

Navigaator

2 / 2011

BALTI MEREAJAKIRI

**10 päevaga
Barcelonast
Korfule**

**Kuidas me
Hispaaniast
jahi Tallinna
tõime**

**Paadiga
Soome**

**Lastega
Kolga lahe
saartel**

MONACO VÜRST
Albert II

– **ELUPÕLINE MEREKARU**

HIND € 4,40
68,85 EEK

ISSN 1736-3233



9

PAADITUTVUSTUS: PARAGON 31 PARKLAEV KRUSENSTERN TULEB KÜLLA KUIDAS VALIDA LAEVAMEESKONDA BRUNO PAO – MEREAJALOOLASEST MEREKULTUURI MAALETOOJA VÄIKELAEVADE VARUSTUSE NÕUDED SAID VÄRSKENDUSE LIIKLEMINE SISEVETEL II OPERATSIOON ALBION LÄÄNEMEREL HERKKI HALDRE VANALAEVANDUSEST GHM SADAMARESTORAN UUDISED PAADIBÖRS



FENOMEN

PÄEV ON ÖÖ. VALGUS ON VARI. VALGE ON MUST.
ÕISELT MAHEDA MAITSEGA, HARUKORDSE
PUHTUSENI SÖEFILTREERITUD VIRU VALGE BLACK.



Sisukord

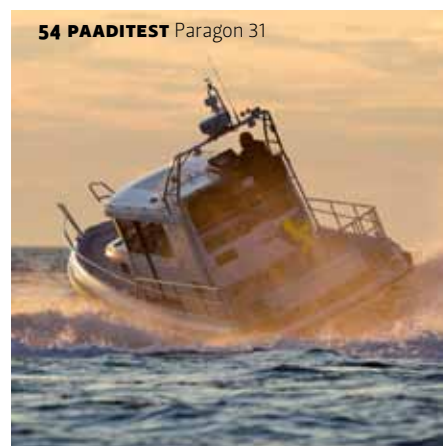
- 6 UUDISED** Saaremaa Laevakompaniil kõik kolm uut laeva käigus, Uuenenud Tallinna Vanasadama Jahisadam tõmbab jahituriste, Allveelaev Lembit tõsteti kuivale maale, Volvo Ocean Race saab sügisel stardi, Princess 32M, Bavaria Sport 31, Fjord Open 36, Quicksilver Activ 675 Open
- 14 VANALAEV** Herkki Haldre räägib laste merendushuvist
- 18 PURJELAEV** Parklaev Krusenstern tuleb külla
- 20 KAANELUGU** Monaco Vürst Albert II armastab merd ja veesõitu
- 32 REIS** Paadiga Soome
- 36 SADAMARESTORAN** Grand Holm Marina tiptasemel sadamarestoran
- 40 MEREREIS** 10 päevaga Barcelonast Korfule
- 46 MEREPERE** Kuidas valida laevameeskonda
- 50 PAADIOST** Kuidas me Hispaaniast jahi Tallinna toime
- 54 PAADITEST** Paragon 31
- 64 PAADIMATK** Lastega Kolga lahe saartel
- 68 SEADUS** Väikelaevade varustuse nõuded said värskenduse
- 72 PERSOON** Mereajaloolasest merekultuuri maaletooja
- 76 AJALUGU** Operatsioon Albion Läänemeresel
- 78 MEREKOOL** Liiklemine sisevetel II
- 80 MINU PAAT** Runbjarn & Alar Schönberg
- 85 PAADIBÖRS**



20 Monaco vürst Albert II armastab merd ja veesõitu



36 SADAMARESTORAN Grand Holm Marina



54 PAADITEST Paragon 31



64 PAADIMATK Lastega Kolga lahe saartel



80 MINU PAAT: Runbjarn & Alar Schönberg



RÕÕM ÜHEST ILUSAST VEESÕIDUST. Üks tuttav pakkus mulle kord, et kirjutab Navigaatorisse oma sellesuvisest toredast veesõidust. Haarasin rõõmuga mõttest kinni ja hakkasin teda pinnima, et kust, kuhu ja kellega ta merd sõitis. Meremehed tavad ju laeva kohta “kes” öelda. Hiljem selgus tõsiasi, et sõiduvahendiks oli kummimadrats! Nali naljaks! Seekord jäi lugu küll tegemata, aga hiljem hakkasin mõtlema, et võib-olla siiski peaks? Peamine on veepeal olemisest rõõmu tunda ja see on võimalik igasuguse alusega. Tuleb vaid järgida ohutusnõudeid – rannavettesse mõeldud väikepaadiga pole mõtet kaugele merele kippuda.

Suvesoojus on sel aastal ennast juba ilmutanud ja lämbe ilm lausa kutsub vee peale end jahutama. Aga kuidas sa lähed, kui kuival maal nii palju põnevaid toimumas on? Paadisõidu ja kultuurielamuse saab aga ühendada, sest see suvi on rikas huvitavate sündmuste poolest, mis toimuvad just vee ääres. Näiteks võib oma paadiga külastada Nargenfestivali etendusi Naissaarel, seilata Viinistusse teatrit ja kontserte nautima, minna Pärnusse veefestivalile, sõita Kuressaare või Tallinna merepäevadele.

Tehkem siis ühest teatrikülastusest mõnus päevane mereretk. Igastahes Navigaatori meeskond kavatseb ühe sellise lähiajal ette võtta!

Ilusat paadisuve kõigile!

Helen Raiend



Esikaane foto Bulls Press

Väljaande direktor

Tiit Lillipuu

tiit.lillipuu@heelium.ee

Peatoimetaja **Helen Raiend**

helen.raierend@heelium.ee

Toimetaja **Margus Mihkels**

Makett ja küljendus

Andrus Kalkun

kalkun@heelium.ee

Väljaandja **Heelium OÜ**

Pärnu mnt 232, 11314 Tallinn

Telefon: 6 710 158

Faks: 6 710 190

navigaator@heelium.ee

Reklaam Nordicom

reklaam@nordicom.ee

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

Navigaator on ka Facebookis

Tellimine telefonil 6 710 158,

navigaator@heelium.ee

www.ajakirinavigaator.ee

Audi A4 – kindel kvaliteet, kindel garantii.



Audi A4 1.8TFSI Multitronic (88kW / 120 hj);
keskmine kütusekulu: 7,1 l/100 km; keskmine CO₂ emissioon: 164 g/km.

Kuumakse alates
368€

Koos oma uue Audiga saad **tasuta kaasa** **lisavarustuspaketi 5540 euro** väärtuses:

- Nahkkattega ja nelja kodaraga rooliratas
- Automaatselt tumenev sisepeegel koos valgus- ja vihasensoriga
- Käetugi esiistmete vahel
- Akustiline parkimisabi auto tagaosas
- Esilaternad Xenon plus koos LED-tagatuledega (sisaldab LED-päevasõidutulesid ja esilaternate pesuseadet)
- Esilaternate kõrgsurvega pesuseade
- Valgus- ja vihasensor koos "coming home/leaving home"-funktsiooni ja automaatse klaasipuhastusrežiimiga
- Püsikiirushoidja
- Komfortkliimaseade "Plus"
- Elektrilise soojendusega esiistmed
- Kergmetallveljed 7.5x16", kuue kodaraga disain, rehvidega 225/55 R 16
- Juhi infosüsteem
- Pikendatud tehasegarantii viis aastat (kaks aastat + kolm aastat lisagarantiid) läbisõiduni 100 000 km
- Raadio "Concert" koos kõlarisüsteemiga "Audi sound system" (6,5" värvikuvar, MMI® juhtimisloogika, CD-mängija)
- Kiirustundlik roolivõimendi Servotronic
- Vargusevastased rattapoldid

Liisingutingimused: sissemakse alates 10%, periood 60 kuud, intress Euribor +2%, jääkväärtus 30%.
Kuni läbisõiduni 100 000 km kehtib kõigile ostetud autodele viieaastane tehasegarantii.

**U U E N E N U D T A L L I N N A V A N A S A D A M A
J A H I S A D A M T Õ M B A B J A H I T U R I S T E**

Eelmisel aastal Tallinna vanalinna külje all avatud Vanasadama Jahisadam on paadituristide seas osutunud väga populaarseks. Algselt sadamasse rajatud 60-le kaikhale lisandus sel aastal veel 50, kuid tihti ei piisa ka 110 kaikhast, et kõiki soovijaid mahutada, tõdeti sadamakontoris. Enim külastavad uut jahisadamat meie põhjanaabrid, peale üksiksõitjate on tänava sadamas sildunud juba kaks eskaadrit kokku rohkem kui 50 alusega. Kalevi Westersund Soome Purjetamis- ja kaatrisõiduliidust rääkis Navigaatorile, et nende 2.-5.juunini toimunud eskaadrisõidul 2011.aasta Euroopa kultuuripealinna osales 34 paadiga 100 veesõitjat 16 erinevast Soome maakonnast, põhiosa Helsingist ja Uudenmaalt. Sõitjaid turvas Merepääste paat PV Aktia. Westersund tutvustas ka kohapealset tihedat programmi. Esimesel õhtul koguneti kõrtsis Poseidon, kuhu ühise laua taha saadi ka kaks admiralit: Soome admiral, praegune Purjetamis- ja kaatrisõiduliidu juht Juhani Kaskeala ning Eesti poolt admiral Tarmo Kõuts. Järgmisel päeval kõnniti kultuurikilomeetrit, uuendati Lennusadamat, Patarei vanglat, Peetri sadamat ja meremuuseumit. Et taolisi jahituriste veelgi panemini teenindada otsustati Tallinna Sadama juhatuse liikme Allan Kiili sõnul lisaks uute kaikohtade loomisele laiendada jahisadama olemasolevaid olmeruume, muuta sadama ruumilahendust ja suurendada märgatavalt klientide teeninduspindu sadamahoone sees. Jahisadama olmpindade juurdeehitus koos uue saunakompleksiga peaks valmima juunikuus.



FOTOD TIIT LILLIPUU, KALEVI WESTERSUND



ALLVEELAEV LEMBIT TÕSTETI KUIVALE MAALE

Maikuu tõsteti maismaale 600 tonni kaaluv väärika ajaloo allveelaev Lembit, edaspidi saab temast üks peamisi tõmbenumbreid Lennusadama angaaridesse rajatavas ekspositsioonis. Allveelaev Lembit toodi välja mööda spetsiaalselt selleks otstarbeks Lennusadamasse ehitatud 100 meetri pikkust kaldteed. Allveelaeva väljavõtmiseks toetati Lembit 8 meetri pikkuste pontoonidega ja tõmbeseadmena kasutati T54 baasil ehitatud vintsiga varustatud soomustransportööri BTS-4, teatas Eesti Meremuuseum. Dreseni sõnul liiguti väga oluline samm edasi Lennusadama ekspositsiooni ettevalmistustöös. Juunikuu jooksul teostatakse Lembitu kere puhastus- ja värvimistööd, misjärel jõuab Eesti mereajaloo kroonijuveel oma väärikale kohale angaarides.

