

Maa ilma juhtivaid GPS vastuvõtjate valmistajaid Garmin esitles Southamptonis universaalset kaardiplotterit GPSMAP 278, mis võimaldab nii maantee- kui merekaartide esitlemist samas seadmes.

Merereisiks saab seadmesse laadida Garmini BlueChart g2 kaarte, mis lisaks elektrooniliste merekaartide puhul harjumuspärasele sügavusinfole annavad teavet ka hoovuste ja tõusude-mõõnade kohta, kuvades seda kaardi pealiskihina.

Lisaks leiab kaardilt sadamate plaanid, teadaolevate vrakkide asukohad, keelualad ja muudki. GPSMAP 278 on sisseehitatud kajaloodivalmidusega, mis hakkab tööle Garmini GSD 21 kajaloodimooduli ühendamise korral.

Autoretkedeks on GPSMAP 278 varustatud detailise Euroopa kaardiga, millele on lisaks kuuete miljonile vaatamisväärsusele, hotellile, restoranile, tanklale jms. märgitud ka jahisadamad, et saaksite oma universaalplotteriga autost paati ringi asuda.

Komplekt sisaldab kaatri- ja autokinnitust, voolu- ja andmesidekaablit, USB-PC ühenduskaablit, 12V vooludapterit, liitiumakut jpm.



## Avoni Seasport mudelid

Legendaarne Briti kummipaaditootja, Zodiac gruppi kuuluv Avon Inflatables, jätkab juba jaanuaris Londonis esitletud mudeli Seasport De Luxe 490 Inboard arendamist. See 4,90 meetri pikkune RIB on varustatud üliökonoomsel, kuid võimsa merediiselmootoriga Volvo Penta D3-130, mille 130 hobujõudu annavad kaatri maksimumkiiruseks 37 sõlme.

Avoni ehk tuntuim toode Seasport Jet 320, mis on nutikas kombinatsioon skuu- ja kummipaadist, on läbinud noorenduskuuri ja lisaks disainilastele muudatustele saanud seoses kahetaktiliste mootorite ärakeelamisega täiesti uue jõuallika: varem Yamaha mootorit kasutanud hübriidkaater liigub nüüd neljaktiilise Saksa päritolu Weber masina abil.





### Ferretti 780

Itaalia kaatriehituse lipulaev Ferretti Yachts esitles Genovas uut 78 jala (24 meetri) pikkust luksusmudelit Ferretti 780. Ohtralt moodsat laevaarhitektuuri ja silmailu pakkuv alus jätkab Ferretti paari aasta eest valitud disainikeelt, mille järgi valminud suuremate mudelite kesk-kajutit ehivad tohutusuured aknad.

Ehkki vahepeal ei pidanud laevaregistrid sellist lahendust – suured klaaspinnad veepiiri lähedal – sugugi turvaliseks, on nüüdseks tüli lahendatud ja kõik Ferretti uued mudelid saavad suured küljeaknad.

Kaater pakub neljas kajutis mugavat ööbimisvõimalust kokku kaheksale reisijale, lisaks

mahutavad eraldiseisvad meeskonnaruumid kuni neli inimest. Otse loomulikult on iga kajuti juures ka vannituba WC ja dušiga. Kajutitest uhkeim on pea kuue meetri laiune pardast pardasse ulatuv niinimetatud peremehekajut (master cabin) aluse keskosas.

Kesktekil on lisaks avarale ja valgusküllasele salongile ka söögituba. Ei puudu ka eraldiseisev (ja oma välisuksega, et mitte härrasrahvast häirida) kambüüs, olgugi et traditsioonilise kambüüsiga on seal üsna vähe pistmist: tegu on äärmiselt modernse köögiga, mis teeks au igale kodule.

780ne juhtimisild on mitmesugust elektroonikat nii umbes täis, et esimesel

sisenemisel jääb mulje, justkui oleksid sattunud kosmoselaeva või siis vähemalt tuumajama juhtimiskeskusesse. Lisaks navigatsioonikeskuse suurtele LCD-ekraanidele on aluse pardal täisdigitaalne juhtimissüsteem NaviOp, mille puuetundlike ekraanide abil saab juhtida kõiki kaatri süsteeme alates veemagestitest ja generaatoritest kuni sõidutuledeni välja. Kõikides tehnilistes ruumides on turvakaamerad, mille pilti NaviOp samuti näitab.

Mootoritena kasutatakse kaht MTU 2000-seeria merediiselmootorit, kummagi võimsus 1660 hobujõudu. Selliste jõuallikatega pakub Ferretti 780 mugavat kruisikiirust 29 sõlme, tippkiirus on koguni 33 sõlme.

### Princess 58

Kogu kaatri laiused kajutid on kaatri maailma uusim trend, millest ei saa mööda vaadata ka Princess Yachts. Seetõttu otsustati vaatamata Princess 57 populaarsusele turule tuua uus, laia kajutiga mudel Princess 58.

Erinevus ei ole ainult ühes magamiskajutis, vaid uuenenud on kogu kaatri disain: uue mudeli kujundus on palju moodsam. Põhjalikult muudeti ka juhikohta, mille kujundamisel kasutati esmakordselt mudelil Princess 42 kasutatud ergonomilisi lahendusi. Paranenud on ka kasutatud materjalide kvaliteet ja üldine viimistlustase.

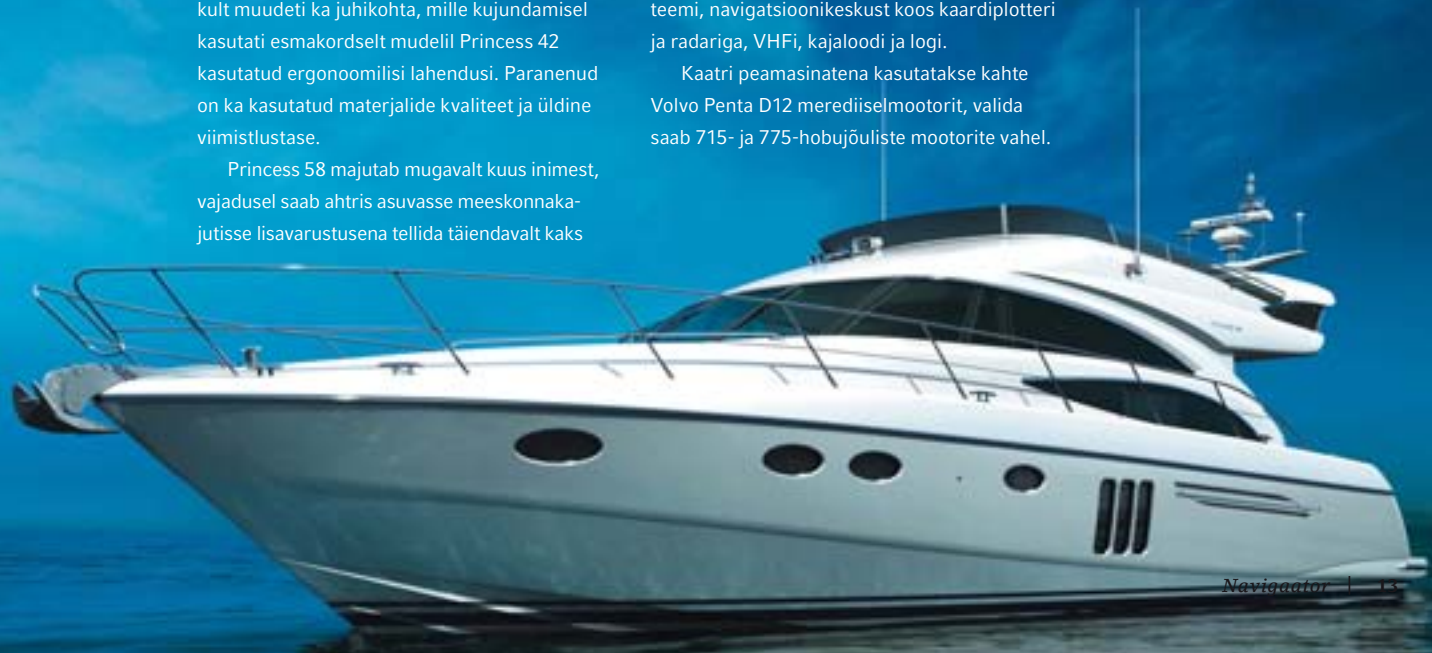
Princess 58 majutab mugavalt kuus inimest, vajadusel saab ahtris asuvasse meeskonnakajutisse lisavarustusena tellida täiendavalt kaks

magamiskohta. Lisaks diivani ja kohviklauaga salongile on kaatri omaette söögituba ehk dinett.

Kaatri hinna sisse kuuluvad LCD-televisiorid salongis ja keskkajutis, Bose surround-helisüsteem, tikatekk ahtris, elektrilised tualetid, pesumasin, tipptasemel köögitehnika ja palju muudki.

Rikkalik standardvarustus sisaldab muu hulgas võõripõtkurit, 9,5-kilovatist diiselmootorit, passarelli, elektrilist ankruvintsi, trimmisüsteemi, navigatsioonikeskust koos kaardiplotteri ja radariga, VHF-i, kajaloodi ja logi.

Kaatri peamasinatena kasutatakse kahte Volvo Penta D12 merediiselmootorit, valida saab 715- ja 775-hobujõuliste mootorite vahel.





#### Volvo Penta D6-435

Volvo Penta uue põlvkonna meremootor D6 on saanud uue versiooni. Senistele 310- ja 370-hobujõulistele mootoritele lisandus veelgi võimsam mudel D6-435, millel on 435 hobujõudu, nagu nimigi viitab.

Uus mudel asendab legendaarset mootorit Volvo Penta TAMD74L, mis saadeti 2006.aasta keskel igavesele puhkusele.

D6 tööd juhib Volvo Penta elektrooniline juhtimissüsteem EVC (Electronic Vessel Control), mis erinevate andurite abil kontrollib pidevalt masina tegevust, reguleerides ühtlasi kasutatavat kütusekogust jms. EVC ennetab ka mootori ülekuumenemist, õli rõhu langemist ja teisi probleeme ning vähendab vea ilmnmisel mootori võimsust, minnes üle niinimetatud limp-home-režiimile.



#### Hydrolift S-24

Ülikiirete kaatrite tootjana tuntud Norra firma Hydrolift esitles Southamptonis uut mudelit S-24. See 7,35 meetri pikkune ja vaid 2,10 meetri laiune rakett võib arendada kiirust kuni 70 sõlme! Tõsi, näitusemudeli mootoriks oli MerCruiseri 6,2-liitrine MX V8, mis tagab „vaid“ 60-sõlmese maksimumkiiruse.

Hydrolift kasutab võidusõidupaatidelt pärit kerekonstruktsiooni, kuid on seda raskemate mereolude tarbeks modifitseerinud – nii näiteks on kaatri põhja tõusunurk 24 kraadi, mis tähendab oluliselt teravamalt põhja kui tava-kaatritel. Astmeline põhi vähendab veetakistust ja suurendab kiirust, sügav V-põhi löikab aga teravamalt laineid.

#### Nimbus 30 Nova S

Nimbuse tooteperekonda lisandus Nimbus 30 Nova S. Tegu on ainulaadse niinimetatud „semi-walkaround“-kontseptsiooniga, kus Nova-seerialt pärit keskkonsool nihutati vasakusse pardasse, mis võimaldas keskkonsooli senisest avaramaks teha.

Kaatri disainerid on tuntud rootslased Rolf Eliasson ja Ocke Mannerfeldt, kelle joonestuslualal on valminud paljud Nimbused. Mannerfeldti eriala on võistluskaatrite korpused, millest on inspireeritud ka uus Nova S ja siiani vägagi populaarsed Nova R-seeria mudelid.

Uue kaatri kogupikkus on 9,03 ja laius 3,10 meetrit. Mootoriks on 260-hobujõuline Volvo Penta D4 merediisel. Nimbus 30 Nova S maksimumkiirus on 33 sõlme.

#### X-Yachts X-41 One Design

Innustatuna mudeli X-35 One Design müügiedust on X-Yachts asunud ehitama uut ja suuremat võistlusjahti X-41 One Design, mis on samuti plaanitud monotüüp-klassi jahiks. Kasutusel on purjetamis maailma uusim disain ja tehnoloogia ning ka varustustase viitab võistluspurjetamise ambitsioonidele: X-41 One Designi pakutakse ainult süsinikkiust masti ja poomiga.

Kuid nagu X-35, ei ole ka X-41 ainult spartalik racer, vaid rahuldab täielikult ka perepurjetamise vajadused. Uues jahis on kõik mugavused, mida läheb vaja nädalavahetuse või terve nädala meeldivaks möödasaatmiseks merel: täismõõtmetes kambüüs, korralik dušiga tualettruum, kapid ja panipaigad, mida võistlusjahil kohtab haruharva. Lisaks salongile on jahis kolm magamiskajutit, kuhu mahub kuni kaheksa inimest.

Jahi kogupikkus on 12,35 ja laius 3,64 meetrit. Standardkiiluga mudeli süvis on 2,50 meetrit, kuid tellida saab ka meie vetesse paremini sobiva madala süvisega versiooni.







Pärnu mnt. 10  
Tallinn  
telefon 6 484 053

**BOSS**  
HUGO BOSS





Kolm aastaküm-  
met paate ehi-  
tanud Vladimir  
Kuusk loodab, et  
paadiehitajale  
tuleb väärilist  
järelkasvu.



# SAARLASTEST PAADIMEISTRID

Merekindel puupaat oli sadade saarlaste päästjaks eelmise sajandi kõige julmema sõja ajal. Just selliste alustega põgenesid saarlased punase terrorilaine eest üle sügistormise Läänemere Gotlandile ja mujale Rootsi.

TEKST **AARE LAINE** FOTOD **AARE LAINE, IRINA MÄGI, SAARE PAAT**

Esimesed teated saarlaste meresõitudest lahtiste paatidega ulatuvad kaheksa sajandi taha. Paarsada aastat tagasi oli Saaremaal ajaloolaste hinnangul ligikaudu 230 paati. 1940. aastal loendati neid 2663 paati ehk viiendik kogu Eesti paatidest, neist 1470 aerupaati. Kümmeaastat tagasi loeti Saare maakonnas kokku üle tuhande mootorpaadi ja enam kui pooltuhat aerupaati.

Tänapäeval on paadiehitus Eesti suurimal saarel taas virgumas ning Saare paadiehitajate enam kui 800-aastaseid oskusi hoiavad elus tänased paadimeistrid. Turvaline puust merepaat ei kao kuhugi, ehkki kõikjal maailmas on plastikpaat oma praktilisuse tõttu puupaadi ees teatud eelise saavutanud.

## Nasval valmivad paadid juba üle 100 aasta

Saaremaa tööstusliku paadiehituse häll on Kuressaare lähedal Nasva kalurikülas, kus esimesed kiilud pandi pukkidele 1898. aastal. Niisiis saab Nasval 2008. aastal tähistada 110 aasta möödumist tööstusliku paadiehituse algusest, millele pani aluse Jaan Leesi (1863 - 1929), kes enne Esimest maailmasõda ehitas paate ka New Yorgis.

Kuulsa paadiehitaja tööd jätkab Nasval OÜ Saare Paat.

Nasva paadiehitustöökojas ehitatakse peale traditsiooniliste puupaatide ka nooleid jahtlaevu (seal valmis ka eestlastega ümber maailma seilanud jaht Lennuk) ja luksuskaatreid.

Mitu unikaalset veesõidukit on saarlastest paadimeistrite käe all läbinud noorenduskuuri. Soomes Turu saarestikus Rosala viikingikeskuses saavad huvilised sõita vanamoodsa 16-meetrise viikingilaevaga Alvilda, mis on Saaremaa meistrite kätetöö.

“Olen käinud kümnetel messidel ning näinud inimesi, kes uudistavad ja imetlevad meie puupaati, hinnates seda väga ilusaks. Lähedavad siis järgmisesse saali ja ...ostavad plastikpaadi,” kirjeldas Saare Paadi tegevjuht Peeter Laum messidel kogetut.

Saare Paadi omanikud ja töömehed on aga veendunud, et turvaline puust merepaat ei kao kuhugi, kuigi Saare Paatki on viimasel ajal pööranud üha suuremat tähelepanu plastikust jahtide ja kaatrite ehitamisele.

## Paadimeister Vova

Saare Paadi ühel tunnustatumal puupaadiehitajal Vladimir Kuusel sai tänava täis 30 aastat tööd paadiehitajana.

“Puidu tee kauniks paadiks on meistritöö tulemus. Puupaadi ehitamine nõuab täpset silmamõõtu, hoolast käsitööd, kogemusi ja ilumeelt. Paadi kerelauad kinnitatakse vasknaeltega sama tehnoloogia järgi kui viikingiajal. Samamoodi saab klinkerplangutusega paat kaared pärast kere valmimist. Paadi pikaajalisus tagatakse tänapäeval tõrva asemel testitud värvide ja lakkidega,” on puupaadi ehitamisest kirjutanud mereajaloolane Bruno Pao.

Kõik need omadused - ilumeele, silmamõõdu, käsitööoskused ja kogemused - on Vladimir Kuusel ammu olemas.

“1976. aasta kevadel sain sõjaväest lahti. Kuna elasin ise Vätal, läksin end sealsesse Saare Kaluri puidutsehhi tööle pakkuma. Seal võeti mind lahkelt vastu ja nii teengi siiani puupaate,” andis Vova, nagu kolleegid teda kutsuvad, oma töömeheest lühiülevaate.

Töövõttes ja -nipid sai Vova kähku kätte ning nüüd jagab ta Nasval oma rikkalikke kogemusi noorematele. Oleks ainult noormehe, kes asja vastu huvi tunneksid.

“Kui Vova meile tuli, oli ta vanade meistrite Lembit Sülla ja Kalev Närepi juures omandanud kõik vajalikud oskused. Siin sai ta veel lihvi juurde, kuna uus aeg nõudis üha rohkem kvaliteetset toodangut,“ vaatab firmajuht Peeter Laum ajas tagasi.

Paadimeister ise peab täpsust nõudvast tööst lugu, öeldes, et omaaegsel kalapaadil ja praegusel puupaadil on suur vahe. Vova käib ka ise vahetevahel kalavetel – ikka omatehtud paadiga, mis juba veerandsada aastat vana, aga siiani kenasti vastu pidanud.

Saaremaa randades on mitukümmend paati, mida Vladimir Kuuse meistrikäed kas Vätal või Nasval volinud. “Tegime Vätal 41 lappaja-paati aastas. Suurem osa neist Saaremaale,” teab Vova.

Paadieistri sõnul tuleb kaluripaate igal aastal tõrvata, siis peavad need kauem vastu.

Nasval on Vova paate ehitatud sakslastele, norrakatele, soomlastele, inglastele ja isegi ameeriklastele. Peeter Laumi teada on Saare Paadist Ameerikasse jõudnud koguni kolm-neli puupaati.



Paaditsehhis käib hoogne töö.



Saare Paadi valminud viikingilaev Kuressaare lahes. Paremalt esimene Saare Paadi tegevjuht Peeter Laum.

### Mahagon puupaadiks

Aastaid on saarlasedki puupaatide tegemiseks ostnud mahagoni ehk rahvakeeles punast puud, mis on kohalikust männist vastupidavam.

“Traditsiooniline paadiehituspuidu on Saaremaal ikka mänd olnud, praegu aga kasutame männipuitu vähe. Mahagon on männist vastupidavam ja välismaal hinnatakse seda rohkem,” räägib Vladimir Kuusk.

Vanal ajal otsiti paadipuu kodukandi metsast. Tammest tehti kiil, täavid ja kaared, männipuust plangutus. Puu langetati südatalvel vana kuu aegu põhja suunas.

“Paadilauad saame mööblivabrikust. Paneme need aurukasti ja tihti märkame natukese aja pärast, et laud on lõhki. Need laud ongi vist vaele kuul mahavõetud puudest lõigatud,” mõtiskleb kogunud paadimeister.

Kaheksameetrise lappajapaadiga töid kalamehed kümnekond aastat tagasi kaldale kolm-neli tonni merehõbedat. “Kala jääb vähemaks. Pole kalamehi, ei vajata ka kalapaate,” hindavad paadiehitajad tänast seisu.

“Kohalike kalurite jaoks paate tegema hakkasimegi. Peagi selgus aga, et kaluripaate Saaremaal enam nii palju ei vajata ning keskendusime huvipaatide tegemisele. Samas oleme alati valmis kalurite tellimusi täitma. Remondime ka vanu kalapaate,” kinnitab Laum.

### Paadiehitajad ootavad väärilist järelkasvu

“Tahaks väga loota, et väärilist järelkasvu tuleb. Ei tea, miks noored selle vastu vähe huvi tunnevad. Enne minnakse ehituse peale, aga paate ehitada on ju ka väga huvitav. Füüsiliselt ei ole see raske töö, kuigi omajagu keeruline, aga tööga tulevad kogemusedki,” arutleb kolmekümneaastase kogemusega paadimeister.

Peeter Laumi hinnangul oli vanadel laeva- ja paadimeistritel mitu

korda raskem, kuna siis tuli väga palju käsitööd teha. “Nüüd kasutame elektrilisi tööriistu, füüsilist tööd on vähem. Omal ajal ehitati paate väljas tuule ja vihma käes külma ilmaga, nüüd on meie kasutada avarad soojad töökojad,” kõrvutab Laum möödanikku nüüdisajaga.

Tööpuudust paadiehitajad ei tunne. Vastupidi, firmal oleks töökäsi juurde vaja. Vova ning teisedki vanemad paadiehitajad on nõus kõigile oma oskusi ja kogemusi jagama.

Praegu loodab Saare Paat Kuressaare Ametikooli paadiehituseriala lõpetajate peale, esimene lend paadiehitajaid lõpetab kooli tuleval kevadel.

### Saare Paadi mehed on Hiinaski tööil käinud

Vladimir Kuusk oli üks Saare Paadi töömeestest, kes kolm aastat tagasi Hiinas laeva ehitamas käis. “Paate me seal ei teinud, ehitasime ühe suure laeva tekki. Olime hiinlastele rohkem õpetajaiks. Ega me kõike nippe ka näidata ei tohtinud, aga üht-teist nad ikka kõrva taha panid,” pajatab Vova Kuusk.

Kreeklasest laevaomanik oli hiinlastel elektriliste tööriistade kasutamise ära keelanud. Ime siis, et võõrustajad vaatasid imestunud saarlasi, kes vilunult elektri abil kruvi seina keerasid või metall-lati pooleks saagisid.

“Nemad kasutasid tavalist kruvikeerajat ja käsisaagi, meie olime kõik elektrifitseeritud. Hiinas käsitööliis jagub; laevatekile kruve keerama jagus neid lausa iga ruutmeeri peale,” räägib Peeter Laum.

Saarlased võrdlesid Hiinas ehitatud paate omatehtutega ja tunnistasid, et veesõidukid on nii kujult kui ka konstruktsioonilt üpris sarnased.

Peeter Laumi arvates said saarlased Hiinas kogemuse võrra rikkamaks. Üks asi oli koos hiinlastega suurele alusele 900-ruutmeetrist tekki ehitada,





teine asi eksootiline elamus mitmekesisest ja vastuolulisest suurriigist.

Saarlased töötasid Hiinas üle kahe kuu. Vabadel päevadel uudistasid paadiehitajad Hiinamaad. Vova Kuuse hinnangul oli sealne elu kohati üsna jube. "40 kraadi kuumust, õhuniiskus 98 protsenti ja see mustus! Kõik sodi visati tänavale! Kuuma ilmaga hakkas see käärima, vaatepilt oli üsna kohutav," meenutab paadiehitaja.

Samas kiitis ta hiinlasi kui lahkeid ja vastutulelikke võõrustajaid. Tõlgi abil saadi omavahel mõtteidki vahetada.

Kontrastid olid Hiinas suured. Paadiehitajad nägid ka korrastatud puhkealad, ilusaid paleesid ja parke. See oleks aga hoopis teise loo teema.

### President Lennart Meri tegi Vovale märkuse

Kui president Lennart Meri esimest korda 1995. aastal Saaremaal ametliku visiidi tegi, külastas ta ka Saare Paati. Riigipea uuris paatide ehitamist tähelepanelikult ja avastas sealjuures ühe apsu. "Jah, märkuse tegi ta küll. Punnid löömise kohta. Nägi ära, et punnid olid ristid, ristid süüdi löödud. Ei tea, oli see minu või kellegi teise viga, aga presidendile hakkas see silma," tuletas Vova riigipea Lennart Meri esimest külaskäiku Saare Paati meelde.

Firma tegevjuhi sõnul külastas president Lennart Meri hiljem mitu korda Saare Paati, ka mitteametlikel Saaremaa-sõitudel. Saare Paadi töömehed omakorda käisid Viimsi poolsaarel Lennart Meri ostetud paati peremehele meelepärases maks sättes.

"Hindan Lennart Meri mõttekäiku kõrgelt. Meile kingitud foto taha kirjutas ta "Saare paat saagu Euroopa paadiks!";" märkis Peeter Laum.

Tõdegem: sinnapoole Saare paadiehitus liigubki. Pronksiaja ühepuupaadist ja rauaaja viikingilaevast on välja kasvanud nüüdisaegne, meresõiduhuvilisi rahuldav natuke arhailise välimusega puupaat, mida tuntakse Skandinaaviamaades, Euroopa riikides ning Ameerikaski.

### Lennuk valmis Saaremaal

Saare Paadi kogenud töömehed on end maksma pannud ka luksusjahtide ja -kaatrite valmistajatena. Eesti lipu ümber maailma viinud avamerepurjekas Lennuk, mis pärast 37 000 meremiili läbimist õnnelikult kodusadamasse jõudis, on Saare Paadi meistrite kätetoö.

Hiljuti võttis Nasva jahisadamast kursi Helsingile Saare Paadis ehitatud jahi Lennuk koopia. See ehitati tellimustööna Soome pangahärrale Jukka Mäenpäälle ja tema tohtrist abikaasale Annale. Töökojas on juba vormi valatud järgmine sama tüüpi alus, mis läheb samuti soomlasest ärimehele.

Eestlastega ümber maakera purjetanud Lennuk on praegu Madagaskari saarel Norra perekonna kasutada.

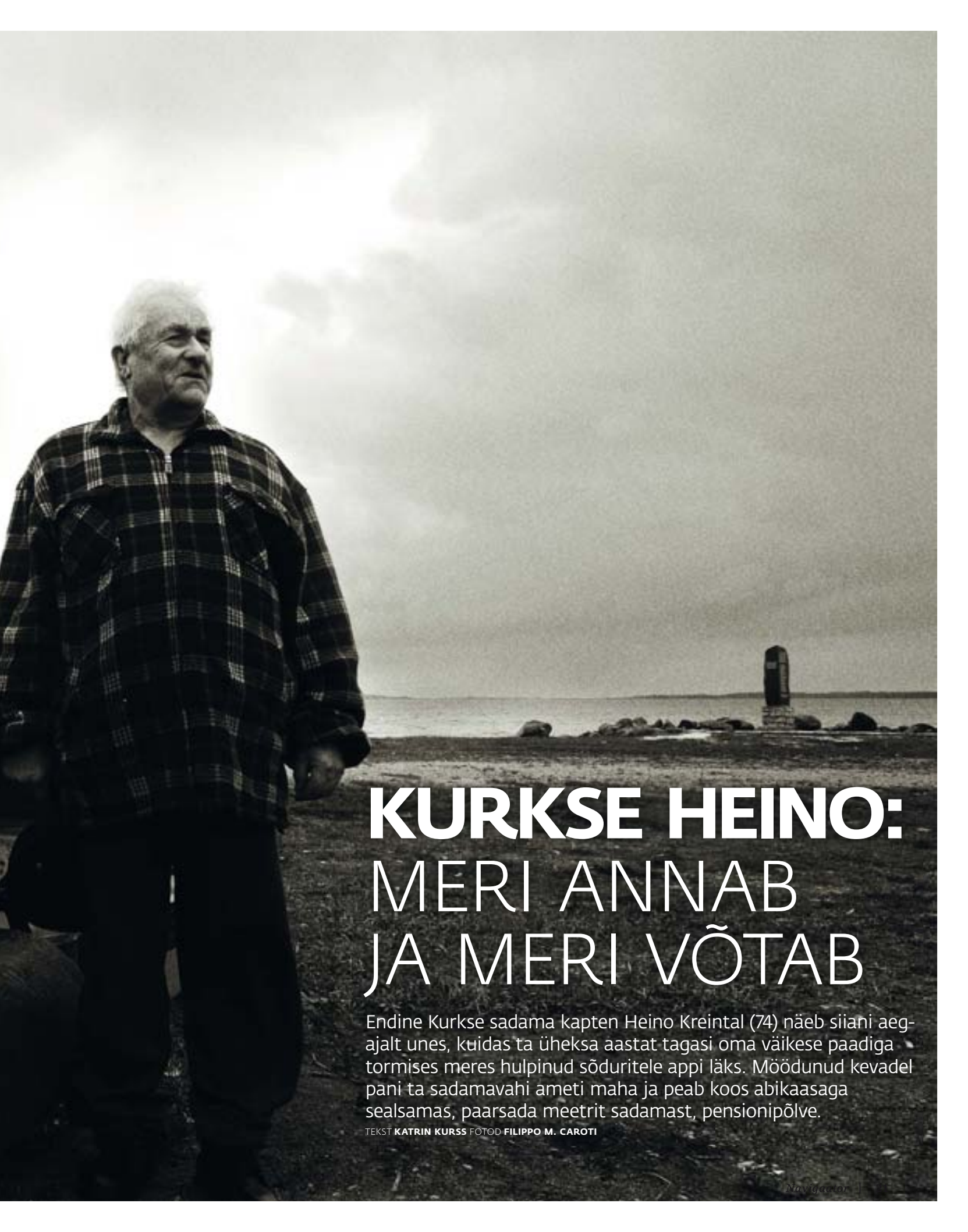
Kuigi luksuskaatri Stormer tootmine ei ole läinud just sellises tempos kui alguses loodeti, võidab seda tüüpi alus Euroopas üha rohkem poolehoidu. Saare Paat teeb koostööd mitme Soome ja Norra firmaga.

Mõistagi võtab plastikaluste ehitamine palju vähem aega ja vaeva, nii et tööle au andes on Saare Paat tasapisi puupaatide tegemisest kaugenemas. Ettevõttele on hästi kaubaks minevate moodsate plastikust luksussõidukite ehitamine palju tulusam. Peeter Laumi väitel kulub 4,5-meetrise sõudepaadi ehitamiseks 200 töötundi, sama suure plastikpaadi valmistamiseks aga 16 tundi. Spetsialistide arvates ei ela paaditööstus tänapäeval üksnes puupaatide ehitamisest ära.

"Tünnist vaigust valavad kaks meest väga ruttu ja lihtsalt ühe 14-15 meetrise jahi, aega läheb umbes kuu. Sama pika puust aluse plangutuse tegemine võtab tosinal mehel aega vähemalt kolm-neli kuud. Plastiku praktilisus sunnib peale," nendib Peeter Laum. 📄



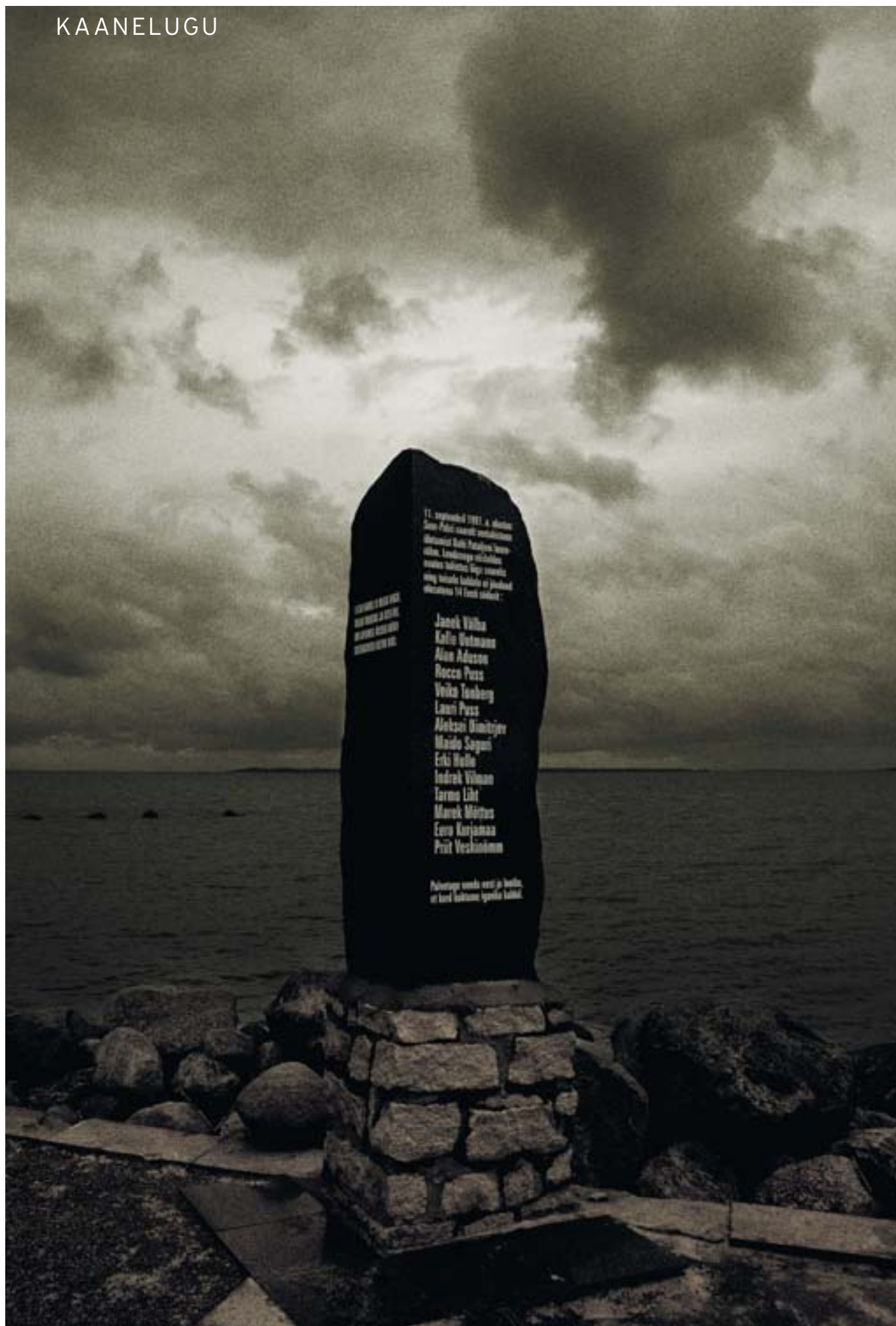




# KURKSE HEINO: MERI ANNAB JA MERI VÕTAB

Endine Kurkse sadama kapten Heino Kreintal (74) näeb siiani aegajalt unes, kuidas ta üheksa aastat tagasi oma väikese paadiga tormises meres hulinud sõduritele appi läks. Möödunud kevadel pani ta sadamavahi ameti maha ja peab koos abikaasaga sealsamas, paarsada meetrit sadamast, pensionipõlve.

TEKST **KATRIN KURSS** FOTOD **FILIPPO M. CAROTI**



11. septembril 1941. a. sõjajärgsetes  
Sõja Põhisevastanduse (Sõjapõhisevastanduse)  
üksikutele Eesti Põhisevastanduse  
üksikutele. Lõpetuseks viidatakse  
sõjajärgsetele Eesti Põhisevastanduse  
üksikutele 14 Eesti sõjajärgset:

- Jaan Vilho
- Kalle Votmann
- Alex Aduson
- Rocco Puss
- Veiko Tanberg
- Lauri Puss
- Alekssei Dimitrijevi
- Maido Sõgari
- Eeki Walle
- Indrek Vilman
- Tarmo Liht
- Marek Märtus
- Eero Karjamaa
- Priit Veskimägi

Põhisevastanduse üheksa ja kaheksa  
et lood kaitsma igapäevast elu.





Päeval, mil oleme plaani võtnud Heinot külastada, meenutab ilm vägisi aastatetaguse tragöödia toimumise asjaolusid. Ilmajaam on andnud tormihoiatuse ja varahommikul kangutavad tuuleilid kolinal katuseplekki isegi Tallinna südalinnas. Heidame mõtte varavalges sõitma hakata kõrvale ja ootame, mida loodusjõud ette võtavad. Helistan sadamavahile ja kuulen rahustavat hinnangut: Kurkses on tuul vaibunud ja pilvede vahelt on isegi pisut päikest näha.

**SADAMAL UUS OMANIK.** Teel koduõuest mere äärde räägib Heino, et polegi peale sadamakapteni ametist loobumist sadamas käinud rohkem kui kolm-neli korda. Veebruaris ostis Padise vallale kuulunud Kurkse sadama enampakkumisel 6,5 miljoni krooniga ära ehitusfirma AS Irbistero. Valla andmetel mahutab sadam 50-100 paadikohta ning on kaitstud nii lääne- kui põhjatormi eest. Väljasõidukanali sügavus on 1,5–2 meetrit.

Endisele sadamakaptenile ei mahu pähe, mis selles laagenunud sadamas nii palju maksta võiks, kuid hea on see, et saadud raha kasutatakse Risti koolimaja hoone ehitamiseks. Vana koolimaja olla tema sõnul nii halvas seisus, et “annaks jumal, et see talvel ahju kütmisega põlema ei lähe”.

Sadamavahi kohta mees taga ei nuta, kuigi kõike seda, mis täna sadamas näha, peab ta oma 14 aasta töö viljaks. Tubli mees, kes juba nõukogude ajal siin kalal käinud, jäi toonastele riigiisadele silma ja talle pakuti sadamakapteni kohta. Heino meenutab, et sõitis päriseks Kurksesse 27. või 28. juulil 1992. Abikaasa oli veel Tallinnas tööl. Kuna eluaset siin esialgu ei olnud, elas ta sügiseni furgoonautos. Pisikese maja eest, mis varem kuulus Nõukogude piirivalvele ja kus paar tänaseni elab, peab Heino Kreintal hea sõnaga meeles toonast siseministrit Lagle Parekit.

**NOORUKINA SIBERISSE.** Matsalu lahe ääres, Kasari luhal üles kasvanud mees leidis kodu mere äärde alles pensionipõlves.

“VAATASIN, ET MIDAGI LAINE PEAL TÕUSEB JA KAOB. POISS ARVAS, ET JU KEEGI ON JÄLLE VÄIKESE PAADIGA KUMMULI.”

“ALLES SIIS, KUI KOHALE JÕUDSIME, NÄGIME, MIS TEGELIKULT TOIMUS. KÜMMME PEAD OLI VEE PEAL. RAHUVALVAJAD.”

1949. aastal, kui Heino koos ema ja vennaga Siberisse küüditati, oli ta 17-aastane ja kuue klassi haridusega. Kümne aasta pärast tagasi tulles, ei olnud tal hinge taga mitte kui midagi.

Heino hakkas autojuhiks. Mõnda aega oli ta Sovetskaja Estonija kirjastuses peatoimetaja autojuht ja lootis, et ehk sealt kaudu õnnestub korter saada, kuid asjata. “Korteri saamisel olid eelistatud *“molodõje spetsialistõ”* (noored spetsialistid, toim.),” meenutab Heino. Siis läks ta tööle raadio ja televisiooni saatekeskusesse, kus töötas pensionile jäämiseni 1992. aastal. Elu viis ta kokku abikaasa Linda Kuusemäega, kelle korteris elati kuni Kurksesse kolimiseni. Heinol ja Lindal on poeg Hannes, kes peab korstnapühkija ametit.

Uue omaniku investeeringuid ei ole Kurkse sadamas veel märgata. Kai äärde seotud veesõidukid on tagasihoidlikud, nende hulgas ka mootorpaar Storm Janne, millega Heino koos pojaga sõdurpoistele appi läks. Täna ta enam merel ei käi, sest võrguluba vanale meremehele seekord ei



## "OLE ISE VALMIS ÜLE ÄÄRE HÜPPAMA, KUI VAJA," ÜTLES HEINO POJALE. SEL ÕHTUL TÕID HEINO JA HANNES MÄSSAVAST MEREST VÄLJA KÜMME MEEST.

jätkunud. Nende meeste jaoks, kes kabinettidest rannarahva elu seaduste ja lubadega korraldavad, on Heinol paar krõbedat sõna varuks.

Kaid ääristavad punakaspruunid metallist hoiukapid. Viimased olla eelmise tormi ajal olnud poolenisti vees, sest kai on madal ja vesi tuleb kergesti üle kallaste. Heino heidab pilgu tumeneva horisondi suunas ja teatab: "See pilv tuleb meile peale." Peagi hakkab sadama tihedat vihma.

PÄEV, MIS EI UNUNE. Elutoas kohvitassiga istet võttes palun Heinol meenutada, kuidas sündmused üheksa aastat tagasi septembris hargnema hakkasid.

"Sellel päeval oli torm," alustab ta. "Pidime pojaga mine-ma saarte peale." (Jutt käib Kurksest 4-5 kilomeetri kaugusel asuvatest Pakri saartest. *Toim.*) Vaadanud merd, otsustasid mehed koju jääda, kuid mitte sellepärast, et meresõit liiga ohtlik oleks olnud. "Oleksime vabalt võinud sõita saarele ja tagasi, sest meie paat on võrdlemisi lainekindel, nagu "jonnipunn", räägib Heino.

Et midagi paremat teha ei olnud, hakkasid mehed puid lõhkuma: poeg Hannes lõhkus ja Heino ise vedas käruga kuuri alla. Juba mõnda aega oli mere poolt kuulda paugutamist, kuid mehed mõelnud, et ju keegi peab pardijahti. "Laskemoon oli odav, siis anti isegi kärbslele kaks pauku," sõnab Heino endamisi. "Lõhkusime puid edasi, kui poeg ütles, et peaks vaatama, kas merel on kõik korras."

"Mul oli jalg just kipsist lahti võetud, seitse polti oli sees," meenutab sadamavaht. "Ütlesin pojale, et mine sa, sul nooremad jalad." Hannes jooksis mere äärde, kuid palja silmaga ei näinud midagi. Selle aja peale oli ka Heino pikksilmaga kohale jõudnud. "Vaatasin, et midagi laine peal tõuseb ja kaob. Poiss arvas, et ju keegi on jälle väikese paadiga kummuli."

Heino andis oma väikese kaasaskantava raadiosaatjaga häire, saatis poja küttesegu tooma ja hakkas Storm Janne mootorit soojendama. "Poiss kallas bensiini sisse ja sõitsime välja. Muuli otsas olles ütlesin raadiosse, et me sõitsime välja."

"Alles siis, kui kohale jõudsime, nägime, mis tegelikult toimus. Kümme pead oli vee peal. Rahuvalvajad." Heino andis uuesti häire.

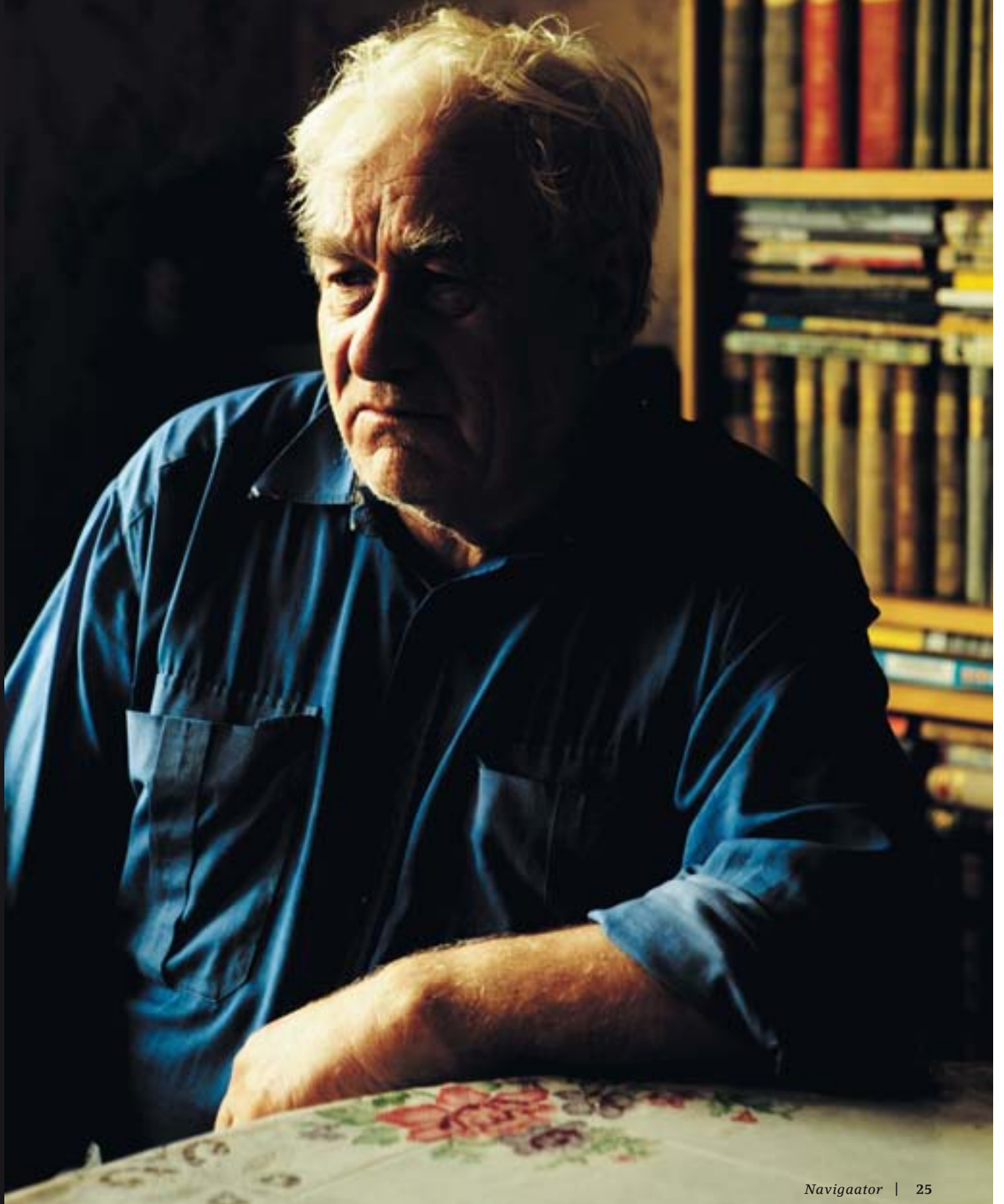
"Neli meest võtsime peale. Laine oli kõrge ja hakkas sisse priitsima. Siis ujusid veel kaks sõdurit reelingu äärde." Vaatamata sellele, et paadi kandejõud on 4 inimest, tõmbasid isa ja poeg ka need kaks sisse. "Ole ise valmis üle ääre hüppama, kui vaja," ütles Heino pojale.

Nii oldi juba kaheksakesi paadis, ümberingi möllas torm. Mida teha ülejäänutega? "Mul oli pikk köis. Heitsime neile köie ja käskisime end kõvasti kinni siduda. Andsin tuld ja tõrva ja hakkasin tulema."

Heino valikud randumiseks olid kesised: kui muuli otsast sadamasse sõita, oleks laine taga lohisevad mehed vastu kaid lõõnud, kui kaldasse liiva sisse sõita, oleks laine paadi koos pardalolijatega tükkideks lõhkunud. "Andsin pojale saelehest tehtud meremehenoa ja õpetasin: mine ahtrisse ja mõõda pootshaagiga, kuni vesi on rinnuni, siis lõika köis enda juurest pooleks ja hüppa vette. Sõitsin tasase käiguga, kuni Hannes ütles, et vesi on rinnuni. Poeg lõikas köie läbi, hüppas vette ja hakkas mehi kaldale lohistama. Mina pörutasin täiskäiguga mere poole, et muuli otsast sisse sõita. Panin paadi kai külge ja jooksin poisile appi."

Sel õhtul tõid Heino ja Hannes mässavast merest välja kümme meest, kellest kahe elu ei õnnestunud päästa. Neljateist







hukkunud Balti Pataljoni sõdurit meenutab peaaegu veepiirile püstitatud mälestusmärk Kurkse sadamas.

Oleks vale arvata, et kangelastegu on mehele vaid au ja kuulsust toonud. Tõsi, president autasustas Heino Kreintali ja tema poega Hannes Kuusemäed Eesti Punase Risti I klassi teenetemärgiga. Teisalt räägib vana sadamavaht, et palju ei puudunud, et ühe hukkunud noormehe murest murtud lähedased oleksid ta kohtusse kaevanud. Sellest rääkides ohkab mees sügavalt: “Ma saan neist aru, aga nemad ei tea seda, mida tean mina. Mina tean, mis meri on – meri annab ja meri võtab.”

“Ma olen ise selle keerise sees kaks korda olnud,” räägib mees. “Siin on niimoodi, et kui on läänetorm, siis kahe saare vahelt tuleb üks laine sisse. Mandri ja saare vahel tuleb teine,” seletab sadamavaht näpuga lauale jooni vedades, “need saavad kokku ja tekib keeris.” Heino arvab, et sõdurid olid keerises üle kolme tunni, enne kui see nad välja heitis ja tema pikksilma ette tõi.

Üheksakümnendate keskel, kui Pakri saartel toimus Nõukogude armee poolt mahajäetud lõhkekehade kahjutukstege mine, vedas Heino oma paadiga demineerijatele süüa, juua ja lõhkeainet. Kui meremees joogivee anumatega teele asus, polnud lainet ollagi. Saare lähedal hakkas taevas tumenema. “Tegin saarel ruttu,” jutustab ta. “Poisid olid vastas, tõstsime viis veenõud maha ja kohe tagasi.”

“Keerise kohas oli selleks ajaks niisugune laine, et võttis lausa kõhedaks,” kirjeldab mees keeristormi Kurkse väinas. “Hakkasin juba vaatama, kus päästerõngas on.”

Võibolla just seetõttu, et elu ei ole Heino Kreintali kunagi hellitanud, on ta tuleviku suhtes optimistlik. “Tuleval aastal ostan ühe hästi väikese masina, mis võtab 6 liitrit sajale ja hakkab Tallinnas tööl käima,” plaanib Heino. “Ma võin tõstuki peale minna, ma võin autojuhiks olla, häid valvuri kohti pakutakse – linn on sõpru täis!” Tundub, et kuus kuud puhkust peale sadamavahi ameti mahapanemist on Heinole liig mis liig ja juba otsib ta uuesti rakendust, selle asemel, et väljateenitud puhkust nautida. ▣

TÄNA TA ENAM MEREL EI KÄI, SEST VÕRGULUBA VANALE MEREMEHELE SEEKORD EI JÄTKUNUD. NENDE MEESTE JAOKS, KES KABINETTIDEST RANNARAHVA ELU SEADUSTE JA LUBADEGA KORRALDAVAD, ON HEINOL PAAR KRÕBEDAT SÕNA VARUKS.

#### CV: Heino Kreintal

Sündinud 11. juulil 1932 Haapsalus  
 1949. a. märtsis küüditatud Siberisse, Novosibirski oblastisse  
 1955 asus tööle söekaevandusse Prokopevskis, Kemerovo oblastis  
 1959 naasis Eestisse ja töötas poolteist aastat Kehra Sovhoosis traktoristina  
 1961 – 1992 töötas autojuhina Tallinna Ilmajaamas, ETAs, “Sovetskaja Estonija” kirjastuses ning raadio- ja televisiooni saatekeskuses  
 1992 – 2006 mai Kurkse sadama kapten  
 Alates maist 2006 pensionil  
 Autasustatud Eesti Punase Risti I klassi teenetemärgiga  
 Abielus, poeg Hannes





UHIUUES VOLVO S80-S VÄLJENDAB SKANDINAAVIALIKKU LUKSUST LIHTNE, SAMAS ELEGANTNE DISAIN, IGAKÜLGSELT PRAKTILINE TEHNOLOOGIA JA PUHAS NAUDING IGAST ÜKSIKUST DETAILIST NING VASTUTUSTUNNE, MIS VÄLJENDUB MAAILMATASEMEL TURVALISUSE JA KESKKONNASÕBRALIKKUSE KUJUL. UHIUUS VOLVO S80 PAKUB ROHKEM STIILI, ROHKEM TASAKAALU JA ROHKEM INTELLIGENTSET TEHNOLOOGIAT KUI EALES VAREM. **UUE VOLVO S80 HIND ALATES 473 000 KROONI.**



Volvo. for life

**TÄIESTI UUS VOLVO S80.  
LUKSUS IGAS ÜKSIKUS DETAILIS.**

Keskmine kütusekulu 6,4-11,9 l/100 km; heitmed CO<sub>2</sub> 169-284 g/km

**INFO-AUTO**

TALLINN: PÄRNU MNT. 232, TEL. 6 710 020 TARTU: TURU 1, TEL. 7 371 890 PÄRNU: TALLINNA MNT. 89A, TEL. 44 72 750 [WWW.INFOAUTO.EE](http://WWW.INFOAUTO.EE) / [WWW.VOLVOCARS.EE](http://WWW.VOLVOCARS.EE)

# VIKINGITE PÜHAPAIK OSMUSSAAR

Lained rammivad mürinal vankumatuid paeseinu, kõrge rand on täis salapäraseid koopaid ja pragusid. Ümberringi on vaid meri ja taevas, väikene maalapike keset vett tundub kui vaikne hauaküngas. Legendide kohaselt olevat Osmussaarele maetud viikingite peajumal Odin, kelle järgi võis saar saada oma algse nime – Odenholm.

TEKST **KATRIN KURSS** FOTOD **KAIDO HAAGEN**

Osmussaar on parim paik rändajale, kelle hing ihkab üksikul saarel seigelda. See mõjub kohana, kus aeg on seisma jäänud ning igal sammul tunned salapära ja müstilisust. Ligi kaheksa kilomeetrit merd saab Dirhamist Osmussaare lõunasadamasse läbitud tavaliselt kolmveerandi tunniga. Saarel puudub sadam, randutakse aerpadaidiga. Lootust siiski on, et väike kai valmib saarele juba 2007. aastal.

Kagu-loode suunas laiuv saar on parajasti nii suur, et kiire tiiru jõuab sellele peale teha ühe päevaga. Saare pindala on 4,95 km<sup>2</sup>, pikkus 4,9 km ja suurim laius 1,6 km. Osmussaare loodus on askeetlik. Maastikule annavad omapära pankrannik, ulatuslikud klibuvallid ja kadastikud, muud metsa õieti pole. Saare kerkides on vallide vahele jäänud madalaid merest eraldunud veekogusid. Sääraseid praegu mageveelisi järvi on kümnekond, mõned neist jäävad ajuti kuivaks. Aja jooksul on osa järvi mätastunud, roostunud, muutunud soodeks ja niitudeks, rannal aga tekivad asemele uued veekogud.

Osmussaar on Läänemerest väljaulatuva Balti klindi jäänuksaar, mis kerkis merest kaks kuni kolm tuhat aastat tagasi. Ühelt poolt Osmussaar kerkib ja kasvab, teisalt aga lõhuvad

teda lained. Need kaks fenomeni on saare muutnud selliseks nagu ta praegu on. Peamised geoloogilised vaatamisväärsused on pankrannik, rannavallid ja bretšarahnud. Viimased on pärit 540 miljoni aasta eest tekkinud Neugrundi kraatrist, mis asub saarest 7 km kirdes ja on sukeldujate üks lemmikpaiku. Bretšarahnudest on suurim Läänesadama lähedal rannikumeres asuv Skarvan, mis rootsi keeles tähendab kormorani. Need linnud on saare püsiasiukad juba ammusest aegadest.

## Vabade meeste saar

Tänapäeval võime vaid oletada, millal ja miks asustati üks pisike maatükk keset suurt ja sügavat merd. Vanades dokumentides mainitakse vaid möödaminnes seda mereteede suhtes kesksel, ent mõisavaldustest kaugemale jäävat saart, mis tõenäoliselt oli asustatud vabade inimestega, kes oma vaba mehe staatuse suutsid sajandite vältel säilitada.

Esmakordselt mainitakse kirjas Osmussaart ühes taanlaste reisikirjelduses XIII sajandi keskel. Esimestest saareelanikest räägitakse 1436. aastal ja tõenäoliselt on selleks ajaks asustus juba sada-kakssada aastat vana. Sisseränne Rootsist leidis aset hiljem. Mitmed perekonnad,

kes elasid saarel kuni põgenemiseni aastatel 1943-44 pärinesid kaluritest Stockholmi skääridelt, tõenäoliselt sisserännanud XVI sajandil. XVII sajandil mainitakse 8-10 majapidamist saarel, mitmed perekonnad kadusid seoses katkuga 1710-11.

Teadaolevalt oli elanike arv kõige suurem 1930. aastate algul. 1934. aasta rahvaloenduse järgi elas saarel 131 inimest. Rahvaaru reguleerimiseks kehtis Osmussaarel kirjutamata seadus, et kolm venda võisid kohale jääda, ülejäänud pidid minema mujalt õnne otsima.

Tänu oma asukohale mereteel idast läände oli Osmussaarel oluline roll mereliikluses – saare kalamehed pidid olema laevadele lootsideks ida ja lääne poole piki Eestimaa rannikut. Osmussaarel polnud eriti häid ja suuri põllumaid, saareelanikud olid, peale lootsimise, täiesti sõltuvad kala-, hülge- ja merelindude püügist. Saart ümbritsevatel madalikel püüti turska, räime, haugi, kilu, ja lesta, mis müüdi Haapsalus või Paldiskis, XX sajandi alguses ka Tallinnas, kuhu purjetati suuremal alusel Odin.

## Militaarne saar

12. juunil 1940 evakueeriti kogu Osmussaare elanikkond ning vastavalt Eesti-Vene baaside





Kauglaskekahuri juurde kuuluv tulejuhtimistorn.



Saare vanim ehitis Jesu Kapell, rannarootslaste kivikabel, mis ehitati 1765. aastal.

lepingule asuti rajama kindlustatud mereväebaasi. Nõukogude Liidul oli plaan rajada saarele võimsad rannapatareid, et koos Hanko poolsaare patareidega lukustada tulevase vaenlase laevastiku jaoks Soome laht. Suuremateks ehitisteks sai kahe suurekaliibrilise kauglaskekahuri ja nendega seotud juhtimiskeskuse kompleks. Lisaks kujundati kaitsekraavide ja väiksemate laskepeseade võrgustik, mis kattis kogu saart. Poesse rajati kaks umbes 10-12 meetri sügavust ja 7,5-meetrise läbimõõduga vertikaalšahti pikkade horisontaalkäikude ja sundventilatsioonitornidega.

Kogu kompleks oli ehitatud tolaeagse tehnika parimate võimaluste kohaselt. Praegugi on näha purunenud vintside, reduktorite, elektriseadmete ja suruõhuseadmete jäänuseid. Saarele ehitati ka ligi paarkümmend kasarmut, kuhu paigutati umbes 800 meest. Kasarmute ja betoonist kaitserajatiste ehitusmaterjaliks lõhuti ära kõik saare kiviaiad ja suurem osa lubjakiviehitistest.

6. detsembril 1941 randusid Osmussaarel saksa sõdurid. See üksik saar Eesti loodetipus oli nõukogudeaegse ajalookäsitluse kohasel viimane "punaarmee vallutamatu kindlus," mille kaitstjate kangelaslikkusest on võrreldud kuulsa Bresti kindluse kaitsmisega sõja alguses.

Täna on eesti sõjaajaloolased valdavalt seisukohal, et punavägi lahkus sealt võitlusteta. Igasuguseks vastuvõtuks valmis saksa sõdurid ja omakaitselehed randusid saarele püssipauguta. Nad leidsid eest vaid tühjade punkrite labüürind. Osmussaare kaitstjate nähtavaks kangelasteoks oli vaid seitsme eesti meremehe mõrvamine.

Saareelanikel, välja arvatud nendel, kes olid mobiliseeritud, lubati uuesti saarele kolida, kuid seal polnud enam nii kui vanasti. 1943. aasta suvel hakkasid esimesed saareelanikud põgenema Rootsi ja kevadel 1944 läksid viimased jättes saare põgenikele idast, seejärel jällegi nõukogude sõjaväele. 1944. a. septembris vallutas Nõukogude Liit taas Eesti ning Osmussaarest saab jälle militaartsoon, kus seab end sisse piirivalve ja rajatakse ka signaalluurekeskus.

Nõukogude sõjavägi vabastab saare lõplikult alles 1993. aastal. 2001. aasta oktoobrist on saar taas asustatud ning sinna elama asunud pere tegeleb lambakasvatusega.

#### Kaitseala

Osmussaar on linnuvaatlejate meelispaik. Saar asub lindude ida-atlandi rändeteel, kustkaudu siirdub Arktikasse pesitsusaladele ja sealt tagasi Aafrika poole miljoneid rändlinde. Arvuka-

mad rändlinnud on järve- ja punakurk-kaurid, valgepõsk- ja mustlagled, aulid ning must- ja tõmmuvaerad. Soodsamatel rändepäevadel mais võib rändurite koguarv küündida miljonini. Sügisrände kõrgeraadi on septembris-oktoobris. Merikotkad on saarel tavalised, nad on tulevad sinna toituma, kuid pesitsevad mujal.

Haruldasi ja kaitsealuseid taimi kasvab Osmussaarel rohkesti. Lisaks II kategooriasse kuuluva taani merisalatile kasvab siin 13 liiki käpalisi (Eestis on üldse 36 liiki), mis kõik on kaitse all.

Kahepaiksetest ja roomajatest elab saarel vähesel arvul rabakonna ja vesilikke, üsna tavaline on nastik. Imetajatest võib rannikumere kividel näha hülgeid. Saare veekogude ääres luusib minke ja üllatuslikult elab Inahamne järvel kobras, kes on siia üle mere ujunud. Lisaks eelmainituile leidub saarel ka rebaseid ja põhja-nahkhiiri. Varasematest aegadest on teada ka siili, koduhiire, roti ja jänese leidumine, keda täna enam saarelt ei leia. Paljudele loomadele on saarele pääsemisel takistuseks püsiva merejää puudumine.

1996. aastal moodustati saare geoloogiliste objektide, linnuriigi ja asustusajaloo väärtustamiseks Osmussaare maastikukaitseala, mida haldab Riikliku Looduskaitsekeskuse Hiiu-Lääne Regioon. **N**



# OSMUSSAARE TULETORN

Osmussaar on aastasadu olnud meremärgiks. Saare loodeotsas asuvad avara vaatega pank ja majakas, mis on väärt kogu saarelemineku

vaeva. Avamerelained murduvad seal veealuse panga otsa, meri on aga uuristanud veepealse kaldapanga alla tohutuid paekivikoopaid, mis lainetusega kõmisevad.

Tuletornist Läänesadama suunda madalduvad paekihid veepiiril (ja vee allgi) laugeks paepõrandaks, mida mööda on hea matkata. Samasse piirkonda jäävad saare suurimad klibuvallialad.

Esimene lubjakivist tuletorn rajati saarele aastal 1765. Järgmine majakas ehitati Osmussaarele 1804. aastal ning see püsis aastani 1941, kui saar läks vene sõjaväe kätte.

Praegune majakas püstitati 1954. aastal. See on 35 meetri kõrgune musta-valgevöödilise monoliitsest raudbetoonist torn. Tuli on nähtav 18 meremiili kaugusele. Tuleseade töötab automaatselt, saades osa elektrist päikesepatareidelt ja tuulegeneraatoritelt. **lv**





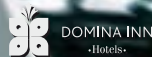
ALBERT R. BROCCOLI'S EON PRODUCTIONS PRESENTS DANIEL CRAIG  
AS IAN FLEMING'S JAMES BOND 007™ IN

# CASINO ROYALE 7™

KINODES ALATES 17. NOVEMBRIST



FORUM CINEMAS





# SUKELDUMISEST JA VRAKKIDEST OSMUSSAARE LÄHISTEL

Osmussaar ehk rootsipärase nimega Odensholm ja selle ümbrus on sukeldumiskohana väga mitmekesine ning seetõttu üheks sukeldujate lemmikohaks. Igal aastal korraldavad sukeldumisklubid laagreid Dirhamis, kust on hea juurdepääs nii Osmussaare kui Neugrundi vaatamisväärsute juurde.

Magdeburg

Osmussaar

Neugrund





Tundmatu objekti jäänused Osmussaare külje all. Sügavus 50m. Nähtavus kuni 10m, põhja lähedal kuni 5m.

TEKST JA FOTOD **PEEP RADA**, SUKELDUMISKESKUSE MAREMARK SUKELDUMISINSTRUKTOR

Legendi järgi olevat Osmussaarele maetud viikingite peajumal suur Odin ise, millele vihjab ka saare rootsikeelne nimi. Kindlasti on Osmussaare lähedal on tormiga põhja läinud või lähedalasuvale Neugrundi madalikule jooksnud nii mõnigi viikingilaev. Kuid me ei tea täpselt, kus need laevad olla võiksid. Tegelikult käib jutt viikingilaevade jäänustest, sest aeg on oma töö teinud. Nii vanadest laevadest ei ole reeglina kuigi palju alles, kui laev pole just kohe paksu kaitsvasse mutta mattunud. Sellised säilmed pakuvad rohkem huvi arheoloogidele kui tavalistele sukeldujatele.

Kuid merepõhjas Osmussaare ümber on ka uuema aja laevu, millest on säilinud enam kui puutükid.

#### Laevavrakid Osmussaare vetes

Tuntuimad vrakid Osmussaare lähistel on ristleja Magdeburg ja Neugrundi madalikul merepõhjas lebava lahingulaeva Schleswig-Holstein jäänused.

Nende kahe laeva vahel on omapärane seos. Nimelt on osa Magdeburgil teeninud mereväelasi maetud Gdanskisse (Danzig), ning Schleswig-Holstein saabus 1939. aastal Danzigisse just nende haudade külastamise ettekäändel, et tegelikult 1. septembril Poolat rünnata ja teha Teise maailmasõja esimesed kahurilasud.

Magdeburg jooksis 28. augustil 1914. aastal paksus udus Osmussaare loodetipus karile ning seda ei õnnestunud pingutustele vaatamata lahti tõmmata.

Üle parda loobiti kogu relvastus, joogivee, süsi ja muu pardal olnud kraam, kuid abi sellest ei olnud ning vahetult enne venelaste saabumist lasti laev õhku.

Kapten ei jõudnud aga hävitada kõiki koodiraamatuid, mistõttu said venelased peaaegu sõja lõpuni Saksa mereväe sidet pealt kuulata sama mugavalt kui tavalist raadiot. Kuulus koodiraamat on Londonis tänaseni alles.

1930ndatel aastatel laskis kohalik ettevõtja Magdeburgi vanarauaks lõigata. Tänaseni on kergeristlejast Magdeburg üht-teist säilinud merepõhjas, milleni tollaegsed vanarauaõikajad ei ulatunud.

Schleswig-Holstein aga väärrib omaette peatükki, kuna selle laeva enam kui saja-aastane ajalugu on märkimisväärselt kirju ning see on üks suuremaid laevu, mis Eesti vetes mingil määral säilinud. Selle jäänuste külastamine on väärt ettevõtmine kas või ainult laeva ajaloo pärast.

#### Soomuslaev Schleswig-Holstein

Schleswig-Holsteini ehitamist alustati aastal 1904, laev lasti vette kaks aastat hiljem.

Veel enne kui Schleswig Holstein keiserlikku sõjalaevastikku võeti, juhtus kummalgi ja pisut õnnetu lugu.

Nimelt said inglased valmis ephohlloova lahingulaeva Dreadnought, mis muutis Schleswig-Holsteini moraalselt vananenuks juba enne selle lõplikku valmimist. Meresõjaajanduses käib koguni 20. sajandi esimese poole ajaarvamine dreadnoodi- eelse ja -järgse aja järgi.

Lahingulaeval Dreadnought oli nimelt tavapärasest vähem väikseid suurtükke, kuid nende arvelt oli suurendatud peakaliibri suurtükkide arvu. Kuna need suured, 305-millimeetrised suurtükid tulistasid korraka välja palju suuri tugeva lõhkejõuga mürske, paranes tublisti kaugelt vastase tabamise tõenäosus.

Lisaks oli Dreadnought, mis suutis arendada 21-sõlmelist liikumiskiirust, palju kiirem kui teised tollaegsed sõjalaevad; see aga andis Briti sõjalaevale eelise nii manööverdamisel kui ka asukohavalikul.

Siiski jäeti Schleswig-Holstein ja tema neli sõsarlaeva Saksa laevastikku alles, kuna need olid uued ja suhteliselt võimsa tulejõuga. Alles peale Jüütlandi merelahingut aastal 1916, kus üks neist (Pommern) ainult ühe torpeedoga põhja lasti, võeti nad laevastiku nimekirjast maha ja jäid kasutusele abilaevadena.

Kuid peale Esimese maailmasõja lõppu ei tohtinud Saksamaal olla suuremaid kui 10 000-tonnise veeväljasurvega laevu. Nii otsustati parema puudumisel vanad laevad taas kasutusele võtta ja Schleswig-Holstein jätkas teenistust. Laev tegi läbi mitu uuenduskuuri ning 1927. aastal sai Schleswig-



## SUKELDUMINE



Ristleja Magdenburg



Osmussaare loodeots, kuhu ristleja Magdeburg madalasse kinni sõitis.



Soomuslaev Schleswig-Holstein

Holstein koguni Kriegsmarine ehk Saksa sõjalaevastiku lipulaeva staatuse. Seda kuni 1935. aasta septembrini.

Kahe sõja vahel sõitis Schleswig-Holstein väga palju ringi ja oli sage külaline Aafrika ning Lõuna- ja Kesk-Ameerika sadamates. Väidetavalt oli tema meretaluvus erinevalt paljudest teistest Saksamaal välja töötatud laevatüüpidest üsna hea.

Ent juba pärast Dreadnoughti ilmumist ei olnud Schleswig-Holstein enam teistele lahingu-laevadele võrdne vastane, rääkimata ka maailmasõja vahel edasi arenenud laevadest, ning tema lahinguvõimekust ei võetud eriti tõsiselt.

Nii kasutatigi Schleswig-Holsteini hiljem vaid barakina, õppelaevana, ujuvpatareina, ujuva õhutõrjepatareina, jäälõhkujana ja miiniveeskamisoperatsioonide kaitselaevana. Kaaluse suurim kiirus 19 sõlme ehk umbes 35 kilomeetrit tunnis polnud juba tema väljalaskeastal suurem asi; normaalne käigukiirus aga oli kõigest 12 sõlme. Võrdluseks võib öelda, et reisilaev Romantika liigub Tallinna-Helsingi liinil keskmise kiirusega, mis oleks sellel sõjalaeval võhmal välja võtnud.

Ent juhuse tahtel pidi just Schleswig-Holstein tegema Teise maailmasõja esimesed kahurilasud.

**Teise maailmasõja esimesed kahuripaugud**  
Vana sõjalaev saabus Gdanskisse 1939. aasta viimastel augustipäevadel ettekäändega

küllastada Gdanski (saksapäraselt Danzig) surnuaeda maetud ristleja Magdeburg võitlejate haudu. Vanadelt fotodelt on näha, kuidas kohalik rahvas saabuvale sõjalaevale lehvitas, aimamata pardalolijate tegelikku eesmärki.

1939. aasta 1. septembri hommikul kell 4:47 tulistati Schleswig-Holsteinilt esimene mürsk Westerplatte poolsaarel asuva Poola garnisoni suunas. Vaatamata suurele üllatusele ja ülekaalule võttis Westerplatte vallutamine terve nädala. Schleswig-Holstein suundus edasi Gdyniat pommitama ja toetas seejärel Helas Poola mereväebaasi vallutamist.

Westerplatte vallutamisel juhtus kummaline seik. Nimelt saadeti Poola mereväebaasist Hela Eestis vägagi tuntud allveelaevale Orzel raadio teel käsk sõita Gdanskisse ja torpedeerida Westerplattet tulistav Schleswig-Holstein. Kuid mingil põhjusel ei jõudnud see käsk Orzeli kapteni ning Gdanski asemel võttis Orzel pärast mitmeid seiklusi suuna hoopis Tallinnale. Kuid see on juba hoopis teine lugu.

Pärast Poolast lahkumist toetas Schleswig-Holstein operatsiooni Weserübung, mis nägi ette Norra vallutamist.

Seejärel muudeti vana sõjalaev taas ujuv-kasarmuks ja selle uueks baasiks sai Gdynia (saksapäraselt Gotenhafen), kuhu laev jäi aeg-ajalt väiksematel missioonidel osaledes sõja lõpuni.

1944. aasta septembris lisati Schleswig-Holsteini relvastusse õhutõrjekahureid ning see teenis õhutõrjejuvpatareina kuni 18. detsembrini 1944. aastal, mil Briti pommitajad laevale kolme pommiga ja see sadamas põhjale vajus.

Kaks päeva hiljem puhkes pardal suur tulekahju, kuid see kustutati ja laeva suured kahurid seati taas lahingukorda, et anda tuld pealetungivate Nõukogude vägede pihta.

Kuna aga laskemoon sai peagi otsa, demonteeriti kogu relvastus ning 21. märtsil uputati laev uuesti Gdynia reidile. Koos relvastusega viidi ära ka Schleswig-Holsteini kell, mis seisab tänapäevani Dresdeni sõjaajaloo muuseumis.

Järgmise aasta kevadel tõstis Balti laevastiku päästeteenistus vraki üles ning viis Kroonlinna, kust see toodi Tallinnasse remonti.

Balti laevastiku juhtkonnal olevat olnud soov see drednoodi-eelne laev ära remontida ja siis õppelaevana kasutusele võtta. Seetõttu võib oletada, et ilmselt polnud vigastused väga suured, kuigi toonastelt fotodelt võib näha pommitabamuste, tulekahju ja uppumise jälgi.

Väidetavalt kantud Schleswig-Holstein koguni Borodino nime all Balti laevastiku nimekirja, kuid pärast lääneliitlaste proteste loobuti laeva uuesti elluäratamisest hoopiski. Nimelt ei tohtinud vastavalt liitlaste omavahelisele kokkuleppele vigastatud Saksa sõjalaevu uuesti kasutusse võtta.





Dirhami sadamas. Sukeelajad saabuvad Neugrundilt.



Soomuslaev Schleswig-Holstein Tallinnas 1947



Soomuslaev Schleswig-Holstein Neugrundi madalikul 1961

### Soomuslaev Schleswig-Holstein

Pikkus: 127,6 meetrit

Laius: 22,2 meetrit

Süvis: 8,3 meetrit

Veeväljasurve: 13 200 - 14 218 tonni

Jõuallikas: kolm kolmekordse paisumisega aurumasinat võimsusega 19 330 hobujõudu, iga vindi jaoks oma aurumasin.

Kiirus: 19,1 sõlme

Soomus: kuni 300 millimeetrit

Relvastus: 283 mm kahureid: 4 tk; 88 mm kahureid: 2 tk; 37 mm kahureid: 4 tk; 20 mm kahureid: 22 tk.

Meeskond: 720 meest

Nii sai vanast sõjalaevast pommitamis-harjutuste sihtmärk. Paneb imestama, et laev pärast 15-aastast pommitamist üldse koos püsis, sest lennukipommid pole mingid kahurimürsud. 1961. aastal tehtud fotolt, mis pärineb V. Koppelmani käest, on veel selgelt näha ahtri- ja vööri suurtüki torne ning isegi üks korsten on veel püsti.