MEREVÄE LIPU LANGETAMINE ALLVEELAEVAL LEMBIT 16.05.2011 • FOTO MEREVÄGI

Häcker
kitchen.germanMade.



www.haecker.ee

Tuleviku tee 10, Tallinn +372 600 0182 +372 5342 3023 info@haecker.ee



Saaremaa Laevakompaniil kõik kolm uut laeva käigus

Mai alguses jõudis Eestisse uhiuus praamlaev Hiiumaa – viimane kolmest BLRT Grupi poolt Lääne-Eesti saarte ja mandri vaheliseks liikuseks ehitatud alusest. Saaremaa Laevakompanii juhatuse esimees Tõnis Rihvk sõnas Norras Fiskerstrand Verft laevatehases laeva üleandmisdokumentidele alla kirjutades, et uue laevastiku ehitamise suurprojekti lõpulejõudmisega on uus ajastu Väinamere laevaliikluses käes.

Saaremaa Laevakompanii nõukogu esimees Vladseslav Leedo ütles Navigaatorile, et laevahankega võib rahule jääda, seda enam, et reisijad on uued kiired laevad heaks kiitnud.

Kolme identsete parameetritega laeva ehitamine Saaremaa Laevakompaniile maksma 1,4 miljardit eesti krooni, millele riik pani sadamate valdaja AS Saarte Liinide kaudu juurde 600 miljonit krooni sadamate laiendamiseks ja kaasajastamiseks.

SÕSARLAEVAD SAAREMAA, MUHUMAA, HIIUMAA • FOTO SLK



UUS FJORD 36 OPEN ÜLETAS OOTUSED: PAAT VÕTTIS VÄLJA 44 SÕLME

Oma suurema õe, tiitliga "Euroopa 2008. aasta mootorpaat" pärjatud Fjord 40 jälgedes käiv uus Fjord 36 näitas ennast esimesel Euroopa ajakirjanikele korraldatud sõiduproovil radikaalse, põneva ja kiire mootorpaadina. Paadi disainer Patrick Banfieldi arvutustes 36 sõlme juurde jääma pidanud tippkiirus ületati testisõidus kaheksa sõlmega – kaks Volvo D 4 (2x 300 hj) mootorit surusid sõitjate hämmastuseks paadist välja kiiruse 44 sõlme. Ka manööverdamine DPH veojalgadega ja juhtkangi abil osutus hõlpsaks. 10,8 meetri pikkune ja 3,65 meetri laiune ainulaadse disainiga Fjord 36 Open mahutab kajutisse magama kaks inimest, paadi sisemuses asub dušiga tulettruum ja mahukas panipaik.

🌐 www.fjordboats.com



VOLVO OCEAN RACE 2011-2012 SAAB SÜGISEL STARDI

Tänavu 29.oktoobril Hispaania linnast Alicantest teele minev maailma keerukaim purjetamisvõistlus Volvo Ocean Race peatub sel korral 10 sadamalinnas. Nagu varasematel aastatel, nii ka nüüd toimuvad peatuspaikades linnarahva ja sponsorite rõõmuks väiksemad sadamaregatiid. Regati jooksul läbitakse Cape Town (Lõuna-Aafrika), Abu Dhabi, Sanya (Hiina), Auckland (Austraalia), Itajai (Brasiilia), Miami (USA), Lissabon (Portugal), Lorient (Prantsusmaa), seekordse regati finiši asub Iirimaa linnas Galways. Praeguseks on võidusõidule registreerinud kuus julgetest ja treenitud sportlastest koosnevat võistkonda. Lugege täpsemalt www.volvooceanrace.org



ELAN 350 suvehind – vaid 90 000 €

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

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



Paadipood Vanasadama Jahtklubis



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

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

**Profi
Marine**

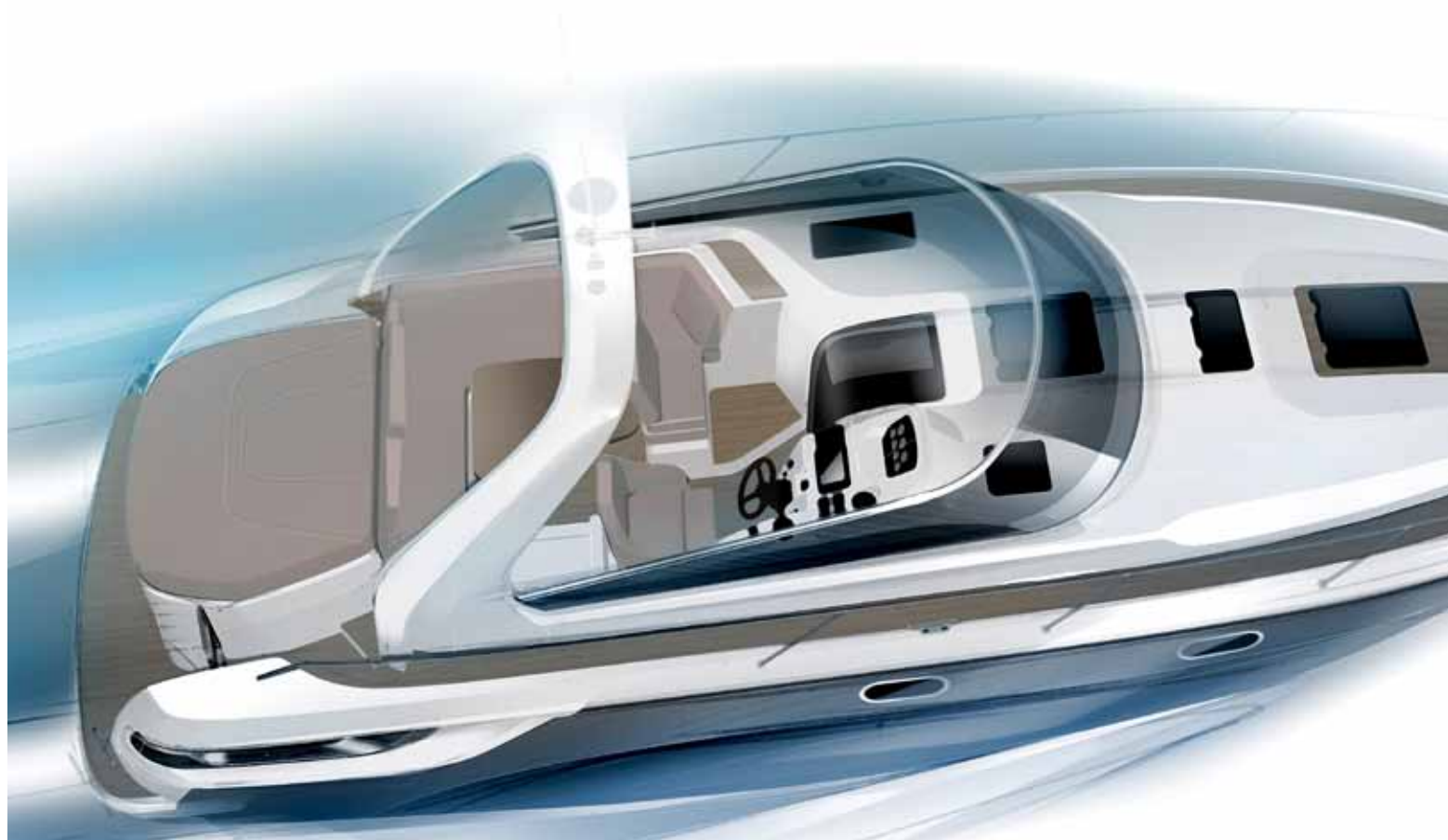


**UUS PRINCESSI 32 MEETRINE SUPERJAHT
PURUSTAS LONDONI PAADINÄITUSE REKORDID**

Nii mõnigi Eesti paadimüüja teab, et suurte veesõidukite näitusehalli toimetamisega on tükk tegemist. On juhtunud, et suurimad kaatrid on Eesti Näituste halli ukse taha jäänud, kuna ukseava laius ja kõrgus ei ole mereiluduste läbilaskmiseks piisav.

Nüüd on Princess Yachts avaldanud pildid oma uusima mudeli Princess 32 saabumisest Londoni paadinäituste halli, kus on maadeldud sama probleemiga. Õnneks edukalt. Uus 100-tonnine Princessi superjaht on raskeim ja suurim veesõiduk, mis seni Londoni paadinäituse hallis eksponeeritud. 32 meetri pikkuse ja 13 meetri kõrguse jahikaunitari kohaletoimetamine võttis aega ja vaeva, aga oma kohale ta Londoni paadinäituse Lõunahalli siiski jõudis, et 10 päeva jooksul paadihuviliste silma röömustada.

• www.princessyachts.com





QUICKSILVER ACTIV 675 OPEN VALITI EUROOPA

2011. AASTA PARIMAKS MOOTORPAADIKS

Brunswicki kontsern tõi 2011.aastaks tippdisainerite juhtimisel välja uue Quicksilver Activ-seeria. Uued mootorpaadid Quicksilver Activ 675 Sundeck, 675 Open ja 535 Open on mõeldud meelelahutuseks, kuid nende põhijoonteks on siiski turvalisus, mugavus ja mitmekülgsus. Paatide hea pikkuse-laiuse suhe võimaldab salongi mitmekesisest kasutamist ning suurepäraseid sõidumadusi. Paatide optimaalse kujuga põhi löikab laineid pehmel ja muudab sõidu meeldivaks. Juba on tulnud ka esimene tunnustus: Quicksilver Activ 675 Open auhinnati klassis "Sportpaadid 30 ja vähem" 2011.aasta parimaks mootorpaadiks (European Powerboat of the Year 2011). Tegemist on kõige olulisema auhinnaga, mille mootorpaat võib Euroopas saada. Võitja valib välja rahvusvaheline žürii, mis koosneb kaheksast hinnatud paadiajakirja esindajast kaheksast erinevast riigist.

🌐 www.quicksilver-boats.com



BAVARIA uus mudel SPORT 31

Juuni alguses teatas Bavaria, et toob peagi turule uue Sport-seeriasse kuuluva mudeli Sport 31.

Uus sportmudel järgib Bavaria 31 traditsioone kombineerides küllaldast ruumikust, dünaamilist disaini ja võimsaid mootoreid.

Näoga sõidusuunas asetsev juhi iste koos suure istumisnurgaga ümber kokpiti laua võimaldab kuuel inimesel sõidu ajal mugavalt tekil istuda. Kõigile Sport-seeria jahtidele omaselt on ka uuel 31-l suur, paadi laiune suplusplatvorm, mugavust lisab avar päevitusala.

Sport 31 pakub suurepärast ruumilahendust ka tekist allpool.

Ahtrikajutis asub kaks ühekohalist magamisaset, mille saab lihtsalt muuta kaheinimesevoodiks. Koos vööri kajutiga mahutab Sport 31 oma pardale magama neli inimest.