Vrakk olevat olnud kohalikele meremees-tele heaks meremärgiks, kuni see millalgi seitsmekümnendatel aastatel vanarauaks lõigati. Alles jäid aga kõik veealused osad, mida kätte ei saadud või mille ülestõstmine end ära ei tasunud. Võimalik, et tänu pommitamisele on vee alla sattunud ja tänapäevani säilinud ka mõned veepealsed osad.

### Sukeldumine Schleswig-Holsteinile

Ilusa ilmaga on Schleswig-Holsteinile sukeldumine üsna lihtne, kuna vrakk asub kohas, kus meri on vaid 8-9 meetrit sügav.

Ainult vraki juurde jõudmine võtab päris kaua aega, sest vrakk lebab Dirhami sadamast umbes 13 ning Nõva sadamast umbes 11 kilomeetri kaugusel. Aeglase käiguga paadil võtab üks ots aega 45 minutit.

Kuna Neugrundi madal on tuultele igast küljest avatud, võib seal juba väiksegi tuulega olla päris vastik lainetus, mida võimendab tõusev merepõhi. Seega peab sukeldumispäeva valides hoolega ilmaennustust uurima.

Schleswig-Holsteini vrakki on väga

keeruline pildistada, kuna laevajäänused on väga suured, pilla-palla laiali ja nähtavus vraki juures vilets.

Väheste tuvastatavate osadena on näha suurt kolmesilindrilist aurumootorit, peakaliibri suurtükitorni tükke ja küllili lamavat vööri fragmenti. Ahtrist on säilinud tüür.

Lisaks laevast säilinud üsna palju erikujulisi tükke, mõni päris paksust metallist ja mõni üsna õhukesest. Ilmselt on seal veel mullegi palju nägemata jäänud, sest minu siiani ainsast sukeldumisest ei piisanud kindlasti kõige põneva ülesleidmiseks.

Vaatamist ja ukerdamist seal tükkide vahel jätkub kaheks 45-minutilise sukeldumiseks, enne kui hakkab tekkima ettekujutus, kuidas need merepõhjas vedelevad tükid kunagi paiknesid.

Algajale sukeldujale sobib Schleswig-Holsteini vrakk suurepäraselt esimeseks vrakisukelduseks. Kui keegi just millegi alla või sisse ei poe, on tegemist üsna ohutute laevajäänustega. Kindlasti tuleb aga arvestada võimalike hoovustega, mida seal keskmisest sagedamini esineb.

### Looduslikud veealused vaatamisväärsused Osmussaare lähistel

Osmussaarel jätkub Põhja-Eesti pankrannikujoon, mis pole küll nii võimas kui Ida-Virumaal ja Paldiski juures. Suuremate ja väiksemate astangutega paene põhi, mis

moodustab kohati omapäraseid järsakuid ja koguni käike, on jälgitav ka vee all. Lagedal paepinnal on näha ka Neugrundi meteoriidiplahvatuse jälgi, pragusid paekivis. Sügavamal muutub põhi mudaseks.

Sügavus muutub Osmussaare kandis järsku, mitte nagu mujal Eesti vetes, kus tuleb sukeldumiseks rannast vähemalt kilomeetri kaugusele minna.

Vee läbipaistvus on Osmussaare kandis palju parem kui ida pool. Kui Tallinna lahes on suvel normaalne nähtavus keskmiselt kolm meetrit, siis Osmussaare kandis on see viie meetri ringis.

Neugrundi meteoriidikraater on omaette vaatamisväärsus. Kraatri serv on nagu suur paepank, ainult et vee all. Vees hõljudes võib rahumeeli üle panga serva minna, ilma et peaks allakukkumist kartma. Neile, kes on harjunud, et vee all on alati kindel põhi kõhu all, võib seegi omaette elamus olla. Panga servalt muidugi põhja näha ei ole, sest enam-vähem sile põhi tuleb vastu alles 40 meetri sügavusel ja on tavapäraselt mudane. Seda hirmsam on, kui panga servale lähenedes hakkab ootamatult pimenema ning ühel hetkel haigutab ees ainult mustav pimedus. Servast alla ja ette ei ole midagi näha ja see võtab ka kogenud sukeldujatel südame põksuma.

Kuid sellegipoolest on tegemist üsna ohutu sukeldumisega, mis sobib ideaalselt algajatele, kes ihakavad sügaval ära käia. On ju paest sein laskudes väga heaks pidepunktiks. 📍

MEREREIS

B2

B18

N19

N15

N52

N20

3.osa (algus Navigaatoris 2/2006)

N41

# KAHEMASTILISE "MARTHAGA"

## CALEDONIA JA GÖTA KANALEID PIDI KOJU

Üle-eelmises Navigaatori numbris alustas Kati Murutar oma reisikirja, mis viib lugeja Šoti- ja Rootsimaale kanalitele seiklema. Kolmene reisiseltskond eesotsas kapten Hillar Kukega läbib reisi jooksul enam kui sadat Caledonia, Trollhätte ja Göta kanali lüüsi, pistab Põhjamerel rinda tormiga ja ületab Läänemere - sõiduvahendiks kahemastiline 18tonnine 15 meetrit pikk Colin Archeri tüüpi purjekas "Martha".

Kahes esimeses osas läbitakse piki Caledonia kanalit sõites Šotimaa, ületatakse Põhjameri ja jõutakse mööda Trollhätte kanalit ning üle Vänerni järve liikudes Göta kanali esimeste lüüsideni välja.

TEKST KATI MURUTAR FOTOD HILLAR KUKK, GÖTA KANAL

11. AUGUSTIL, NELJAPÄEVAL Hillar luges eile õhtul läbi Jaan Tätte ja minu raamatu "Kuhu kuningad kadusid" ning täna asus uurima "Džungliseaduste vange". Mina võtsin varrastele leedu kollase täisvillase lõnga, mille ostsin kohe pärast Malaisiast džunglimängult tulekut. Korrutasin poole paksemaks. Ja nüüd hakkas megajämedatel varrastel kujunema väga tõhus jakk kui äsja lõpetatud niidipluusi vastand.

Enne Tõrebodast lahkumist täiendasime Konsumis toiduvarusid. Kapten ja pootsman varustasid end Systembolagetis ning võtsimegi paar viimast ülespidi kulgevat lüüsi – kõige tipus oli loomulikult kena mõistliku suurusega tall koos koduse treeningplatsi ja hobutreilerite riviga. Tipus oli ka Viken. Järv, mis kujutab endast absoluutset Pühajärve teisikut. Heiskasime kanalis podistamise järel purjed. Pootsman kraapis "Martha" mudast puhtaks. Madrus kodus. Kapten nentis, et olnuks ma nendega Atlandil kaasas, müünuks ta mu Bermudal hea raha eest maha. Idüll.

Alla kulgevate lüüside kõrval kõrtsides aegsasti nädalalõppu alustavad ja keset augustit lõppevat suvehooaega kokku tõmbavad jõminas svenssonid. Ja järgmine järv – Vätten.

Paljaks õgitud saarekesed täis ripakil tiibadega õudseid kormorane, kes ei sobi meie vete ega elukorraldusega. Lagastavad ja rüüstavad, kuni mõned umbsed naturalistid haruldasest liigist mögisevad.

Selleks ajaks, kui Hillaril valmis kambüüsis fooliumisse keeratud tursk roosa pipra kastmes – jeerum, kui erakordselt hea! – kerkis meie laevalaale kaetud õhtulauakese kohale vikerkaar.

Hilisõhtul näitas Hillar taas kottpimedas halogeenprožega kepp-märkide vahel navigeerides teed, kui Göta kanali magavasse pealinna Motalasse jõudsimel. Meie kõrvale kinnitatud kutteri sisemuses värvis keegi karvane noormees kajutit. Sadamahoonel ees oli paari puitjahi akendel sulnid küünlad süüdatud, et soomlastest omanikel oleks kaunim oma pudeleid tühjendada. Väikesed tibid tulid meile soolapähklitega vastu ja küsisid, mis riigi lipp "Martha" on. Vallutasime enese ja pesu pesemiseks naiste duširuumi – mis töötab tegelikult kiiremini ja tõhusamalt kui üüritavad pesumasinad, mida valvates raamatute lugemine on osade purjetajate omaette elustiili komponent.

12. AUGUSTIL, REEDEL Kui soomlaste puust jaht osutus päevalgel koledaks kulunud kuuriks, siis meie kõrval kõbitav



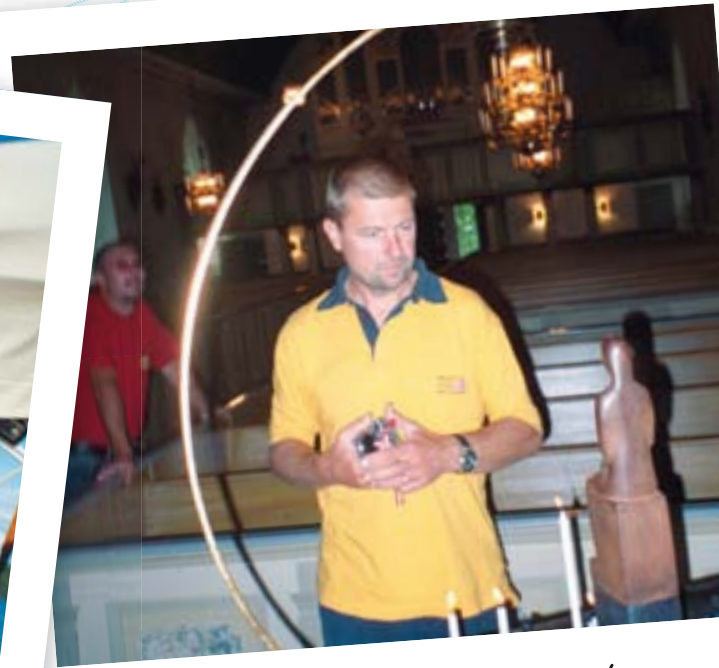
Kormoranide



laastustöö



Madrus Kati kudumas



Kapten Kukkk Motala kirikus

kutter oli valges veel vahvam. Lokiline poiss ütles, et üks lipudest on Walesi ja teine Corgie oma ning et ta söidab pärast mõningast putitamist üle Põhjamere koju kooli.

Hillar, kes Jaan Tätte tekstist tiivustatuna oli just rääkinud kirikutest kui usku ja eetikat kahjustavatest ajaloolistest vägivalla-asutustest, pukseeris oma meeskonna Motala kirikusse. Üks kodusemalt kaunimaid kirikuid, mida näinud olen. Lapselikult informatiivne altarikujundus. Seinal vanad Põhjala freskod. Lae alla heisatud suurepärase laevamakett. Aukohal Jumalaema koos lapsukesega. Selle ette süütas Hillar küünla ning oli kaua-kaua vait ja Ära. Et ka edaspidi poleks vaja ülearu valulikest kangelastegudest ega ohvritest rääkida. Jumal hoidku ja kaitsku “Marthat”!

Tagurpidise rollijaotuse tuules läksid sedapuhku mehed šoppama. Ma polegi üldse mingi poodleja – pilt kipub kaubanduskeskustes taskusse. Mehed otsid endale keskmiselt kena Motala vana turuplatsi ääres olevast poest teksaseid ja trusikuid. Ehkki müüjad suurt inglise keelt ei osanud, said nad kamba peale aru, mida mina otsin. Käsitöövahendite pudulat, kust osta kollasele kampsunile nõõbid. Kunagi nii levinud – ja aja kasutamise mõttes mu meelest ainumõeldav – käsitöö on Skandinaaviast sedavõrd kadunud, et vaid äärelinnas oligi üks kanga-lõngapood, kus kaupadel disainerikraami nimetuse all hüperhinnad. Alles laevas avastasin, et mu seitse sillerdatvat nõõpi olid ehtsast merekarbist!

Pärast tankimist ja veevõttu laskusime megamitimest lüü-

sist Boreni järve. Kaldal yaatas “Marthat” veekalkvel silmil üks väliseestlane, kes oli siin sündinuna vaid korra elus Eestis käinud – 1993.aastal. Viimase lüüsi eel tagasi pardale hüpates ütlesin talle, et kobigu peale, aeg on koju tulla. Nutma hakkas.

Boreni järve järel meile ligi astunud härra aga oli Stockholmist puhkama sõitnud düsseldorfikute õpetaja. Õigemini nüüd juba nende õpetajate õpetaja. Tänu sellele, et Rootsi kunnil on parandamatuid raskusi lugemise ja kirjutamisega, osatakse seal riigis selle ravimatu nihkega inimesi julgustada ja sobiva eneseteostuse juurde suunata. Ühtlasi oli see seltskondlik mees Volvo palgal – õpetas konveieritöölise vaheldamist ja töörütmi elusana hoidmist, et neist endale ja teistele ohtlikud masinad ei saaks.

Järgmiseks kohtasime mahasõidetud mastiga brite. Düsseldorfikute õps oli just rääkinud, et mõnikord püütakse kanalitasu maksmata end kinniste sildade alt läbi suruda ja see on ainus põhjus, miks õnnetusi juhtub. Mida asja nood noored lordid oma koguka vanamoodsa tumerohelise alusega suletud silla alla otsisid, oli neil seoses märkimisväärse tühjade punaveinipudelite riviga kail juba raske selgitada, igatahes masti maha ja kogu tekipealse hullult segamini nemad sõitnud olid ja nüüd seal abi ootasid. Kanal aga kulges äpardustest hoolimata küll teede kohal, küll all, maitsekalt ja tagasihoidlikult sisustatud kaldamajakeste aknad olid ehitatud värvilisest klaasist laevadega, hoolitsetud vahtraalleed vaheldusid suisa ürgse mulje jätkuva lehtmetsadega. Ühes suures koplis galopeerisid vahelduseks tõntsakatele pipihobudele sihvakad tulised ratsud.

laevadega mängeldes võidu... ja siis sai tööpäev läbi.

Arvestades, et olin äsja lugenud “Da Vinci koodi”, mille peategelaseks on Sophie, polnud mingi ime, et kai kõrval, kuhu end Bergis kinnitasime, oli majakese ukse kohale kirjutatud Sofielund. Piki kanalikallast patseeris emand njufaga, kes meenutas meie eelmist koera Elsat. Kui laev oli õhtule sätitud ja me ise oma järjekordset uut kodu vaatama kõndisime, rääkis nufandlanderi perenaine, et koera nimi on Chanel, tal on alati njufad olnud ja et meie Elsa saayutatud enam kui 13 eluaastat on tema kogemuste taustal ennekuulmatu.

Lüüsimeme pannitais, mille Bergi kaldarestoranis igäihele tellisime, oli üks külluslikumaid-maitsvamaid söömaaegu mu elus. Looma- ja sealih, seened, sibulad, koorega küpsetatud kartulid. Jajah, on jah küll jah väljas söömine üks kergemeelne priiskamine, kui võiks ju kambüüsis kokata ja puha. Ent siinsete inimeste tehtud ekstra kujundatud-nimetatud toitu süües saab kohalolekuntunne tegelikum ja tõelisem.

Ai, kui armas oli kuulda tädipoeg Saatpalu häält Saaremaalt, mis teatas, et seoses viimaste aegade ilmatega on meie pärast tiba mures olnud, ent eeldades, et me siiski tagasi tuleme, laskis tema kätte jäänud Alo auto suunatule ära vahetada. Eeldagu hoolega, sest pisut aega enne reisi koostatud testamendis palun lahkesti temal vastavalt võimalustele minu surma puhul mu lapsed täisikka pukseerida.

13. AUGUSTIL, LAUPÄEVAL Füüsilises mõttes oli kogu reisi mõnusaime päev. Otste ja vendritega sehkendamine ning Hüppaperkele panemine annab küll sebumist, ent tänu sellele, et kümnekond alanevat lüüsi olid üksteisest mõnesaja meetri kaugusel, ei kobinud ma mitte “Marthale” tagasi, vaid lidusin pool päeva tema kõrval, õigemini ees. Kohtasin ratsanikke, kuldseid retriivereid ja iseenda mõnusalt hingeldavat isikut. Viimase lüüsi kompleksi serval vehkles kaks Lundi ülikooli kirjaga kilekat kandvat professorit kätega ja selgitasid teineteisele lüüsi tööpõhimõtteid, juskui kaks John Nashi “Piinatud geeniusest”. Viimse lüüsi peale enne Roxeni järve oli kirjutatud Hawaii Slüssen ning nupuvajutajal oli peas pünder rastapatse. Patsiline lüütik ise pidas lakkamatuid moblakõnesid, nii et oli kaks võimalust – kuum suvesuhe või keerukad ärid, mida ta hajameelselt locki-nuppe painates tegeliku teenistusena ajab.

Roxeni järve kallas oli täis tossavaid vabrikukorstnaid ja vee kohal hõljus kormoranidega kole ilusti kokku kärav hapu hais. Kaart ütles, et terve järv ja tema kallas on looduskaitseala. Võeh ja fuih! See-eest hakkas kanali viimane, Söderköpungi linn meie juba eemalt meeldima: skulptuur nimega Jäneste Ülekäik kujutas endast pronksist jänkside rodu, millest eelviimane sikutas kaldale viimast, üle purde pudenenut ja esimene tervitas juba käpaviipega kaldale kogunenud vastutulijaid. Erinevalt teistest sadamatest, kus hiline saabumine oli meid elektripistikust ilma jätnud, saime sedapuhku koha otse südalinnas sündmuste keskel. Kinnitussõrmed olid selliste vahedega, et hollandlaste Bavaria-tüüpi laev oli sinna vahele koos vendritega muljutud, “Martha” pidi leppima vendriteta ning õigupoolest oli tema kinnisiduminegi liiast.

Laeva klaarimise järgne jalutuskäik näitas üht ilusamat linna, kus iial käinud olen. Kaldapealne promenaad kui üleüldine kaubahoov – vaibad-padjad-vaasid-nõud, nagu muis- te – vaheldumisi erinevate rahvaste restoranidega. Enne, kui

õhuliste ja elegantsete villade vahele loovisime, peatas meid oma loomuomast verevaesust püüdlikult ületav svensson, kelle kunstnikunimi oli Fernando. Kutsus õhtuks oma hispaania restorani La Uva, kus nii kaugetele ja haruldastele külalistele nagu meie, oli üllatus. Hillarit tabas ennast tutvustades sama, mis võõrsil alati – tema eesnimest ei saadud aru. “Fernando” kuulis, et see on Killer. Nüüd siis kutsumegi Hillarit rõõmsalt Killer Cookiks ning ilmselt meie vahel see niimoodi olema jääbki. Inside joke. Killer Cook.

Kogu Skandinaavia üldine sisenali on, et Systembolagetid sulguvad laupäeva lõuna ajal ning avanevad esmaspäeval. Seetõttu jäi proviant komplekteerides kapteni ja pootsmanni põhirõhk toonikudrinkidele ja veinidele. Erinevatesse restoranidesse sisse vaadanult jäi meie valik Bosnia omanikuga asutusele, kus mängis ehtne dixie-bänd. Ülikonnad, pikad kleidid ja selle suve viimne nädalavahetus – esmaspäeval pannakse Göta kanal korrapärase laevatamise mõttes kinni, seda läbida soovides tuleb kolm päeva ette helistada.

Ühel noormehel röökis paarikuine titt rinnal ja kaotas väikese valge soki. Tite emme laulis dixie eriti nadi solistina, oh eneseteostuse kriitikameeletust küll. Instrumentaali mõttes väga head punkti kuulas kaunis vanadaam, kellel hinnalises rõivas süles, superhooldatud käte ja näo vahel oli pekingi paleekoer. Nagu minu lapsepõlve pekinups Lissi. Selle selli nimi oli Frankie, ta oli vägagi iseteadev ja asjalik, tõstis vastu restoolide jalgu oma jalga, kuulas muusikat, mõõtis ülbel pilgul publikut ja oli üldse väga vahva vend.

“Fernando” lubatud bossanova asemel kostis meie möödumisel tema La Uvast kellegi tibi haledat viginat ning tänasime õnne, et korraliku pundi ja bosnia köögi valisime. Mees ise polnud õnneks väga solvunud. Küsis, millise tempera-



*Lüüside kaskaad Bergis*



mendiga eestlased on kah. On küll.

“Martha” kõrval karaoke-restoranis ei ilmutanud melu veel südaöölgi vaibumismärke. Arvasin just, et miraažlikult kauni, ajatu ja elava linna selle suve viimisel tegusal ööl me ilmselt magada ei saagi... kui uni tuli üldisest kärast kõigutamatul.

14. AUGUSTIL, PÜHAPÄEVAL Võtnud oma hommikused paar eraklusetundi, ajasin mehed üles, et kell üheksa aegsasti tööpäeva alustava lüüsi ees olla. Üks viimane vaatepilt Göta kana-



*Vikeni järvelt metsa*



*Jäneste ülekaik*

li kaldal oli skulptuur pesupesijast. Täpiline tagumik vallatult möödujate poole. Siis oli Mem oma pisut soodsama tanklaga, taamal paistev Norrköping, kus asuvasse delfinide teatrisse me ei põiganud - ei kuulunud selle seikluse juude - ning ees päikeses sillerdavad skäärid.

Oma kollase kuhvti õmblesin kokku “Martha” vägeva purjenõelaga, millelt tuli esmalt peene liivapaberiga mererooste maha nihveldada. Et ladus skääride vahel kulgemine kujutas endast rauget päevitamist, alustasin kohe uut kudumist. Soome lumivalgest masinpesukindlast peenvillast kleiti, millega läheksin meeeldi presidendi vastuvõtule, kui meid kutsutaks. Tuuletus ei lasknud purjetada, niisiis podistas “Martha” Kaspari ehk siis automaatpiloodi juhtimisel, kuni kapten segas kambüüsis hõrgu tuunikala-oliivi-ananassisalati. Botnia lahte jõudes oli meie järgmine orientiir Kõpu tuletorn - ja möödus lokse vallandas unitõve vastupandamatu laine.

15. AUGUSTIL, ESMASPÄEVAL Millise karistuse saab laisk ja mõttetu naine, kes magab 12 tundi jutti, pea ahtri poole alapidi, jalad padjal nagu Pipi, samal ajal, kui mehed kordamööda vahis istuvad ja unega võitlevad? Kopsaka paistetuse ja pelmeenid silmade alla saab ta. Ja unenägudesse koduabilise Kadri otsekui sõnumitooja, et enne kooliaasta algust on vaja suvejärgne suurpuhastus teha. Spinnaker liigutas meid Gotlandi all taluvuse piiril loiult edasi ning meeli valdas apokalüptika - ei ainsatki laeva ega lindu, moblalevist rääkimata. Täielik tühjus. Ainult valge kleidikäis varrastel.

Kui õhtusöögiks vorste asusime valmistama, märkis Hillar, et võiksin õigupoolest “Martha” riuleid täitvaid purjetamisõpikuid lugeda - kui nii väikese meeskonna puhul midagi juhtuma peaks ja mu abi vaja läheks, siis ma ju ei oska. Ütlesin talle, et olen 18 aastat purjetajaga elades jätnud selle sihilikult ainult tema alaks, et tal oleks üks pärisosa, milles naine tema ei konkureeri. Sooritades tund aega kavandatud ja laisalt edasi lükatud halssi kukkus justku Hillari eelneva sõnumi mõistetavaks muutmiseks spinnakeri poom tema peast napi sentimeetri kauguselt mööda. Saanuks ta pihta... Nii lihtsalt see käibki. Hillar ütles, et oleksime Siis pidanud ta võõris leiduva varupurje sisse keerama ja sealsamas Farö traaversis sängitama, ent Kati oleks ilmselt siiski tema konte Orjakule kodumulda oodanud. Ptüi-ptüi-ptüi üle vasaku öla.

Nii vasaku kui parema öla tagant upitasid end möödukul kiirusel üles venuvad äikesepilved. Kuidas see Mayday nüüd käiski...

16. AUGUSTIL, TEISIPÄEVAL Öösel käis võõrikajuti laekna kohal päris meeleolukas etendus. Kapten ja pootsman oleksid järsku kohale jõudnud äikesepagid äärepealt maha maganud ning viivuks liiga kauaks üles jäänud spinnaker kippus sooritama purjetajate suurimat häbiasja Broachi ehk rüübet, mis Botnia lahe apokalüptilises üksinduses tähendanuks üsna koledat katastroofi. Napilt kummulikeeramist pääsenud Killer Cook nentis näiliselt rahulikult, et nüüd oleks 130ruudusest spinnakerist küll saanud ühe turu jaoks kaugel liiga palju mustavälgikirjusid jopesid. Jätnud Hanko all sigrimigrilises saarekärjestikus Alo vahti, otsis ta ise mööda panipaiku puuduvaid kaardijuppe. Tal on erakordselt mitmekesine ja täielik merekaartide kogu, millest puudub vaid just täpselt see koht, kus parasjagu olime. Umbes neli saartevahelist miili navigatsioonilist vaakumit

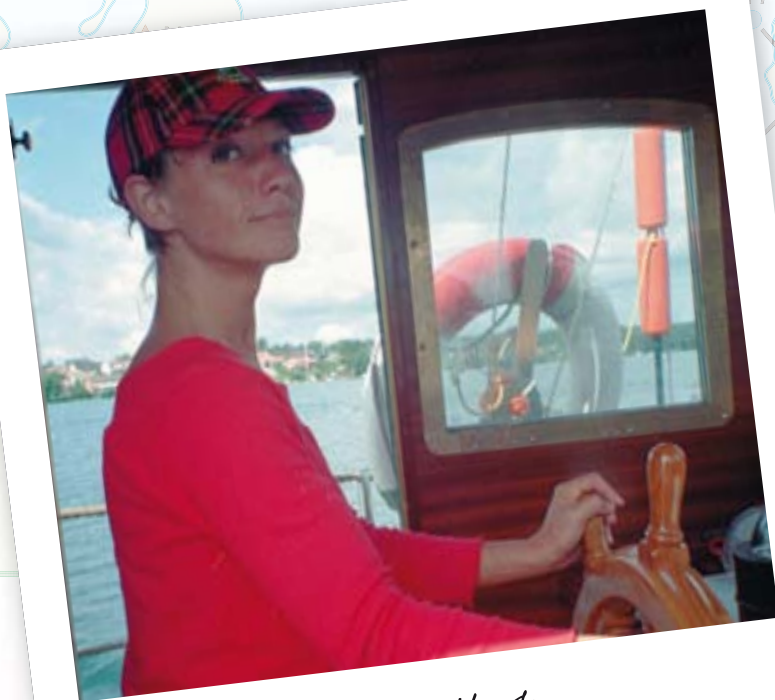


Üks esimesi elusaid nähtusi, mis pärast apokalüptikat silma-  
piirile ilmus, oli "Marthast" aasta vanem Colin Archer nimega "Al-  
batross". Hiljutise omanikevahetuse tõttu küll uute, Hillarile veel  
tundmatute inimeste käes, ent tehnilised üksikasjad, mida nood  
Hillarilt meilitsi küsinud on, veenavad nende huvi ja oskuste süga-  
vuses. Ja seda meest veenda igasugustel luhvtidel ei õnnestu.

Teises pardas uhkeldas hollandlaste kahvelpurjedega alus.  
Kolmandal katsel vastas meile Porkkala piirivalve – "Martha"  
naasmine oli vaja registreerida, et tema paberid korras oleksid.  
Kena sihvakas piirivalvur, kes üha karmimaks muutuva tuule  
käes meie matrooni kaldasse aitas kangutada, nentis üllatu-  
nult, et isand Kukul on õnnestunud kahe kuuga edukalt Orja-  
kult Porkkalasse seilata.

Helsinki all Tallinnast ja Tallinnasse müdisevad Tallinkid  
jõudsid just koduigatsuse ootamatusse seniiti upitada, kui peale  
tuli jorm ja terav laustorm. Lahe peal peeti mingeid iganäda-  
lasi tavavõistlusi, kus alused näitasid hulljulgeid ripsakaid ja  
rebimisi ning mida juhtis meie võiduka "Ladybirdiga" sarna-  
nev, aga ülbe ja hoolimatu "AlfaRomeo", mis solvas tahtmatult  
võistluse keskmesse sattunud "Marthat" eest, tagant ja mõlema  
külje pealt. Otsekui karistuseks kergitas äkiline pagi tema ahtri  
veest välja, viskas külje ette, mispeale spinnaker sooritas poomi  
vette laksates mitu järjestikust halenaljakat rüübet. Uhkus ajab  
upakile ning ehmunud elumehed lasid end ja laeva päästes lahti  
spinni vale nurga, nii et pesupesemist ja nalja oli nabani. Ja see,  
mis ruhvi akende külge kleepus, oli ülemistest pilvedest rajuga  
alla keerutanud jääde, et mitte öelda lumi.

Jahisadamas tuli meile kõigepealt vastu vahva tuttpütt,  
kala põiki nokas. Siis tulid Jukka ja Helena A le Cocki õl-  
ledega. Jukka on megapalgaga audiitor ja Helena tema uus  
naine, kellega oma västset kodu remontides elatakse jaht-  
laevas, mis on umbes "Martha" mesti, aga kaugeltki mit-  
te nii kodune. Jahisadamas toatuhvelid sahistav noorpaar  
tõi kaasa suitsusiia ja maasikad. Hillar valmistas kõrvale  
peekoniga pasta ja mina riivisin eelajaloolist kiviköva par-  
mesani, ehkki tahtnuksin juba asju pakkida – nendega, kes  
on mõtetega juba kodus, pole midagi peale hakata.



Autopiloot



Paadimehe pannitais

Sadama saun, mille Jukka meile kütnud oli, kujutas endast  
kõige naljakamat saunaelamust, mida kogenud olime. Et see  
asus baari tagaruumis, oli ta täidetud köögitöölise rüüaste  
riietega, mille hulgas leidis baarmäni parukas. Seinü äärista-  
sid kastid tagavaranoodega ning üldse oleks Eesti sanepidjaam  
kogu vaatepildi peale minestanud. Leil aga oli vapustavalt hea,  
elektrikerisest hoolimata niiske ja pehme ning reisi jooksul  
esimest korda polnud meil au säästunupuga, vaid normaalselt  
toimiva dušiga. Oleks ju võinud järgmise päeva Helsingis  
– mis on metropoli kohta ainulaadselt kaunis ja söbralik – vee-  
ta, aga kui su lapsed ja loomad on vaid paarisaja kilomeetri  
kaugusel, siis... broneerid sa endale telefonitsi koha Tallinki  
esimese hommikuse autoekspressi peale.

17. AUGUSTIL, KOLMAPÄEVAL Öhtul valmis tellitud takso oli  
punkt kell veerand kaheksa jahisadamas, et viia meid Länsisa-  
damasse, mis tegelikult paistis üle lahe ning oli häda korral ka  
kohale utjav. Hillar tegi meid saates küll näo, et hommiku-  
tuul ja haigutused töid vee silma, aga tegelikult...

Laevas sai hommikukohvi ja väikevennale lasteaeda mineku  
seljakoti osta selges eesti keeles! Sadamas oli Alo autoga vastas  
mu tädipoeg Saatpalu – oma, hea, nii kangesti armas ja suvejär-  
gset pauerit täis, Kukusse tööle minemas. Meie saime maanteel  
kõh suvejärget pauerit, nii et vähe polnud – äraoleku ajal oli auto  
tehnoülevaatus aegunud. 600 krooni adjöö! Trahvmeikerid olid  
Läänemaa võmmid Järvamaal. Kui pärast paaritunnist vahe-  
peal toimus ja oludes orienteerumist Alo kirjastuses Elmatar  
kumbki oma autoga koju Võrtsu äärde sõitma hakkasime, saime  
lauskontrollis mõlemad puhuda – tunnen sind ära, Eestimaa!

Esimene hea asi siin maal oli kohtumisrõõmus kuhjuvate  
laste ja loomade alla jäämine. Ainoõige rändamise suund on  
teatavasti kodu poole tagasi tulemine. Teine hea asi – et Hillari  
äia Ülo Vooglaiu juubel annab põhjust peatselt taas kohtuda.  
Enne, kui bernhardinna Barbara oma esimese pesakonnaga  
maha saab ja mu nädalateks Liu koju titekarja määrab. On  
inimesi, kellest on võimatu mitte vaimustuda ning kellest  
lahkudes hakkad juba järgmist kohtumist ootama. Sedasinast  
võetagu puhta ja siira armastusavaldusena. ☑

Neile, kes soovivad ise paadiga kanalireisile minna, jagame nõuan-  
deid leheküljel 62.




**MUSTO**<sup>®</sup>  
PERFORMANCE



BALTI MEREKAATRID

Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn • telefon 6 710 075 • e-mail [bm@paadid.ee](mailto:bm@paadid.ee) • [www.paadid.ee](http://www.paadid.ee)





Kastelholmis käivad  
ära kõik Ahvenamaa  
külalised. Hoopis  
isemoodi vaated  
avanevad kindlusele  
vee pealt.

# ARMASTUS LÄBI AASTAKÜMNETE

Minu armastus kajaki ehk süsta vastu on kestnud juba ligi kolmkümmend aastat. Kui paat veel ja aer käes, tekib igavesti mõnus ja kerge tunne. Lisaks looduse häältele ja lõhnadele lummab meeli vabadusetunne: libise, kuhu tahad, kõik kaldad on sinu.



TEKST HEIDI VIHMA FOTOD HEIDI VIHMA, AHVENAMAA TURISMIAMET

Alguse sai see armastus seitsmekümnendate aastate teisel poolel Tartu Ülikooli veematkaklubis, mille käsutuses oli hulk alumiiniumkarkassiga presentsüstasid. Klubist laenu- tatud süstadega sai koos sõpradega Eesti ja Läti jõgedel mat- kamas käidud; tavaliselt kevadise suurvee ajal, et põnevam oleks. Kevadiselt külm jõevesi paneb matkajad proovile ja liidab neid – ühe toonase matkakaaslasega olen nüüdseks juba üle kahekümne viie aasta abielus olnud.

Ülikooli veematkaklubi süstad sobisid väga hästi kolme- neljapäevaseks matkaks, kolmekohalise süsta mahutus kaks inimest ja nende matkavarustus. Alumiiniumraamil süstasid oli lihtne kokku pakkida – ühte pampu present, teise karkass – ja selga võtta. Tüdrukute jaoks oli see päris raske kandam ning lisaks tuli ju veel tassida oma seljakotti. Siiski polnud koorem nii raske, et me poleks jaksanud seda lähimasse bussivõi rongipeatusesse tassida – Eestimaal söitsid siis veel rongid ja bussid, millega sai peaaegu iga jõe juurde.

Kuigi varustus oli raske, oli meil alati kaasas pann pann- kookide tegemiseks; see oli jõematkajate traditsioon. Kust see komme alguse oli saanud, ma ei tea, aga mulle tutvustas seda tava praegune Tartu Ülikooli ajalooprofessor Tiit Rosenberg.

#### Kajakiga Soome järvedel

Kümmekond aastat tagasi saime abikaasaga tuttavaks soom- laste Matti ja Juhaga, kes kutsusid meid Soome rahvaspordi- üritusele Suomi Meloo (eesti keeles “Soome sõuab”), mille tuhatkond osalejat sõidavad juuninädala jooksul Soome jär- vedel läbi viis-kuussada kilomeetrit.

See tore üritus, mis toimus tänavu juba 22. korda, vääriks kindlasti omaette lugu, kuid jäägu see mõneks teiseks korra- ks.

Nähes oma silmaga, kui palju on Soomes paadisõiduks sobilikke jõgesid ja järvi, millel ka ise kaasaegse plastkaja- kiga sõita saime, löi kunagine süstaarmastus uuesti lõkkele. Lisaks leidsime vahvad kaaslased, kelle seltsis hiljem veel mitmel Melool käinud oleme.

Soome kajakisõitjate käest kuulsimegi, et Eestis tehakse suu- repäraseid paate, ja neid oli sealsetel vetel ka päris palju näha.

Nende soovitude põhjal saimegi kaks suve tagasi kena kollase kahekohalise Argo-nimelise kajaki omanikeks. Sel- lest ajast peale oleme nii suvepuhkused kui ka hulga nädala- lõppe vee ääres veetnud. Aastatega on küll mugav elu seda- võrd meeldima hakanud, et teeme vaid ühepäevaseid sõite ja ööseks otsime mugava hotelli või turismitalu, mitte ei jää ülikooliajast tuttavates paikades laagrisse. Liiati ei mahuks



Et matkad algasid Tartust, käisime enamasti Lõuna-Ees- ti ja Põhja-Läti jõgedel: Ahja, Koiva, Salatsi, Piusa või Võ- handu jõel.

Mõnusate telkimiskohtade leidmine polnud raske, ai- nult suvisel Koiva jõel pidi varakult laagripaika otsima hak- kama, sest seal oli alati palju matkajaid ja paremad kohad võeti kiiresti ära.

Mu esimene isiklik paat oli kummipaata, jälle selline, kuhu kaks inimest koos matkavarustusega parajasti sise- se mahtusid. Ehkki ka kummipaadiga sai väga vahvate seltskondadega tehtud palju toredaid matku, ei harjunud ma selle kohmaka paadiga tegelikult kunagi. Kuigi jõel ju kiiret ei ole – selleks välja minnaksegi, et mõnuleda ja ajal kulgeda lasta –, tundus kummipaata liiga aeglasena; salajane armastus sihvaka ja kiire süsta vastu hõõgus sü- dames edasi.

meie väikesesse paati mitmepäevaseks matkaks vajalik va- rustus ära, ning suuremat paati oleks meie auto katusel raske vee äärde viia.

#### Ahvenamaad avastamas

Mõte Ahvenamaale minna tuli kaarti vaadates. Ahvenamaa pole teatavasti miski maa, vaid 6500 saart oma lahtede ja väi- nadega. Vee ja maa vahel polekski seal nagu õiget piiri; maa on katki rebitud, väiksemad ja suuremad tükid mööda merd laia- li pillutud. Vahemaad ei ole suured ja saarte varjus on väikese paadiga turvaline sõita – ega me mingid merekarud ole, et kajakiga avamerele igatseks. Suure mere laineõõtsud on ma- dalast paadist vägagi erutavad, aga on parem, kui erutust saab ise doseerida ja enne suurt hirmu saare varju peitu minna.

Eesti rannaäärt oleme oma kajakiga mitmest kohast uurinud: Häädemeeste kant on läbi sõidetud, Vormsile ja

Kuhu autoga ei pääse liigi, sinna saab paa- diga. Suvel on linnast välja sõites alati ka- jak auto katusel, sest mine tea, kus tuleb tahtmine vett mööda edasi minna. Fotod on tehtud Tahkuna rannas, Emajõel ja Vormsil.



Peaaegu sama mõnus kui kajakiga on Ahvenamaad avastada kanuust. Osa Ahvenamaa 6500 saarest on omavahel ühendatud sildadega, nende alt mahub madala paadiga alati läbi.

Vilsandile tiir peale tehtud, Tallinna külje all kõik lähed läbi uuritud. Eskimopöoret me küll ei oska ja seda pole ka vaja läinud, aga kajak peab mõõdukale lainele hästi vastu ja pealegi olen ma keskmine argpüks - kallas peab igal juhul ujumiskauguses olema. Kaugemale keeldun ma minemast, kuigi paadi kapten ehk abikaasa Ülo mõnikord tahakski.

Arvasin, et Ahvenamaal on väikepaadi-elu vilkam, aga sealsed paadid on enamasti purjede või mootoriga ja ikka niisugused, mis randumiseks sadamasilda vajavad. Teisi kajakisõitjaid nädala jooksul ei näinudki; mööduvate autode katustel silmasime küll mõnda paati, aga neidki oli vähe, nädala jooksul jäi silma ehk kümnekond paati.

Ometi on Ahvenamaa kajaki jaoks ideaalne koht. Saarterägastiku vahel saab keerutada üht- ja teistpidi, sest madal kajak pääseb pea igalt poolt läbi. Kuna peaaegu kõikidele mereäärsetele kruntidele on ehitatud maju ja suvilaid ning võd-rasse õue ei kõlba loata minna, jääb suurem osa ilusaid mereäärseid kohti jalgratturitele ja jalameestele kättesaamatuks.

Mere poolt on ligipääs lihtsam: lühikeseks peatuseks võib igal pool randuda. Nimelt ütleb seadus, et ehkki ööbimiseks ei tohi looduslikke randumiskohti kasutada, võib lühiajaliseks peatuseks ometi pea igal pool maabuda.

Ent kes see ikka teise inimese koduõuele sõitma kipub; eriti Ahvenamaal, kus lisaks asustatud saarele on palju väikseid saarekesi, üks kaunim kui teine, kus elanikke ei ole ja millel suuremate saartega ühendustki pole. Kaljud, metsasalud, niidud – kõik on nendel saartel käe-, õieti paadi- või aeru-ulatuses.

Tohutul hulgal oli Ahvenamaa vetel linnuparvi. Et linde võimalikult vähe häirida, tuli isegi meie kajakil aeg-ajalt kiirust maha võtta. Kiirust vähendasime ka siis, kui meie teele sattus ujuv põder – noor põdrapull oli vähemalt kahekilomeetrise treti ette võtnud.

Teisi kajakke me Ahvenamaal ei kohanud, kuid see-eest saime mingil määral osa jahisõitjate elust: jahisadamaid on Ahvenamaal palju ja kajakile kõlbavad nad sama hästi kui jahile. Ilma kajakita poleks kunagi teada saanud, kuidas maitseb värsked suitsusilk saarterägastiku sadamakohvikus.

Või kuidas seda paadikuuri laiendust, mille menüü koosnes kahest kastitüüsi naabersaare kaluri suitsusilgust, kibuvit-saõitega kaunistatud tordist ja kuumast kohvist, õieti nime-tama peakski. Maadmööda sellesse kohvikusse ei saa, pole ka praamiühendust ega silda.

#### Kajakiga restorani

Kajakit ei pea Ahvenamaale kodust kaasa võtma. Külalislahkel Ahvenamaal on mõned laenutused, kust paadid koguni soovitud kohta tuuakse.

Ent muidugi on oma paadiga seiklemine mugavam: ise tead, kust alustad ja kus lõpetad, päevateekonda pole vaja ette valmis mõelda – läheb, kuidas läheb.

Olime kavatsenud sõita mõned korrad oma üürionni lähistel ja seejärel paadi autokatussele tõsta ning ka mõnes muus kohas merd proovida. Ent seesama saarestik, kuhu olime suvila üürinud, osutus nii huvitavaks, et polnudki vaja kohta vahetada. Igaks päevaks saime saarte vahel uue tee valida, iga päev ootasid meid ees uued maabumiskohad ja uued lummasid vaated – ei mingit tüdimust.

Viimasel päeval võtsime ette pikema sõidu ja läksime paadiga Marianhaminasse restorani õhtust sööma. Maad võis olla nii 25-30 kilomeetrit, aga ega me aja peale sõitnud – tegime siin-seal peatusi, ujusime, võtsime päikest, vaatlesime linde.

Maabusime jahisadamas. Tavalised kaid on kajaki jaoks pisut kõrged, nii et nende pealt on raske paati välja tõsta, aga igal pool on ju ka mõni liugrada või slipp, nagu paadimehed seda nimetavad.

Pärast õhtusööki ei tahtnud me enam vettmööda tagasiteele asuda, nii et kutsusime hoopis tuttavad autoga meile järele ja viisime kajaki tagasi autokatusel.

Järgmise suve plaane pole me veel teinud, aga eks tuleb jälle kaart ette võtta. Peibutavana näivad nii Soome järved kui ka Turu saarestik, aga ka Taani rannik, Norra – mida rohkem põhja poole, seda põnevam. Ent avastamata on lõunapoolsed veed, Liivimaa ja Leedu mereäär. Ja tore on ka siinsamas Tallinna ümbruses lustida, Võrtsjärvele minna või taaskord Elva jõgi läbi sõita. 📍



# BAVARIA *sport* SERIES



Powered by  
**VOLVO  
PENTA**

27sport – 29sport – 29sport DC – 32sport/HT – 32sport DC – **BAVARIA**  
35sport/HT – 38sport/HT – 42sport/HT



**BAVARIA YACHTS**

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

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



# PURJETAMISE KROONIMATA KUNINGAD

Mida kujutab endast purjetamisregatt Ameerika Karikale? See on kõige pikemate traditsioonidega spordivõistlus maailmas, mis sai alguse aastal 1851. Esimeste olümpiamängude toimumise ajaks 1896. aastal oli Ameerika Karika (ingl.k. America's Cup). võistlusi peetud juba peaaegu pool sajandit.





Ameerika Karikas 2007 võideldakse välja Hispaania sadamalinnas Valencias.

TEKST **ALAR VOLMER** FOTOD **AMERICA'S CUP**

22. augustil 1851. aastal viibis Briti kuninganna Victoria koos kaaskonnaga Cowesis ja ootas suure põnevusega ümber Wighti saare toimuva Saja Gini Karika purjeregati lõppu. Ootusärevus oli suur: kuueistkümne parima Briti jahti kõrval võttis võistlusest osa ka üks tundmatu, kuid kuuldavasti väga kiire Ameerika jaht "America".

Kuid kas keegi võis uskuda, et üldse keegi, saati siis veel Ameerika jaht, suudaks edestada ookeanide valitseja Briti laevastiku kiireimaid jahte!?

Ent ameeriklased ei hoolinud headest tavadest ja näitasid kõikidele Briti jahtidele ahtrit.

Ajalukku on läinud Kuninganna ja Angsley markii dialoog: "Kes on esimesel kohal, mu lord?"

"Kurb teatada, kuid tundub, et see on jaht "America".

"Jaht "America?" küsis kuninganna. "Aga kes on siis teine?"

"Teist ei ole, madam."

Nii saidki alguse regatid Ameerika Karikale. Arusaadavalt ei soovinud inglased kaotusega leppida ja nõudsid ameeriklastelt mitu korda revanši; hiljem hakkasid võistlustel osalema ka paljud teised riigid.

Ent mille poolest erineb Ameerika Karikas teistest purjetamisvõistlustest? Mis annab nendele regattidele selle aura ja erilise sära ning tõstab nende võitjad purjetamismaailma kroonimata kuningateks?

**DUELL VÕISTLUSRAJAL.** Suurimaks ja olulisimaks erinevuseks võrreldes teiste regattidega on asjaolu, et korraga on võistlusrajal ainult kaks jahti ehk peetakse duelli – ja kahevõitluse omapära on, et vaid üks saab olla võitja, teist kohta ei ole.

Ka Ameerika Karika jahid erinevad teiste võistluste alustest. Igaks regatiks konstrueeritakse ja ehitatakse teaduse ning tehnika viimaseid saavutusi kasutades uued alused, Ameerika Karika võistlusjahid on nagu Vormel 1-autod.

Oluline on ka jahtide suurus. Ameerika Karika algusaegadel võisteldi meie mõistes mitte jahtidel, vaid lausa purjelaevadel. Aja jooksul on võistlusteks kasutatavad jahiklassid muutunud ja arenenud, kuid on siiski suurteks jäänud ning vajavad rohkearvulist väga kogunud meeskonda. Suur jaht ja suur meeskond aga muudavad võisluse pealtvaatajate jaoks eriti atraktiivseks.

Ent Ameerika Karika purjetamisvõistluste tähtsuse ja mainekuse saladus ei peitu mitte jahtide ega meeskondade suuruses, vaid osalejates endis. Lisaks purjetamiskuulsustele on selle regatil osalenud ka näiteks Sir Thomas Lipton ja Harold Vanderbilt.

Teekuningaks kutsutud Sir Thomas Lipton esitas viis korda ameeriklastele väljakutse ja 1930. aastal purjetas ameeriklaste kaptenina tema vastu miljardär Harold Vanderbilt.

2007. aasta regati ilmselt tuntuim osaleja on maailma



Esmakordselt Ameerika Karika ajaloos sisaldab võistlusprogramm vaatamängulisi regatte, kus kõikide sündikaatide jahid võislevad koos.

suuruselt teise tarkvarafirma Oracle looja ja juht Larry Ellison.

**KÕIGE ROHKEM KARIKAID AMEERIKAL.** Läbi aegade on Ameerika Karikal edukaim osalejariik olnud Ameerika Ühendriigid – neil õnnestus kõik väljakutsed tõrjuda aastani 1983, mil austraallased eesotsas ärimagnaadi Alan Bondi ja kapten John Bertrandiga jahil “Australia II” sundisid Newportis ameeriklased alistuma.

Ameeriklaste jaoks oli kaotus rahvulik tragöödia, midagi sellist polnud nad osanud halvimateski unenägudes ette kujutada.

Ameerika Karika võistlusstatuut annab võitjale õiguse regatti pidada oma koduvetes, ning järgmine, Austraalias sõidetud regatt muutis purjetamismaailma.

Ameeriklastel õnnestus küll karikas tagasi võita – roolimehiks taas Dennis Conner, kes 1983. aastal karika austraallastele kaotas; üks legendaarsemaid ja karismaatilisemaid purjetajaid. Aga nüüd ei esindanud Conner enam New Yorgi Jahtklubi, mis oli enam kui sajandi vältel olnud karikakaitsjate esindajaks, vaid hoopis kodulinna San Diego jahtklubi ning viis karika ja regatid USA läänerannikule.

Ameeriklastel õnnestus karikat hoida kuni 1995. aastani,

mil Uus-Meremaa meeskond eesotsas legendaarse ümbermaailmapurjetaja Sir Peter Blake'i ja roolimees Russell Couttsiga nad alistuma sundisid.

Praegugi on ametlikult karikakaitsjateks küll šveitslased, kuid nende edu saladus peitub tegelikult Uus-Meremaa purjetajates, kes pärast 2000. aasta karikavõitu šveitslaste poole üle meelitati.

**UUED REEGLID.** Maaailma avardudes ja piiride kadudes on tohutult muutunud ka Ameerika Karika regattide reeglid. Varem pidid kõik meeskonnaliikmed olema osalevate riikide kodanikud ning jahid, mastid ja muud tehnilised sõlmed pidid olema loodud esindatavas riigis.

Praeguseks on tingimused tublisti muutunud, eriti see osa, mis puudutab meeskondade koosseise. Ühelt poolt on see patriootilist aspekti vähendanud, kuid on samas kindlasti tõstnud meeskondade taset, sest konkurents on tihenenud ja niiõelda võõrleegionäre kasutades saavad uued tulijad palju hõlpsamalt ja odavamalt kogemusi hankida.

Viimasest annab tunnistust ennekõike täiesti uute ja varem purjetamismaailmas vähetuntud riikide, näiteks Lõuna-Aafrika ja Hiina kerkimine väljakutsujate nimekirja.

Käimasoleva Ameerika Karika võistlusprogrammi on huvi-





Kahevõitlus merel.

liste ja sponsorite suureks rõõmuks ka atraktiivsemaks muudetud. Nimelt korraldatakse lisaks traditsioonilistele kahevõitlustele ehk *match race*'idele ka regatte, millel kõikide sündikaatide jahid koos võistlevad. Paljude jahtide ühine mõõduvõtmine on väga vaatamänguline ja seda on põnev jälgida.

2007. aastal sõidetakse 32. Ameerika Karika regatt ja esimest korda toimub see Euroopas, päikesepaistelise Hispaania Vahemere-äärses sadamalinnas Valencias.

Ajalukku läheb tänavune regatt sellegagi, et esimest korda võistluste ajaloos ei purjetata võidu karikakaitsajate koduklubis. On ju karikas praegu šveitslaste käes, ent Ameerika Karika reeglid näevad ette, et regatt peab toimuma merel. Et Šveitsis on merel purjetamine pisut keeruline, olidki šveitslased sunnitud regati korraldamiseks koostööpartnerid leidma.

Paljude huviliste seast tunnistati sobivaimaks Valencia ja nii näemegi järgmisel suvel maailma parimaid purjetajaid ja nende fänne Valencia uhiuues, spetsiaalselt Ameerika Karika regati jaoks ehitatud sadamas Port America's Cup.

**VÕISTKONNAD EHK SÜNDIKAADID.** Ameerika Karika võistlustel osalevaid võistkondi nimetatakse sündikaatideks, neist suuremate ja tugevamate eelarved võivad küündida saja miljoni või enamagi dollarini. Igal sündikaadil on vähemalt

kaks jahti ja sellest johtuvalt ka kaks meeskonda. Kahte jahti on vaja treenimiseks; et oleks, kellelt mõõtu võtta. Ja sparringupartner peab olema ju väga heal tasemel, muidu pole temast mingit kasu. Nii leiamegi iga sündikaadi meeskonnanimikirjadest palju olümpiavõitjaid ja maailmameistreid. Kuna kõige ihaldusväärsemale roolimehe positsioonile pääseb vaid üks mees, võib meeskondades valitsevat sisemist konkurentsi elavalt ette kujutada.

Edu ei too mitte lihtsalt parimate palkamine, vaid neist eduka ja ennastalgava meeskonna loomine. See ei ole lihtne töö ning kõikvõimalikud arusaamatused ja tülid on seetõttu igapäevased. Ameerika Karikaks valmistatakse kolm-neli aastat ehk piisavalt kaua, et proovida nii erinevate koosseisude kui ka varustuse sobivust.

Ameerika Karika võistlusjahi meeskonda kuulub 17 liiget, neist enamik kontrollib, vahetab ja trimmib purjesid ning üks mees, sageli avalikkusele tuntuim meeskonnaliige, roolib.

Nagu ralli- või Vormel 1-meeskondadeski, jääb suur osa regatil osaleva võistkonna liikmeist avalikkuse tähelepanu alt välja, ehkki nende panus edukaks esinemiseks on väga suur.

Praegune kuulsaim Ameerika Karika roolimees on vaieldamatult uusmeremaalane Rusell Coutts, viimase kolme karikavõistluse võitja jahi roolimees.



Seekordne Ameerika Karika kaitsja on šveitslaste Alinghi.

Kurioosel kombel teda 2007. aasta karikavõistlustel aga ilmselt ei näe, sest erimeelsuste tõttu meeskonna juhtidega lahkus ta Šveitsi esindavast Alinghi võistkonnast.

**EESTI AMEERIKA KARIKALE?** Kas ka eestlastel võiks nii kõrge tasemega võistlustele asja olla? Oskuste ja kogemuste poolest võiksid Ameerika Karikal hakkama saada mitmed meie purjetamiskuulsused eesotsas vendade Tõnistetega, aga ilmselt tekiks probleeme eelarve kokkusaamisega.

Muide, meie jahiehitajatel ja purjemeistritel juba ongi Ameerika Karikal osalemise kogemus peaaegu käes. Üheaegselt Eesti taasiseisvumisega loodi Ameerika Karika sündikaat "Red Star", Vene-Eesti ühisprojekt, mille eesmärgiks oli osalemine Ameerika Karika võistlustel San Diegos.

Jaht ehitati Boris Jalovlevi ja Tõnu Urbaniku juhtimisel Pirital valmis, osa purjeid sündis Tiit Haagma käe all samuti Pirital.

Keerulistel poliitilistel põhjustel ei jõudnud see jaht küll kahjuks võistlustele, aga selle ehitamist võib vähemalt heaks alguseks lugeda. ■

#### Regatil Ameerika Karikale 2007 America's Cup 2007 osalejad:

##### Ameerika Karika kaitsja:

Alinghi (Šveits) – Alinghi, Union Bank of Switzerland

##### Väljakutsujad:

BMW Oracle Racing (USA) – BMW, Oracle

+39 Challenge (Itaalia) – Sitsiilia

Team Shosholoza (Lõuna-Aafrika Vabariik) – T-Systems International, Mediterranean Shipping Company

Emirates Team New Zealand (Uus-Merema) – Fly Emirates, Toyota, Estrella Damm

Luna Rossa Challenge (Itaalia) – Prada

Areva Challenge (Prantsusmaa) – Areva, Aigle

Victory Challenge (Rootsi) – Tele2, Red Bull, MTG

Desafío Espanol (Hispaania) – Iberdola, Valencia

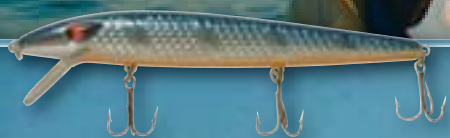
Mascalzone Latino - Capitalia Team (Itaalia) - Capitalia

United Internet Team (Saksamaa) - United Internet, Murphy & Nye, NEC

China Team (Hiina) – Tag Heuer, Llado, Chivos, Renault

Toodud on võistkonna nimi, esindatav riik, toetajad.





## Trophy 2052

Trophy 2052 on mugav matka- ja kalapüügi kaater. Intelligentne disain pakub hulgaliselt valikuvõimalusi ning rikkalik lisavarustus laseb muuta aluse täpselt enda vajadustele vastavaks. Tänu ökonoomsele diiselmootorile on selle alusega võimalik ilma tankimata läbida üle 700km.



Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn • telefon 6 710 075  
e-mail [bm@paadid.ee](mailto:bm@paadid.ee) • [www.paadid.ee](http://www.paadid.ee)





# DISAINRÕIVAD PURJETAJATELE

Sarnaselt maailmas laialt tuntud Musto rõivamärgile kannab parimaid inglise purjetamisrõivastuse traditsioone ka Henri-Lloyd, ehkki firma asutaja Henri Strzelecki ise on rahvuselt poolakas.



TEKST **MARGE PAAL** FOTOD **HENRI LLOYD**

Mr. Henri, nagu teda teatakse, sündis 1925. aastal Brodnicas Poolas. Esimese maailmasõja ajal teenis ta Poola sõdurina koos Briti 8. armeega Itaalias. Sõja lõppedes otsustas Henri Strzelecki Inglismaale elama jääda ja asus õppima tekstiilikunsti. Järgnes karjäär rõivatööstuses juhi ja disainerina.

Innuka purjetajana leidis Strzelecki kiiresti võimaluse kasutada hiljuti leiutatud Bri-Nylon-kangast purjetamisriiete valmistamisel. Tema tööandja lükkas selle mõtte aga tagasi ning Henri otsustas ise võimalusest kinni haarata.

KUIDAS KÕIK ALGUSE SAI. 1. juulil 1963. aastal lõi Henri Strzelecki koos Angus Lloydiga firma Henri Lloyd Limited, mis hakkas tootma ennekõike purjetamiseks mõeldud ilmastikukindlaid rõivaid.

Manchesteris äärelinnas asunud ümberehitatud kabelihooones kujundas ta terve rea uudsete lahendustega spordirõivaid, mis kogusid tuntuks oma kvaliteediga.

Tänapäeval ongi Henri-Lloyd edukas suuresti tänu Mr. Henri omaaegsele tugevale tööle ja täiuseihale, tänu millele on Henri-Lloydi rõivad kvaliteetsed ja meisterlikult valmistatud. Tänu ettevõtlikule loomusele võttis Henri Strzelecki ühena esimestest kasutusele mitmeid uuendusi, mis on nüüdseks kujunenud rõivatööstuse standarditeks. Näiteks hakkas Mr. Henri kasutama Velcro-kangast ehk takjakinnitust pealisriiete kinnisena ning lõi esimese roostekindla rõivaluku. Ka turvarihma õmbles jaki sisse esimesena just Mr. Henri, kes hakkas kasutama ka tugevaid, teibitud õmblusi.

Sidemed selliste kuulsate soolopurjetajatest ümbermaailmareisijate ja maadeavastajatega nagu Sir Francis Chichesteri, Sir Alec Rose'i, Sir Robin Knox-Johnstoni ja Sir Rannulph Fiennesiga, kes aitasid rõivaid karmides tingimustes katsetada, tõstsid Henri-Lloydi tooted purjetajate ja seikluseotsijate kaitserõivaste esirinda.

KOOSTÖÖ PURJETAJATEGA JÄTKUB. Koostöö purjetajatega jätkub ka tänapäeval. Firma 2005. aasta mererõivaste kollektsiooni esireas on tootesari HL Innovations, mille loomisel lähtuti Ameerika Karikale võistlevate purjetajate vajadustest.

HL Innovationsi disain rõhub kiirusele ja liikuvusele. Sportlikud, kehakuju järgivad venivad lõiked ning kaasaegsemad, väga vastupidavad materjalid tagavad kandjale hea enesetunde ega piira tema liikumisvabadust.

Henri-Lloyd on Ameerika Karikale Valencias aastal 2007 võistleva USA võistkonna tehnoloogiapartner. Rõivadisainerid ja sportlased teevad tihedat koostööd, et meeskond saaks parimad võimalikud riided ja jalanõud ning sünniks kollektsioon, mida hakatakse müüma kogu maailmas.

HENRI-LLOYDI MOEAREENIL. Henri-Lloydi rõivaid hindavad needki, kel purjetamisega mingit pistmist pole. 1965. aastal loodud kollektsioon Consort Original, mida kandis Sir Francis Chichester oma kangelaslikul merereisil, sai populaarseks kogu Euroopas.

Otse moemaailma südamesse tungis Henri-Lloyd aga 1984. aastal, kui Milano kaatriselts Panninari valis oma „vormirõivasteks“ Timberlandi tekikingad, Levi teksamudeli 501 ja Henri-Lloydi purjetamisjaki.

Henri-Lloydi ookeanist inspireeritud rõivad ja aksessuaarid muutusid Euroopa noorte hulgas peagi hinnatud moeeseemeteks. 1998. aastal paisati meestekollektsiooni eeskujul turule ka Henri-Lloydi naistekollektsioon.

Firma asutaja Henri Strzelecki läks aga aasta enne seda pensionile ja kannab nüüd aupresidenti tiitlit. Tema pojad Paul ja Martin on aidanud ettevõtet juhtida 1980ndate aastate lõpust ning nende juhtimisel saigi spordirõivaste tootja kaubamärk üle maailma tuntuks. Nende filosoofiaks on investeerida inimestesse, kõrgtehnoloogilisse rõivadisaini ja muudesse äriprotsessidesse, järgides samal ajal oma isa põhimõtteid. ▣



# USA PAAT VERSUS SOOME PAAT

Viimastel aegadel on saanud paadi valimisel üheks oluliseks argumendiks aluse toimetulek Läänemerel valitseva lainetüübiga. Räägitakse, et põhjamaiste paadiehitajate toodang sobib meie madalale tihedale lainele, USA oma aga mitte. Kas sellel väitel on alust? Kommenteerib väikelaevnik ja paadimüüja Viktor Siilats.

TEKST VIKTOR SIILATS FOTO TÕNU KITS

Sageli kuulen müüti, et USAs valmistatud merekaatrid on mõeldud teistsuguse, laugjama laine jaoks ega sobi Läänemere lainetele.

Sellist põhjamaiste paadivalmistajate lobijuttu on lihtne uskuda, kuna parimal juhul on kuulaja näinud ja katsetanud vaid siinseid mereolusid ning ookeanilainet on nähtud vaid ehk filmides või supelrannas.

Tõepoolest, Soome lahe kohati madalad veed, tugevad tuuled ja samas lühike, kõigest mõnekümnemiiline distants, mis lainel tulla-minna on, suudavad tekitada suhteliselt madala, kuid tiheda ja järsu laine, mis lööb ebamugavalt.

Arvata, et lauge ja pika perioodiga ookeanilaine eeldab teistsuguste mereomadustega veesõidukeid, on osaliselt õige küll. Kui tahta sõita nii siseveekogudel, merel kui ka ookeanil, peavad paadid olema oluliselt tugevamad kui ainult Läänemerel sõites tarvis.

Miks? Aga sellepärast, et laugjas ookeanilaine ehk inglise keeles swell on ookeani loomulik seisund. Ookean lainetab kogu aeg ja enamasti ikka ühes suunas. Ent kuna ilm ja tuuled muutuvad pidevalt, võib ookeanil sõitja teatud olukorras kogeda, et ookeanilaine harjale kasvab peale – täiesti vastupidises suunas swell'ile – see saehambana terav ja tihe laine, millega siinmail harjunud oleme. Seetõttu peab USAs valmistatud merekaater olema võimeline korraga võitlema nii "lööklainega" kui ka oluliselt suurema lainetusega kui meie vetel tavaks. Ja tõsi ta ju on, et Eesti rannikul sõites

läheb vaja oluliselt vastupidavamat paati kui Soome saarestiku kaitsvas varjus.

USA toodangut on trendikas kiruda. Kusjuures mõned, kõige odavamaid paate valmistavad tootjad annavad selleks tahtmatult ka põhjust, tulles eelkõige vastu nende klientide soovidele, kes kasutavad oma kaatrit peaausjalikult eluasemena, mitte veesõidukina. Võimalikult lai ja lameda põhjaga paat, mille roolimaja esiaken on vöörile hästi lähedale toodud, võimaldab küll lähedalt eluruumi sättida, kuid kai juurest eemale ei ole sellise "korteriga" mõtet minna. Kui aga pilk vähegi tõsisemale USA tootele sättida, siis näeme, et tegelikkuses võtab enamik Skandinaavia ja Soome tootjaid *lombitagustelt* tegijatelt eeskuju. Seda nii disainis, tehnilistes lahendustes kui ka tootmistehnoloogias. Sügavat V-kujulist ja uusima kompuutertehnoloogiaga disainitud põhja kopeerivad meie põhjanaabrid ameeriklastelt, mitte vastupidi. Ameerika paatides on vähem puitu ja rohkem plastikut, kuid paraku liiguvad Euroopa tootjad sama teed.

Kui veel lisada, et suur osa merekaatritele paigaldatavast lisavarustusest (elektroonika, pumbad, projektorid, ohutusseadmed ja alarmid, WC-d ning konditsioneerid; aga ka mootorid ja generaatorid) pärineb nii ehk teisti USAst, jääb niiõelda põhjamaist mainet kandma vaid plastik ja brändinimi. Kui sedagi, sest üks Soome suuremaid paaditootjaid Bella Boats kuulub juba mõnda aega Baylinereid tootvale Brunswick Corporationile USA-st. 🇺🇸





**NIMBUS BOATS**

340 COMMANDER



**COMMANDER**  
*The Yachtsman's Yacht*



Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn • telefon 6 710 075 • e-mail [bm@paadid.ee](mailto:bm@paadid.ee) • [www.paadid.ee](http://www.paadid.ee)





Jõgeva maavanem Aivar Kokk (alumisel pildil) on käinud välja idee vedada väikelaevu Läänemerele Peipsile ja tagasi raudteed pidi. Selleks tuleks rajada täiendav üheksakilomeetrine raudteelõik (märgitud punasega). Kommenteerijad pooldavad pigem kanali ehitamist. Eesti Mereakadeemia endise rektori Peeter Veegeni sõnul on kanalit võimalik rajada kolmel marsruudil (valge katkendjoon). Kaardil on näha nii kanalite kui raudteelõigu võimalikud asukohad.





# LÄÄNEMERELT PEIPSILE

## – KUI SEDA MAAD VAHEL EI OLEKS

Peipsi tuleb ühendada Läänemerega, vannutas Jõgeva maavanem Aivar Kokk 17. augusti Eesti Ekspressis Madis Jürgeni vahendusel. Tänavu juunis käis Jõgeva maavalitsus 90 inimesega Poolas, kus juba pikemat aega väikelaevu mööda raudteed ühelt veekogult teisele veetakse.

TEKST ASTA NIINEMETS FOTOD TIINA LOORAND

**Aivar Kokk, kuidas tekkis teil idee, et Peipsi tuleb ühendada Läänemerega?**

Idee pole uus. Kui mina selle välja käisin, selgus, et Lennart Meri presidendiajal tegelesid tema nõunikud sama teemaga. Mina sellest midugi ei teadnud. Nüüd võtsid nad minuga ühendust ja lubasid saata oma kontaktandmed, pidime järgmise aasta alguses kohtuma.

Minul hakkas mõte idanema siis, kui vaatasin statistikat ja leidsin, et Eesti kümnest kõige vaesemast omavalitsusest 7-8 asuvad Peipsi ääres.

**Miks räägite just raudteest, kas kanali ja lüüside varianti olete ka kaalunud?**

Alguses tunduski lüüside idee kõige parem, arutasime seda soomlastega. Nemad on teinud lüüside ehitamise uuringu ja väidetavalt saanud maksumuseks kaks miljonit eurot. See on praegu Eestis utoopiline summa. Võib-olla 15 aasta pärast enam mitte, aga ma ei usu, et Eesti poliitikud ja majandusmehed praegu nii suure eelarvega projekti toetaksid.

Kaarti vaadates sai selgeks, et Sillamäelt liikuma hakates oleks vaja alates Auverest ehitada üheksa kilomeetrit raudteed, ja saakski jahid Narva jõe vedada. Praeguste ehitushindadega maksab raudtee ehitamine umbes kaks miljonit krooni kilomeeter. Muu

infrastruktuur nõuab kindlasti lisaraha, aga umbes saja miljoniga oleks võimalik tuua jahid Läänemerest Peipsile ja vastupidi.

Esimest korda rääkisin sellest ideest paar aastat tagasi Soomes Eesti ja Soome omavalitsuste kohtumisel. Eesti poliitikud manitsid mind toona, et sellest ideest ei tohi kõva häälega rääkida, sest see annaks Venemaale pääsu Läänemerele.

**Kas Poolas laevade raudteel transportimisest teadsite varem?**

Alati, kui mingi idee tekib, uurime sõbruspiirkondadest järele, kas neil on midagi sarnast tehtud. Nii ka seekord. Poolast vastati, et neil see täiesti toimib.

Igal aastal käime maavalitsuse töötajatega välismaal ja otsime ideid, mis võiksid sobida ka Jõgevamaale. Tänavu tutvusime laevraudteega Poolas, Ostróda - Elbląg'i kanalil, mis lõpeb Druzno järves.

Seal transportitakse väikelaevad ühest veekogust teise nii, et vagonett sõidab vette ja laev selle peale. Laev kinnitatakse vagoneti külge, mis tõmmatakse maismaal mööda raudteed teise veekogusse. Kasutatakse ära veetaseme kõrguste erinevust, laevaga vagonetti veab edasi vesiveski põhimõttel töötav vints.

Eestis tuleks tõenäoliselt siiski vedurit kasutada, see teeb asja midugi pisut kallimaks.

# N ARVAMUSED & KOMMENTAARID

**Mida arvate mõttest avada Läänemerelelt pääs Peipsi järvele, rajades jahtide transportimiseks üheksa kilomeetrit raudteed?**

**Peeter Veegen**

Grönqvist Shipping AS tegev-direktor, Eesti Mereakadeemia rektor aastail 1996–2000

Peipsi järve ja Läänemere ühendamine ei ole uus mõte, seda on arutatud juba väga ammu.

Mereakadeemias töötades tegelesin selle ideega üsna tõsiselt. Toona oli kaalumisel mõte ehitada kanal, mida mööda pääseksid Läänemeres Peipsile ka suuremad laevad, nii 3000–4000 tonni kaaluvad madala süvisega laevad. Peamiselt mõtlesime kaubaveo peale, aga muidugi saaksid ka reisilaevad kanalit kasutada. Kunagi tundis sama temaatika vastu huvi ka plaanikomitee.

Idee oli analoogiline Saima kanaliga, kus veetaseme kõrguste vahe on 87 meetrit. Seal on kaheksa või üheksa lüüsi, tõusta tuleb palju kõrgemale kui Narva jõel vaja oleks. Saima kanal ehitati omal ajal Soome ja Venemaa koostöös, seal ma kunagi isegi töötasin.

Meil on kõrguste vahe vaid 30 meetrit, piisaks 3-4 lüüsi ehitamisest. Kuni 3 meetrise süvisega väikelaevad saavad ju praegugi vabalt mööda Narva jõge veehoidlani liikuda. Tõkestajaks on elektri jaama tamm ja kärestik, millel ei jätku sügavust. Sisuliselt oleks vaja laevad nendest mööda aidata. Sealt edasi kuni Peipsi järveni oleks väikelaevadel jällegi vaba vesi.

Olen kaalunud kolme võimalust elektri jaamast möödapääsemiseks. Kui ehitada laevatõstukid või kapitaalsed lüüsid võiks paari kilomeetri uue kanaliga piirduda, aga seal on kärestik looduskaitse all ja seetõttu niisama lihtne ehitustööd sealkandis korraldada ei ole. Teine võimalus on eraldi trass kaarega ümber Narva linna tõmmata. Kolmas võimalus on kuni Sillamäeni

osaliselt läbi elektri jaama jahutusveebasseinide uus kanal rajada, hoopis Narvast mööda.

Katki jäi kanali ehitamise mõte sellepärast, et see ei leidnud Eestis poliitilist toetust. See on rahvusvaheline projekt, mis eeldab koostööd Venemaaga. Praegu ei ole kanali ehitamiseks veel tugevat majanduslikku survet, ei ole eraettevõtjat, kes võtaks selle majanduslikel kaalutlustel teha. Olemas on vaid regionaalpoliitiline huvi, et Peipsi ääres saaks elu käima.

Jahtide veoks on raudtee muidugi ka mõeldav, minu teada on ka seda varianti uuritud. Mina ei ole selle vastu erilist huvi tundnud. See on muidugi hädaabinõu ja siis peavad olema igale jahile sobivad kiilplokid, ja osa purjetamise lõbust jääb saamata. Mööda vett oleks palju huvitavam merest järvele tulla ja nähtavasti majanduslikult tulusam ka.

Raudtee ehitamine on suur ja kulukas töö, ainult jahtide pärast seda ette võtta tundub kaunis kahtlane. Jahtide hoidmine sadamas ja nende toimetamine Peipsile ei maksa nii palju, et see ennast ära tasuks. Siin tuleks veel natuke mõelda ja lahendusi otsida. Tuleb mõelda regionaalpoliitiliselt ja arendada ka kohapealset majandust.

**Viktor Siilats**  
väikelaevnik

Tartu merelinnak!

Kuna Narva jõgi on Euroopa Liidu piiriks Venemaaga, on Peipsi ühendamine merega tähtis mitte ainult turismi, kauba- ja reisijateveo, vaid ka riigikaitse seisukohalt. Praegu ei pääse Eesti sõjalaevad ühegi valemiga Peipsile, kui selleks vajadus peaks tekkima. Idee luua kerge dessantlaevastik, mille kiired merekaatrid veetaks treileritega merelt Peipsile, ei ole siiani diskussioonilauale pääsenud.

Just Euroopa Liidu piiride kaitsmisest lähtudes peaks Eesti riik esitama projekti Euroopa Liidule kaalumiseks ja finantseerimiseks.

Minu arvates saab kõne alla tulla siiski ainult kanali rajamine. Raudteega ei hakka keegi oma väikelaeva järvele transportima, selleks on väikelaevad liiga kallid ja risk liiga suur.

Kes soovib, veab paati treileriga. Raudtee rajamine on liiga kallis ja selle vaid väikelaevade vedamiseks käigushoidmine majanduslikult ebaotstarbekas.

Euroopa Liidu rahadega rajatud kanal ja lüüs(id) täidaksid aga korraga mitut funktsiooni. 30-meetriseks tõusuks võiks piisata vaid ühest lüüsi, mis ühtlasi eraldaks maailmamere Peipsist. Kui Peipsi veetase liiga palju kõigub, on vaja teist lüüsi Vasknarvasse. Lüüsid võib asendada ka lifti või tõstukiga, kuid sel juhul tuleb tõsta mitte laevu, vaid hoopis veega täidetud basseine, milles laev ujub. Sel põhimõttel on ehitatud 30-meetrine laevalift Saksamaal ja karussellitõstuk Šotimaal. Mõlemad on ühtlasi ka turismimagnetiks.