Uue sportkaatri mootorivalikusse kuuluvad Mercruiseri ja Volvo Penta bensiinimootorid võimsusvahemikus 220 – 370.

🌐 www.bavaria-yachtbau.com

SYDNEY RAHVUSVAHELINE PAADINÄITUS

28.juuli – 01.august 2011
 Sydney, Austraalia
 ☎ www.sydneyboatshow.com.au

POOLA PAADINÄITUS WIND AND WATER

04. – 07.august 2011
 Gdynia, Poola
 ☎ www.wiatrywoda.pl

LÕUNA-AAFRIKA PAADINÄITUS

12. – 14.august 2011
 Johannesburg, Lõuna-Aafrika
 ☎ www.nationalboatshow.co.za

AMSTERDAMI UJUV PAADINÄITUS HISWA

30.august – 04.september 2011
 Amsterdam, Holland
 ☎ www.hiswatewater.nl

NORRA PAADINÄITUS BATER I SJOEN

01. – 04.september 2011
 Sandvika, Norra
 ☎ www.norboat.no

STOCKHOLMI UJUV PAADINÄITUS

– 04.september 2011
 Stockholm, Rootsi
 ☎ www.flytandebatmassan.se

CANNESE RAHVUSVAHELINE PAADINÄITUS

07. – 12.september 2011
 Cannes, Prantsusmaa
 ☎ www.salonnautiqueparis.com

ATLANTIC CITY UJUV PAADINÄITUS

08. – 11.september 2011
 Atlantic City, USA
 ☎ www.acinwaterboatshow.com

NEWPORTI RAHVUSVAHELINE PAADINÄITUS

15. – 18.september 2011
 Newport, Rhode Island, USA
 ☎ www.newportboatshow.com

AUCKLANDI RAHVUSVAHELINE PAADINÄITUS

15. – 18.september 2011
 Auckland, Uus-Meremaa
 ☎ www.aucklandinternationalboatshow.com

SOUTHAMPTONI RAHVUSVAHELINE PAADINÄITUS

16. – 25.september 2011
 Southampton, Inglismaa
 ☎ www.southamptonboatshow.com

INTERBOOT – RAHVUSVAHELINE VEESPORDI MESS

17. – 25.september 2011
 Friedrichshafen, Saksamaa
 ☎ www.interboot.de

MONACO PAADINÄITUS

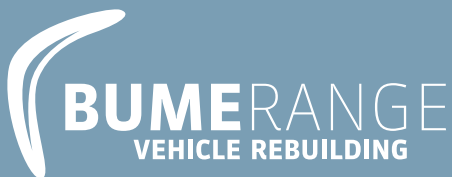
21. – 24.september 2011
 Monaco
 ☎ www.monacoyachtshow.com

NORWALKI RAHVUSVAHELINE PAADINÄITUS

22. – 25.september 2011
 Norwalk, USA
 ☎ www.boatshownorwalk.com

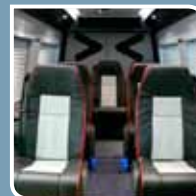
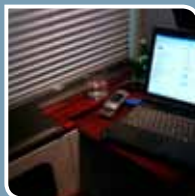
CAPE TOWNI RAHVUSVAHELINE PAADINÄITUS

23. – 25.september 2011
 Cape Town, Lõuna-Aafrika
 ☎ www.boatshow.co.za



VIP reisibuss

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



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

Telefon 447 2758
 GSM 516 7084

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

AHOI, TULE PURJETAMA – Vahemeri, Tai ja Kariibid ootavad Sind!

Rendi meilt jaht vabalt valitud perioodiks või seila koos Eesti paatkonnaga Lõunamaa meredel.

Jahirendi hinnad ilma kaptenita laevadel:

- **Vahemerel** alates **1000** eurot (7 päeva)
 - **Tais** alates **1900** eurot (12 päeva)
 - **Kariibidel** alates **2800** eurot (14 päeva)
- Valida on 36- kuni 50-jalaseid jahte ning katamaraane.*



AT DEVOREX
stiilne puhkus

www.stiilnepuhkus.ee

Eestlaste avastamisretk "Pärlipüüdja" **TAIS**

Seilame katamaraaniga Andamani merel ja otsime üles ilusamad pärlid: kauged paradiisasaared, peidetud laguunid, troopilised vihmametsad... Ujume elevantidega, sukeldume korallidel ning supleme öösel koos helendavate krevettidega.

Valida on pakett 12 päeva merel või 7 päeva merel + 7 päeva hotellis. Hinnad ja marsruudid meie kodulehel.

Eestlased seilavad Dodecanese merel **KREEKAS**

1.- 8. oktoober (7 päeva laevas koos eesti kapteniga).

42-jalasel jahil hind **800** eurot / 2 inimest
38-jalasel katamaraanil hind **1000** eurot / 2 inimest

SOODUSTUSED reisi tellimisel enne 30.juunit:

- 8 %** Vahemere jahirendi tellimustel
- 6 %** Tai jahirendi tellimustel

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

MÜÜA SAAREMAAL Nasva Jahtklubi sadam



Hind: 1,5 mln €

Hoone üldpind 2340,9 m² • Kinnistu 14 038 m², piirneb kahelt poolt merega

Vaata infot: www.eurokv.ee

tel 5648 9258



Järelkasv vajab koolitamist

VANALAEVNIK JA AJALOOLISE KUUNARI KAPTEN **HERKKI HALDRE** NENDIB, ET MEIE MERERIIGIS VÕIKS LASTEL OLLA ROHKEM ERINEVAID VÕIMALUSI OMA MEREHUVI EDASIARENDAMISEKS

ÜKS SEITSMENDA KLASSI POISS ütles mulle kevadisel koolilastega purjetusretkel, et see on tema läbi aegade parim klassiekskursioon. Ja siis oli üks gümnaasiumitüdruk, kes kauples ennast kiiresti vabatahtlikuks meremeheks pikemale meresõidule kaasa. Siis oli paras tubli plikatirts, kes teatas väga iseteadlikult, et temast saab suureks saades laevakapten ja leidis silda tulles suure iseenesestmõistetavusega, et

ta võtab nüüd laeva üle. Ja siis oli üks 10-aastane poiss, valge kaptenimüts peas, kes teadis suurepäraselt mereterminoloogiat ja seda, mis laevas toimub ning ütles, et ta teab seda kõike, kuna loeb palju. Ise purjetamas ei käi ja isa ka meremees ei ole. Aga tema mure oli veel vähene lugemus, nimetas, et peaks meteoroloogiat veel juurde võtma. Usun, et paljud 10-aastased ei tea seda sõnagi, rääkimata vajadusest meteoroloogiat studeerida.

Meie koolilastesõitudel on erinevas vanuses lapsed alati huvilised otsi sikutama ja muidugi seisavad suure õhinaga järjekorras, et saaks natuke rooli hoida. Ma mõtlen, et kui sajast laevaga sõitmas käinud lapsest ühele merepisik sisse läheb, siis peaksid need sõidud ennast ära tasuma küll. Peaaegu igas koolilaste rühmas on üks, kes käib purjetamistrennis või isaga merel. Ja samas vaatame minu eelmist lauset teistpidi – meie suures mereriigis ja ajalooliste juurtega meresõitja rahva hulgas on igas klassikomplektis ainult üks, kes on merega tuttav...

Kõrvalmärkusena siia – meie täiskasvanud külaliste puhul olen teinud huvitava tähelepaneku, kui vanasti öeldi, et laevad on puust ja mehed rauast, siis nüüd tuleb seda kohendada ütlusega “naised on tegijad ja mehed leiavad ettekäände”.

“Kajamoori” ühe kahvelpurje üles võtmiseks läheb vaja kas kahte õppinud meest, nelja täiskasvanud inimest või kaheksat koolilast. Kui me tahaksime kõigi purjedega



korraga opereerida, siis kujuneks jungade hulk ütlemata suureks. Ega ilmaasjata pole õppelaev Kružernsterni peal 120 kursanti. Osaliselt on siin vaja toorest jõudu, ülejäänud osa tuleb oskustest (nagu alati). Aga alati saab ju hakkama ka tegutsedes deviisi all “jõud võidab mõistuse”.

Tähelepanuväärne ongi see, et kahveltagalase tekkides oli siinses rannasõidus kahemas-tiliste kaljaste meeskondades tavaliselt ainult 2-4 meest. Sai kõigi töödega hakkama ja mõistusega tegutsedes käis jõud ka purjedest üle. Mee- nub vana lugu Hiiumaalt, kus halukaljas tuli Tallinnasse küttepuid tooma. Isa, laeva kapten jagas õhtul enne suurde linna minekut pojale õpetussõnad peale, et hommikul on väljasõit kl. 07.00 ja laev hilinejaid ei oota. Hommikul on poiss õigeaegselt platsis, kell on 07.00 ja isa ei kusagil. Kapteni käsk on seaduseks, laev hilinejaid ei oota, nii võttiski

PURJETAMISTRENNID ON MEIL EESTIS KÜLL OLEMAS, KUID NOORTE MEREKLUBI SARNAST HUVIRINGI OLEKS VAJA, KUS MEREHUVILISED SAAKSID TEGUTSEDA EELKÕIGE OMA HUVIALAGA, MITTE SPORTLIKE SAAVUTUSTE TAGAAJAMISEGA.

laev kursi tagasi Hiiumaale peale ja poiss, kes oli kahemehelises meeskonnas ainus laevapere liige, viis laeva üksinda koju tagasi. Vana-mehe olla hiljem Hiiumaale maad pidi järgi jõudnud. Jutul on selles kohas tõetera sees, et seda tüüpi laevad on tõepoolest kaunis lihtsad käsitseda ja ma ei vaidle vastu, et ka üksinda

on võimalik hakkama saada. Pean tunnistama, mina ise pole soolopurjetamisest osanud kunagi eriti lugu pidada. Pean küll lugu inimestest, kes seda teha tahavad ja suudavad. Muide, maailma kangeim purjetaja selles kontekstis on jällegi naine, tegelikult isegi laps,

Jessica Watson, kes 17-aastaselt purjetas üksinda ümber maakera 210 päevaga. Olen küll võistluspurjetamisega tegelenud, kuid seda võistlushasardi pisikut pole sees olnud. Purjetamise võlu ongi minu meelest selles kulgemise rahus. Mitte kuhugi ei ole kiiret, raske laev kiigub tuulte ja lainete rüpes oma majesteetlikus väärikus. (Mida ei sega mobiiltelefon ega internet.) Selles suhtes ongi kahju, et purjetamistrennid on meil Eestis küll olemas, kuid Noorte Mereklubi sarnast huviringi oleks vaja, kus merehuvilised saaksid tegutseda eelkõige oma huvialaga, mitte sportlike saavutuste tagaajamisega. ▣

— HERKKI HALDRE



Arukas kütusekulutus.
EcoBoost bensiinimootor.

Arukas ennetamine.
Active
City Stop.

Arukas parkimine.
Aktiivne parkimisabi.