Euroopas on rajatud tuhandeid kilomeetreid kanaleid ja nendes on tuhandeid lüüse. Napoleon rajas Reini jõega paralleelsed kanalid Prantsusmaa pinnale, et saaks Saksamaast sõltumatult lahingumoonu transportida. Kümme-kond kilomeetrit kanalit ja paar lüüsi ei tohiks Euroopa Liidule, Eestile ja Venemaale üle jõu käia.

**Vladimir Lopatin**

Venemaa Pihkva oblasti välismaajandussuhete osakonna juhataja

1996. aastal hakkasime ka meie Peipsi järve ja Läänemere ühendamist arutama. Norras asuv Põhja-maade jahiomani assotsiatsioon oli valmis seda isegi finantseerima. Tookord oli kõne all kanali kaevamine. Minu teada telliti Eesti toonase teede- ja sideministeeriumi eestvõttel Peterburi veemajanduse instituudist ka vastav projekt, mis peaks Eestis alles olema.

Mina olen valmis vastavaid pingutusi ka edaspidi toetama, sest Peipsi ja Läänemere ühendamine oleks kasulik

nii Eestile kui ka Venemaale.

Olen aga kindel, et raudtee ehitamine jahtide veoks ei oleks majanduslikult otstarbekas. Raudtee õigustab ennast vaid siis, kui ta on pidevalt käigus, jahtide vedu on aga hooajaline. Enne kui seda mõtet edasi arendada, oleks vaja tõsiselt majandusanalüüsi.

Minu ettepanek oleks alustada kõigepealt koostööd reisiliikluse vallas, näiteks Tartu ja Pihkva vahel. Usun, et sellesuunalistele pingutustele oleks väga lihtne saada rahalist toetust ka Euroopa Liidult.

**Toimetuse kommentaar:**

Tuleb välja, et Peipsi ja Läänemere vahele ühenduse rajamise plaani on peetud juba aastakümneid, kui mitte kauem. Navigaator otsustas uurida Vladimir Lopani väidet, et 1996. aastal telliti Eesti teede- ja sideministeeriumi eestvõttel Peterburist veemajanduse instituudist kanali projekt. Kas selline projekt on Eestis tõesti olemas?

Tänaseks on majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi seal 1996. aastal töötanud inimestest jäänud vaid vähesed ning neid, kes võiks asjaga kursis olla, pole üldse.

Viimaks suunati meid 1996. aastal asekanterlinera töötanud Väino Soonikese poole, kes on praegu pensionil. Endine asekanterliner kinnitas, et kui mingi seesugune projekt oleks tellitud või kui selle tellimist oleks kaalutud, teadnuks sellest kindlasti temagi. Soonike on aga kindel, et 1996. aastal sellist projekti polnud.

Otsing teede- ja sideministeeriumi 1996. ja 1997. aasta arhiividokumentides (varasemad dokumendid on talle riigiarhiivis) ei andnud samuti tulemust. Kanali projekti me niisiis ei leidnud, aga selle olemasolu ja riikidevahelist varasemat koostööd kanali rajamiseks välistada siiski ei saa. Navigaatorit huvitab, kas ja millal täitub paljude väikelaevnike soov pääseda vabalt Läänemerele Peipsile. Loodetavasti saame selgust juba õige pea.





#### Kes teie ideed seni toetanud on?

Jahiomanikud on kõik toetajad, paljud neist on mulle helistanud ja asja vastu huvi tundnud. Tallinnas maksab jahikoht mitu kordi rohkem kui maksaks Peipsil, kindlasti oleks jahiomanike jaoks odavam jahid Peipsile talvekorterisse viia.

Kui suudetaks natukene leevendada ka viisaprobleeme Venemaaga, oleks jahisõitjate huvi veel suurem. Praegu on Eesti riik jätnud kasutamata võimaluse, mille annab Euroopa suuruselt neljas järv tema territooriumil.

Loomulikult ei saa maavanem üksi nii suurt projekti ellu viia. Seda peavad toetama nii riigi kui ka erasektori huvid.

Üsna palju on pessimiste, kes arvavad, et Peipsi äärde mitte kunagi midagi ei teki. Selle ümberlükkamiseks tuleb midagi teha.

#### Kas Kesk-Peipsi sadamast võiks saada veekogude ühendamise üks etapp?

Kindlasti.

Kesk-Peipsi sadam tekkis sellest, et kaks omavalitsust tahtsid kangesti ehitada, aga ei suutnud omavahel kokkuleppele jõuda. Kui lõpuks ühise laua taha istuti, lepiti kokku, et tehakse Kesk-Peipsi sadam, aga kauba- ja reisisadam on eri kohas, üks Mustvees, teine Omedus. Nüüd on ehitusprojekt olemas. Järgmiseks tuleb leida investorid, kes

aitaksid ehitust rahastada.

Kui Läänemeri avaneb, suureneb kindlasti ka Venemaa huvi laevaliikluse arendamiseks. Kui öeldakse, et Vene pool ei ole koostööst huvitatud, siis mina arvan, et poliitikud ja majandusmehed kas valetavad natuke või on käinud valede inimeste juures. Venemaal on täiesti olemas laevastik, millega vedada kaupu või inimesi, aga Emajõkke ei ole võimalik igal aastaajal sisse tulla. Madala veeseisuga ei ole Emajõgi laevatatav ja loomulikult ettevõtja ei hakka suure summaga riskima.

Mustvee sadamasse oli tänavu ka suure kuivaga võimalik sisse sõita, veesügavus oli 2,2 meetrit. 1,8-meetrise süvisega on praegu ka Eesti sõjalaevad.

#### Mida olete oma idee elluviimiseks ette võtnud?

Mina ei ole ühtki uuringut tellinud ega läbi viinud. Ka teiste Peipsi-äärsete maavanematega pole ma veel asja arutanud. See on minu tegemata töö. Aga järgmise aasta alguses on plaanis kokku kutsuda huvigrupp ja seda teemat edasi arendada.

Kindlasti oleks vaja Läänemere ja Peipsi ühenduse loomise töörühma, kes hommikust õhtuni selle teemaga tegeleks. Elus ei käi miski nii, et keegi viskab idee õhku ja see jõuab kohe ellu. ▣

Laevasõit Poola moodi.


Väikelaevad transporditakse ühest veekogust teise nii, et vagonett sõidab vette ja laev selle peale. Laev kinnitatakse vagoneti külge, mis tõmmatakse maismaal mööda raudteed teise veekogusse. Kasutatakse ära veetaseme kõrguste erinevust, laevaga vagonetti veab edasi vesiveski põhimõttel töötav vints.



## M/S "ESTONIA" TÕSTETAKSE ÜLES AASTAL 2010

Juuresoleval pildil naudib klaasikest ouzot ja 40 meetri sügavuselt toodud fuskeseid (austriatolised tugeva maitsega molluskid) Kreeka süvaveetuuker Savvas.

2004. aasta sügisel tegeles Savvas ihuüksinda Kythira saare lähisel madalikule sõitnud ja seejärel uppunud kaubalaeva ülestõstmisega. Selliseid projekte, mida rahastavad rahvusvahelised kindlustusseltsid, on Savvasel olnud teisigi. Laeva ülestõstmine käib spetsiaalsete pontoonide abil, mis õhku täis pumbatakse. Kui teha Savvasega juttu parvlaevast Estonia, vangutab ta pead. Laeva ülestõstmine on täiesti võimalik ja sugugi mitte nii kallis kui arvatakse. Küll aga pidavat iga reisilaeva ülestõstmisel tekkima poliitilisi probleeme. Savvase sõnul tuleb iga reisilaeva ülestõstmiseks oodata 15 aastat. Selle aja jooksul aeguvad tavaliselt vaikimiskokkulepped ja vahetuvad poliitikud. Seejärel ei ole ülestõstmine enam poliitiliselt hell küsimus ja sujub ladusalt. Jutuajamine Savvasega toimus 2004. aasta sügisel ning ei läinud aastatki, kui Estonia uppumise – või uputamise – seonduv Eestis taas teravalt päevakorda kerkis ja aastal 2006 selgus, et Estonial veeti militaar tehnikat. Arvestades, et 1994. aasta sügisel uppunud Estonia pakub endiselt kõneainet, arvab Navigaator, et 2009. aasta sügiseks on aeg Estonia ülestõstmiseks küps ja ülestõstmine võib alata aastal 2010.

Seega toetab Navigaator endise siseministri Margus Leivo algatust tõsta reisiparvlaev "Estonia" üles.  [www.ms-estonia.org](http://www.ms-estonia.org)





Libisemiskindel tekk + vahetatav pontoon + paindlik lisavarustuse süsteem



Ainulaadne Zodiac  
vahetatav pontoon

MATERJALI GARANTII



## Turvaline ja merekindel

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









# NÕUANDEID KANALIS LIIKUJAILE

Pikkadel merereisidel käinud teavad, et tihti on kanal lühim, ohutuim ja mugavaim tee paadiga ühest kohast teise jõudmiseks. Vahel on kanalisõit võetud lausa reisi eesmärgiks. Et veekogudes, mida kanal ühendab, võib veetase erineda, on kanalites kasutusel lüüsid. Allpool anname mõned nõuanded, mida järgides kanalis liikumine libedalt läheb.

TEKST HELEN RAIEND FOTOD JA JOONISED GÖTA KANAL, TÖNU KITS

## Korralik varustus ennekõike

**VENDRID.** Enne kanalis minekut tasuks varuda piisav hulk vendreid. Need kaitsevad paati vastu kanali seina pörkumise ja kriimustuste eest. Vendreid tuleks paigutada paadi külgedele erinevatele kõrgusele, et olla igaks elujuhtumiks valmis. Tihti teevad kanalis liikujad selle vea, et kinnitavad vendrid vaid paadi lüüsideina poolsesse pardasse. Õige oleks paigutada need ka teisele küljele, et vältida naaberpaatide vigastamist juhul, kui lüüsimist ootavad paadid paigutatakse tihedalt külje kõrvale seisma.



Valmis tuleks olla ka seismiseks vasakpoolse lüüsideina ääres ja sel juhul on vendrid vasakpaldas lausa hädavajalikud.

Lüüsid rikuvad vendreid, mistõttu tuleks kasutada vanu vendreid. Kasulik oleks omada paari planku, mida horisontaalselt teisele poole vendreid riputada. Sellisel juhul nihub lüüs planku, mitte vendreid. Ehkki lüüsidein on keelatud kasutada mitteujuvaid vendreid ei tee paha paari autorehvi pardal hoida ja need vajadusel laeva ja kai vahele asetada siis, kui vesi on kaiga tasa ja ujuvad vendrid lihtsalt minema hulbivad.

**KÕIED** ehk otsad peavad olema heas korras ja piisavalt pikad. Ahtrikõis peaks olema 6-8 meetrit pikk ja vööriõis 8-10 meetrit või olenevalt kinnitusviisist laeva külge veelgi pikem. **PÄÄSTEVESTE** soovitatakse kanalis sõites kanda kõigil, kuid lastele on laeva pardal päästevesti kandmine kohustuslik. Lüüsimise ajal vette kukkudes võivad vool või veest raskeks muutunud riided sissekukkunu vee alla kiskuda. Päästevest hoiab inimese kenasti veepinnal ja teda on lihtne välja õngitseda.

**MUU VARUSTUS.** Kanalis liikudes võib teinekord olla probleemiks seismajäämine, kuna kanal on kitsas ja kaisid ei pruugi läheduses olla. Selliseks juhuks ei tee paha omada pardal telgi-vaiade sarnaseid aasaga metallvaui ja haamrit, et saaks ennast loodusliku kalda külge kinnitada.

## Kanalisõidu ja lüüsimise reeglid

Lüüsidein ja kanalites kehtivad kiirusepiirangud, mis mõnikord on ainult 5 sõlme. See on nii liikluse turvalisuse huvides kui ka kanali kallaste kaitseks.

Lüüsidein ja avanevate sildadega saab sidet pidada VHF raadio abil. Kasulik oleks endale varakult selgeks teha kasutatavad sagedused ja lüüsinimed.

Mitteavanevate sildade alt läbi liikumiseks tuleb teada oma laeva kõrgust ja kanali kõige madalamat silda. Laeva kõrgus tuleb reguleerida madalaima silla kõrgusest vähemalt 5 cm allapoole, kuna veetase võib paiguti olla erinev ja informatsioon silla kõrgusest lihtsalt vale. Oma laeva kõrgust saab madalamaks teha mastide, antennide jm seadmete mahavõtmisega, pilsu veega täitmisega aga ka reisijate ning raskuste pardale võtmisega.

Kitsastes kanalites ei tohi silla alla seisma jääda, sest see takisab veevoolu ja vesi võib ootamatult hakata laeva tõstma.

Lüüsid alustavad tööd varahommikul ja lõpetavad öhtul

tavaliselt kella kuueks. Oma teekonda tuleb seetõttu hoolikalt planeerida. Kanalisõitjate kogemus näitab, et lüüsiavad peavad väga täpselt kinni oma lõunapausidest ja riiklikest pühadest. Mõnikord tuleb lüüsimise soovist ette teada anda. Näiteks hooajavälisel ajal, hilissuvest kuni kevadeni, on vaja Rootsisis lüüside avamine kolm päeva ette tellida.

Lüüsiavaht on nagu sadamakapten ja tema käes on võim. Lüüsiavahile tuleb vastuvaidlematult alluda, muidu kutsutakse politsei või jätab lihtsalt lüüsi lahti tegemata. Lüüsiavahidega hea läbisaamine on ülioluline, sest aeg ajalt on vaja ka nende vastutulekut, et näiteks kogu Lihavõttepühade ajaks mitte kuhugi keset metsa toppama jääda.

Tavaliselt on lüüsid automaatika abil mehaaniliselt juhitud, lüüsiavahil tuleb lüüsiavara avamiseks või sulgemiseks vaid nupule vajutada. Siiski võivad mõned vanemad lüüsid olla ka käsitsi (näiteks kangide abil) juhitud ja sel juhul tuleb kellegi laevasõitjatest minna kaldale lüüsiavaraid avama.

Kui olete nagu kord ja kohus lüüsis sees, tuleb paadi mootor välja lülitada, sest heitgaasid ja ving võivad kauemaks lüüsi püsima jääda ning sõitjaid häirida. Samuti on keelatud lüüsi-  
des suitsetamine, kuna bensiiniaurud võivad süttida.

Reisi ja kaubalaevad lastakse esimesena lüüsi sisse ja lüüsi välja. Kuna nende vindid tekitavad paigalvõtul suurt turbulentsi, siis on kasulik suurtest laevadest kaugemale hoida.

Tavaks on, et paadid lahkuvad lüüsisist samas järjekorras, milles nad sisenesid.

## Lüüsimine ülespoole ehk locking up

Ülespoole lüüsimine on aeganõudvam ja keerulisem kui allapoole lüüsimine. Kui teie alus ei ole lüüsiavara taga ainus ootaja, tuleks jälgida lüüsiavahi juhiseid, kuhu paigutada oma paat ja millal lüüsi siseneda. Kuna ülespoole lüüsi-  
des toob lüüsiavara avamine endaga kaasa tugeva veevoolu ja keerised, paigutatakse suuremad laevad tavaliselt ettepoole ja väiksemad taha. Suurte kaubalaevade kõrval seismine olla väikelaevale ohtlik kuna nad ei suuda võimalik lüüsis oma otsi kontrollida ja paiskuvad teise

lüüsi seina. Sel ajal on targem seal vahel mitte olla.

❶ Kui lüüsiavaht on teile lüüsis seismiseks koht näidanud – näiteks parempardaga vastu lüüsi-  
seina –, kontrollige, et teil oleks parempardas piisavalt vendreid. Kõied kinnitatakse samale poolele. Mõistlik oleks teha kinnitusköie otsa umbes poolemeetrise läbimõõduga silmus, et vältida tüütut köie kinni- ja lahtisidumist igas lüüsi-  
kambris. Silmuse saate kinnitada lüüsi-  
servas asuva köiehooldja ehk pollari külge.

Kõrgetes lüüsi-  
des ning üksinda paadiga liikudes on lihtsam otsad lüüsi-  
seina küljes asuvate pollarite külge kinnitada, kuid siin peitub oht: tõusval laeval võib puua lüüsi-  
seina küljes olev liiga madalale kinnitatud ots, mis laeva tõustes vee alla jääb ning hakkab laeva samuti vee alla kiskuma. Sellisteks puhkudeks on kaval hoida käepärast mõni terariist ja kriitilisel momendil ots läbi lõigata.

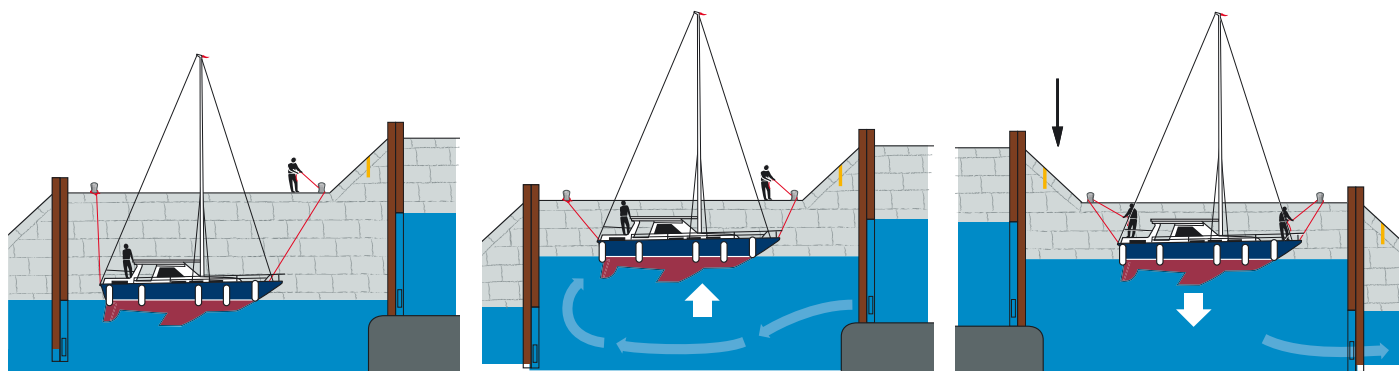
Modernsetes lüüsi-  
des on ujuvpollarid ja nende külge on end mugav siduda kogu lüüsi-  
mise ajaks.

Sel juhul midagi ringi tõstma, järele andma ega pingutama ei pea. Mõnikord piisab vaid oma väikelaeva keskmise pollari kinnitamisest ujuvpollari külge ja lüüsimine võib alata.

Vahel annab ka kaubalaevu ehk pargaseid kasutada ujuvpollaritena kinnitades end lüüsi-  
seina asemel pargase külge ja laskudes koos temaga.

❷ Kui tee lüüsi siseneda on vaba, ning laevas on sõitjaid rohkem kui üks, peaks vähemalt üks inimene minema kaldale ja olema umbes lüüsi keskaigas seistes valmis ahtriköit kinni püüdma. Kui laeva ahter on kohakuti lüüsi keskaiga-  
ga, tuleb paadist visata köis kailolijale, kes paigutab silmuse ümber kaldapollari. Nüüd võite paadi peatada ja köie pingule tõmmata. Ahtriköis peab olema vertikaalselt kai külge kinnitatud nii lähedalt kui võimalik, ja eeskätt olema tugevasti laeva küljes kinni.

❸ Nüüd visake vööri-  
kõis kaldalolijale, kes seob selle umbes 3-4 meetrit laeva vööril eespool kail oleva vöörupollari külge. Kui te ei ole kindel, millise pollari külge köis siduda, tuleks eelistada kaugemal asuvat kinnituskoh-  
ta. Otsa pingutamiseks



Ülespoole lüüsi-  
misel kinnitage ahter lühikese köiega kõvasti kai külge. Vööri-  
kõis peab kas paadi-  
või kaipoolest otsast olema järgalt kinni seotud. Veetaseme tõustes peab vööri-  
kõit teisest otsast vedades olema võimalik seda pidevalt pingul hoida.

Vool lükkab paati ettepoole, see-  
pärast ei tohi mingil juhul ahtriköit järgi anda. Vee tõustes tuleb vööri-  
kõit ühtlaselt tõmmata, et paati kindlalt kai küljes hoida. Vastasel juhul võib lüüsi-  
mise ajal tekkiv tugev veevool paadi vastu seina lükata ja vigastusi põhjustada.

Allapoole lüüsi-  
misel tuleb veetaseme langes järel-  
le andma, et laev ei jääks köite külge rippuma.



on alati lihtsam kasutada vintsi kui käterammu. Kui siiski käsitsi köit pingutate, pidage meeles, et paadisolijal on seda lihtsam teha kui kaldalseisjal. Köite pingutamiseks on kaval kasutada lüüsiive loksumist ja laeva tõusmist või langemist. Alati tekib mingi hetk, kus ots ootamatult lödveneb. Sel hetkel tuleks ta pingule tõmmata ja hoida. Ülejäänud pingutus-töö teeb laev ise teie eest ära.

☛ Hoidke köied pingul, et laev oleks tugvalt lüüsikambri seinast vastu kinnitatud. Kui lüüsikamber hakkab veega täituma, voolab vesi eespool asuvast lüüsiväravast madalamal asuva lüüsivärava suunas ning lükkab paati ettepoole. Seepärast ärge sel ajal mingil juhul ahtriköit lödvendage – las see jääb nii, nagu seotud sai.

Kui vool paati ettepoole lükkab, võib vööriköis lötvuda. Selle vältimiseks kontrollige, et vööriköis oleks lüüsimise alguses pingul ja hakake veetaseme tõustes vööriköit ühtlaselt vedama, et see lüüsimise lõpuni pingule jääks. Kui te vööriköit pingul ei hoiate, võib paat kaist eemale, lüüsi keskosa poole liikuda. Lüüsimise ajal tekkiv tugev veevool võib paadi tagasi vastu seinast lükata nii kõvasti, et viga saavad nii paat kui ka paadisolijad.

Kui lüüsimine on lõppenud, võib kaldalolija kai küljest silmused vabastada ja laevale naasta ning edasiliikumine kanalisis on võimalik jälle alata.

Kahe või enama kambriga lüüsis on järgmisesse kambrisse liikumiseks lihtsaim viis lödvendada vööri- ja ahtriköit laevalt niimoodi, et need vabalt jookseksid. Kailolija võtab ahtriköie silmuse kinnitusest lahti ja jalutab sellega mööda kaldaäärt laevaga kohakuti liikudes edasi. Kui ta jõuab vööriköieni, võtab ta ka selle kinnitusest lahti ja jalutab nüüd juba kahe köiega järgmise lüüsikambri suunas. Kui laev jõuab järgmisesse lüüsikambrisse, kinnitab kaldalolija esmalt ahtriköie silmuse kailoleva kinnituskoha külge, seejärel võib paadi peatada ja ahtriköie pingule tõmmata. Kaldalolija liigub vööriköiega edasi ning kinnitab ka selle silmuse kailokkide külge. Valida tuleks sama kaugel asuvad kinnitus-

kohad kui eelmises lüüsikambris. Edasi läheb lüüsimine nii nagu eespool kirjeldatud.

#### Lüüsimine allapoole ehk locking down

Allapoole lüüsimine võtab vähem aega kui ülespoole lüüsimine ning on märgatavalt lihtsam, kuna pole voolu ja keeriseid.

☛ Sisenege lüüsi ja saatke vähemalt üks sõitja kaldale. Vedage köied lüüsiservas olevatest võrudest läbi või ümber pollarite, mis asuvad laeval olevate kinnituskohadega enam-vähem kohakuti. Kuna allapoole lüüsimisel hakkab lüüsivärava avanedes veetaseme alanema, ei tohi köied olla järgalt kinnitatud, vaid peavad kas laeva või lüüsi seinast poolt vabalt järgi andma. Vastasel juhul võib laev veetaseme alanedes köite külge rippuma jääda.

Kui kinnitate otsad järgalt kaldalolevate pollarite külge, siis otste järeleandmiseks laeval võiks need paar korda ümber vintsitrumli või pollari mässida nii, et nad teatud hõõrdega järele annavad. Edasise töö teeb ära lüüsi laskuv laev.

☛ Üks sõitja peaks jääma kaldale kogu lüüsimise ajaks, et otsi kinnitada ja lahti võtta. See on eriti oluline, kui olete kahe või enama lüüsi tagaosas, kuna igas järgmises lüüsis on kaldaserv laevalt vaadates palju kõrgemal kui eelmises lüüsikambris.

Tasub meeles pidada, et järgmises lüüsikambri on vaja poole pikemat ahtriköit. Allapoole lüüsid võite paati järgmisesse lüüsikambrisse lükata käte jõul, mootorit pole vaja käima panna.

☛ Koos veetaseme alanemisega andke köisi ühtlaselt järele. Kui lüüsimine on lõppenud ja on aeg lüüsi lahutada, tõmmake köied tagasi laeva. Kui viimases lüüsikambris algab lüüsimine, peaksid kõik sõitjad pardal olema, et hiljem, kui laev asub kaiservast kõvasti madalamal, poleks pardalesaamisega probleeme.

Lüüsid liikumise viise on mitmeid ja igaks peab omale selleks kõige sobivama leidma. Põhiline reegel lüüsi ja kanalite sõitmiseks on siiski rahu ja ainult rahu. Kiiret ei tohi kunagi olla ja aegatuleks arvestatada mitte tundide vaid päevade ja nädalatega. ■





Øresundi sild Taani  
ja Rootsi vahel

# TEE ÜLE VEE





Pont Du Gard Lõuna-Prantsusmaal

Hoolimata veerohkusest on Eestimaa jõed õnneks nii paraja sügavuse ja suurusega, et seni pole sillaehitus meile rahvuslikku peavalu põhjustanud. Nüüd kavandatakse küll veidi auahnemat silda, mis ühendaks Saaremaa mandriga, kuid mine tea, kas või millal see plaan teoks saab. Siiski tasub mõelda, milline see sild olla võiks ja kellele võiks usaldada selle ehitamise vastutusriikka ülesande.

TEKST ANNELIIS AUNAPUU FOTOD AUTOR, ØRESUNDBRON

Sildu võib ehitusprintsibi ja materjali järgi jaotada paljudeks tüüpideks, kuid tundub mõistlik eristada nelja põhitüüpi: kaarsild, talasild, rippisild ja konsoolsild.

Küllap vanimad neist on kivist kaarsild ja köiest-puidust rippisild; tugevat sillaosa nõudvaid tala- ja konsoolsildu hakati ehitama ehitusoskuste ja –materjalide arenedes.

Tänapäevalgi ehitatakse eelkõige rippisildu, ehkki veidi keerulisemaid kui sillaehituse algusaegadel. Kui ennemuistepuuduti silla kandevosa lihtsalt otsest postide külge, siis tänapäeval riputatakse sild tihtipeale kümnete või koguni sadade kandepostide vahele kinnitatud teraskaablite külge.

Tänapäeval kasutatakse sillaehituses ka kombineeritud lahendusi, mis võimaldavad ühtedel kuiva jalaga kaldalt teisele pääseda ja teistel muretult, maste langetamata navigeerida.



#### Kaarsild

Kaarsild, üks vanemaid sillatüüpe, on väga tugev, kuna silla ja sellel liikujate kaal jaguneb ühtlaselt kogu sillakaare vahel ning koondub selle otstesse. Kogu raskust kannavad sügavale maasse kinnitatud tugipunktid, mis hoiavad kaart vibuna pinges, et selle otsad laiali ei vajuks.

Roomlased ehitasid sildu kividest. Nende oskuste üks paremaid näiteid on akvedukt Pont du Gard Prantsusmaal. Enne Kristuse sündi rajatud akvedukti ehitajad on mörti kasutanud vaid kõige ülemise korruse juures, kogu alumine osa seisab koos ainult tänu omaenese raskusele.

Tänapäeval on sillaehitajatele kättesaadavad teras ja eelpingestatud betoon, mis võimaldab ehitada aina pikemaid ja elegantsemad kaarsildu. Eestis ehitati 1904. aastal Kasari jõe raudbetoonist 308 meetri pikkune ja seitsme meetri laiune 13 kaarega sild, mis olnud valmides maailma pikim raudbetoonsild.

Nüüd aga ehitatakse maailmas kaarsildu, mille üks kaargi on pikem kui terve Kasari jõe sild. Näiteks Lääne-Virginias asuva New River Gorge-nimelise silla kaared on enam kui 500 meetri pikkused. Tavaliselt on kaasaegsete kaarsildade kaared siiski umbes 200-250 meetri pikkused.

Kaarsilla ehitamine on üsna keeruline, sest kaarepooled ei ole tasakaalus hetkeni, mil nende otsad tipus kokku puutuvad. Seetõttu tuleb kaare alla ehitada kohmakas ajutine tugikonstruktsioon või kaaretiibu maasse ankurdatud pikkade kaablitega püsti hoida. Viimast võimalust kasutatakse ka siis, kui silda ehitatakse tiheda liiklusega tee või tormise vetevälja kohale.

Üks revolutsioonilisemaid kaarsildu Natches Trace Bridge avati 1994. aastal USAs Tennessees. See kahe kaarega elegantne sild oli esimene betoonelementidest ehitatud sild Ameerikas.



Pirita sild  
Tallinnas



## Talasild

Talasild on kõige lihtsam ja odavam sillatüüp, eeskujuks üle jõe kukkunud palk, mida võibki pidada kõige vanemaks sillaks. Kui palk üle jõe ei ulatunud, tuli keset jõe panna post või paar, mille abil sai tala jätkata.

Talasilla tähtsaim osa ongi tala või talad, mille raskus jaguneb otste vahel. Et tala läbi ei painduks, peab see olema väga tugev. Tänapäeval tehakse sillatalad eelpingestatud betoonist, kuid isegi see, võimalikest parim materjal, ei suuda võita talasilla kõige olulisemat piirajat – pikkust. Mida pikem on sild, seda tugevam ja seetõttu ka raskem peab olema sillatala, nii et tekib omamoodi surnud ring: pika silla jaoks piisavalt tugev tala on liiga raske.

Talasilla keerulisem variant on ainult ühest otsast kandev konsoolsild, tavaliselt projekteeritud ülestõstetava ehk tõstesillana. Meenutagem, et ka muinasjutulosside vallikraavidest viivad üle tõstesillad, mida saab oodatud külaliste jaoks alla lasta ja vaenlaste nina ees üles tõsta.

Tegelikuses ehitatakse tõstesildu kohtadesse, kus üle silla peavad ühelt kaldale teisele jõudma autod, silla alt aga läbi mahtuma laevad.

Kui muistsete linnuste vallikraavisillad olid ühepoolsed ehk tõusid üles ühes tükis, siis tänapäeval ehitatakse enamasti kahepoolsed, keskkohast otsekui avanevaid sildu.

On veel üks võimalus: pöördsild, mille saab laevaliiklusel eest ära keerata. Ka pöördsild toetub kindlale pinnale vaid ühest otsast.

Põhjamaade saarestikes, kus kasutatakse ühelt saarelt teisele viivate teede pikendamiseks väga erinevaid võtteid, on pöördsillad üsna levinud. Siiski püütakse sildu ehitades veetransport ümber suunata, kui vähegi võimalik, sest sildade tõstmine või pööramine on suur ettevõtmine ja sildade tõstmiseks-pööramiseks vajalikud mootorid nõuavad palju energiat. Liiati tuleb sildade tõstmis- või pööramisgraafikut koostades arvestada muu transpordiga, vaja on sillavahte ja nii edasi. Tõsi küll, sillavahi saab harilikult ka sillaületusmaksu koguma panna, ja see muudab sillaehituseks kulunud raha tagasiteenimise hõlpsamaks.



Kuldvärava sild  
San Franciscos



## Rippsild

Kui vähegi võimalik, riputatakse sild nii kõrgele, et laevad mahuvad selle alt läbi. Ilusa, kerge ja tugeva konstruktsiooniga rippsilla võib ehitada pea kahe kilomeetri pikkuseks ehk pikemaks kui mis tahes teise silla, kuid selle ehitamine on suhteliselt kallis.

Rippsild ripub peakaablite küljes, mis ulatuvad ühest silla otsast teise. Peakaablid on silla kohal tornide abil kõrgele tõstetud ja mõlemas otsas hiiglaslike betoonplokkidega maasse ankurdatud. Ankurduses on kaablite kinnitused laiali jagatud, et trosside koormust jagada ning tagada nende kinnipüsimine.

Vanasti riputati sillad kõite külge, 19. sajandi alguses hakati kasutama kette ja tänapäeval riputatakse sillad tuhandetest terastrossidest kokkupunatud kaablite külge.

Et rippsild ka tugevas tormis kõikuma ei hakkaks, paigaldatakse sillatornidesse pendlilaadseid seadeldisi ja sillaplaadi alla stabilisaatoritiibu.

Mitukümmend aastat kandis maailma pikima rippsilla tiitlit 1935. aastal valminud Kuldne Värav (Golden Gate) San Franciscos. 1998. aastast kannab seda tiitlit aga pea kahe kilomeetri pikkune Akashi Kaikyo-nimeline sild Jaapanis.

Kuulsate sildade ehitusel on sageli kasutatud ka kombineeritud põhimõtteid, näiteks Londoni Tower Bridge'i keskel, piltpostkaartidelt tuttavate tornide vahel on ülestõstetav sild, kahel pool torne aga rippsilla-osad.

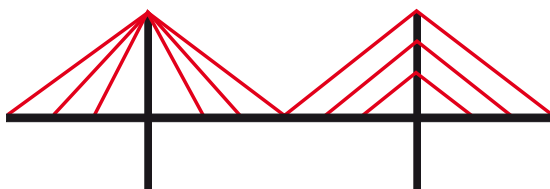
1883. aastal valmis New Yorgis kuulus Brooklyni sild, samuti kombineeritud. Rippsilla konstruktsioon, mis kannab raskuse edasi postidele ja ankrutele kahel pool vett, on kombineeritud trossidesüsteemiga, mis jätab mõne nurga alt tõelise ämblikuvõrgu mulje.

Eestiski on mõned jalakäijatele mõeldud rippsillad, neist tuntuimad on ehk sild Viljandi lossimägedes ja Keila-Joa rippsild.





Daugava  
sild Riias



#### Kaabelsild

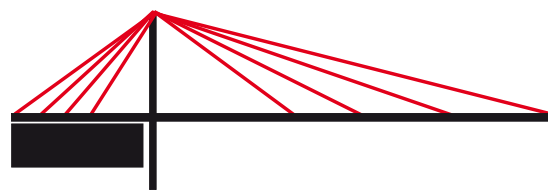
Kaabelsild ehk trossidega mastide külge riputatud sild on pealtnäha ripsillaga üsna sarnane: mõlemal on tornid ja mõlemad ripuvad trosside küljes. Kuid silla raskust kannavad nad veidi erineval viisil – traditsioonilisel ripsillal on silla otstes maasse ankurdatud peatrossid, kaabelsilla kogu raskus ripub postide küljes. Erinev on ka kaablite kinnitus postide külge: ripsilla vabalt üle torniotste kulgevad kaablid juhivad osa koormusest ankrutesse kaabliotstes, kaabelsilla trossid aga kinnituvad mastide külge, mis ise kogu koormust kannavad.

Silla külge võivad kaablid kinnituda mitmel viisil. Kiirja kujunduse puhul jooksevad trossid torni otsa kokku, paralleelse kinnituse puhul on aga kaablid torni külge kinnitatud mitmel eri kõrgusel ja jooksevad paralleelselt sillapinnani.

1987. aastal avati Floridas peaaegu üheksa kilomeetri pikkune sild kauni nimega Sunshine Skyway (eestikeelseks vasteks sobiks ehk Päikeseline Taevatee). Sild on värvitud kollaseks, et see ümbritsevast veesisest eristuks. Ühena esimestest ühendati sellel sillal kinnitustrossid keskele, nii ülesõitjad saavad sillalt avanevast vaatest võimalikult palju rõõmu tunda.



Erasmuse sild  
Rotterdamis



#### Kombineeritud sild

Kombineeritud silda kasutatakse juhul, kui ratastel transpordivahendid peavad ühelt kaldalt teisele jõudma veeliiklust segamata. Inseneride ja arhitektide koostöös ühendatakse erinevate sildade plussid, liidetakse neile tammid ja tunnelid – ning tulemuseks on keeruline, mitut funktsiooni täitev lahendus.

Meile lähim kaasaegse insenerimõtte suursaavutus on Taani ja Rootsi vaheline ligi kaheksa kilomeetri pikkune Øresundi sild, milles on ühendatud talasild, 490 meetri pikkune trossidele riputatud sillaosa, neli kilomeetrit tunnelit ja Taani-poolses otsas ka sama pikk tamm.

Rajatis valmis 2000. aastal ja sestpeale on silla alt ja pealt läbi liikunud tohutu hulk inimesi nii laevade, rongide, busside kui ka autoga.

Lennukiga üle Øresundi silla lennates osutub selle elegantne kaar tõeliseks vaatamisväärsuseks ja ka seal kandis maismaal liikudes otsivad silmad ikka silda. Selles peaks väljenduma silla tähtsus maamärgina – põhiküsimuse kõrval, kas ehitada sild või mitte, pole sugugi tähtsusetu ka selle välimus. Eriti just kõrgete postide küljes kaablitel ripuva sillaosa väljanägemine mõjutab oluliselt maastikuvaadet. Seetõttu tuleks projekteerimistöösse kaasata parim arhitekt.

Praegu on maailma sillaehituses säravaimaks täheks Santiago Calatrava, kes osales ka Øresundi silla ehitamisel. Tema lennukad inseneriideed on dramaatilised ja elegantsemad, igale tema sillale pööravad suurt tähelepanu nii asjatundjad kui ka meedia. Palju on Calatravale tänu võlgu reisifirmad ja –agendid, kellele arhitekt nende “toote” ehk linna või maakoha propageerimiseks uue argumendi on andnud. Loodame siis, et meie Saaremaa sild, kui see kord valmima peaks, sünnib parimal võimalikul kujul. ▣





# PAADIGA HORVAATIASSE

Horvaatia kogub Eestis üha enam populaarsust. Veel paar aastat tagasi ei öelnud selle riigi nimi eestlastele midagi. Dalmaatsia rannik, Horvaatia mereäärne osa, oli tänu koeratõule ehk enamgi tuntud kui riik ise.