Arukas viis sõitu nautida.

Info-Auto
www.infoauto.ee

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

Keskmine kütusekulu 4,2-8,3 l/100 km, CO₂ pääst 109-139 g/m³. Pildil olev auto on lisavarustusega.

 facebook.com/infoautoford



TÄIESTI UUS FORD **FOCUS**. Käivita rohkem kui auto.

Hind alates **€ 14 990.-**

www.ford.ee



Feel the difference



Parklaev Krusenstern tuleb külla

2. JUULIL SILDUB SAKSAMAAL WARNEMÜNDES PARKLAEV KRUSENSTERN, ET VALMISTUDA LÄÄNEMERE ÜLETAMISEKS. OTSAD ANTAKSE LAHTI 9. JUULIL NING 15. JUULIL SAABUB LAEV TALLINNA MEREPEVADELE

NELJAMASTILINE PARKLAEV ON 15.-17. JUULINI peetavate merepäevade külaline. Sündmus on seepärast tähtis, et pärast seda, kui laev umbes 20 aastat tagasi Tallinnast lahkus, ei ole see Eesti sadamaid külastanud. Eesotsas Eesti Ajalooliste Laevade Seltsi liikmetega on laeva juba aastaid meie vetesse kutsutud ja sel suvel võimaldabki laeva sõidugraafik meie küllakutse vastu võtta.

Suurepärane on ka see, et laev õnnestus külla kutsuda just sel aastal, kui Tallinn on Euroopa kultuuripealinn. Ilmselt kujuneb Krusensterni külaskäigust üks nii merepäevade kui ka kultuuripealinna aasta tipp-sündmusi, mis peaks huvitama kõiki, kes on laevast midagigi kuulnud. Kindlasti tuleb Krusensterni uudistama ka hulk väliskülalisi.

Krusenstern sildub Tallinna Vanasadamas 8. kai ääres ning on päeval külastajatele avatud.

Saksamaalt Tallinna sõidavad ka mõned eestlased – grupp merekooli kadette võtab ette praktikareisi. Laev on eelkõige õppe- ja uurimislaev ja seetõttu on laevale oodatud kõik noored merehuvilised. Loodame, et saame


järgmises Navigaatoris tuua oma lugejani muljed nädalasest reisist Warnemündest Tallinna.

AJALUGU

1926. aastal valminud laeva kodusadam oli enne Teist maailmasõda Hamburg ja nimeks Padua. 1946. aastal sai Nõukogude Liit laeva Saksamaalt hüvitisvarana ja sellest aastast kannab nime Krusenstern (venepäraselt Kruzenžtern).

Laev on ümber ehitatud tänapäevastele nõuetele vastavaks õppelaevaks ja mahutab 150 kadetti. Kodusadamaks oli 1981. aastani Riia. Tallinn oli kodusadamaks aastatel 1981–1991, merekooli õppelaeva hoidja oli Eesti Kalatööstus.

Krusensterni praegune omanik on Venemaa Kalalaevastiku Balti Riiklik Akadeemia, paremini tuntud kui Kaliningradi merekool.

Laev on mitu korda seilanud ümber maailma ja võimalusel osaleb igal aastal purjelaevade regattidel. Laeva kasutatakse ka uurimisreisideks. Krusenstern on suuruselt teine purjelaev maailmas. 

— MAIROLD VAIK



NELJAMASTILINE PARKLAEV
KRUSENSTERN

EHITUSAASTA 1926

EHITAJA J. C. Tecklenborg, Bremerhaven/Geestemünde, Saksamaa.

KODUSADAM Kaliningrad, omanik Kaliningradi Mereakadeemia, sõidab Vene lipu all.

KOGUPIKKUS/LAIUS/MAKSIMUMSÜVIS
114,5/14,10/6,70 meetrit.

PURJEPINDA 3655 m², 31 purje.

PEAMASIN Rusky Diesel, 1600 hobujõudu
MAKSIMUMKIIRUS purjeda all 17 sõlme, peamasinaga 10 sõlme.

KANDEVÕIME 1965 tonni.

KÕRGEIM MAST kiilust alates 61,2 meetrit.
Mastid ja korpus on terasest.



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

VÄGA PALJU PAATI OMA SUURUSE KOHTA. SPORT 28.

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

Hind alates **€ 64 900.-** + km

Rohkem informatsiooni www.bavaria-yachtbau.com

**BALTI
MEREKAATRID**

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



BAVARIA
WHAT A YACHT



FOTOD SVEN TUPITS, BULLS PRESS

MONACO VALITSEJA VÜRST

Albert II

ON ELUPÕLINE MEREKARU

TEKST ANTS VILL



VÜRSTINNA GRACE KELLY,
PRINTS ALBERT, PRINTSESS CAROLINE,
PRINTSESS STEPHANIE JA VÜRST RAINER



GRIMALDIDE SUGUVÕSA PRAEGUNE PEA ALBERT ON ENNE RIIGIPEAKS SAAMIST ELANUD VÄGA MITMEKESIST, ÕPINGUTE- JA HARRASTUSTEROHKET ELU, MILLES ON KOGU AEG VÄGA TÄHTSAL KOHAL OLNUD MERI JA MERENDUS, ERITI AGA PURJETAMINE. MAAILMA ÜHE VÄIKSEMA, KUID RIKKA JA ŠIKI RIIGI MONACO VALITSEJA ON ÜLEMAAILMSELT TUNTUD VALITSEJAKOJA KUULSUSELE LISANUD UUSI, KESKKONNASÄÄSTLIKKE NING KA SPORTLIKKE TAHKE.

Kõik on kuulnud Monacost kui lasuurse Vahemere ääres kõrguvalt glamuursest rahvusvahelise kõrgseltskonna kogunemispaigast, kasiino- ja maksuparadiisist. Vähesed aga on sellesse keskaegset muinasjutulinnakest meenutavasse linnriiki oma nurgakese hankinud, enamasti on need inimesed ka naabrid maailma rikkamate inimeste nimekirjas. Populaarne on see 13. sajandist Grimaldide kõrgeadliperekonna valduses olnud kahe ruutkilomeetri suurune Monégasque'ide vürstiriik ka praeguste sinivereliste kookreiki seas. Eriti populaarsed on aga Monaco sadamad oma suvised Vahemerel seigeldes veetvate suurte paatide omanike seas.

Seltskonnaelu hooaja kõrgsündmused on muidugi vormel-1-karuselli Monte Carlo etapp, kus pudel Coca-Cola maksab 150 eurot, veelgi enam aga üleilmselt kõige kuulsamad purjetamis-merendusüritused Monaco Klassikanädal ning Monaco jahishow.

LUKSUSMERESÕIDU MAAILMAPEALINN

Meresõidul on ka purjetamise vürstiriigiks nimetatud Monacos väärikad, vürstlikud traditsioonid. Esimesed purjetamisvõistlused peeti siin vürstikoja eestvedamisel ja tänapäevani jätkuval toetusel juba 1860. aastail. Vürst Albert I asutas ka okeanograafiainstituudi ning juhtis esimesi Rivieras peetud purjetamisvõistlusi. Rainier III oli Monaco

Esimesed purjetamisvõistlused peeti Monacos vürstikoja eestvedamisel ja tänapäevani jätkuval toetusel juba 1860. aastail.

Jahtklubi esimene president, tema poeg vürst Albert II jätkab ja arendab vürstikoja ja mere pikaajalisi suhteid uuel, veelgi laiemal tasemel.

Just praeguseks juba 27. aastat Monaco jahtklubi president olnud Albert oli see, kes muretses jahtklubile 1995. aastal eriti väärtusliku ja väärika lipulaeva, enam kui 100 aastat tagasi Šotimaal Clyde'i kuulsa

laevameistri William Fife'i poolt Hispaania kuninga jahi paarilisena ühele Hispaania hertsogile ehitatud 15-meetrise (kogupikkus 28 meetrit) kahvelkutri (gaff cutter) Tuiga.

Praegugi suurepärases korras ja väga nobedat Tuigat peetakse üheks kaunimaks purjekaks, mis meredel seilanud. Vürst ütles jahtklubi 25. aastapäeva puhul soetatud jahi kohta: "Laev sümboliseerib Belle Èpoque'i vaimu, selle uuenduslikkust, toonast modernsust ja optimismi." Ta märkis, et samas Clyde'i juures sajad aastat pärast ehitamist renoveeritud Tuiga näitab järjepidevust ja on eeskuju sihikindluses ja ka keskkonnanahoius ning selleski, kuidas ehitada üles tulevaste purjetajapõlvkondade tulevikku.

Monaco kuulsa, Euroopa ühe vanema ning peenema jahtklubi eestvedamisel igal aastal septembri algul peetav Klassikanädal on ka nagu meenus suurte sõdade eel- ja ajastust, Belle Èpoque'ist ja keskendub vürstiriigi kuulsusrikkale merenduslikule minevikule, toetudes seilamise mitmepalgelisusele. Huvilised on oodatud uudistama maailma suurimaid ja kaunimaid paatelaevu alates antikvaarsetest purjepaatidest ja suurtest purjelaevadest kuni kõige moodsamate mootorlaevade ja muskelkaatriteni, samuti klassikalisi autosid. Klassikanädalal saab omaette auhinna La Belle Classe Trophy kõige ilusamini restaureeritud jaht, auru- ja paatide juhitavusvõistluse võitja, peetakse traditsiooniliste jahtide võistlused suurte paatide klassis, klassikaliste kahvelkutrite klassis, klassikaliste marconitaglasega jahtide klassis ning klassikaliste jahtide üldklassis. Kalleid auhindu on lisaks Grimaldidele välja pannud mitmed maailma kuulsad luksuskaupade tootjad.

Peetakse ka eripärasemaid võitlusi, näiteks (laeva)kokkade võistlus Hennessy XO konjaki võimalikult leidlikus kasutamises joogi või toidu valmistamisel. Korraldatakse ka hulk muid näitusi ja võistlusi, kohaletulnud saavad osa nii vürstiriigi merendus- ja traditsioonist kui ka sädelevast kuivamaelust.

Maaailma suurim ja kindlasti ka glamuurseim suurte jahtide näitus Monaco jahishow on septembri teises pooles Herkulese sadamas peetav iga-aastane suurüritus, kus esitlevad oma sel aastal valminud suuri (25–90 meetrit, keskmiselt 44 meetrit)



KAHVELKUTTER TUIGA

Praeguseks juba 27. aastat Monaco jahtklubi president olnud Albert muretses jahtklubile 1995. aastal eriti väärtusliku ja väärrika lipulaeva, enam kui 100 aastat tagasi Šotimaal Clyde'i kuulsa laevameistri William Fife'i poolt Hispaania kuninga jahi paarilisena ühele Hispaania hertsogile ehitatud 15-meetrise kahvelkutri Tuiga.

VÜRST UUDISTAB PÄIKESE JÕUL
LIIKUVAT TRIMARAANI



Monacot armastavad nii ülirikkad kui ka need, kes selle merepärlisära vaid endale telerist vaadates lubada saavad.





mootor- ja purjejahte sada hoolega välja valitud luksusjahtide tootjat. Lisaks peetakse laot, kus osaleb 500 tipptegijat luksusmerenduse val- last ning uusima merendustehnika ja luksussisustuse näitus.

MONACO ARMASTAB RAHA

Monaco on ametlik elukoht palju rohkematele inimestele, kui neid seal tegelikult elab. Põhjus on paljude jaoks väga praktiline: maksud, või õigemini nende puudumine. Vaid Vatikanist suurema riigi majanduse vundamendiks on turism, täpsemalt kasiinod, peen seltskond ja kul- daväärt kliima. Muide, Monaco kodanikud ei tohi kasiinodes mängida. Kõrgklassi elustiilist huvitatute vood on suurenenud eriti pärast seda, kui kümme aastat tagasi ehitati korralik kruisilaevade kai. Lisaks on pisiriigi panustatud ka kõrge väärtuslisandiga väiksemahulisse toot- misse. Kuigi riik on väike, on vürstiriigil paljudes sektorites monopol, näiteks tubakakaubanduses ja postiteenistuste vallas.

Kasiinod ja nendega kaasnev dramaatiline eluviis on Monaco aga teinud kaugelt palju kuulsamaks – ja rikkamaks – kui nii väike, vae- valt 36 000 elanikuga riik oleks võinud loota. 19. sajandi keskpaigast seadustatud õnnemängud hakkasid raha sisse tooma, kui kontsessioon 1,7 miljoni toonase frangi eest Prantsuse kasiinomagnaatidele venda- dele François ja Louis Blancile müüdi. Sellest peale hakkas Monte Carlo nooblis kasiinopalees raha kiiresti paljunema, asjale aitas kaasa raudtee jõudmine kaljuriiki. Vürstiriik sai majanduslikult jalad alla, hakkas kogunema ka muid ettevõtlikke ärimehi, arenesid kinnisvaraäri, pan- gandus. Rajati okeanograafiamuuseum, ooperimaja, 46 hotelli. Juve- liiride arv viiekordistus. Le Grand Casinole lisandus veel mitu väärikat kaaslast, hiljaaegu taasavati pärast 75-aastast vaheaega neljahektari- lises iluaia paiknev Monte Carlo Bay Casino.

Muidugi on Monacole lisanud kuulsust Bond, James Bond – ja luge- matu arv muid filme-raamatuid, mis on tugevdanud kuvandit kirg- likust ning ihaldusväärsest elustiilist, millest võiks osa saada justkui iga turist. Aga see ei oleks pruukinud ka nii olla.

ONASSISE LÜHIKE REVOLUTSIOON

Oma tähtis roll Monaco kujunemisel rikkuse ja glamuuri põhjendatud sümboliks oli ka kuulsal Kreeka laevandusmagnaadil Aristoteles Onas- sisel. Kuigi kasiinod ja sellega kaasnev turism olid vürstiriigile suu- reks abiks olnud, oli asi siiski õitsengust kaugel. Teadlasetüüpi Albert I pidas hasartmänge maitseleagedaks, tema poeg vürst Louis II oli aga sõdurlikult askeetliku maitsega, lisaks oli kogu ärisektorile äärmiselt laastavalt mõjunud ka äsjalõppenud Teine maailmasõda.

Kui Onassis oma luksusjahiga Olympic Winner Monacosse jõudis, haistis ta võimalust superrikastele ja ülikuulsatele luksusliku ja ele- gantse “sadamakese” ehitamisega väga tulusat äri teha.

Onassis paigutas kasiinodesse miljoneid, ehitas ja arendas mängu- maid globaalsele eliidile ja oli riiki üha rohkem üle võtmas. Äsja riigi pärinud vürst aga leidis, et Monacos peaks olema teretulnud kõik küla- lised, klassist hoolimata. Kahe kange mehe vastasseis päädis sellega, et 1959. aasta jaanuaris pakkis Onassis asjad, müüs osaluse kasiinoäris, astus oma luksusjahi Christina pardale ning lahkus. Kuna riigi majan- dustulevik paistis viimaste aastate ägeda arendamise tõttu üsna helge, polnud Monacos tema lahkumise üle keegi eriti õnnetu.

Rainier oli saavutanud palju: näidanud, et on tõsiseltvõetav riigipea ning ärimees, kelle käe all riik edeneb ja õitseb. Praegune aeg näitab, et vürsti joon oli õige: Monacot armastavad nii ülirikkad kui ka need, kes selle merepärlisära vaid endale telerist vaadates lubada saavad. Ning üha rohkem püütakse riiki meelitada ka nooremaid ja veel sugugi mitte rikkaid külalisi.

PARADIIS, MAKSUPARADIIS

Aga võimalus oma rahaga riskida pole ainus põhjus, miks rikkad ja ilu- sad kogunevad Kaljule, nagu paljud neist Monacot familiaarselt nime- tavad. Magnetiks on kaldariigi paljudele imeliselt sobiv maksusüsteem. Ilmselt pole mitte ilmaasjata või vaid ilusa merevaate pärast Monacos maailma ühed kõrgemad kinnisvarahinnad. Nimelt pole Monacos üksikisiku tulumaksu, mistõttu on sinna kogunenud palju kuulsa nimega “maksupõgenikke” mujalt Euroopast, näiteks vormelisoitjad, veel rohkem aga avalikku tähelepanu vältivaid ärimehi.

Nii ongi riigis maailma tihedaim asustus ja kõrgeim SKT – mikro- riigi kohta rahuldustpakkuv 5,8 miljardit USA dollarit, enam kui 215 000 dollarit inimese kohta. Muide, Monacos resideeruvad Prantsusmaa kodanikud peavad siiski makse maksma, otse Pariisile. Rahvusvaheli- sed rahandusorganisatsioonid pole rahapesu soodustava maksupara- diisiga rahul, kuid seni on vürstiriik kindlalt oma positsiooni hoidnud. Samas on Monacos kõrge sotsiaalkindlustusmaks, seda maksavad nii tööandjad (ca 35 protsenti) kui ka –võtjad (ca 13 protsenti).

Erilise glamuuri ja rahvusvahelise tähelepanu pälvis seni suhteliselt silmapaistmatu vürstikoda 1956. aastal, kui praeguse riigipea isa vürst Rainier naitus šarmantse ja kuulsa filminäitleja Grace Kellyga. Nende abi- ellumist nimetati toona sajandi kuninglikuks laulatuseks.

Moodne muinasjutt sisaldas nii kuninglikku gla- muuri, kui ka (nagu tagantjärele on selgunud) kii- valt varjatud, kuid sügavat traagikat ja päädis

Keskkonnateema on vürstile eriti südamelähedane, sel alal on ta astunud ka väga käegakatsutavaid samme: sõidab ise elektriautoga, ka suur osa Monaco avalikus kasutuses olevatest sõidukitest on praeguseks elektriautod. Samuti tunneb ta tõsist huvi ka elektriliste veesõidukite edusammude vastu



miljonite naiste ikooniks tõusnud vürstinna Grace'i hukkumisega aastal 1982 seni lõplikult selgitama jäänud liiklusõnnetuses.

VÜRSTLIKUD PULMAD TULEKUL

Moodsad muinasjutud aga jätkuvad ka tänapäeval. Pärast Londoni kuninglikku laulatust on selle aasta teine monarhiapulm tulekul Monacos: 2005. aastal oma isalt Rainier'ilt riigipea ameti pärinud ning sinnani enesetäiendamise, spordi, purjetamise ja maailma tundmaõppimisega hõivatud Albert (53) abiellub tänavu 2. juulil Lõuna-Aafrikast pärit Charlene Wittstockiga, kes on samuti silmapaistev sportlane ja olümpialiikumise tegelane ning ühtlasi olnud Lõuna-Aafrika olümpia ujumiskoondise liige. Pulmadest kujuneb ilmselt Monaco ajaloo üks suurejoonelisemaid tseremooniaid, mis ulatusliku meediakajastuse tõttu jätab varju ka 1956. aasta tseremoonia.

Pulmadega lõpeb innuka spordi- ja ühiskonnategelase, keskkonnaaktivisti ja metseeni alamate hinnangul veidi pikaks veninud poissmehepõlv. Vürstlik paar oleks ise eelistanud tagasihoidlikku laulatust pereringis, aga seisus kohustab muuks. "Lisaks teiste kuninglike perede esindajatele ja riigipeadele oleme külla kutsunud ka oma sportlastest, näitlejatest ja muusikustest sõbrad", märkis vürst. Kokku on kiriklikule laulatusele oodata 4000 külalist, tseremooniat jälgima on aga oodata kuni 200 000 inimest.

RENESSANSILIKULT MITMEKÜLGNE NOORUSAEG

Monaco vürstiriigi pea, Tema Vürstlik Kõrgus Albert II (Albert Alexandre Louis Pierre Grimaldi) on 1297. aastast kaljuriiki valitsenud Grimaldide suguvõsa pea. Prints sai väga põhjaliku hariduse. Pärast gümnaasiumi kulus tal kõigepealt aasta tulevase riigipea kohustuste tundmaõppimiseks, siis suundus ta Ameerika Ühendriikidesse Massachusettsi ülikooli, kus õppis politoloogiat, majandusteadust, muusikat, inglise kirjandust ja sai bakalaureusekraadi politoloogias. Samuti õppis ta Suurbritannias Bristolis ülikoolis ning Marshalli majandus- ja juhtimiskoolis, läbis Ameerikas ja Euroopas praktikad pankades, juhtimisalal ning õigusbüroodes, reisid õpingute ajal pikalt nii Euroopas kui Lähis-Idas. Prantsuse mereväes teenides omandas ta mereväeleitnandi auastme, hiljem reservkaptenmajori auastme.

Õpingute ajal oli Albert innukas sportlane. Siis ja ka hiljem on ta innukalt harrastanud murdmaajooksu, odaviset, väravapalli, judot (musta vöö 1. dan), ujumist, golfi, tennist, sõudmist, purjetamist, uisutamist, surfamist, ratsutamist, võrkpalli, squashi ja vehklemist. Ta on võistelnud Monaco bobimeeskonnas taliolümpiatel alates Calgaryst (1988) kuni Salt Lake Cityni (2002).

Alates 1985. aastast on Albert Rahvusvahelise Olümpiakomitee liige ning paljude Monaco spordiorganisatsioonide juht. Oma isa asutatud Monaco Jahtklubi president lööb klubi tegemistes aktiivselt kaasa, on tegev



VÜRST TALLINN-MONTE CARLO ELEKTRIAUTODE VÕIDUSÕIDU STARDIS

purjetamiskoolis, avamerepurjetamises ning kaatrivõistlustel, ta asutas 1985. aastal igal neljandal aastal peetava üleatlandilise "Transati" võistluse marsruudil Monaco–New York. Samuti on ta tegev igaaastasel suurjahtide kokkutulekul, Monaco Klassikanädalal. Ja purjetamist pole ta kunagi unarusse jätnud, meri ja keskkonnahoid on tema laialt tuntud aastatepikkused kired.