TEKST VIKTOR SIILATS FOTOD ARNE MEIER, VIKTOR SIILATS, BULLS

Horvaatia teine sümbol Dubrovnik on samuti kuulsam kui maa, mille rannikul ta asub. 2006. aasta kevadel alustas Estonian Air regulaarlende Dubrovnikusse ja tänu sellele on Horvaatia ilmunud Eesti turismibüroode kaardile, siin-seal ilmub artikleid eestlaste investeringutest Horvaatia kinnisvarasse ning nii mõnigi meie kaasmaalastest on leidnud seal endale kodu või hoiab seal oma paati.

Mis seal siis nii imelist on, sel endise Jugoslaavia rannikul? Vastuseks saab olla ainult üks sõna: kõik! Riik ise, tema ajalugu, linnad, maa, inimesed, kliima, toit ja meri. Kuid ennekõike siiski need tuhanded saared! Võib tunduda pisut ebaõiglasena, et Horvaatia on saanud endale pea kogu Aadria mere idaranniku ja vaat et kõik Aadria mere saared. Ning kuna Aadria meri on üks kõige puhtama ja läbipaistvama veega meresid maailmas, siis ongi paradüüksiks kõik eeldused loodud.

Kes asub alles nüüd Horvaatiat avastama, on ehk juba pisut hiljakski jäänud. Horvaatia on Jugoslaaviast lahklöömise sõjast ammu toibunud, oma haavad ravinud ja varemed üles ehitatud. Sõja-aastail riigist lahkunud purjekad on hakanud tasapisi tagasi tulema ja nendega seotud hiiglaslik turismitööstuse masinavärk pöörleb taas täiskäigul, tavaturismist rääkimata. Hinnadki on tõusuteel ja tippahooajal on tihtipeale keeruline teenindatud saada, olgu siis vaja kohta sadamas või lauda restoranis. Horvaatide ülim viisakas asendub tasapisi kerge tüdimusega ja vahel tuletavad nad naljatamisi otsekui heldimusega meelde sõjaaega, mil maa oli nende, mitte turistide päralt.

Horvaadid ise on üks haruldaselt õnnestunud segu eurooplastest, slaavlastest ja lõunamaalastest. See tõmmu, pikakasvuline rahvas räägib arhailist vene keelt meenuta-

vas keeles, kuid on katoliku usku. Pea iga külakolka elanikud räägivad hästi inglise keelt, lisaks räägitakse vabalt ka saksa ja itaalia keeles. Kes veel sotsialismiaega mäletavad, teavad, et Jugoslaaviat peeti poolkapitalistlikuks riigiks ja läänemeelse mõttelaadi edasikandjateks olid just sloveenid ja horvaadid.

Horvaadid on lahke ja lõbus rahvas, väga sõbralik ja väga viisakas. Tundub, et sel maal elatakse ilusat ja mure-

tut elu. Ent kui vähegi süveneda ja nendega lähemalt tuttavaks saada, kuuleb ka teistsuguseid lugusid. Näiteks tuletab Rogoznica külas, elitaarse jahisadama Marina Frappa vastas omanimelist restorani pidav Antonio meelde äsja läbielatud sõjapäevi ja osutab oma naisele,

MIS SEAL SIIS  
NII IMELIST ON,  
SEL ENDISE  
JUGOSLAAVIA  
RANNIKUL?  
VASTUSEKS SAAB  
OLLA AINULT ÜKS  
SÕNA: KÕIK!

kes oli just sel ajal lähedalasuvas hospitalis sünnitamas, kui serblased haiglat pommitasid. Aga loo *happy end*'ina näitab paar sealsamas ringisebivat tütreirtsu, kes sündis purukpommitatud haigla keldris, sel ajal kui tema isa Serbia vastu sõdis.

Horvaatia üks kaubamärke, kindluslinn Dubrovnik asub Dubrovachka jõe kaldal ja kujutab endast üht tõelist ajaloolist ja arhitektuurilist pärlit. Dubrovniku vanalinn, kus toimub hulgaliselt kunsti- ja kultuuriüritusi, meelitab otsekui Tallinna vanalinngi kohale tuhandeid turiste.

Samas leiab Horvaatia saartel ja rannikul sadu mini-



Loo autor, taustal  
Primošteni saar.



HORVAATIA SAARTEL JA RANNIKUL LEIAB SADU MINI-DUBROVNIKUID, MIS ON KÕIK TÄPSELT SAMA VANAD JA ILUSAD, KUSJUURES SPLITI VANA ARHITEKTUUR ANNAB SILMAD ETTE VAHEST KOGUNI ROOMALE. ENAMIK HORVAATIA LINNU ON UNESCO KAITSE ALL.

Dubrovnikuid, mis on kõik täpselt sama vanad ja ilusad, kusjuures Spliti vana arhitektuur annab silmad ette mitte ainult Dubrovnikule, vaid vahest koguni Roomale. Enamik Horvaatia linnu on UNESCO kaitse all ja senimainitute väarikasse ritta sobib väga hästi veel Trogir.

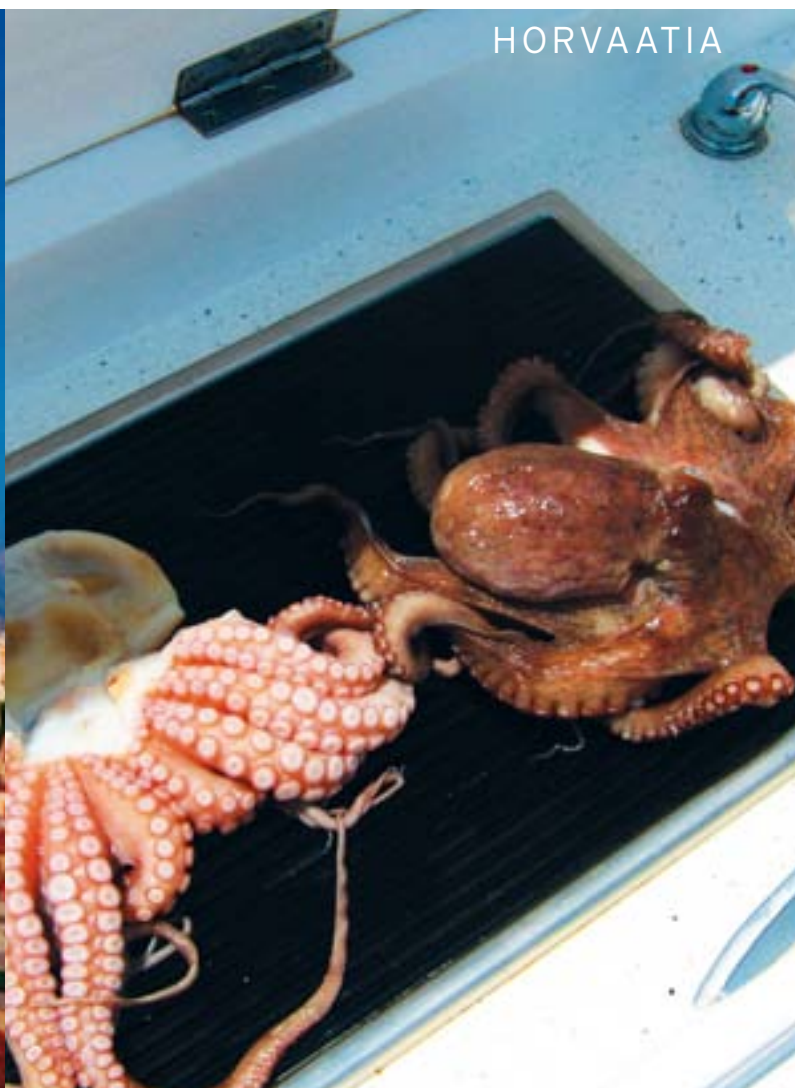
Olen Horvaatias saarelt saarele seilanud ligi kaks aastat. Saarestik on linnulennult vaadates täiesti ebamaine: paljud saared on korrapäraselt ringikujulised ja asetatud merre nii, nagu oleks sinna terve eskadrill UFOsid maandunud. Eriti huvitava “pannkoogisaarestiku” moodustavad looduskaitsealused Koronati saared. Need saared on tühjad ja looduse päralt, aga väga paljud samasugused korrapärased, kummulikeeratud poti kujulised saared on otsast otsani täis

ehitatud justkui muinasjutulinnad. Üks selline saareke on imeilus Primošten: läbimõõt vaid pool kilomeetrit, majad algavad kohe veepiirilt ja tõusevad piki mäenõlva kuni mäetippu ehitatud kirikuni. Tänavad on kitsad ja käänulised, täis kunsti- ja käsitöönäitusi, kauplusi, veinibaare, kohvikuid ja restorane. Kohvikus istudes saab peaaegu varbad vette torgata ja imetleda merre loojuvat päikest!

Promoshteni kai ääres maabudes tuleb õhtusöögile minekuks astuda vaid kaks sammu: restoranide välilauad algavad otse kailt, peaaegu veepiirilt. Nii restoranide kui ka neis pakutavate roogade valik on sedavõrd suur, et võtab silme eest kirjuks.

Veidi toibudes selgub aga, et menüüd on pea kõigil toidukohtadel üsna sarnased: eelroaks kas dalmaatsia sink või Pag'i saarelt pärinev juust. Nende asemel soovitaksin aga hoopis veiniäädikas hästi pehmeks marineeritud kaheksajalga, mis viib keele alla. Liharogade pikka nimekirja ei tasu ette lugema hakatagi, võtke parem lammas! Kala valmistatakse Horvaatias kõige lihtlabasemal viisil ehk grillides, kuid tulemus on tänu rohkele oliivõlile ja mõõdukale küüslaugule alati erakordne. Mitte üheski Vahemere-äärses riigis ei pakuta nii head grillitud kalmaari kui Horvaatias. Lisaks kammkarbid, krevetid, langustii-  
nid, molluskid ning erilised, ülimalt maitvad sõrgadeta lobsterid. Horvaatia köök on Itaalia köögi mõjutustega, millele





on osatud lisada kohalikku omapära ja lihtsust ning tulemus on täiesti ainulaadne.

Kui Primoštenti saarele pääseb ka maad mööda, siis enamik saari on tavapäraselt maaga ühendatud vaid praamiliiklusega. Praamidest nii palju, et ehkki need pole pooltki nii uhked kui Eestis, sõeluvad need saarte vahel siiski üsna tihedalt, jõudes igäüheni, kus elu peal, ja silduvad tihtipeale üsna olematutes tingimustes. Parim vahend Horvaatia saarestiku avastamiseks on mõistagi paat. Paatidega saabutakse sinna nii merd kui ka maismaad (treileril) mööda. Arvukatest tšarterfirmadest saab paate ka kohapeal rentida. Purjeka rentimine võiks eriti hästi sobida uue väikelaevajuhitunnistuse omanikele, kuna seni vaid mootorpaadiga sõitnud eestlane tohib nüüd ju ka purje all liikuda (vt. kommentaari väikelaevajuhilubade kohta.) Ja kuna Horvaatia saarestik on tormide eest ülihästi kaitstud, ent samas tuult jätkub, jahisadamad on ühed parimad maailmas, inimesed sõbralikud, abivalmid ja koguni oskavad aidata, on seal väga turvaline harjutada. Harjutamine teeb aga meistriks ja meistrioskusi kõlbab hiljem Eestiski näidata.

Horvaatia kummalistes kohanimesedes kohtab sageli kolme kaashäälikut kõrvuti, nagu näiteks Mljet, Krk jne. Osad merekaartidel märgitud nimedest on aga ropu tähendusega nagu näiteks Babin Kuk. Legend pajatab, et aasta-

MITTE ÜHESKI VAHEMERE-ÄÄRSES RIIGIS EI PAKUTA NII HEAD GRILLITUD KALMAARI KUI HORVAATIAS. LISAKS KAMMKARBID, KREKETID, LANGUSTIINID, MOLLUSKID NING ERILISED, ÜLIMAITSVAD SÖRGADETA LOBSTERID. HORVAATIA KÖÖGI MAITSED ON TÄIESTI AINULAADSED.

sadu tagasi käisid Itaaliast pärit upsakad mereuurijad neid paiku kaardistamas ning küsisid külameestelt poolsaarte, saarte ja madalike nimesid. Kohalikud naljahambad ei olnud kitsid ja tegid sedasama, mida meiegi välismaalastele eestikeelseid sõnu õpetades teinekord teeme.

Aadria mere idarannikul paadiga ringi sõites on kõige olulisem selles tohutus saarterägastikus mitte ära eksida. Samas navigatsiooniohud praktiliselt puuduvad, ehk pih-ta saab sõita ainult sellele, mis silmaga vee peal näha. Vee all ulatub nähtavus oma paarikümne meetrini. Horvaatia saartest kõige mitmekesisem ja muljetavaldavam on ehk *Hvar*, kus – nagu enamikul sealsetest saartest – sildutakse praktiliselt linna keskel, peapromenaadi ääres. Räägi-



PARIM VAHEND HORVAATIA SAARESTIKU AVASTAMISEKS ON MÕISTAGI PAAT. KUNA SAARESTIK ON TORMIDE EEST ÜLIHÄSTI KAITSTUD, SADAMAD ON ÜHED PARIMAD MAAILMAS, INIMESED ABIVALMID JA KOGUNI OSKAVAD AIDATA, ON SEAL VÄGA TURVALINE SÕITA.

NII RANNIKUL KUI KA SAARTEL ON PALJU LIIVARANDU, AGA KA KALJUSEID UJUMISKOHTI. VÄIKESTES LAHESOPPIDES RINGI LIIKUDES EI TASU EHMATADA ARVUKATE EEVADE JA AADAMATE PEALE, KES RAHUMEELI PÄIKEST NAUDIVAD.

takse, et Hvaris on 360 päikesepaistelise päeva aastas. Ja tõepoolest: pilved hoiavad saarest justkui eemale ja Hvari keskmine temperatuur on alati kõrgem kui teistel saartel. Suuremad saared on veel Brač ja Korčula, aga kõiki sealset saari ei jõuaks ealeski üles lugeda. Nii rannikul kui ka saartel on palju liivarandu, aga ka kaljuseid ujumiskohti. Väikestes lahesoppides ringi liikudes ei tasu ehmata arvukate eevade ja aadamate peale, kes rahumeeli päikest naudivad; pigem tuleb Saksa purjetajate kombel oma idüllilises paigas ankrus olev paat oma saareks kuulutada ning terve meeskond porgandpaljaks koorida.

Üht asja ei tasuks siiski korrata: kui olete Visi saare lähedal imetlemas helesinist koobast, mida päike nagu Capri saarel asuvat koobastki läbi vee valgustab, siis ärge kuulake kohalike uljaspäid ja ärge sukelduge nende eeskujul päikesele vastu. Nii tehes avastasin ennast korraga koopast väljas, teisel pool mäe ja praktiliselt avamerel hulpimas. Kui seest väljapoole näeb veealust valgustatud koopasuud imehästi, siis väljas, tuule ja lainetuse käes ei näe koopa suuet peaaegu üldse, pealegi on hoovus seest väljapoole. Kui aga nii peaks siiski juhtuma, on targem ringiga päris sissepääsu juurde ujuda, mitte pimedusse tagasi sukelduda. Taipasin seda alles siis, kui sirutasin viimase õhuvaru piiril käe üles, et tulgu, mis tuleb, pinnale tõusta; olgu siis pea kohal koobas või veealune lagi... ▣



# UUS D-SEERIA PURJETAJATELE



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

LOW EMISSION  
2006 US EU



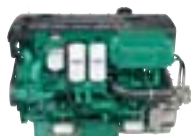
D1-13/20/30



D2-40/55/75



D3-110



D4-180

D seeria purjetajatele: Puhas. Vaikne. Võimas.

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

**VOLVO  
PENTA**

[www.volvopenta.com](http://www.volvopenta.com)



Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn • telefon 6 710 075 • e-mail [bm@paadid.ee](mailto:bm@paadid.ee) • [www.paadid.ee](http://www.paadid.ee)

# KAARDISTAME Navigaator EESTI SLIPIKOHAD

Täname kõiki, kes reageerisid eelmises Navigaatoris algatatud üleskutsele teatada meile Eesti slipikohtadest! Ootame teie jätkuvat kaasabi Eesti slipikohtade kaardistamisel. Ajakiri Navigaator plaanib saadud info põhjal luua Eesti slipikohtadest internetipõhise andmepanga, et aidata paadiomanikel kergemini veeskamiskohti leida. Neid kohti teades võib paadikasutaja hulga kroone kokku hoida, ajast rääkimata.

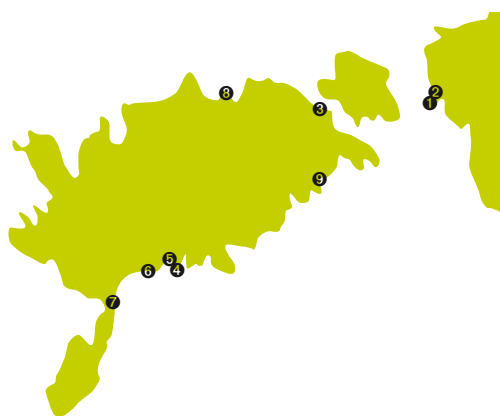
Seetõttu kutsume jätkuvalt kõiki asjast huvitatuid üles teatama meile slipikohtadest nii mandri-Eestis, Saaremaal, Hiiumaal kui ka väikesaartel. Teatamiseks palume saata e-kirja aadressile [navigaator@heelium.ee](mailto:navigaator@heelium.ee)

## Kirja tuleks panna:

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

Kogutud andmed paneme kõigile kasutamiseks internetti üles.

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



1 Virtsu. Tuulepargi kohal. Looduslik pinnas, treiler ei upu sellisel määral, et paat ujuvaks muutuks. N 58°33'44,8" E 023°30'21,6"



2 Virtsu erasadam. Looduslik pinnas. N 58°35'16,0" E 023°31'24,8"



3 Orissaare jahisadam. Betoonkate. Suhteliselt kitsas. N 58°33'44,6" E 023°05'28,5"



4 Roomassaare sadam. Betoonkate. N 58°13'04,6" E 022°30'19,5"



5 Kuressaare jahisadam. Betoonkate. Tasu 50.- N 58°14'45,4" E 022°28'17,1"



6 Nasva sadam. Betoonkate. Väga järsk. Lisaks olemas vints. N 58°12'59,3" E 022°23'39,1"



7 Läätsa sadam. Looduslik pinnas. Pehme, kergetele paatidele. N 58°08'47,0" E 022°15'12,4"



8 Triigi sadama kõrval. Kruusakate. Väiksematele paatidele sobilik. N 58°35'25,8" E 022°43'06,1"



9 Rannaküla sadam. Betoonkate. N 58°37'15,8" E 022°51'51,1"

## SLIPIKOHAD SAAREMAAL



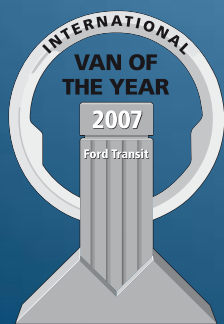


## Aasta tegijad 2007

Käes on Fordi-aeg. Selle aasta 20. septembril valiti uus Ford Transit rahvusvaheliseks aasta kaubikuks 2007. 13. novembril krooniti Ford S-MAX Euroopa aasta autoks 2007. Profid on rääkinud, valik on tehtud. Head uut Fordi aastat!

Lisainformatsiooni vaata [www.ford.ee](http://www.ford.ee)

Feel the difference



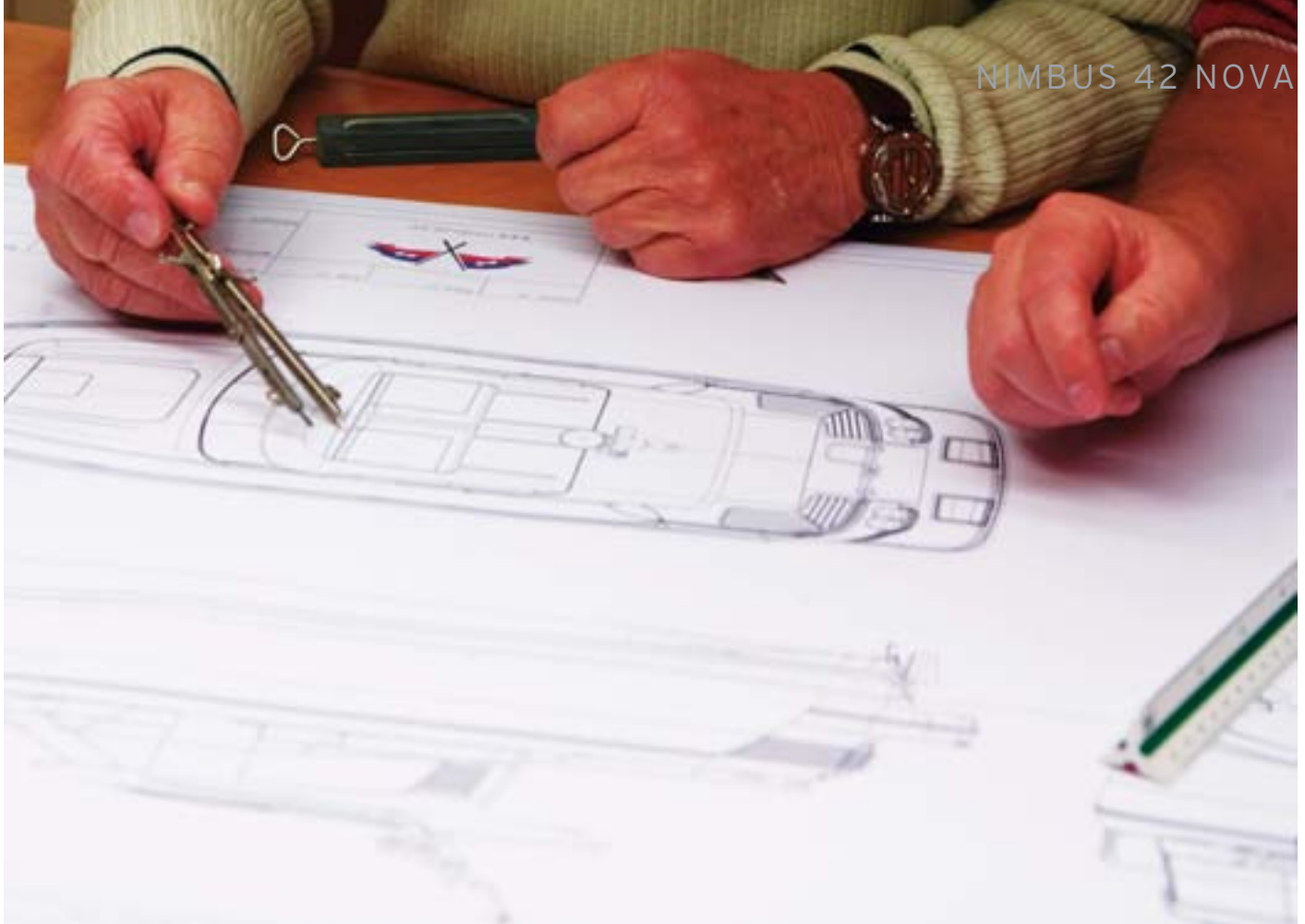


# TÄIUSLIKKUSE KEHASTUS

Suur, vastupidav, geniaalne, klassikaline – need on vaid mõned märksõnad, millele kaater Nimbus 42 Nova disainer Pelle Pettersoni nägemuse järgi vastama pidi. Ideekavandist sündis mugav, ühtaegu nii puhkamiseks kui ka iga ilmaga seilamiseks sobiv kaater.







TEKST **HENRIK LJUNGQVIST** FOTOD **NIMBUS**

Esialgne tööplaan oli lihtne: Nimbus 42 Nova pidi jääma väliselt sarnaseks väiksemate mudelitega 33 Nova ja 35 Nova, kuid selle kajutid tuli mugavamaks teha. Ent nagu ikka, kasutas Pelle Petterson võimalust ega piirdunud ainult kajutite ümberkujundamisega, vaid arendas edasi kogu paati.

#### Tasakaal

“42 Nova puhul oli sihiks selle sisu tasakaalustamine,” selgitab Petterson. “Nova kontseptsiooni edu peitub võimaluses kaatri siseruume ümber jaotada. Kui mul paluti luua senisest suurem Nova, teadsin kohe, et stiil muutub veel tähtsamaks kui väiksemate paatide puhul. Et luua kaater, mis vastaks inimeste ettekujutustele, tuli luua tüüpiline Nimbus, ja sellel on oma isikupära.

Kaatri disainides pidin lähtuma nendest raamidest ja reelingute vahele jäävast ruumist.

Võimalikke lahendusi vaagides kaalusin poolt- ja vastuargumente, lähtudes sellest, kui palju teki- ja siseruumi pidi kaatri olema.

Kuna olin samasuguse ülesandega

silmitsi seisnud ka 33 Novat disainides ja arvasin, et toona kasutatud lahendus jättis siseruumid piisavalt avaraks, otsustasin ka Nova 42 juures samasuguse tasakaalustatud lahenduse kasuks.”

#### Õiged mõõtmed

Üks Pelle Pettersoni erilisi andeid on oskus anda kaatritele õiged proportsioonid. Talle on iseloomulik instinktiivne mõõdutunnetus; võiks koguni öelda, et ta näeb asju kolmemõõtmelistena ja suudab kõigi ruumide mahukust ette kujutada.

Sellegipoolest nimetab Pelle seda tööd parajaks pusimiseks, mis tähendab, et tegelikult ta ikkagi mõõdab, joonistab ja elab töösse sisse. Alles seejärel hakkab kaater tema joonestuslaual kuju võtma.

“Tunnetus peab olema. Mõõtmistulemused ütlevad mulle, milliseid kompromisse tuleb teha, et ruumi jääks kõigile nõudmistele,” seletab Petterson. “Nova kaatrite juures on kõige raskem kaatri siseruumidesse piisavalt ruumi jätta. Et tekil oleks ohutu liikuda, peab see olema sügaval. See aga tähendab, et kajutites kipub kitsaks jääma. 42 Nova puhul lahen-

## NIMBUS 42 NOVA EHITUSES PEEGELDUVAD SKANDINAAVIA MERESÖITJATE IDEAALID: OTSTARBEKUS ENNEKÕIKE.

dasime probleemi sellega, et ehitasime pardad nõgusate sisekülgedega, nii saime ruumi juurde.”

#### Otstarbekus ennekõike

Teine oluline eesmärk oli luua ujumisplatvorm, mis sobiks kaatri proportsioonidega. Kindlasti tuli vältida liialdusi, millesse suuremate kaatrite puhul tihti peale kaldutakse.

42 Nova ehituses peegelduvad Skandinaavia meresõitjate ideaalid: otstarbekus ennekõike. Pelle Petterson otsustas kaatrile lisada üsna lühikese ujumisplatvormi ja teha kokpitist õdusa ajaveetmiskoha. Seilamine muutub märksa meeldivamaks, kui pardalolijad saavad suhelda avatud ruumis. Seetõttu mahub 42 Nova avarasse kokpitti üks suur ja üks



## SEILAMINE MUUTUB MÄRKSA MEELDIVAMAKS, KUI PARDALOLIJD SAADVAD SUHELDA AVATUD RUUMIS. TÄNU KOLMEOSALISELE, PÕRANDAST LAENI KLAASITUD LÜKAN- DUKSELE JÄÄB ISEGI SALONGIS ISTUDES TUNNE, NAGU OLEKSID VÄLJAS.

väike laud, seintele kinnitatud diivanid ning ruumi jagub ka tekitoolidele.

Pisut eenduv katus pakub varju lõõskava päikese või kerge vihmasegara eest, kangaskate kokpiti ahtripoolses otsas aga kaitseb nii päikese, vihma kui ka tuule eest.

Eesmärgiks oli luua kokpiti ja salongi vahele avarust. 42 Noval on kolmeosaline, põrandast laeni klaasitud lükanduks, mida saab avada poole või kolmandiku võrra. Tänu sellele jääb isegi salongis istudes

tunne, nagu oleksid väljas.

Salongikujunduse eesmärk oli luua avarust. "Üks mu eesmärk oli kogu kaatri laiust ära kasutada," meenutab Petterson. Nii paigutas ta kambüüsi parempardasse, L-kujulise klappdiivani selle vastu ja kahekohaline istme rooli juurde parempardasse. Näoga sõidusuunas saab istuda neli inimest, reisijaistet on aga võimalik ka ahtri suunas pöörata. Tänu sellele jääb laua ääres ruumi kuuele-seitsmele inimesele.

42 Noval on rooli ja reisijate istmete kohal suured, kuid peaaegu märkamatud luugid. Pelle Petterson ehitas katuse külgedelt ja vööri poolt kergelt eenduvaks, ning tänu sellele on luugid väga hästi varjatud.

"Nõudis üsna palju nuputamist, et luugid näeksid välja nagu osa katusest," nendib Petterson. "Probleem oli selles, et avamiseks tuli neid lükata ülespoole. Kõige lihtsam olnuks lasta neil tahapoole libiseda, kuid meie arvates ei oleks sellised aknad olnud piisavalt veekindlad ega 42 Nova-suguse ainulaadse kaatri jaoks ka piisavalt elegantsed."

Lõpuks ehitati katuse esiservale

väikesed kaitsepiirid, mis ei lase vihma ega veepritsmeid salongi. Elektrimootor tõmbab luugid allapoole, katusega ühetasaseks, nii et konstruktsioon on veelgi vettpidavam.

"Teine võimalus olnuks teha üks suur luuk, kuid me leidsime, et kaks keskmise suurusega luuki on mugavamad kui üks väga suur. Roolimees ja reisijad saavad ise valida, kas soovivad oma luuki avada või mitte," põhjendab Petterson.

Külguksed on samasugused nagu Commander-seeria mudelitel ja on järjekordseks näiteks 42 Novale iseloomulikust leidlikkusest. Uksed lihtsustavad kaatri juhtimist ja tänu nendele saab 8,8-tonnise aluse ka ihuüksinda sadamasse manööverdada. Roolimees pääseb kiiresti tekile ning saab vöörist kaile karata. Sama kiiresti pääsevad kaldale ka reisijad.

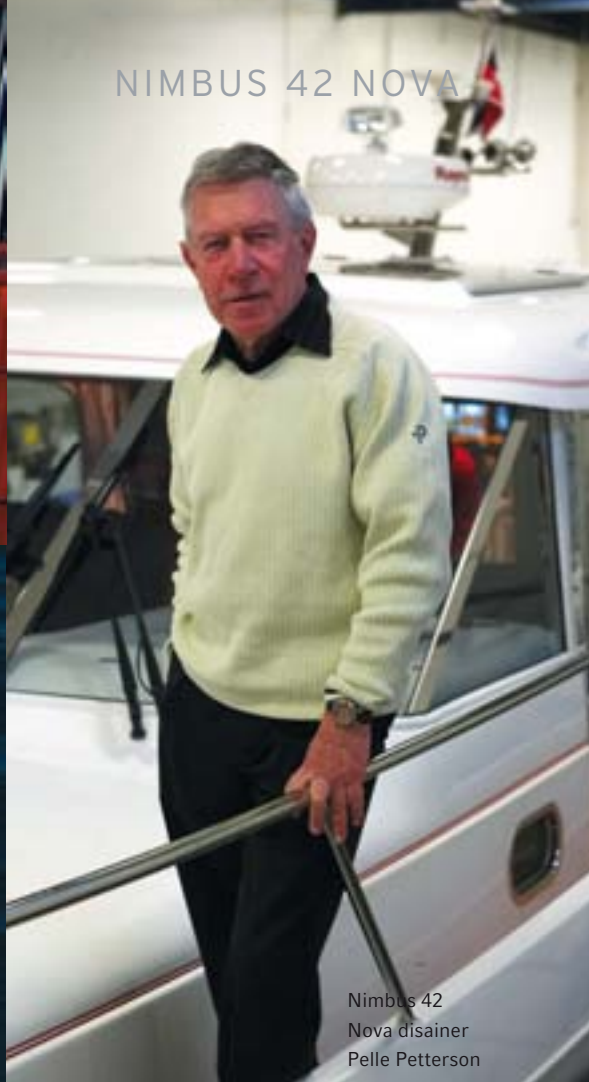
### Lisaväärtused

Vööriakut on veel üheks näiteks "lisaväärtustest". Avar, ruumikas ja õhurikas nagu ühele suure kaatri kajutile kohane, mahutab see mugava kõrgusega pooleteistinimese





NIMBUS 42 NOVA



Nimbus 42  
Nova disainer  
Pelle Petterson

voodit, riidekappe ja kaht suurt sahtlit, jättes piisavalt kõrgust voodi ja katuse vahele, mis on Pelle Pettersoni hiilgava ruumi- ja dimensioonitunnetuse tulemus. Sama kehtib ka tualettruumide kohta – vasakparras asuv tualettruum on tavalult avar ja eraldi duširuumiga, Paremparras-poolel aga on dušš kraanikausiga koos.


“Kajutite parim kujundus nõudis pikki arutelusid. 33 ja 35 Nova omanikud olid palunud meil luua rohkem mugavusi ja seetõttu otsustasime, et 42 Noval peaks olema kaks tualettruumi – ja kahele inimesele mõeldud külaliste- või lisakajutit. Sellegipoolest ei tahtnud me võtta pinda juba olemasolevate kajutite või tualettruumide arvelt, niisiis mõistsin ma kompromissi vältimatust ja otsustasin lisada kaks erineva suurusega kajutit. Üks, äärmiselt mugav kajut külalistele või lastele, kahe laia voodiga, ja teine, veidi väiksem, korralik varukajut. 42 Nova kuus voodikohta võimaldavad pardal elada suurel perel,” kinnitab Pelle Petterson, kes on ise vanaisa ja harjunud sellega, et seilamine on osa igapäevaelust.

#### Sõiduomadused

Lugupidamisest 33 Nova ja 35 Nova omanike vastu, kes kasutavad oma aluseid sageli ja vajavad häid sõiduomadusi, seati tippkiiruseks ligikaudu 35 sõlme. Et 8,8-tonnine kaater nii suure kiiruse saavutaks, on 42 Nova varustatud kahe 350-hobujõulise Volvo Penta D6 mootoriga. Testid näitasid, et lubatud tippkiirus saavutatakse mõistliku ajaga.

Kõige põnevam on aga asjaolu, et tänu kaatri korpuse disainile saab kasutada nii traditsioonilise võlliliiniga sisemootoreid, veojalaga sisepärmootoreid kui ka Volvo Penta loodud revolutsioonilist IPSi.

Olles kuulnud, kuidas Pelle Pettersoni Nimbus 42 Novat kirjeldab, pole raske mõista eelvust, millega alus kaatringkondades vastu võeti. Ning nähes väärikat ja stiilset 42 Novat oma silmaga, õppides tundma selle ainulaadseid omadusi ja võimalusi, on lihtne mõista, miks kõnealune kaater teenis mereajakirjanduses pealkirja “42 Nova näitab, kes on boss”.

Ülejäänud aga, kel kaatritega küllaldaselt kogemusi, ütlevad lihtsalt: täiuslik! 

#### NIMBUS 42 NOVA

Tehnilised andmed  
Kogupikkus 12,50 m  
Laius 3,90 m  
Kaal ca 8800 kg  
Akud 8x12V-75Ah  
Kütusemahutavus 2 x 500 l  
Veemahutavus 400 l  
Külmiku mahutavus 85 l  
Mootorid: 2x Volvo Penta  
D6 mootorit 228 kW - 272 kW x2  
(310 hp – 370 hp x 2)

# SÕRU VÄIKESADAM

Vaade Sõru sadamale, taamal mootorpurjekas "Alar".

Sõru sadamal Hiiumaal on kaks omanikku: külalissadam kuulub Emmaste vallale, parvlaevasadam aga riiklikule aktsiaseltsile Saarte Liinid. Viimastel aastatel on omanikud sadamat üksteise võidu korrastanud ja uusi hooneid ehitanud. Tulemus on vaatamist väärt.

TEKST MERIKE PITK, MAALEHT FOTOD ARVI KRIIS

Viimase aastaga on Sõru sadam tundmatu-  
seni muutunud. Emmaste vallavalitsus on  
euroraha toel ehitanud sadamasse laevade  
remondihalli, merekultuurimuseumi ning  
renoveerinud vana toreda paadikuuri, kus  
asuvad kohvik ehk sadamakõrts, olme- ja  
pesemisruumid turistidele ning külalissada-  
ma kontor. Need kolm hoonet koos jahtlae-  
vakaiga moodustavadki Sõru merekeskuse.

Saarte Liinid aga ehitas sadamahoone,  
uue parvlaevakai koos aparelliga, korralikud  
teed ja parkla, süvendas akvatooriumi ja  
laevateed ning taastas sadama kaitsemuulid.

Kokku läksid nii parvlaeva- kui ka  
jahisadam koos merekeskusega maksma  
üle 35 miljoni krooni. Sadama ja merekes-  
kuse pidulikul avamisel septembri lõpus  
nimetas majandusminister Edgar Savisaar  
Sõru sadamat Eesti kõige tänapäevasemaks  
väikesadamaks.

## Kogu suvi on üks suur pidu

Kuna jahihooaeg kestab napilt neli kuud,  
mai viimastest nädalast heal juhul septembri  
lõpuni, pole Emmaste vallavalitsus sadama-  
kaptenit palganud. Külalissadama ülevaata-  
ja töö kuulub abivallavanema töökohustuste  
hulka, suvisel meresõidu kõrghooajal on  
talle abiliseks mõni keeleoskaja ja mereas-  
jandust tundev kohalik noor.