Muide, vürst on oma miljardidollarilise jõukusega maailma kroonitud peade seas ajakirja Forbes edetabeli andmeil tähelepanuväärsele üheksandal kohal, talle kuulub muu hulgas osalus ettevõttes Yoctocosmos, osa jõukust on aga auväärset päritud ja koosneb osalt sellistest väärtustest nagu kinnisvara, kunstiesemed, unikumautod, margikogud ja osalus Monte Carlo kuulsas kasiinos Societe des Bains de Mer (SBM).

KESKKONNAKAITSE VÜRSTLIK EESTKÕNELEJA

Albert II on riigipeana jätkanud oma suguvõsa senist poliitikat, kuid kasutanud oma rahvusvahelist positsiooni ja tuntust, et tõmmata maailma avalikkuse tähelepanu vajadusele kaitsta keskkonda, eriti merekeskkonda. Oma vanaisa Albert I jälgedes on ta külastanud Teravmägesid, samuti viibis ta Venemaa koerarakendeid kasutanud ekspeditsiooni koosseisus Põhjapoolusel, olles seal esimene riigipea. Lisaks lugematutele riigipeaks olemisega kaasnevale kohustustele on ta üks oma ema Grace'i mälestusfondi juhtidest. Fondi eesmärk on toetada tõusvaid teatri-, tantsu- ja filmiandeid. Oma esimesel valitsemisaastal asutas ta oma vürstliku fondi, et toetada kolme tähtsamat keskkonnakaitse suunda: kliimamuutused ja taastuvenergia, bioloogilise mitmekesisuse säilitamine ning puhas joogivesi kõigile koos kõrbestumisega võitlemisega. 2009. aastal viibis ta ulatuslikul ekspeditsioonil Antarktikas, kus

Maailma suurim ja kindlasti ka glamuurseim suurte jahtide näitus Monaco jahishow on septembri teises pooles Herkulese sadamas peetav iga-aastane suurüritus, kus esitlevad oma sel aastal valminud suuri mootor- ja purjejahte sada hoolega välja valitud luksusjahtide tootjat.

uuris muuhulgas kliimamuutuste mõju jäisele kontinendile.

Keskkonnateema on vürstile eriti südamelähedane, sel alal on ta astunud ka väga käegakatsutavaid samme: sõidab ise elektriautoga, ka suur osa Monaco avalikus kasutuses olevatest sõidukitest on praeguseks elektriautod. Samuti tunneb ta tõsist huvi ka elektriliste veesõidukite edusammude vastu: mullusel Monaco jahinädalal tutvus ta lähemalt maailma suurima, ainult 500–ruutmeetriste päikesepaneelide jõul kuni 15–sõlmelise kiirusega liikuva kaatriga, trimaraaniga "Planet Solar Turanor".

Vürst on asutanud ka eraldi keskkonnahoiufondi, et luua kaljuses riigis ulatuslik eskalaatorite–liftide võrgustik ning ühtlasi vähendada auto liiklust ja edendada jala käimist. Ühtlasi teeb see uuendus elu hõlpsamaks ühepäevaturistidel. "Monaco pole küll maailma suurim riik, aga ma tahan näidata, et meie riik suudab olla keskkonnaküsimustes kõige uuenduslikuma lähenemisega", ütles monarh oma algatuse kommentaariks.

Tänavu juuni algul esimest korda riigivisiidil, kuid juba kolmandat korda Eestis viibides osales ta ajaloolise Tallinn–Monaco automaratoni uuendatud, elektriautodega sõidetud võistlusel, tehes kaasa esimese etapi. Vürst oli oma sünniaastal, 1958. aastal valminud ja nüüd elektriautoks ehitatud sõiduauto Pobeda roolis.

Mitmetel kõrgetasemelistel kohtumistel Eesti juhtidega tödeti, et Monacol ja Eestil on palju ühist, eriti merenduse ja keskkonnakaitse osas, samuti elektritranspordi arendamises. Monaco vürst Albert II avaldas lootust, et tema esimene ametlik visiit Eestisse koos ärilegatsiooniga tihendab ka Eesti ja Monaco ärisidemeid. Eesti ja Monaco kahepoolsed suhted on väga head. Diplomaatilised suhted sõlmiti 2008. aastal ja Eesti suursaadik on Monacos ametis alates 2010. aastast. ▣



MONACO VÜRST ALBERT II JA TEMA KIHLATU CHARLENE WITTSTOCK



ALBERT II TALLINNAS LINNAPEA JA MONACO AUKONSULIGA

suve säravamad elamused

Nargenfestival

OOPERID NOBLESSNERIS

5.08 kl 19.30

MONOLOOGID : ANTI MARGUSTE lühiooperid
A.H. Tammsaare, A. Kitzbergi ja O. Lutsu tekstidele,
esiettekanne. Nargen Opera | Inga Vares | Helen Lokuta |
René Soom | Heldur Harry Põlda | Nargenfestivali
orkester | Tõnu Kaljuste

25.-28.08 kl 18

PARSIFAL : RICHARD WAGNERI ooper
Rahvusoper Estonia | Nicola Raab | Robert Innes
Hopkins | David Cunningham | Ran Arthur Braun |
Rahvusoperi koor ja orkester | Arvo Volmer | Risto Joost

MISSAD NOBLESSNERIS

2.07 kl 19.30

PÄRT : MISSA SYLLABICA

ROSSINI : PETITE MESSE SOLENNELLE
Kirchheimer Vokal-Consort | Tõnu Kaljuste

15.07 kl 19.30

Tallinna merepäevade mälestuskontsert meres hukkunuile

KÖLAR : MISSA & KREEK : REQUIEM

Europa Cantati koor | Oliver Kuusik | Estonia Seltsi
segakoor | Nargenfestivali orkester | Tõnu Kaljuste

KOLM TEATRIT NAISSAAREL

27.06-30.06 kl 19.30

LENDAJAD : JAAN TÄTTE näidend

8.07-10.07 kl 19.30

HELDE PUU : TAUNO AINTSI muusikale loodud
tantsuetendus, esiettekanne.

Nargen Opera | Shel Silverstein | Marina Kesler |
Tõnu Kaljuste

15.07 ja 16.07 kl 19.30

L'ARLECCHINO DON GIOVANNI

Itaalia maskiteater Pantakin Company

MEREPÄEVAD TALLINNAS

Noblessneri valukojas **16.07** kl 19.30

Naissaarel Omari küünis **17.07** kl 19.30

HOLLANDI FLÖÖDIOEKSTER

Nargenfestivali koor | Jorge Caryevschi

Admiraliteedi basseini ääres
merepäevade pealaval **17.07** kl 15

L'ARLECCHINO DON GIOVANNI

Kell 14 eelneb rongkäik Raekoja platsist
Admiraliteedi basseinini.

Noblessneri valukojas **17.07** kl 19.30

MERELAULUD ehk **LOOD KATAMARAANILT NORDEA**

Nargenfestivali koor ja orkester | Liisi Koikson |
Arno Tamm | Tõnu Kaljuste

KAMMERKONTSERT SUURGILDIS

Tallinnas Eesti ajaloomuuseumi Suurgildi hoones

22.07 kl 19.30

BACH & HINDEMITH

Sophia Rahman | Andres Kaljuste | Lembit Orgse |
Tõnu Jõesaar

PÄRDI PÄEVAD TALLINNAS

Estonia kontserdisaalis **4.09** kl 19

BALTIC VOYAGE & PÄRT

The Baltic Youth Philharmonic | Kristjan Järvi

Noblessneri valukojas **9.09** kl 19.30

ARVO PÄRDI NELI SÜMFOONIA

ERSO | Tõnu Kaljuste

Jaani kirikus **11.09** kl 18

AADAMA ITK

Salve Regina, Statuit ei Dominus,
Beatus Petronius, Aadama Itk
Läti Raadio koor | Sinfonietta Riga |
Tallinna Kammerorkester | Tõnu Kaljuste

nargenfestival.ee

Festivali kunstiline juht Tõnu Kaljuste



Võimsad *Flybridge* mootorjahid ja *V Class* sportkaatrid

FLYBRIDGE MOOTORJAHID: 42 50 54 58 62 72MY 78MY 85MY 95MY 32M 40M V CLASS SPORTKAATRID: V42 V45 V52 V56 V58 V62 V72 V78 V85-S

BALTI MEREKAATRID · www.paadid.ee

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

Neile, kes hindavad tõelist võimsust

PRINCESS
V62





Paadiga Soome

SOOME ON EESTILE NIIVÕRD HARJUMATULT LÄHEDAL,
ET SINNA JÕUAB PAADIGA TALLINNAST OLULISELT
KIIREMINI KUI NÄITEKS HAAPSALLU

TEKST **VIKTOR SIILATS**

KOGU SOOME RANNIKUT KAITSEB graniitsaarestik, mis moodustab omamoodi labürindi. Katse ja eksituse meetodil seda siiski avastada ei saa, sest veepealse keerdkäiguga sarnane labürint peitub vee all ja seda paadimatkajale üsna ohtlikel sügavustel. Soome merekaart näeb esmapilgul niivõrd kirju, et seda on võimatu jälgida. GPS-positsioneerimine ei aita kah kuigipalju, sest lähivaate puhul näeb küll laeva asukohta, kuid nii kaotab kiirelt orientatsiooni, kaugvaate puhul ei saa aga üldse enam millestki aru. Kel võimaldab kaardiplotter kahes kaardimõõdus pilti korruga ette kuvada, sellel soovitan plotteri ekraani pooleks jagada ning kummalgi poolel eri mõõtkava kasutada, nii lähi- kui ka kaugvaadet. Kaardiplotteril võib marsruudi

planeerimine võtta aega terve päeva, soovitan on kasutada märgistatud teid, mida kutsutakse *väylä*'ks, või siis lihtsalt tõmmata üks punane sirgjoon reisi lähtepunktist reisi sihtpunkti, nii saab vähemalt aimu, millises suunas liikuda tuleb. Soome on tõeline paadiparadiis, eriti Turu saarestik ja Ahvenamaa. Tuhanded väikesadamad, fantastiline loodus, kõikjal ootamas saunad ning vapustavalt hea söök ja jook. Eriti augustikuus, vähihooajal! Selle kõige kirjeldamine väärleks eraldi raamatut, mistõttu piirdun vaid ühe diplomaatilise seigaga, mis juhtus teel Helsingist Tallinnasse.