Sel suvel külastas Sõru sadamat 212 alust,  
neist 92 seoses Muhu väina regati, ümber  
Hiiumaa tehtud paadimatka ja Sõru regatiga.  
"Ent kuna sadamas on kuni 2,5-meetrise  
süvisega alustele 40 kai kohta, suudaks Sõru  
sadam vastu võtta palju rohkemgi jahte,"  
ütleb Emmaste vallavanem Kalev Kotkas.

Seni on Sõru sadamasse purjetatud  
põhiliselt Eestist, Soomest, Rootsist, Lätist,  
Leedust ja Venemaalt, aga ka Saksamaalt,  
Belgiast ja Inglismaalt. Suurem osa külalis-  
test jääb Sõrule kuni kaheks nädalaks, aga  
siin peatatakse ka vaid päevaks-paariks.

Mõni põikab Sõrule sisse seetõttu,  
et siin saab piirivalvega asju ajada ning  
lihtsamaid tolliteenuseidki kasutada. "Mõni  
kavatses vaid korraks tulla, aga jääb ikkagi  
nädalaks," on Kalev Kotkas märganud.

Kuna sadamas pakutakse ka autorendi-  
teenust, sõidavad paljud külalised mööda  
saart ringi. On aga neidki, kes rannamõnu-  
de nautimisest kaugemale ei jõua – on ju

Sõrul kaunis liivarand. "Nauditakse siinset  
rahu ja vaikust," nendib vallavanem.

Mõni tuleb aga Sõrule ainuüksi sadama-  
kõrtsi pärast. Vallavanem käis suvel isegi  
kõrtsimelu kaemas ja sai huvitava kogemu-  
se. "Turistid erinevatest maadest vennastu-  
vad omavahel ja laulavad koos," räägib Kalev  
Kotkas. Küsimusele, kas nädalavahetusel on  
kõrtsis ka rohkem rahvast, vastab ta: "Sõrul  
kestab nädalavahetus mitu kuud."

Lisaks kaikohale pakutakse Sõrul  
külalistele kaimaksu eest vett, elektrit, või-  
malust kasutada tualett- ja pesemisruume,  
pesu pesta ja prügi ära anda. Lisatasu eest  
saab ära anda ohtlikke jäätmeid ja pilsivetti,  
tankida ning saunas käia. Turu saarestiku ja  
Ahvenamaa väikesadamates käinud vallava-  
nem, leiab, et Sõru sadama olmetingimused  
on paremad kui Euroopas keskmiselt.

## Merekeskuse pärl Alar

Sõru sadama ja merekeskuse pärl on  
aga aastail 1937-1939 Sõrult paarikümne  
kilomeetri kaugusel Õngu rannas ehitatud  
kolmemastiline puust purjelaev Alar.

Kuna peale Alari ja 1927. aastal Noarootsis  
valminud, nüüdseks Rootsi jõudnud Hoppeti  
taolisi Eestis ehitatud purjelaevu alles ei ole,  
tahab Emmaste vallavalitsus Alari restaureeri-  
da kui meresõidu mälestusmärgi. Suuresti just  
seepärast võttiski vald ette ka sadamasse sepi-





Parvlaevakai.



Sõru uus sadamahoone.

kojaga restaureerimishalli ehitamise. Nüüd on hall valmis, Alar ootab aga Soomest tellitud klaaskiuga tugevdatud PVC-materjalist katust, mis peaks erinevalt tavalisest dakronkiust purjeriidest vastu pidama kümme-viisteist aastat. Sama kaua kestab kindlasti ka Alari restaureerimine, usub vallavanem Kotkas.

Restaureerimisega alustamist on siiani takistanud rahanappus; valla maksumaksjate raha ei taheta Alari remontimiseks kulutada. "Eesti meresõiduajaloo jäädvustamine on Eesti riigi ülesanne, oleme ses osas riigile niigi appi tulnud," leiab Kalev Kotkas.

Nüüdseks on aga nii raha ja ka materjali saadud vähemalt nii palju, et järgmisel suvel võiks Alari restaureerimisega alustada. Kuna taastamistööd tahetakse teha kõigi huviliste silme all, nii et igaüks võib soovi korral ka ise mõne piigi se pistada või lauatuuki hõõveldada ja selle laevameistri juhendamisel paika lüüa, kujuneb Alari taastamisest kindlasti üks omaladsemaid turismiattraksioone Eesti randades. Idee saadi Ahvenamaalt, kus turistide silme all taastati puust purjelaevaad Albanus ja Linden.

Ent valla plaanid Sõruga on veel suuremad: Sõru külalissadam tahetakse muuta vanade puust purjelaevade koduks. Lisaks Alarile ongi Sõru juba kodusadamaks ka Herkki Haldrele kuuluvale kahe mastilisele kaljasele Iris, mis on pärast

suviseid lõbusõite turistidega praeguseks juba talvekorteris. Mälestust vanadest aegadest aitab elustada ka rannakultuuri tutvustav Sõru meremuuseum.

#### Kalurisadamast Hiiumaa merevärvaks

Sõru sadama täpset vanust ei teata, kuid ajaloolaste arvates oli Sõrul püsiv paatide ja väikeste, ühemastiliste purjelaevade randumiskoht juba 500-600 aastat tagasi.

Kaasaegses tähenduses sadamast Sõrul võib rääkida aga alles 19. sajandi lõpust või 20. sajandi algusest alates. Sel ajal kasvas Tsaari-Venemaa sõjanduslik-merenduslik huvi siinsete alade vastu ning et sõjalaevad Hiiumaa ja Saaremaa vahelt läbi pääseksid, kaevati 1914. aastal faarvaater Sõru kai otsast umbes 150 meetri kauguselt läbi.

1930ndail aastail Hiiumaal suurima kaubakäibega sadamaks kujunenud Sõru sadam mandus Nõukogude korra ajal väikeseks kalasadamaks ja kala vastuvõtupunktiks. Kala pesti ja soolati pikas rootsipunaseks värvitud paadikuuris, kus praegu asub sadamakõrts.

Kalurikolhoosi Hiiu Kaluri võimsamaks muutudes hakkasid aga nii kala vastuvõtt kui ka kalatraalerid koonduma Lehtma sadamasse ja Sõru jäeti lagunema.

1987. aastal ehitas kohalik rahvas Sõrule väikepaadisadama. Sellest õnnestumisest innustunud alustati 1994. aastal Sõru

sadama kai taastamist. "Sõruotsa rahvas ei ole popsimentaliteediga. Ei mõeldud ainult sellele, kuidas kaluripaadiga merele saaks, vaid taheti näha korralikku sadamat," tunnustab vallavanem Kotkas sõrulasi. Kohaliku rahva tarmukust nähes pani ka vallavalitsus sadamaehitusele õla alla.

1995. aastal ostis Emmaste vald Sõru sadama AS Hiiu Kalurilt ära. Järgnevatel aastail taastas vald kai, rajas elektri- ja veevõrgud, tegi korda sadamahooned, süvendas väljasõidufaarvaatrit ja kanaliosa, laiendas väikepaadisadamat ning korrastas sadamaga piirneva liivaranna.

14. mail 1999. aastal kuulutas Veeteede Amet Sõru sadama ametlikult laevaliikluseks avatuks ja juba 19. mail alustas Saaremaa Laevakompanii regulaarseid liinil Sõru-Triigi. Asub ju Sõru sadam strateegiliselt väga soodsas kohas – Hiiumaa lõunatipus, kust on lühim tee Saaremaale. Nii ongi Sõru sadamast saanud üks Hiiumaa merevärvaid. Samal 1999. aastal tunnistas ka ühendus "Hoiu Eesti Merd!" Sõru sadama aasta parimaks väikesadamaks.

2002. aastal andis Emmaste vallavalitsus parvlaevakai tasuta üle riiklikule aktsiaseltsile Saarte Liinid, kuna parvlaevaühenduse pidamine kahe maakonna vahel ei ole siiski mitte omavalitsuse, vaid riigi ülesanne, nagu ütleb Kalev Kotkas. **IV**

#### Sõru sadam

Emmaste vald, Hiiumaa

##### Koordinaadid

58° 41,5' N 22° 31,5' E

Sadamas on eraldi kaid parvlaevadele ning jahtidele ja teistele väikesematele alustele.

##### Teenused

elektri- ja veevarustus; tankla; olmeprügi, ohtlike jäätmete ja pilsivee vastuvõtt; WC, dušš, saun, pesumasin, autorent, internet (WiFi).

Avatud kohvik.

[www.emmaste.ee](http://www.emmaste.ee)

[www.saarteliinid.ee](http://www.saarteliinid.ee)

# VERTIGO EHK PEAPÖÖRITUS

Vertigo vaatab kõikidele teistele Eesti restoranidele ülalt alla – kõrghoone Rävåla Neli üheksandalt korruselt.



TEKST HEIDI VIHMA FOTOD TÕNU KITS

Rävåla puisteel jalutajale meenutab sealne maastik lõpuks ometi tõelist suurlinna, ent üheksanda korruse akendest avanev vaade loob mulje lausa metropolist: kõrghoonete vahelt avanevad vaated, ühelt poolt vanalinnale ja teiselt poolt merele, panevad suisa pea pöörutama.

Vertigot tuntakse kui Imre Kose restorani. Eestis võib olla temast paremaid peakokki, aga kindlasti mitte tugevamat restoraniturundajat. Imre Kose isiklik sarm, särav suhtlusstiil ja paras annus meedia tähelepanu tegid Vertigo kuulsaks ammu enne selle ametlikku avamist. On ka põhjust: midagi sellist varem Tallinnas tõepoolest ei olnud, Vertigo on esimene tõeline city-restoran.

Brasserie-pool on tagasihoidlikum, sinna on mõnus sisse astuda nii lõuna- kui ka õhtusöögiks. Või ka ainult selleks, et juua klaasike veini, tass kohvi või üks kokteil; selleks sobib eriti hästi lounge, diivani-tega poolkorrus.

Restoranipool, mille sisekujunduses annavad tooni klassikalised must, valge ja hall, valitseb pidulikum õhkkond. Seni on restoran olnud avatud vaid õhtusöögiks ehk alates kella kuuest (pühapäeviti kella neljast), ja külalistel soovitatakse eelnevalt laud kinni panna.

Nagu brasserieski, on ka restoranis esimene ja teine

korrus, täpsemalt küll poolkorrus. Pool- või rõdukorruse laud broneeritakse kõige esimesena, kuna seal saab mõnusalt omaette olla ja akendest avaneb erakordselt hea vaade nii linnale kui ka Tallinna lahele.

## Mereannid aukohal

Menüü on kummalgi poolel erinev, brasseries lihtsam, restoranis maitseüansse rõhutatav ja eksootilisemat toorainet nõudev. Köök ja kokad on aga samad, nagu ka serviis, teenindajate riietus ja muusika.

Sama on ka roogade üldine stiil, imrekoselikult fantaasiaküllane ja katsetustealdis. Nagu peakokalt kuulsin, on esimene, restorani avamise puhuks koostatud Menüü juba üle vaadatud, hiljemalt detsembri alguseks vahetatakse osad road välja ja nende asemel hakatakse pakkuma uusi põnevaid maitseelamusid.

Uutest toitudest tutvustas Imre Kose soteeritud kohapõski, mis on praegu kogu Euroopas ja ka Ameerikas tõeliseks trendiroaks saanud: natuke peterselli, natuke küüslauku, head Normandia võid, natuke sidrunikoort ja -mahla. Kummaline, kuid erakordselt maitsev roog, mis maitseb nagu kala, kuid kohapõskede eriline kuju – peaaegu nagu kammkarbid – ajab iga ettevalmistamata sööja segadusse.

Prantsusmaalt lisanduvad menüüsse peagi värs-





ked konnakoivad ja tuvid, Norrast tursk.

Fine dining-menüü on puhas klassika. Praeguses menüüst, milles on tähtis koht mereandidel (osa neist jääb ka uude menüüsse, muutuvad ainult aktsendid ja lisandid): pakutakse eelroaks näiteks värsked austreid Fin de Claire, mille-feuille'd siimarja, värsk kurgi ja laimivinegretiga ning foie gras' crème brûlée'd basiilikuga ja röstitud pähklileivaga. Põhiroogadest jäid silma grillitud härjafilee-mignon portobello-seene ja musta trühvli kastmega ning arutatud siig kreemja puravikukastme ja tüümianiga glasuuritud prosciutto-porganditega. Miniatuurdessertide valiku koostamisel on inspiratsiooniks olnud sügisõunad: pakutakse sorbeed, normandia tartalet, kreembrüleed ja sufleed.

Brasserie menüüs on lisaks klassikale roogasid ka Aasia ja Maroko köögist. Seal leiab vokiroad, harisaga maitsestatud Maroko kalasupi ja Tallinna trendikohtades peaaegu kohustusliku tom kha gai ehk Tai kana-kookosesupi.

Klassikasse ei suhtuta Vertigos sugugi surmtõsiselt, näiteks on coq au vin on brasserie's traditsioonilise punaveini asemel valmistatud valge veini-viinamarjakastmes. Ka eesti köök on Vertigos saanud uue ilme: valik eelroogi kannab nime Nordic Twist ning sellesse kuuluvad met-

saseene ja külmsuitsupõdra tar-tar rukkileival, kadakaga marineeritud siig täistera-grissiniga ja lõhe-kurgi ceviche – vanad head asjad uutmoodi kokku pandud.

#### Mitmekesine veinivalik

Omaette tähelepanu väärrib Vertigo veinivalik ja võimalus klaasikaupa tellida ligi 15 veini; klaasikaupa saab ka šampanjat ja Normandia siidrit. Veinidest on põhiohk Vana Maa maailma omadel, suurim on Itaalia ja Prantsusmaa veinide valik. Aga mitte ainult; esindatud on kõik olulisemad veinipiirkonnad. Dessertveinide hulgast leidsin koguni erilise harulduse – Inniskillin Vidal Icewine'i, Okanagan Valley's Kanadas tehtava jääveini. Ka seda saab klaasikaupa tellida.

Uusi kombinatsioone otsiva ja katsetava koka road võivad maitseada või mitte, aga ükskõikseks sellised road ei jäta. Need panevad mõtlema maitsetele ja nende kombinatsioonidele, väärtustades toitu rohkem kui ainult kõhutäidet.

Kui leidlikule roale lisada stiilne ja suurejooneline atmosfäär, hea vein, mõnus muusika ning lõbus ja kerge meeleolu, on olemas kõik, mida lõuna- või õhtusöögi õnnestumiseks vaja läheb. Vertigos on need eeldused olemas ja esimesed kolm sisseelamiskuud edukalt selja taga. **N**

#### Vertigo

Address Rävåla 4, Tallinn

Fine dining E-L 18.00 – 24.00  
P 16.00-22.00

Brasserie E-L 12.00 – 24.00  
P 11.00-22.00

#### Põhiroogade hinnad

Fine dining 260-360 kr

Brasserie 90-180 kr

Pühapäeviti 11.00-16.00

brunch 350 krooni

www.vertigo.ee



# KUIDAS VALIDA PAATI? PAADIMOOTORID

3. osa (algus Navigaatoris 2/2006)



Peale aerupaatide vajavad kõik paadid mootoreid. Erinevaid mootoritüpe tutvustab Balti Merekaatrite AS müügijuht Olle Uussaar.

TEKST **OLLE UUSSAAR** FOTOD **VOLVO PENTA, BAYLINER, PRINCESS, NIMBUS**

Oleme seni rääkinud erinevatest paaditüüpidest, nüüd on aeg rääkida, millise mootoriga paat valida või milline mootor paadile juurde soetada.

Paadimootorid jagunevad sisemootoriteks, mis asuvad paadis sees, ja püramootoriteks, mis kinnitatakse paadi taha.

Sisemootorid omakorda jagunevad sise- ja sisepüramootoriteks ning diisel- ja bensiinimootoriteks. Kahe- ja neljataktilised püramootorid töötavad enamasti bensiiniga; senised katsetused diiselkütusega töötavate püramootoritega on jäänud väga lühikesteks ja edututeks.

**SISEMOOTORID.** Sisemootorite võimsus ulatub purjekatel ja väiksematel kalapaatidel kasutatavate jõuallikate kümnest hobujõust suurtel laevadel kasutatavate mootorite kümnete tuhandete hobujõududeni.

Siin ilmnebki sise- ja püramootori suurim erinevus: sisemootori saab teha täpselt nii suure kui vaja. Tuhandehobujõulise püramootoriga paadil aga peaks juba ahtri peegel olema niivõrd massiivne, et mootori võimsusest jääks kere liigutamiseks väheks. Sisemootori kasutegur on aga palju suurem, kuna sama võimsuse juures ei ole kaal ja mootori

suurus niivõrd olulised.

Kahtlemata on sisemootorit ka mugavam hooldada, kuna mootorile pääseb hästi ligi. Lisaks annab sisemootor paadile parema tasakaalustatuse, mis omakorda tagab kergema glisseerimamineku ja muudab paadi stabiilsemaks.

Lisaks võib sisemootorit eelistades valida diiselmootor, mis on Eesti vetes väga oluline argument. Eesti sadamate tanklad võib vist üles lugeda kahe käe sõrmedel, aga bensiinimootorist tublisti ökonoomsem diiselmootor võimaldab võrdse kütusekogusega palju kaugemale sõita.

Et diiselmootoriga paati oleks odavam pidada, ei maksa siiski loota. Bensiini- ja diiselmootori hinnavahe sama võimsuse juures võib olla kahekordne ning kui keskmine Eesti paadiomanik sõidab suve jooksul paadiga 70-80 tundi, kulub aastaid, enne kui diiselmootor end ära tasuma hakkab.

Küll aga on diiselmootori jääkväärtus oluliselt suurem, nii et kui olla paadiomanik piisavalt kaua ja kasutada paati sagedamini kui keskmine Eesti meremees, võib diiselmootor ka majanduslikult tulusamaks osutada.

Lisaks võib merel diiselkütust palju kergemini „leida“ kui bensiini, näiteks saab seda hea õnne korral mõne väikesaare diiselgeneraatori kütusevarudest kalli raha eest välja kaubelda. Aga bensiini ei saa te näiteks Vaindlo saarelt ka puhta kulla eest.





**SISEPÄRAMOOTORID.** Sise- ja sisepäramootorid erinevad sisuliselt vaid veomehhanismi ehituse poolest. Sisemootori jõud kantakse paadi korpuse alla peidetud sirge võlli abil üle otse sõukruvile. Sisepäramootori veojalg, mida saab üles tõsta, on mootori külge ühendatud aga läbi paadi korpuse ja sarnaneb päramootori jalaga.

Siin peitubki kahe mootoritüübi suurim erinevus. Sisepäramootoriga on võimalik sõita nii madalasse vette kui lubab paadi korpuse süvis, kuid sisemootori korral lisandub korpuse süvisele võllide ja sõukruvide jagu.

Kindlasti on sisemootori kasutegur tänu sirgetele võllidele suurem, ühtlasi tagavad võimalikult paadi keskkoha lähedale toodud sõukruvid väga hea manööverdamisvõime ja muudavad paadi väga stabiilseks. Ka ei aja paadi all olev sõukruvi glisseerimaminekul paadi nina kunagi nii püsti kui pära- või sisepäramootor.

**PÄRAMOOTORID.** Sisemootoriga varustavad paate ja kaatreid enamasti paaditootjad ise, kes on erinevate mootorite ja keremudelite omavahelist sobivust põhjalikult testinud. Tänu sellele on mootori võimsuse järgi paati valides raske – et mitte öelda võimatu – eksida.

Kuid päramootorile mõeldud paadid on tehtud ilma mootorita ja jõuallikas tuleb endal valida, ainsaks abiva-

hendiks paaditootja poolt soovitatav võimsusevahemik.

Paadimootorite tootjaid on aga palju. Lisaks saab valida käsi- ja kaugjuhtimise, pika ja lühikese veojala, kahe- ja neljataktilise mootori vahel... Kuidas leida see õige mootor?

Päramootorid ripuvad paadi ahtrisse ehitatud päralaua küljes. Päralaua ehk ahtripeedli kõrgus oleneb paadimudelist; eristatakse nelja kõrgust.

**MADALA AHTRIPEEDLI** kõrgus paadi põhjast kuni riputuslaua servani (kui paadil on põhjast välja eenduv kitsas kiil, arvestatakse mõttelise U-kujutise madalaimat punkti) on umbes 40 sentimeetrit.

Sobival mootoril on jala pikkuse tähiseks S ehk small, eesti keeles “väike”. Paljud üritavad jala pikkust välja rehkendada mootorit nii- ja naapidi mõttes, kuid sellistel ponnistustel pole mõtet. Nii kogu veojala pikkus kui ka jalal asetsevate uimede kõrgus-kaugus kinnituskohast on tootjatel erinev, nii et mootorit mõttes on üsna raske adekvaatset infot saada.

Alati on mootorile märgitud jala pikkus. Kui seda aga mingil põhjusel pole, tuleb kindlasti jälgida, et sõukruvi ei jääks ahtripeedli taha peitu ehk sõukruvi laba tipu ja kinnituskoha kõrguste vahe ei oleks väiksem kui ahtripeedli kõrgus.

Lühikest jalga kasutatakse enamasti sõudepaatidel,

Volvo Penta uudne IPS (Inboard Performance System) mootor on segu sise ja sisepäramootorist. Kogu veojala osa jääb paadi alla ja sellega saavutatakse oluliselt parem dünaamika ning juhitavus.



Tegu on pära- ehk rippmootoriga, mis on riputatud paadi ahtrisse. Numbriga tähistatakse konkreetse mootori võimsust hobujõududes.

millele saab ka mootori paigaldada, ja väiksematel kummpaatidel.

KÕRGE AHTRIPEEGLI kõrgus on umbes 51 sentimeetrit ja pasliku mootori tähiseks L sõnast long, maakeeli pikk. See ahtripeedli- ja mootoritüüp on kõige levinum keskmise suurusega kaatritel ja mootorpaatidel.

EKSTRAKÕRGE AHTRIPEEGLI kõrgusega on ligikaudu 64 sentimeetrit ja sobivat mootorit tähistab lühend XL väljendist extra long ehk “eriti pikk”. Meil on see jalatüüp üsna vähelevinud, kuna seda kasutatakse ennekõike suurtele avamerekaatritel.

ULTRAKÕRGET AHTRIPEEGLIT kõrgusega umbes 76 sentimeetrit nõuavad mootorid tähistusega UL (ultra long) või XXL (extra extra long). Eestist leiab selliseid mootoreid vaid mõne üksiku, kuna neid kasutatakse ookeanil seilamiseks mõeldud offshore-kaatritel ja paatidel, millele saab paigaldada nii ühe võimsa mootori kui ka kaks L- või XL-päramootorit kõrvuti.

UL- või XXL- tähisega mootorit nõuab nende paatide V-kujuline põhi.

Erineva kõrgusega päralaudu kasutatakse selleks, et pidurdamisel või tagurpidi sõites ahtrilaine sisse ei tuleks. Näiteks ei pruugi S- ja L-jalaga paatide süvised erineada, küll aga on L-jalg tagantlaine korral turvalisem.

XL- või UL-jalaga on süvise erinevus siiski mingil määral tunda, kas või seetõttu, et alused, millel neid kasutatakse, on suuremad ja raskemad.

Kindlasti peaks mootorit valides järgima kaatritootja soovituslikku võimsusevahemikku ning paigaldama sellele vastava mootori.

Lubatust võimsam mootor võib kaatri panna ettearvamatult käituma, halvendada juhitavust või suisa ära lõhkuda. Liiga väike mootor võib aga tugeva tuulega lihtsalt jänni jääda ja seetõttu koos teiega allatuult ei tea kuhu pörutada. Kindlasti ei mõju mootorile hästi ka pidev täisvõimsuse kasutamine, mis on väikese mootori puhul enamasti paratamatu.

Mootoritootjatest rääkides võib julgelt öelda, et pole olemas halba või head mootorit. Nõuka-aegsete päramootorite võrdlemine moodsate jõuallikatega on sama hea kui Moskvitši võrdlemine Volvoga.

Kindlasti on igal tootjal mõni mudel konkurendi samaväärsest jõuallikast kehvemini välja kukkunud, kuid samas on mõni teine mudel jälle konkurendi omast parem. Millist tootjat kahe mootori vahel valides eelistada, peab igaüks ise otsustama, kuna tihtipeale saavad määravaks väga subjektiivsed eelistused: mõni tahab kergemat mootorit, teine jälle nelja silindri asemel kolme. Kindlas-





ti tuleb aga jälgida, et edaspidi oleks võimalik mootorit korralikult hooldada ja sellele varuosi saada.

**KAHE- VÕI NELJATAKTILISED MOOTORID.** Viimase kümne aastaga on neljataktilised päramootorid kahetaktilised peaaegu välja söönud, kuna neljataktilisi jõuallikaid loetakse töökindlamateks ja pikaajalisteks ning nende kütusekulu on ca 30 protsenti väiksem kui klassikalistel kahetaktilistel mootoritel. Kindlasti aitavad neljataktiliste mootorite võidukäigule kaasa ka karmistuvad keskkonnanõuded, millega on kahetaktiliste paadimootorite sissevedu Euroopasse keelatud, ja pealegi on inimesed nii mugavaks muutunud, et ei viitsi enam kahetaktiliste mootorite jaoks bensiinist ja õlist küttesegu segada.


Lisaks on kahetaktilised mootorid kaotanud kaks olulist eelist neljataktiliste, tihtipeale elektroonilise õli ja kütuse sissepritsega mootorite ees: soodsama hinna ja kergema kaalu. Pole ju suurt vahet, kas mootor kaalub 140 või 160 kilo, sest süles seda ikka ei tassi.

Kahetaktiliste mootorite peamiseks eelisteks on jäänud veidi parem kiirendusvõime ja väikesed hoolduskulud; väiksemate mootorite puhul siiski ka kergem kaal ja võimalus mootor kas või transportimiseks ükskõik kuidas kuhugi toppida. Nimelt peab neljataktilist mootorit pa-

dilt maha võttes hoolega jälgima, et see toetuks maha õige küljega, sest vastasel juhul jookseb sealt õli kas välja või satub mootoris kuhugi, kuhu see sattuda ei tohi. Valesse kohta sattunud õli võib põhjustada mootori mittekäivitumist või hakkab mootor tööle meeletu suitsupilvega.

Kindlasti peab nii kahe- kui ka neljataktilist mootorit sügisel pärast paadisõiduhooaja lõppu hooldama. Üldiselt arvatakse, et kahetaktiline mootor vajab vähem hooldust, nagu see tõesti ongi, kuid enne talve tulekut peab ikkagi mootori üle vaatama. Nimelt kasutatakse kahetaktilises paadimootoris nõellaagreid ning selle karteris pole õli, mistõttu tuleb sügisel kas mootori sisselaskevadesse konserveerimisainet pihustada või panna mootor käima hästi rasvase seguga, et laagrid piisavalt määritud saaks ja talvel rooste ei läheks.

Kindlasti tasub enne valiku tegemist võimalikult palju asjatundjatel nõu küsida. Hea meelega anname nõu ka Navigaatori veergudel, nii et teie küsimused ja ettepanekud on alati teretunud.

Küsimusi ja tagasisidet ootame märgusõna “nõuanne” all aadressile [navigaator@helium.ee](mailto:navigaator@helium.ee) või Navigaatori postiaadressile, mis on toodud ajakirja alguses toimetuse andmete juures. 

JÄRGNEB...

Pildil olevaal kaatriil on kasutusel sisepära tüüpi mootor, mis asub paadis tagumise istmerea all. Paadi tagant välja ulatuvat veojalga on võimalik vajadusel tõsta ja langetada.

# ZODIAC SÜGISESEL MEREL

Artur Talvik käis RIB-tüüpi kõvapõhjalise kummipaadiga Zodiac Pro 7 Man Hara lahes laineid püüdmas. Allpool sellest, millise mulje paat talle jättis.





Stalkerlik Hara allveelaevasadam keset kaunist Lahemaad.

TEKST **ARTUR TALVIK** FOTOD **SVEN TUPITS**

Õeldakse, et paadisõiduhooaeg kestab Eestis ainult kolm kuud. Mina aga ei tahaks sellega kuidagi nõustuda, sest näiteks eelmisel aastal tegin viimase paadisõidu alles 20. novembril. Tõsi küll, minu alumiiniumpaadil oli sõidukate peal, aga soojendust ei ole mu paadil mitte mingisugust. Sellele sõidule andsid erilise fiilingu tormine meri ja rahesadu, aga eks ma ole ka ekstreemsusi armastav inimene.

Ka käesolevas Navigaatoris tutvustatav kummipaad Zodiac Pro 7 Man on mõeldud tõsisemat meresõitu armastavatele meestele ja naistele.

“Kummipaad” ei ole selle paadi kirjeldamiseks ehk kõige täpsem termin. Õigupoolest on tegemist RIB-tüüpi (inglise keeles RIGID INFLATABLE BOAT) ehk siis kõva põhja ja kummist kerega paadiga.

Varem olin seda tüüpi paatidel küll reisijaks olnud, nüüd aga õnnestus ka tüürimehena käsi valgeks saada. Olgu kohe öeldud, et tegemist on tõelist meresõidunaudingut pakkuva paadiga.

Proovisõitu alustasime koos suure kaatriasjatundja Olle Uussaare ja fotograaf Sven Tupitsaga Kuusalu vallast Tapurla kaluriküläst, sõidusihiks sai seatud hüljatud ja räämas Hara sadam keset kaunist Lahemaad. See kunagine allveelaevasadam pole pärast Nõukogude Liidu lagunemist ja allveelaevade lahkumist uut rakendust leidnud. Praegusel omanikul on küll plaanis vähemalt mingi osa sadamast korda teha, aga millal see juhtuda võiks, pole teada.

Paadi vettelaskmine Tapurlas läks väga libedalt – mina ronisin paati ja Olle tagurdas käru nii kaugele vette, et paat hakkas ise ujuma. Selgus, et RIB-tüüpi paadi vettelaskmine ka suhteliselt ebamugavast kohast on palju lihtsam kui sama suure alumiinium- või plastikpaadi veeskamine.

Oli ole paadipärna pannud 30-hobujõulise neljataktilise elektroonilise sissepritsega Marineri mootori. See oli mulle väike pettumus, sest tootja lubab Pro 7 Manil kasutada kuni 50-hobujõulist mootorit ja mina tahtnuks paadi

maksimumvõimed proovile panna. Ollel oli aga seletus taskust võtta: kuni 30-hobujõulise mootoriga paadi juhtimiseks ei ole Eesti seaduste järgi vaja kipri- ehk paadijuhipabereid.

Teise pettumuse valmistas ilm: tuult peaaegu polnudki ja meri oli vaat et peegelsile, aga meie tahtnuks Zodiaci just kõrge lainetusega proovida. Lainetuse tekitamiseks keerutasime täiskäigul nii kuis suutsime, et oma lainet püüda, ja vahepeal õnnestuski selle nipiga päris tugev lainetus tekitada. Nii meile vähemalt tundus, sest testitava paadi jaoks polnud neidki laineid justkui olemaski, Pro 7 Man lõikas lainetest läbi nagu kuum nuga võist.

RIB-tüüpi paat liigub nii pehmelt, et plastik- ja alumiiniumkaatritega raputamise harjunui-

**“MA EI TAHA KÜLL OMA ALUMIINIUMPAATI ARMUKADEDAKS TEHA, AGA PEAN TUNNISTAMA, ET VÄIKE TUKSE MINU JA RIB-I VAHEL TEKIS.”**

Artur Talvik

le tundub Zodiaciga sõitmine rabas kõndimisena. See on kindlasti seda tüüpi paatide üks suuremaid eeliseid kõva kerega kaatrite ees.

Nii et paadis endas küll pettuda ei tulnud. Alguses oli vaid harjumatu, et täistuuridel rooli keerates ei vajunudki paat kaldu nagu teised kaatrid. See aga tekitab tunde, et võid kohe rooli tagant minema lennata.

Õnneks oli testitud paadil keskkonsool, millel istutakse kaksratsi nagu mootorratta või hobuse seljas. Sellises asendis istudes saab end jalgadega mõnusalt kinni hoida ja soovi korral ka keeramise suunas kallutada. Ilmselt just istesendi tõttu hüütaksegi sellise paadi juhti JOCKEY'ks.

Sellises asendis paadijuhtimine on omamoodi kogemus. Igal juhul tundub selline lahendus

aga kummipaadile paremini sobivat kui topeltkonsool või ainult paremas ääres olev konsool ja tavaliselt istmelt juhtimine. Muide: juhi käe ümber seotav turvanöör, mis mootori stoppab, kui juht välja kukub, peaks hoolimata kindlana tunduvast isteasendist olema kinnitatud nii algajatel juhtidel kui ka suurtel uljaspeadel.

Juhi taha võib istuda ka üks reisija, aga mina eelistaksin sellisel juhul naisterahvast. Kahele mehokolakale jääb see iste lihtsalt kitsaks.

Arusaamatuks jäi aga konsoolile kinnitatud väikese tuuleklaasi ülesanne. See oli nii väike, et ei kaitsnud tuule eest isegi rooli hoidvaid

## PRO 7 MANI LISA- VARUSTUSE VALIK ON NII KIREV, ET OSTJA VÕIB PAATI KOMPLEKTEERIDES TUNDA END KUI LAPS LEGO-KLOTSE KOKKU PANNES.

käsi. Paadiserval istuv Olle seletas aga, et Pro 7 Mani lisavarustuse valik on nii kirev, et ostja võib paati komplekteerides tunda end kui laps Lego-klotse kokku pannes.

Uskumatu, et selles 4,2 meetri pikkuses ja 1,86 meetri laiuses paadis lubatakse sõita kuni seitsmel inimesel korraga. Sama suurte alumium- ja plastikpaatides lubavad tootjad korraga sõita maksimaalselt neljal-viiel inimesel.

Enamik pardalolijast peab küll istuma paadi-äärtes, aga see on üks mõnus ja elamusterohke istumine: ollakse ju veepiirile väga lähedal. Kuna parras on väga madal, peavad reisijad kindlasti arvestama võimalusega märjaks saada. Jaheda ilma ja vähegi suurema lainetuse korral võiks seetõttu selga ajada veekindlad rõivad, aga palaval suvepäeval võib ka ujumisriietes sõita – kindlasti väga värskendav!

Kogu reisiseltskonnale kuivade vahetusriiete kaasavõtmisega võib aga probleeme tekkida, sest panipaiku on paadis vähe. Ent kui arvestada, et ega selle paadiga nüüd päris pikka reisi tegema mindagi, tundub, et rohkem panipaiku polegi vaja. Kalapüügi- ja muu varustuse jaoks on piisavalt ruumi paadi põhjas. Hädavajalike vettkartvate reisirivete mahutamiseks piisab aga panipaikadest vööris ja keskkonsooli all.

Kiitudväärsel kombel saab Zodiaci paatide täispuhutava osa ja plastikpõhja hõlpsalt üksteisest lahutada. Kindlasti oskavad seda võimalust

vääriliselt hinnata need, kellel õnnestub paat puruks sõita – mis Eesti kivistes vetes polekski teab mis imetabane juhus. Tänu paadi konstruktsioonile pole aga ka siis, kui paadipõhja puruks sõidate – ja see peab juba tõsine pauk olema – vaja uue paadi jaoks raha koguma hakata; piisab uue põhja hankimisest.

Meil õnnestus testisõidul Hara sadamas siiski kivisid vältida ja ka muudest viperustest pääseda. Vaid Svenil oli tükk tegemist, et pildistamiseks sobilikul kõrgusel võttenurk leida: Hara sadama allveelaevadele mõeldud kaid ulatuvad üle kahe meetri veepinnast kõrgemale ja nii kõrgelt näisid nii paat kui ka pardalolijad liialt tillukestena.

Olle tegi uljaid trikke ja proovis kusagilt kinni hoidmata paadis püsti seista. Tuleb tunnistada, et see kukkus tal väga elegantselt välja, sest tänu kõvale põhjale saab paadis seista ka sõidu ajal.

Kõva põhjaga paadist peaks olema ka üsna mugav võrku vette lasta või lanti loopida, aga see jäi kahjuks proovimata, sest meil polnud kalastusvarustust kaasas ja eks Hara lahes lantiloopimine lähekski pigem käelihaste treenimise kui kalapüügi ette. Käisime Zodiaci proovimas küll septembri alguses, mil esimesed mereforellid juba merelahtedesse kudema tulevad, ent sellest hoolimata on kalastamiseks Eestis palju paremaid kohti kui Hara laht.

Pro 7 Man ei ole paat, millega tibusid merele šampanjat jooma sõidutada. See paat on mõeldud neile, kes vajavad paati ka millekski muuks kui lõbusõitudeks. Näiteks sobib see paat suurepäraselt veesportiharrastajale, olgu siis tegu veesuusataja, WAKEBOARD'i-huvilise, purjetamisõpetaja või akvalangistiga.

Muide, veesuusatamist harrastades peaks paadile kindlasti jaksukama mootori tellima. Olle küll väitis, et ka 30-hobujõulise mootoriga on võimalik suusatajat vedada, aga minu arvates passib võimsaim lubatud mootor sellise töö jaoks ikka kõige paremini.

Kindlasti tasub paati ostma minnes meeles pidada, et sõidukatet kummipaadile panna ei saa ja seetõttu tuleb lisaks paadile investeerida ka veekindlatesse riietesse.

Zodiac Pro7Maniga sügisel merel sõitmine oli tõeline nauding. Ma ei taha küll oma alumiumipaati armukadedaks teha, aga pean ütlema, et väike tukse minu ja RIB-i vahel tekkis. Poodi jooksmiseks peaks küll 198 500 krooni (hind koos mootori ja konsooliga, sisaldab käibemaksu) taskust võtta olema, aga paat on seda hinda ka väärt. **N**







### Zodiac Pro 7

Pikkus: 4,2 m  
Laius: 1,86 m  
Kaal: 157 kg  
Reisijaid (max): 7  
Mootor: 4-taktiline  
Mariner F30 ELPT EFI  
30 hj/ 22,5 kW (max 50  
hj/38 kW)  
Hind: 198 500 krooni  
Edasimüüja Eestis: AS  
Balti Merekaatrid





# KOOLIPINGIS SAAB ÜHE KUUGA VÄIKELAEVNIKUKS

700 aastat kehtinud saksa kultuuri ülemvõim on eestlastele palju head toonud. Näiteks verivorsti, kirikulaulud ja korraarmastuse. Just tänu eestlaste loomupärasele korraarmastusele on Eesti üks neid riike, kus väikelaevajuhilt nõutakse tunnistust, mis veesõidukit juhtida lubab.

TEKST MARGUS MIHKELS FOTOD TÕNU KITS

Paljud paadisõiduhuvilised imestavad, miks nõutakse Eestis väikelaevnikult tunnistust, samas kui näiteks kas või meie lähinaabrid soomlased-rootslased vee peal sellist paberit ette näitama ei pea.

Eesti Mereakadeemias väikelaevnike kursusi korraldaval Toomas Tammeorul on vastus varnast võtta: “Paat on ju samasugune liiklusvahend kui auto. Ja vaadake ise, mis meie tänavatel toimub: pidevalt võib kuulda-lugeda, et juhiloata autojuht põhjustas avari. Keegi ei taha ju, et vee peal lugu sama hulluks läheb.”

Tammeorg möönis, et õnneks juhtub veesõidukitega õnnetusi oskamatute laevnike süül üsna harva, kuid leiab siiski, et

väikelaevajuhte peab koolitama ja eksamineerima. Sest õpitakse ju koolitusel lisaks praktilistele oskustele ehk paadiga sõitmisele sedagi, millised liikluseeskirjad vee peal kehtivad ja millised on sealsed head tavad.

Reeglite ja heade tavade tundmine on aga vajalik juba ainuüksi sellepärast, et liiklus Eesti vetel muutub aina tihedamaks ja aina vähem võib loota sellele, et “ehk ma ei jää kellelegi ette”.

Ning reegleid tunnevad paljud Eesti väikelaevnikud üsna kehvasti, nagu selgub Navigaatori vestlusest Veeteede Ameti spetsialisti Mairold Vaiguga.

“Veel hiljuti oli tõesti nii, et väga paljudes riikides ei nõutud väikelaevajuhilt mitte mingit paberit, mis tema oskusi kinni-



taks,” märkis Tammeorg. “Aga ajad ja olud muutuvad, veeliiklus muutub kõikjal tihedamaks ning riike, mis kas juba praegu oma väikelaevnikelt nende oskusi kinnitavat dokumenti nõuavad või seda nõudma hakata kavatsevad, on aina rohkem.”

Muidugi ei käi kõikjal maailmas asjad ühtemoodi ja Tammeoru sõnul on näiteks riike, kus väikelaeva juhilt ei nõuta mingit sõiduoskusi kinnitavat paberit, ent kui aluse pardal on raadiojaam, peab juhil olema ette näidata niinimetatud raadioluba. See on dokument, mis kinnitab, et juht mõistab moodsa sidevahendiga ringi käia. “Eestis raadioluba praegu ei nõuta, aga soovijatel on siiski võimalik vastavat tunnistust taotleda,” täpsustas Tammeorg. “Automaatselt, koos väikelaevajuhi tunnistusega, raadioluba ei saa.”

Huvi kursuste vastu on Tammeoru sõnul suur. “Numbreid pole praegu käepärast, aga aasta jooksul käib kursustelt läbi ikka mõnisada inimest,” kinnitas ta. “Huvilisi on vahest rohkemgi, aga paraku ei pea inimesed kokkulepetest kinni: panevad küll kursustele nime kirja, aga koolipinki ei jõua. See teeb koolitajate töö keeruliseks ja raskendab igasugust planeerimist,” kurtis Tammeorg.

Huvi kursuste vastu suurendab kindlasti seegi, et tunnistust nõutakse võimsama kui 25-kilovatise mootoriga aluste juhtidelt ehk teisisõnu peab vähegi viisakama paadiga sõitmiseks loa hankima.

“Miks see piir just 25 kilovati kohalt jookseb, ei oska öelda,” tõdes Tammeorg. “See on lihtsalt ühel koosolekul paika pandud ja nii jäänud. Ning ausalt öeldes ei näe ka põhjust, miks seda piiri ühele või teisele poole nihutama peaks.”

Enamasti kestavad väikelaevnike koolituskursused paar kuud ehk sadakond akadeemilist tundi ning selle sisse mahuvad nii teooria- kui ka praktikatunnid.

“Lisaks veesõidureeglitele ja –tavadele pööratakse kursustel palju tähelepanu navigatsioonile. Navigatsiooni õppimine moodustab kursuste mahust peaaegu poole,” märkis Tammeorg.

Siit-sealt kostvate väidetega, et väikelaevnike kursustel õpetatakse üsna palju sellist, millest väikelaevnikul mingit kasu ei ole, pole Tammeorg põrmugi nõus. “Midagi ülearust õppekavas ei ole,” kinnitas ta. “Eesmärk on anda tulevasele väikelaevnikule teadmised, mis on veel hakkama saamiseks hädavajalikud.”

Internetifoorumites on sageli kostnud nurinat, et väikelaevniku tunnistuse võib kätte saada ilma, et oleks kordagi paati astunud: nii õppetöö kui ka eksamineerimine käib simulaatori abil.

“No mina ei tea, mis siis saaks, kui me hakkaksime kõiki praktilisi tunde ja eksameid vee peal tegema,” mõtiskles Tammeorg. “Kujutage ette, kui kaua kuluku kevadel aega, kui talve jooksul teoreetilised teadmised omandanud inimesed korraga õppesõitu tegema ja eksamit andma hakkaks. Enne tuleks uuesti jää peale, kui kõik valmis saaks.”

Tammeoru sõnul on simulaatori kasutamisel teinegi põhjus: hind. Kes ikka tahaks näha, kuidas tema paar miljonit maksva kaatriga sildumist harjutatakse? “Aga kui juhtute simulaatoril vastu kaid pörutama, pole hullu midagi, proovite lihtsalt uuesti,” nentis ta.

Kui tänu mereakadeemia simulaatorile saab Tallinnas ka

## Koolitajad Eestis: väikelaevnikke tuleb üha juurde

Eestis on 18 Veeteede Ameti litsentseeritud väikelaevnike koolitajat. Navigaatori küsitlus näitas, et aktiivselt tegutsevad ehk aastas vähemalt ühe kursuse korraldavad neist veidi rohkem kui pooled.

Kui teooriatunnid on tänu riiklikult kinnitatud õppekavale enam-vähem sarnased, siis sõidupraktikat võivad koolid anda oma äranägemise järgi: paadiga vee peal või simulaatori abil. Kaks Tallinna kooli, Revali Merekoool ja Eesti Mereakadeemia, ongi soetanud käigusillasimulaatori ja nii õppesõidud kui ka sõidueksam tehakse sellega.

Revali Merekoolis väikelaevnikuks õppijad saavad siiski kursuste raames paadiga merele niinimetatud enesepäästekoolitusele, mereakadeemia õppurid aga peavad “märja” praktika eest ise hoolt kandma.

Mujal käiakse kursuste raames sõidutehnikat lihvimas paadiga vee peal ja sealsamas tehakse ka sõidueksam. Nendel koolidel on tavaliselt oma veesõiduk.

Oluline erinevus on ka koolide hinnatasemes: suuremates linnades ja nende lähistel tegutsevate koolitajate hinnatase on kõrgem kui suurlinnadest kaugemal. Kui Saaremaal tuleb kursuste eest välja käia 2000 krooni ning Hiiumaal ja Jõhvis kaks korda enam, siis Tallinnas, Tartus ja Pärnus, aga ka Toilas jääb hind 5000-6000 krooni vahele.

Kursused kestavad ühest kuust kuni nelja kuuni; ajakava sõltub paljuski sellest, kui tihti on õppuritel võimalik koos käia. Keskmine kursuse pikkus on kaks kuud ehk sada akadeemilist tundi.

Et väikelaevniku load lubavad sõita ükskõik millise kuni 24-meetrise veesõidukiga, jagatakse kursustel algteadmisi ka purjehajaga sõitmiseks. Võib muidugi oletada, et kui kursusi korraldavad purjetajataustaga inimesed, jagatakse sellealaseid teadmisi rohkem.

Kõik järjepidevalt tegutsevad koolid tunnistasid, et õpilaste arv on sel aastal tunduvalt kasvanud. Mitmel pool arvati, et põhjuseks on inimeste paranenud elujärg, mis võimaldab uusi jahte ja kaatreid soetada. Pärnus ja saartel oldi veendunud, et õpilasi on juurde toonud ka veepolitsei loomine ja tihenenud kontroll veeteedel: nii mõnigi mees, kes enne sõitis ilma juhitunnistusega, on asja tõsiselt käsile võtnud ja otsustanud load tasku saada.

Loodame, et inimeste huvi veesõidu vastu on aidanud suurendada ka juba aastajagu ilmunud mereajakiri Navigaator.

## Väikelaevnike koolitajaid Eestis:

### Eesti Mereakadeemia (EMA)

Hind: 5900 kr  
Kestvus: 2 kuud, 3x nädalas  
Paadiga vee peal ei käida  
Sõidueksam käigusillasimulaatoril  
[www.emara.ee](http://www.emara.ee)

### EMA Ametikooli Tartu filiaal

Hind: 5400 kr  
Kestvus: 1 kuu, 4x nädalas  
Hinna sees sõidupraktika vee peal  
Sõidueksam vee peal  
[www.emara.ee](http://www.emara.ee)

### EMA Pärnu merenduskeskus

Hind: 6000 kr  
Kestvus: 2 kuud, 2x nädalas  
Hinna sees enesepäästekoolitus ja sõidupraktika vee peal  
Sõidueksam vee peal  
[www.hot.ee/merenduskeskus/](http://www.hot.ee/merenduskeskus/)

### Reval Merekoool

Hind: 5782  
Kestvus: 2-3 kuud, 2x nädalas  
Hinna sees enesepäästekursus vee peal  
Veesõiduk: A klassi kiirvalvepaat  
Sõidueksam käigusillasimulaatoril  
[www.reval.ee](http://www.reval.ee)

### Tallinna Jahtklubi

Hind: 5000 kr  
Kestvus: 4 kuud, 1x nädalas  
Hinna sees sõidupraktika vee peal  
Sõidueksam vee peal  
[www.tjk.ee](http://www.tjk.ee)

Täisnimekirja väikelaevnike kursuste korraldajatest leiata aadressil  
[www.kipper.ee](http://www.kipper.ee)

sõidueksami ära õiendada talvel, siis Tartus sellist võimalust ei ole. Eesti Mereakadeemia Ametikooli Tartu filiaali juht Paul Kooser nentis, et Tartus peab nii õppe-sõitude kui ka sõidueksamiga ootama kevadise paadi-sõiduhooaja alguseni.

Praktiliste sõiduuskuste omandamiseks on Tartus viie meetri pikkune ja kahe meetri laiune 165-hobujõulise mootoriga kaater, kuid Kooseri sõnul tahetakse õige pea hankida uus ja suurem alus.

“Mina leian, et olgu simulaator kui tahes hea, on paat ikkagi parem,” kinnitas Kooser. “Simulaatoril ei teki inimesel enamasti ohutunnet: kui ka nii-öelda paadi puruks sõidad, ei juhtu midagi. Aga vee peal pool miljonit või kallimat kaatrit juhtides on igaüks ettevaatlikum.”

Tung väikelaevnike kursustele on Tartus nii suur, et kõigi huviliste koolitamisega on tükk tegemist. “Meil on ühes grupis viisteist inimest ja nende õpetamiseks kulub umbes kuu,” rääkis Kooser. “Õppekavas on 80 teooria- ja 16 praktikatundi. Õppetöö on üsna intensiivne, kursustel käiakse neljal öhtul nädalas. Siiani oleme aastas korraldanud 7-8 kursust, kuid sellest jääb väheks,” tunnistas Kooser. Seetõttu hakatakse alates tulevast aastast koolitama paralleelselt kahte gruppi.

Kursuse õppekava hõlmab Kooseri sõnul laevasõidu põhialuseid. “Õpetatakse navigatsiooni, lootsindust ja meteoroloogiat, et inimesed oskaks ilmakaarti lugeda,” loetles Kooser. “Loomulikult antakse ülevaade väikelaeva ehitusest, selle püstivusest ja käiguomadustest. Tutvustatakse kokkupõrke vältimise reegleid (COLREG – Toim.) ja sisevetel liiklemise korda.”

Lisaks tutvustatakse väikelaevnikele ka veeliiklust puudutavat seadusandlust ning jagatakse ka meditsiinilisi teadmisi.

Kuna väikelaevajuhi tunnistus, mis annab loa juhtida kuni 24 meetri pikkust alust, ei tee vahet mootori ja purjepaatidel, tutvustatakse ka purjetamise aluseid. “See on tõepoolest purjetamise ABC,” märkis Kooser. “Aga koolituse eesmärk ei olegi inimest kuu ajaga vilunud meresõitjaks õpetada. Me anname baasteadmised ja tutvustame vee peal kehtivaid reegleid. Kogemusi ja vilumust peab igaüks ise hankima.”

Et paremini selgeks saada, mida täpselt väikelaevajuhtidelt nõutakse ja mida neile kursustel õpetatakse, otsustas Navigaator ise koolipinki istuda.

Järgmises numbris anname põhjalikuma ülevaate, mida kursustel õpetatakse ja kas teooriaeksam on sama jube kui kümnenda klassi keemiaeksam või natukenegi kergem.

Kuna toimetuse ühisel nõul saadetakse koolipinki inimene, kes on siiani meresõiduga kokku puutunud peamiselt ahtritekil kokteili maitstes, anname ülevaate sellestki, kuidas esimesed sõidukorrad lähevad ning kas napilt paarikümne sõidutunniga saab tõesti nii osavaks paadijuhiks, et võiks omal käel laineid lõigata. **N**

Eesti kuulub nende väheste riikide hulka, kus väikelaevnikul peab olema juhitunnistus. Kui vastloodud merepolitsei peab näiteks merel kinni Euroopa Liidu kodaniku rootslase, EL kodaniku soomlase ja EL kodaniku eestlase, siis kaks esimest võivad lubadeta edasi sõita, aga eestlane mitte.

USA kodanikul piisab merel autojuhilubade ettenäitamisest: isik on süüdiv ja tuvastatav, pidurdada oskab – rohkem polegi tarvis.

Eestis aga võimaldas nõukogudeaegne kivinenud arusaam nõuda lausa erinevaid juhitunnistusi: kuni 12 meetri pikkuse paadi või kaatri juhilt ühesuguseid, pikema kui 12-meetrise paadi või kaatri juhilt teistsuguseid ning purjekate soodimehelt, roolimehelt ja jahtkaptenilt sootuks kolmandat sorti pabereid.

Kusjuures koostöös majandus- ja kommunikatsiooniministeriumiga on Veeteede Amet pannud väikelaevnikke olukordadesse, kus hommikul ärgates selgub, et vanad load enam ei kehti, aga uute väljastamiseks ei olda veel valmis. Või siis ei kõlba load ühtäkki enam välismaale sõitmiseks.

Selline olukord teenis mõnede kursusekorraldajate huve, kes said iga natukese aja tagant uusi kursusi korraldada ja seaduse jõuga väikelaevnikelt erinevaid eksamitasusid nõuda.

Omajal ajal pani republikaanist vana-proua Helle Hallika koos Tallinki kapteni Vahur Ausmehega koguni püsti isevärki äri, segamoodustise mittetulundusühingust Mereturismiasotsiatsioon ja osaühingust HV Mereturism. Äriidee oli lihtne: väljastada seaduse toel võimalikult palju erinevaid väikelaevajuhitunnistusi ning koguda selle eest koolitus- ja eksamimaksu.

Võimalikult paljudes erineva tasemega eksamikomisjonides osalemisest on lisisissetuleku nimel olnud huvitatud ka mitmed Veeteede Ameti ametnikud.

Oma parteilist kuuluvust ära kasutades on Helle Hallika oma ärimured korduvalt nii ekspeaminister Partsi kui ka riigikogu ette viinud.

Meresõiduohutuse seaduse mõistes on väikelaevaks iga kuni 24 meetri pikkune veesõiduk sõltumata tema jõuallikast. Tuule jõul sõitmine on küll veidi keerulisem kui

mootoriga sõitmine, kuid samas niivõrd aeglane, et mingit ohtu seal pole. Mootoriga on lihtsam sõita, kuid suuremate kiiruste tõttu tuleb sagedamini otsuseid vastu võtta ja ohuolukordi vältida. Mistõttu oli täiesti väärt ühtesid teistele eelistada.

Kõik tänapäevased purjekad on varustatud mootoriga ja olgem ausad: üha harvem viitsivad pühapäevapurjetajad purje üles tõmmata ning liiguvad pigem mootori jõul.

Navigatsioonitehnika ja muu on väikelaevadel üldjoontes sama. Ja olgu öeldud, et suurem osa aga kursustel kulub sellele, et õpitakse merel oma asukoha määramist, mida nimetatakse navigatsiooniks ja mille teeb tänapäeval mängleva kergusega ära elektroonika.

Tavaarusaamale vastupidiselt kehtib merel see loogika, et mida suurem on väikelaev, seda merekindlam ja ohutum ta on, seda kergem on teda juhtida ja temaga manööverdada. Sama kehtib mootori võimsuse puhul: mida võimsam, seda ohutum. Avamerel olla on tunduvalt ohutum kui kalda ääres sõita ja nii edasi, sõltuvalt laevast muidugi.

Sellest tulenevalt ei sea uued juhitunnistused enam väikelaevnikele mõttetuid piiranguid, piiranguid seab väikelaeva kategooria ja päästetarustuse tase. Avameresõiduks kõlbmatu paadiga ei tohi avamerele minna vaatamata sellele, et ookeanipurjetaja oskused olemas ja juhitunnistus taskus.

Tänaseks päevaks oleme väikelaevanduses saavutanud selle, et väikelaevajuhi tunnistusega saab väikelaevajuht juhtida kuni 24 meetri pikkust väikelaeva sõltumata selle jõuallikast, milleks võib olla nii tuul (puri) kui ka mootor, nende kombinatsioon või siis midagi seninägematut. Sõidukaugus kaldast ei ole samuti juhilubadega piiratud, seegi sõltub väikelaevast.

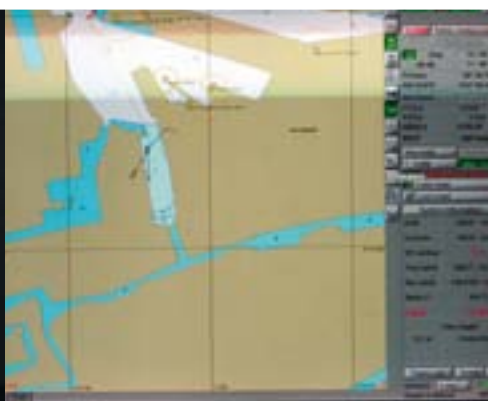
Mistõttu julgen kursustele minekut soovitada: need lõpetanu saab korralikud teadmised ja kanged paberid. Nendel, kel mingisuguste piirangutega juhitunnistused juba olemas, soovitatakse kiiresti välja vahetada. Praegu peaks piiratud juhitunnistuse saama kuni 24-meetrise kaatri ja purjeka juhtimiseks vajalike paberite vastu vahetada ilma eksamiteta, mistõttu soovitatakse kiirustada. Ega vaenlane ei maga...

Viktor Siilats,  
väikelaevnik





Navigaator harjutas Malmö sadamas sildumist ja sõitis Øresundi silla alt läbi. Sõiduga kaasnevat laeva loksumist ja mootorimüra on kahjuks võimatu fotol edasi anda.



### Käigusillasimulaator – mis see on?

Paljudes on imestust tekitanud, et kui autojuhiks õppijatel tuleb lubade saamiseks tänavatel rooli keerata vähemalt 40 sõidutunni jagu, siis väikelaevnikuks tahtjad ei pea lubade hankimiseks vee peale minemagi. Näkku puhuvat tuult ja veepritsmeid asendab võlusõna "käigusilla simulaator". Navigaator käis Eesti Mereakadeemias uurimas, mis imeloom see on.

Käigusilla simulaator ehk suur arvuti-mäng, nagu seda mõned nimetavad, on laeva juhtimispluddi koopia; varustatud kõigi seadmetega, mida laeva juhtimisel kasutatakse. Juhi ees avanev vaade kuvatakse suurele panoraamekraanile kaarseinal.

Simulaator pakub merel ettetulevate olukordade läbimängimiseks rikkalikult võimalusi. Lisaks võimalusele harjutada sissesõitu ja sildumist paljudes maailma sadamates saab simulaatoril matkida ka erinevaid ilmastikutingimusi, näiteks udu, vihma, eredat päikest ja koguni jääd.

Enne "mängima" asumist määratakse arvutiga kindlaks näiteks sõidu kellaaeg (kas sõita tuleb öösel või päeval); aastaaeg; valitakse laev; asukoht ja pannakse paika segajad ehk teiste aluste liikumisteed. Laevad, millega sõidetakse, ulatuvad 12-meetrise väikelaevast suure 279-meetrise konteinerlaevani.

Sissesõitu saab harjutada 22 suures ja kümnes väikesadamas. Lisaks neljale Tallinna sadamale saab kätt proovida Helsingi, Sankt Peterburi, Malmö, Vlissingeni, Dublini, Liverpooli, Singapuri ja Baltimore'i sadamates, Hollandi Eurosadamas ning mujalgi.

Simulaatori juhtimispludil on radarid, elektronkaart, kohamääramissüsteem, raadiopelengaator, UAIS ehk universaalne automaatne identifitseerimissüsteem, kajalood, dopplerlogi, autopilot, turvateadete süsteem, MDSS-jaam ja signalisatsioonivahendid. Kuna simulaatori kõrvalruumi on paigutatud samade seadmetega varustatud teise laeva lihtsustatud vaatlusvõimalusega

sild, saab simulaatoril harjutada ka suhtlemist teise laeva juhtimisillaga.

Simulaatoril on võimalusi rohkem kui väikelaevnike koolitamiseks vaja. Matkida saab tööd silduvat laeva abistava puksiiri sillal, koostada pargastekaravane, korraldada laeva dokkimist ujuvdokis ning jälgendada puksiiride ja jäämurdjate teenuste kasutamist. Käigusildadel saab nähtavaid kaldaobjekte ja meremärke peilides määrata oma asukohta.

Simulaatoril on võimalik läbi viia ka päästeoperatsioone; määrata saab nii õnnetuse asjaolusid, päästetavate arvu ja aluseid, millelt neid pääsetakse, kui ka kasutatavaid päästevahendeid.

Ent kas simulaatoriga on võimalik tõepärast meresõitu harjutada? See on küll suurepärane, nii aega kui ka raha säästev õppevahend merel ettetulevate olukordade kiireks ja säästlikuks läbimängimiseks, ent reaalsel paadisõidukogemust see meie arvates siiski ei asenda.

Treeningseadmete juhenduskapten Peeter Vellemaa valmistab ette simulaatorile järgmist ülesannet.

# ÄGE & TOOMAS LUNGE

Kui Justamendi laulja Toomas Lunge koos venna ja sõbraga Peipsi kaluri käest paati ostma sõitis, ei teadnud mehed veel, millise ägeda veesõiduki nad omale kodusadamasse toovad. "Äge" saigi lõpuks paadi nimeks. Nimi sobib laevukesele hästi, sest "Äge!" on tihtipeale inimeste esmareaktsioon purjepaati nähes, enne veel kui selle nimi teada saadakse.





### ■ Miks see paat?

Ostsite selle toredea vana kalamehepaadi kolme peale – vend Andres Lunge, sõber Alari Piispea ja mina – ühe Peipsi venelase käest. Pidasime pikalt ümberehitamise plaane ja oleks sellega peaaegu hätta jäänud, kui tulid soomlane Reijo Mietinen ja hiidlane Marek Rätsep, kes ütlesid, et ehitavad meile sellest vanaaegse purjeka. Plaan tundus sedavõrd hullumeelne, et hakkas meile kohe meeldima. Kõik teadjad ütlesid, et ümber te sellega käite, süvist pole ju ollagi; aga tegelik elu näitab, et stabiilsemat alust on raske välja mõelda.

“Äge” naudib purjedega sõitu kõige rohkem. Kahjuks on Tartu südalinnas sillad nii madalad, et me ei saa Tartust püstise mastiga sõita ja nii on ta meil Emajõel ülesvoolu sõites tavaline mootorpaat.

### ■ Kirjelda oma tavalist päeva vee peal.

Ega siin jõe pealgi ole ühtegi tavalist või teineteisele sarnanevat päeva ega sõitu, rääkimata siis Peipsist. Iga päev on eriline. Kõige ilusam on aga see, kui sõidate Praagalt Peipsile välja ja saad mootori välja lülitada, purjed heisata ning tasase nagina saatel täielikus vaikuses edasi liikuda. See on tõeline mõnu.

Ja muidugi õhtune sõit päikeseloojangu ajal mööda Emajõe kodu poole võtab alati hinge kinni. Kes pole Emajõel Praagalt Kavastuni sõitnud, ei kujuta seda lihtsalt ette.

### ■ Eksootilisim paik, kus oled oma paadiga käinud?

Siiani on kõik paigad meie jaoks väga eksootilised olnud, kuna oleme seal olnud esimest korda. Meie paadi sisseõnnistamisreiski oli omaette eksootika: sõitsime läbi vana hansatee Pärnust Tartuni. Viljandi järvel saime esimest korda “Äge” masti ja purjed üles, see oli võimas! Pärast seda on aina paremaks läinud. Ja Peipsi sadamates on kõik kohtumised eksootilised. Kord oleme ka pisut merehätta jäänud ja siinkohal tahaks öelda suured tänud meie piirivalvuritele, kes alati abivalmilt kohale tulevad ja aitavad, rääkimata kohalikest kalameestest.

### ■ Kuhu tahaksid paadiga tagasi minna?

Sai vist juba õige mõnda kohta nimetatud, aga see on kindel, et kui me kord siinkandis seilamisest isu täis saame, tahame merele. Võib-olla siis kas või Pärnu kanti tagasi, või põhjarannikule. Aga meil on ka siin veel käimata kohti nii palju. Emajõe vesikonnas teeb meile häda ainult paadi süvis, mis tavalisel suvel ei lase meil igas sadamas randuda.

### ■ Pikim teekond?

Eks pikkuse poolest ikka see hansatee läbimine, Pärnu-Viljandi-Valma sadam-Tartu, kuigi üsna pikad otsad tegi laevuke läbi ju ka autokastis. Tartust Kallasteni ja sealt pisut edasi on siinkandis vast kõige pikemaks sõiduks jäänud.

### ■ Tugevaim torm?

Selles mõttes oleme ikka üsna algajad merekarud,

ehkki paar korda on Peipsi meile näidanud pealt meetriseid laineid ja päris kõva tuult. Hoiame siis ikka rohkem kalda ligi, sest järvelaine on teravam kui mere oma ja meil on päris palju avatud parrast. Peale selle teevad Peipsil sõitmise ohtlikuks kalameeste võrgud. Siiani on nii palju vedanud, et päris kinni pole jäänud.

### ■ Keerulisimad sõidutingimused?

Meelde tuleb esimene sõit Tartust Kallastele. Nimelt otsustasime mõned suved tagasi, et palume Kallaste sadamalt luba oma laevukest mõnda aega seal hoida, et saaks purjetamas käia.

Luba saadud, asusime teele. Sõit oli täiesti muinasjutuline: ilm soosis, tuul oli päri ja meel ülev. Sattusime aga pärituules purjetamisest nii hoogu, et ei saanud esiotsa arugi, kui vana Peipsi meile kurjemat nägu hakkas näitama. Pimedus tuli nii järsku, nagu oleks keegi lülitit vajutanud. Üritasime siis ikka kuidagi aru saada, milline see mõnest kaldalt paistvast laternast Kallaste on. Kui merelt on sadama maamärgid tavaliselt küllaltki hästi näha, siis Kallastel on need üsna madalad ja pimedal ajal suure lainega üsna halvasti märgatavad.

Pärast mõnda ebaõnnestunud katset sadama süvendi algus üles leida ei jäänudki muud üle kui paluda meile vastutulnud autol sõita sadamale

nii lähedale kui võimalik ja meile tuledega märku anda. See nipp töötas väga hästi ja jõudsime õnnelikult sadamasse.

### ■ Lemmiksadam Eestis?

Kas see nüüd päris sadam on, aga randumis- ja peatumiskoht kindlasti. Tartust Peipsi poole jääb Kavastu, väga mõnus koht, kus peatuda ja parve-Matiga juttu puhuda. Tema lahkust kasutavad paljud möödasõitvad paadimehed.

Muidu on mu lemmiksadamaks Lehtma sadam Hiiumaal, eeskätt puhvetis pakutavate soojade kalavõileibade pärast – ma küll ei tea, kas me sinna kunagi ka “Äge” pardal jõuame.

### ■ Lemmiksadam välismaal?

Mulle meeldib väga Lõuna-Soome saarestik ja eeskätt Vänö saar. Mitte ainult sadama, vaid kõikide inimeste pärast, kes seal suvitaskeldavad.

### ■ Unistuste reis?

Eks neid plaane tuleb ju kogu aeg teha. Kui rääkida “Ägega” seotud plaanidest, siis kõigepealt tahame ka Peipsi põhjarannikut tundma õppida.

Võib-olla õnnestub kunagi sõita Peipsilt merele ja sealt edasi. Muidu unistan kogu aeg kas või Väinameres purjetamisest – oleks ainult aega rohkem! Ja korra tahaksin ka Uus-Meremaa vetes purjeka pardal kas või soodiotsast kinni hoida. **N**



## Äge

Kodusadam Tartu

Tüüp, mudel huvipaati (ehitatud lappaja kerele)

Ehitusaasta 1988

Kere materjal puit, põhi kaetud plastikuga

Pikkus/laius 8,40 m/2,60 m

Süvis 90 cm

Kõrgus mastiga 9 m

Mootor ühetaktiline diiselmootor 12hj

Navigatsiooniseadmed kompass, käsi-GPS, kajalood

Lisaseadmed kempis

Kütusevaru 40 l

Lubatud inimeste arv pardal 10

## Toomas Lunge

Vanus 42

Veesõidukogemus 4 aastat

Aastas seilab mõõtmatul hulgal miile



## Tallinna Jahtklubi kutsub väikelaevajuhtide kursustele

Õppetööga alustame jaanuaris 2007.  
Loengud toimuvad kord nädalas õhtuti.  
Praktikum ja eksamid viiakse läbi maikuus.  
Hind: 5000 kr  
Info ja registreerimine:  
maria@tjk.ee, tel.: 6398956, 5025044

www.tjk.ee

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

Järgmisesse Navigaatorisse ootame paadibörsi kuulutusi kuni 01. veebruarini 2007  
Tel. 6 710 158 E-mail navigaator@heelium.ee

### Selline reklaamkast ainult 1200.- + km

1/4lk = 3000.-+km  
1/8lk = 1500.-+km  
1/10lk = 1200.-+km  
1/12lk = 1000.-+km  
Hinnad kehtivad ainult paadibörsi rubriigis.



#### Princess V55

Pikkus: 17,40 m • Laius: 4,27 m • Kaal: 14 500 kg • Mootorid: 2 x MAN V10 (2 x 1050 hj) • Ehitusaasta: 2000  
Konditsioneer, küttesüsteem, diislgeneraator, passarell, vöörivint, Raymarine C120 GPS/kaardiplotter/radar, autopilot jpm.  
Kontakt: 50 33 228

hind  
**465 000 €**



#### Princess 50

Pikkus: 15,32 m • Laius: 4,47 m • Kaal: 17 700 kg • Mootorid: 2 x Volvo Penta D12-675 (2 x 675 hj) • Ehitusaasta: 2004/5  
Diislgeneraator, passarell, vöörivint, ahtrivint, flybridge tiiktekk, Raymarine E120 radar ja kaardiplotter mõlemas juhtimisillas, autopilot, surround-sound ja LCD-televisoorid  
Kontakt: Tõnu Kirs tel. 50 13 997 tony@paadid.ee

hind  
**600 000 €**



#### Bayliner 175

Väljalaske aasta: 2006 • Mootor: MerCruiser 3,0 (135 hj) • Pikkus: 5,33 m • Laius: 2,13 m • Süvis: 0,43 m  
Õkonoomne ja mugav kaater.  
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind  
**245 000.-**  
tavahind 265 000.-



#### Princess 56

Pikkus: 17,15 m • Laius: 4,62 m • Kaal: 19 500 kg • Mootorid: 2 x Volvo Penta D12-615 (2 x 615 hj) Ehitusaasta: 2001  
Küttesüsteem, diislgeneraator, passarell, vöörivint, flybridge tiiktekk, Raymarine radar ja kaardiplotter, autopilot, AVON 320 SeaSport Jet abipaad  
Kontakt: Tõnu Kirs tel. 50 13 997 tony@paadid.ee

hind  
**600 000 €**



#### Bayliner 192

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

soodushind  
**395 000.-**  
tavahind 432 000.-



#### Bayliner 195

Väljalaske aasta : 2006 • Mootor: MerCruiser 5,0L V8 MPI (260 hj) / Bravo 3 • Pikkus: 5,72 m • Laius: 2,31 m • Süvis: 0,43 m  
Ise tõhjenev tekk . Väga ruumikas ja mitmekesised panipaigad. Rikkalik standardvarustus.  
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind  
**305 000.-**  
tavahind 338 000.-





### Bayliner 245

Väljalaske aasta : 2006 • Mootor: MerCruiser 5,0L V8 MPI (260 hj) / Bravo 3 • Pikkus: 7,34 m • Laius: 2,57 m • Süvis: 0,43m  
 Lisavarustus\*: toonitud parras (tumesinine); matkakate; kokpiti deluxe pakett; maseraatorpump WC-le; kaldavoolusüsteem (220 V); Raadio juhtpult.

**soodushind**  
**899 000.-**  
 tavahind 979 000.-



### Bayliner 265

Väljalaske aasta : 2006 • Mootor: MerCruiser 5,0L V8 MPI (260 hj) / Bravo 3 • Pikkus: 8,23 m • Laius: 2,59 m • Süvis: 0,59m  
 Lisavarustus\*: toonitud parras (tumesinine); matkakate; kokpiti vaipkatted; maseraatorpump WC-le; kaldavoolusüsteem (220 V)

**soodushind**  
**990 000.-**  
 tavahind 1 094 00.-



### Bayliner 652

Väljalaske aasta: 2005 • Mootor: MerCruiser 3,0 (135 hj) • Pikkus: 6,22 m • Laius: 2,49 m • Süvis: 0,48 m  
 Ruumikas kokpit ja läbimõeldud ning praktiline juhtimiskoht teevad Bayliner 652'st ohutu ning mugava kaatri. Kaatril on rikkalik standardvarustus.  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**395 000.-**  
 tavahind 450 000.-



### Bayliner 652

Väljalaske aasta: 2006 • Mootor: MerCruiser 1,7 Diisel (120 hj)  
 Pikkus: 6,22 m • Laius: 2,49 m • Süvis: 0,48 m  
 Diisel mootor teeb suurest ja mugavast kaatrist tõeliselt ökonoomse sõidurista. Tänu diiselmootori paremale väändemomendile saavutatakse ka 120hj juures suurepärase sõidumadused.  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**540 000.-**  
 tavahind 584 000.-



### Kasutatud Regal Valanti 170

Väljalaske aasta: 1994 • Mootor: MerCruiser 4,3LX/ Alpha 1 • Pikkus: 5,30 m • Hind sisaldab: Kajalood; Käsi-GPS; VHF-raadiojaam; Trimmiplaatide komplekt; Treiler • Kaater heas korras  
 Kontakt: Hilmar Märton tel: 447 2775 hilmar.martson@paadid.ee

**hind**  
**150 000.-**



### Trophy 2002

Väljalaske aasta: 2005 • Mootor: Mercury 150 hj Optimax Salt-water • Pikkus: 6,58 m • Laius: 2,46 m • Süvis: 0,41 m  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**585 000.-**  
 tavahind 656 000.-



### Trophy 2052 DIISEL

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**  
**625 000.-**  
 tavahind 687 000.-



### Trophy 2052

Väljalaske aasta: 2006 • Mootor: MerCruiser 4,3 MPI (220hj) • Pikkus: 6,58 m • Laius: 2,46 m • Süvis: 0,43 m  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**599 000.-**  
 tavahind 666 000.-



### Zodiac Pro 7 man RIB

Mariner F30 ELPT EFI • Väljalaske aasta: 2006 Mootor: 30 Hj • Pikkus: 4,20 m • Laius: 1,86 m • Süvis: 0,30 m • Kandejõud: 7 inimest  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**180 000.-**  
 tavahind 198 500.-



### Zodiac Pro 15 man RIB

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

**soodushind**  
**495 000.-**  
 tavahind 510 500.-



# Telli merestiili ajakiri *Navigaator*

**Üksiknumbri hind 69 kr**  
**Aastatellimus (4 numbrit) 199 kr**

Tellimiseks helista 671 0158 või saada kiri [navigaator@helium.ee](mailto:navigaator@helium.ee)



# Bayliner 246

## Discovery



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

# BAYLINER

where fun lives

Travel at the speed of life



V CLASS SPORTS YACHTS    70   65   58   53   **48**   45   42

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

[www.princessyachts.com](http://www.princessyachts.com)

  
**PRINCESS**  
POWER · PRECISION · PASSION