LORDMEERIGA MEREL

Tallinna oli külastamas Inglise hierarhias kuninganna, peaministri ja parlamendi spiikri

järele neljas mees, lordmeer. Seda tiitlit, mis peaks meie keeli vastama vist Londoni linna- pea või linnavolikogu esimehe omale, kandis tollal ehk aastal 2004 lord Robert Finch. Inglise saatkonnal Tallinnas tekkis idee, et lordmeeri võiks Helsingist Tallinnasse tuua kaatriga. Nii startiski ühel ilusal päikesepaistelisel maipäeval Tallinnast Jenny, pardal suursaadik Nigel Haywood abikaasaga ja atašee William Elliott abikaasaga. Williami poolatarist abikaasa Daria oli viimaseid kuid rase. Ülesõit läks sujuvalt ja viperusteta. Näis, et Soomes meid juba oodati. Eesti oli just värskest astunud Euroopa Liitu ning Soome tollil ja piirivalvel oli kavas eestlaste kallal oma vägitegusid korda saatma hakata, ilma et Eesti või Soome ametivõimud sellest väikelaevnikele, uutele Euroopa Liidu kodanikele, millegagi märku oleksid andnud. Siiski, mõni märk oli juba õhus. Kuna Eesti ei olnud siis veel Schengeni viisaruumi liige, tuli Soomes minna Suomenlinna väikesaarele, et läbida seal passikontroll.

Tavaliselt nii lahke Soome piirivalvur, kelle abiga olin kümneid sisenemisi-väljumisi teinud, küsis kivistunud näoga isikut tõendavaid dokumente ja paadipabereid. Seejärel kadus mees umbes tunniks ajaks ära! Ilm jätkuvalt ilus, võtsime paadi pardal päikest ja nautisime kaasa võetud roogi. Mingist hetkest alates

muutus olukord siiski kergelt ebamugavaks, ikkagi suurriigi diplomaadid pardal.

Lõpuks piirivalvur tuli ning küsis veelgi kivistunuma ametnikunäoga laeva Euroopa Liidu käibemaksu tasumise tõendit. Seda kõigest mõni päev pärast Eesti astumist Euroopa Liitu, kui kellelgi, isegi mitte tavaooslastel, ei olnud taolisest tõendist aimugi. Aga minul, tänu Euroopas ringiseilamisele, oli! Kerge liigutusega võtsin dokumendimapi vahelt tollideklaratsiooni, mille ma mõni päev tagasi suure vaevaga Eesti Maksu- ja Tolliametiga klaariks olin saanud, samuti ingliskeelse tõendi, et maksevõlgnevusi pole, ja käibemaksuraha ülekande koopia. See oli esimene kord elus, kui mul ühest ametnikust tõepoolest ka kahju hakkas! Vaene mees läks näost algul täiesti halliks ja siis lausa roheliseks, pigistas kokku surutud huulte vahelt: "Hyvää," tõmbas pea õlgade vahele ja astus laevalt maha. Et aga triumf veelgi täiuslikum oleks, palusin tal oma ülemustega kohe ühendust võtta. Selgitasin, et mul on Inglise suursaatkond pardal, me läheme Helsingi kesklinna Inglise neljandat meest peale võtma ning kuna nad on siin Suomenlinnas mu ajakava täiesti sassi ajanud, siis ilmastikuolude ja saabuva pimeduse tõttu pole mul vähimatki võimalust Soomest väljumiseks siia tagasi tulla.

Ma palusin, et riigist väljumine vormistataks Helsingi Katajanokka sadamas või midu ma sõidan lihtsalt minema ning teki-tagu aga pealegi diplomaatiline skandaal, kui tahavad. Kokku lepitud kellaajal seisidki valgetesse särkidesse riietatud Soome piirivalvurid valveseisangus Katajanokka kai ääres. Saabus rohkearvuline lordmeeri kaaskond veelgi rohkemal pagasiga. Pagasit oli tõesti nii palju, et üks kajut sai maast laeni täis. Ilm kiskus juba tõepoolest veidi tuuliseks, mistõttu, passikontroll sooritatud ja kerge auring Helsingi lõunasadamades tehtud, asusime tagasiteele.

TUULE SUUND ON SÜÜD!

Lordmeeri nooremapoole pressiesindaja oli silmanähtavalt närvis. Ta küsis mu käest korduvalt, kas ma ikka olen litsentsiga paadijuht ning kus asuvad päästevestid. Seevastu lordmeeri vanemapoole mõõgakandja oli väga elevil. Ta näitas mulle rahulolevalt oma uut liiki randmepaelu, mida kasutatakse merehäguse vastu. Mul on endal aeg-ajalt samasugused, ainult, et ilma vilkva punase tulukeseta, mis näitab survetugevust. Paadi kõikumine



SOOME ON TÕELINE PAADIPARADIIS, ERITI TURU SAARESTIK JA AHVENAMAA. TUHANDED VÄIKESADAMAD, FANTASTILINE LOODUS, KÕIKJAL OOTAMAS SAUNAD NING VAPUSTAVALT HEA SÖÖK JA JOOK. SELLE KÕIGE KIRJELDAMINE VÄÄRIKS ERALDI RAAMATUT!

lööb nimelt tasakaaluorganid sassi ja sellele järgneb okserefleks. Seda saab ära hoida, kui süüa ja mitte juua, silmapiiri vahtida, värsket õhu käes olla. Kui nendest tegevustest pole abi, siis võetakse tablette. Kuna tablette kiputakse võtma tavaliselt, kui on juba liiga hilja, siis nad ei aita. Mõnevõrra abi saabki nendest randmepaeltest, mis suruvad randmekõõluste vahele väikese plastmasskuulike, meenutades sellise akupunktuuriga ajule, et mõlemad inimkehapooled on olemas. Usk nendesse paeltesse on tavaliselt see, mis lõpuks tulemuseni viib. Kõige kindlamalt hoiavad aga väikelaevas pöörivuse ära sellised lihtsad tegevused nagu juhtimine, vastutus, teiste eest hoolitsemine jne. Niisiis, nähes, kui võrd hästi on lordmeeri kaaskond reisiks valmistunud, muutusin ise ka palju rahulikumaks. Kusjuures lordmeer ise ja

tema abikaasa olid täiesti rahulikud, mis on ka kõige tähtsam.

Tuul aga muudkui tõusis ning laine samuti. Helsingi majaka juures hakkasid lainepritsmed üle paadi lendama, mistõttu tuli väljast juhtimine lõpetada ning ülemisselt tekitl siseruumidesse siirduda. Soome lahel on tuul ja laine tavaliselt ühelt poolt ehk läänest, kurss Tallinna poole on aga mõistagi lõunasse ehk süüdi. Seega, tugev külglainetus! Sellises olukorras tuleb ikka võõr trimmidega üles tõmmata ja kiirust juurde panna. Paat hakkab lainetel surfama, kõikudes küljelt küljele ja muutes alatasa suunda, mida autopiloot korrigeerib. Ega ei läinudki kaua aega, kuni kellelgi kõrgest seltskonnast süda pahaks läks. Kuna sellistel puhkudel läheb tavaliselt ka kõigil teistel süda pahaks, siis jagasid meeskonnaliikmeteks olnud abikaasa Krista ja tütar Kärt oranžid kilekotid välja. Oranž on lihtsalt üks ilus värv! Pressi- või PR-esindaja, kes juba reisi alguses mult juhilube küsis, läks ilmselgelt närvi. Mingit erilist põhjust küll polnud ja laine polnud sugugi nii suur ega ohtlik, aga tuuleklaasist käis ta kogu aeg üle, kojamehed töötasid ja seltskond oli salongi kogunenud. Välja arvatud



mõõgakandja, kelle randmepaelad polnud kuigi tõhusaks osutunud ning kes oli vöörikaputusse pikutama suundunud. Kahjuks oli see suur viga, sest taolistes tingimustes loobib laine laevavööri kõige enam, nii et vaeseke võis end seal alatasa kajuti laest leida.

Niisiis, pressiesindaja oli närvis ja hakkas nõudma, et ta läheb välja ülemisele tekile värske õhu kätte. No ega minul ei olnud aega temaga tegelda, tuli ikkagi ette vaadata ja laeva juhtida. Ütlesin, et mingi aja pealegi, pangu päästevest selga ja katsugu laevas püsida. Vestid olid sohva all, nagu ma talle reisi alguses ju näitasin. Mõne aja pärast seisis see PR-mees keset salongi, koeravest seljas ja SOS Grab Bag hardunult süles. Grab Bag on see kotike, mis viimasena, kui laeva enam päästa pole võimalik, kaasa haaratakse, et merre või parimal juhul päästeparve viskuda. Ülejäänud seltskond oli siiski väga rahulik ja eriti vapper oli lapseootel Daria.

LORDMEER VÕTAB JUHTIMISE ÜLE!

Ka lordmeer ja tema abikaasa olid rahu ise. Lord istus hetkeks minu kõrvale, vaatas kaardiplotterit ja ütles, et ahaa, sa muutsid kurssi,

KÜSISIN LORDMEERILT, KAS TA ON KA VAREM PAATIDEGA KOKKU PUUTUNUD. “AGA MUIDUGI, MA SÜNDISIN JU JÕE ÄÄRES!” “VÕIB-OLLA TAHAKSITE ISE JUHTIDA?” SELLE PEALE ISTUS LORDMEER ROOLI JA TÜÜRIS ALGUSES IKKA VEEL PRANGLI SUUNAS JA HILJEM SIIS JUBA TALLINNA POOLE.

see oli vist päris hea mõte! Olin tõepoolest reisijate mugavusele mõeldes muutnud kursi Tallinnast mööda Prangli suunas, et rohkem tagalaines püsida ning siis Aegna juures Naisaare varju kasutades tagasi Tallinna lahele tulla. Kõikumine jäi oluliselt väiksemaks.

Küsisin lordmeerilt, kas ta on ka varem paatidega kokku puutunud. “Aga muidugi, ma sündisin ju jõe ääres!” “Võib-olla tahaksite ise juhtida?” Heitsin kiire pilgu lordi abikaasale, kes noogutas tunnustavalt. Oskab küll! Selle peale istus lordmeer rooli ja tüüris alguses ikka veel Prangli suunas ja hiljem siis juba Tallinna poole. Kogu seltskond oli sellest nii šokis, et igasugune ebamugavate ilmasti-kuolude üle kurtmine lõppes. Kõik istusid

vaikides ja vaatasid tunnustavalt, kuidas pealik laeva juhib. Isegi läbimärg pressiesindaja käsutati alla. Mõõgakandja abikaasalt tulid vöörikaputist teated, et olukord on väga hull ning nad vajavad meditsiinilist abi. Tallinnani oli jäänud kümme tundi meremiili ehk alla poole tunni, helistasin kiirabisse ja palusin neid Piritale. Pirital ootas meid tubli töötajaskond, kes kohale ruta-

nud ajakirjanike suureks pettumuseks laeva tugevas tuules kinni püüdis ja kai külge sidus. Televisioon sai oma kaadrid siiski kätte, kui mõõgakandja kanderaamil dramaatiliselt kiirabibussi kanti. Järgmisel päeval olid suursaadiku residentsis toimunud õhtusöögil aga kõik nagu üks mees kohal ja hea tervise juures. Tuul paisus koos joodud jookide hulgaga tormiks ja laine lausa neljameetriseks. Siiski olnud kõik vaprad ja Neptunit trotsinud! Lordmeeri kiituseks kõlasid toostid, oli ta ju laeva koos oma kaaskonnaga turvaliselt Tallinnasse juhtinud.

Mõni kuu hiljem sünnitas Daria priske ja terve poisilapse, kellest saab suurena kindlasti üks tubli meremees! ☑

GET ON. DRIVE BOATS.

Daycruiser 66

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



Open 50

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



Convertible 56

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



Ainuesindaja Eestis

**BALTI
MEREKAATRID**

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

DRiVE BOATS

DRIVE BOATS ON FISKARS GRUPI KAUBAMÄRK



Grand Holm Marina tipptasemel sadamarestoran

ÜKS MINU SUVISEID LEMMIKRESTORANE ASUB HAAPSALUS SUUR HOLMI SADAMAS. KUNA MERENDUS ON RAHVUSVAHELINE, TUNTAKSE SEDA PIGEM GRAND HOLM MARINA NIME ALL. TEGEMIST ON AINULAADSE NÄHTUSEGA EESTI TOIDUKULTUURIS: ÜKSIKUID JAHISADAMAID MEIL JU ON, MÕNES ON KA SÖÖGIKOHT OLEMAS, AGA SELLIST KOMBINATSIOONI, KUS SADAMAS TIPPKLASSI SÖÖKE JA JOOKE PAKUTAKSE, MUJAL EESTIS EI LEIA.

TEKST HEIDI VIHMA

GRAND HOLM MARINA RESTORANI ajalugu on kirju, on olnud häid, aga ka halvemaid aastaid. Kuna tegemist pole aastaringsest toimiva restoraniga, on operaatorfirmasid olnud aja jooksul mitu ja mitte kõike neist pole suutnud asukohta vääriliselt toime tulla. Alates eelmisest suvest majandab söögikohta restoran Dominic, mis juba mitu aastat on Tallinnas oma hea söögi ja joogiga asjatundjate tähelepanu äratanud. Tänavuses restoranide edetabelis ehk portaali Eesti Maitset korraldatud restoranide hindamisel asetus Dominic ülimalt tihedas konkurentsisis Tallinna arvestuses kaheteistkümnendaks, edestades isegi selliseid kuulsusi nagu Gloria, Balthasar ja Spirit. Nii et Grand Holm Marina on jälle heades kätes.

KLASSIKALISED MAITSED

Menüü annab kinnitust, et tegijad tunnevad oma tööd. Pakutakse valdavalt Euroopa klassikat, valik on usaldusväärsest mõõdukas:

viis eelrooga, kaks suppi, pastad, risoto, neli pearooga, viis magusrooga ja juustuvalik. Eelroad on pigem Itaalia, pearoad Prantsuse köögist, aga see pole mitte reegel, vaid pigem tegijate (ja muidugi ka nende klientide) maitse-eelistuste põhjal kujunenud valik. Esindatud on ka Eesti köök: siia tartar röstsaia ja munakreemiga, soe kartuli-kana-peekonisalad.

Lihtsusele vaatamata üllatavast road nii täiusliku maitse kui kauni välimusega. Grand Holm Marina peakokaks on prantslane Alexandre George, Põhja-Prantsusmaalt Le Mansist pärit rahvusvahelise haardega mees. Kui palun tal oma stiili iseloomustada, kehitab ta õlgu – kvaliteetne tooraine pluss klassikalised tehnoloogiad. Ei midagi erilist, arvab ta ise. Tema kvaliteedi taset iseloomustab avapäevade kitsikus: kahel esimesel päeval ei saanud pearoogi pakkuda, kuna polnud kastmematerjali – puljong pidi kolm päeva keema, enne kui kastmepõhjaks kõlbas.

Menüüd lähemalt uurides avaldub peakoka omapärana veel roogade kergus. Tavapärast tomati-mozzarella salatit on täiendatud arbuusiga, melonist on koos valge portveiniga tehtud külm supp ja isegi kreembrülee ning šokolaadikook on tavapärasest kergemad ja sobivad sooja suvepäevaga.

Eelroogadest on minu lemmikuks vasikalihalõigud tuunikala-parmesani kastmega ehk vitello tonnato. Tegemist on klassikalise Itaalia suvise rooga, kus lopsakas kaste moodustab maheda vasikalihaga üllatavalt harmoonilise kombinatsiooni. Ka lihtne lõhe-tagliatelle üllatas oma rikkalike maitsetega. Taas kinnitas peakokk, et ei midagi

erilist – kalapuljong, koor ja valge vein. Ja taas kiidan tooraine valikut ja koka kulinaarset taset: lõhe oli ülimalt värskel, tihke lihaga, kaste rikkaliku ja sügava maitsega ning pasta keeduaeg täpselt timmitud.

Pearoogadest on juba teist aastat üheks menuroaks coq au vin ehk veinikastmes kukk, lisandiks pesto-risoto päikesekuivatatud tomatiga, minu järgmiseks valikuks oleks pardifilee ahjukartuli ja veinise pirniga.

SÖÖGIKÕRVANE MITMELT POOLT MAAILMAST

Grand Holm Marina restorani joogikaardi on kokku pannud üks Eesti tippsoommeljeesid Aron Rahu, kes on mitmel aastal ka Eesti parimaks kelneriks tunnustatud. Joogikaart on kaks korda paksem kui menüü, veinid annavad ülevaate kogu maailmast ning ka muu alkoholi valik on esinduslik. Mereäärseks joogiks sobivad nii Kelti konjak, mis küpsemise käigus teeb läbi kolmekuulise merereisi kui Ile de Ré konjak – maailma ainukese konjakisaare toodang, aga ka Jura saarelt pärinev Isle Jura viski. Viskidest

põnevaim on minu jaoks ehk Scapa, üks väheseid mitteruitsuseid Šoti viskisid. Nagu igas sadamarestoranis, ripub ka Grand Holm Marina leti kohal kell, millega merelt tulnud mees annab märku, et nüüd tuleb tema kullul naps kogu kõrtsile. Eriti hästi sobib selleks taanlaste mündi-lagritsamaitseline Fishshot.

Eelmisel aastal juhtus ühe Haapsalus toimunud rahvarohke tippsoomuse ajal, et köök ei jõudnud hüppeliselt suurenenud külaliste arvuga kohaneda ning ooteajad venisid pikaks. Kogemus õpetab ja sel aastal on sellisteks puhkudeks ette valmistatud erimenüü, mis peaks teenindust oluliselt kiirendama. Haapsalu kultuuriprogrammiga ollakse kursis ja küllastajate arvu osatakse paremini prognoosida, kinnitab Aron Rahu.

Mere poolt tulles on restorani märkamise lihtne, peaaegu veepiirini ulatuvad laud edastavad kulinaarset sõnumit kilomeetrite kaugusele. Maa poolt ehk siis Haapsalu linnast tulles tuleb aga usaldada viitajaid ja mitte poolelt teelt tagasi keerata – Grand Holm Marina asub Haapsalu tagumises sosis. Aga tulla tasub, ükskõik kas mere või maa poolt, Michelin tärnidesse ümber arvestades võiks (Eesti söögikohtade üldist taset arvestades) olla tegemist vähemalt kahetärnarestoraniga. Nimelt kinnitavad selle prantslasest restoranijuhi kaks tärni, et söögikoha külastamiseks tasub tavapärasest teest kõrvale pöörata, asi on seda väärt. Seni kui Eesti veel Michelin huvivääri ei kuulu, tuleb uskuda neid küllastajaid, kes asukohale vaatamata (või just selle tõttu) sadamarestorani üles on leidnud. **N**



GRAND HOLM MARINA SADAMARESTORAN

ASUKOHT Westmeri 3, Haapsalu

AVATUD

juunist augustini iga päev kell 12–23
või seni, kuni kliente jätkub

HINNAD

- eelroad 4.20–6.20 €
- supid 3.60–3.80 €
- pastad 4.80 €
- pearoad 6–12,4 €
- desserdid 2.60–4.10 €





Info-Auto
www.infoauto.ee

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

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

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

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

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



R DESIGN

Volvo. for life





Kümne päevaga Barcelonast Korfule

I OSA

MARTIN JA SIIRI JOANDI JUTUSTAVAD SELLEST, KUIDAS
NAD OLID EELMISE AASTA MAIKUUS ABIKS JAHI
HANSE 630 HISPAAANIAST SLOVEENIA POOLE TOIMETAMISEL

TEKST **MARTIN JOANDI, SIIRI TOMINGAS-JOANDI**

ET KÕIK AUSALT ÄRA RÄÄKIDA, pean ma alustama sellest, kuidas nägime 2009. aastal purjereisil allveelaeva väikesesse Mikonose saare sadamasse sisenemas. Sõime parajasti jahi pardal oma lõunast võileiba, kui äkitselt paistis sadamasse sisenevat miskit allveelaevataolist, mis lihtsalt püüdis kõikide meie tähelepanu – mitte ainult suuruse, vaid ka väga huvitava ja omapärase värvilahenduse tõttu. Eemalt meeskonna tegevust vaadates oli selge, et neil oli suuri raskusi maabumise ja maabumise, mistõttu pakkusime lahkelt oma abikäsi. Selgus, et ka sellest polnud kasu – neil oli vaja hoopis nõu, kuidas maabuda. Kulus oma 30 minutit, kui kõik otsad kinnitatud said ning võisime meeskonnal kätt suruda. Õhtul nägime meeskonna liikmeid kai peal jalutamas, kutsusime Alfonso meie jahi pardale sigarit nautima ning retsinat ja Vana Tallinna mekkima (alkoholist ta küll keeldus) ja sedasi see õhtu venis. Järgmisel hommikul olime juba Athina pardale ekskursioonile kutsutud. Vahetasime Alfonsoga kontakte ja sealt meie lävimine algas. Mullu jaanuaris, kui olin just asunud uuele tööpostile, kirjutas Alfonso: vaja on meeskonda kahte kuni nelja inimest, et toimetada jaht Barcelonast Sloveeniasse – kas ma tahaksin koos abikaasaga kampa lüüa. Loomulikult tahtsin, kartes, et teist sellist võimalust niipea ei avane. Ka mu uuel ülemusel polnud midagi selle vastu, et ma nii ruttu pärast tööleasumist kahenädalasele puhkusele lähen.



PÜHAPÄEV, 9. MAI

Päeva esimene pool möödus lennates – ei midagi põnevat. Alustasime varahommikul Tallinna lennujaamast ning jõudsime läbi Riia pärastlõunaks Barcelona lennujaama. Seal metroo ja taksoga Port Vell’ sadamasse

Sadama peavärvas tervitas meid turvamees, kes tundis huvi, kuhu läheme. Oma napist hispaania keele oskusest hoolimata suutsime hädast inglise keelt purssivale turvamehele selgeks teha, kelle purjekat otsime, ning enamat pärimata lubati meid edasi. Vahemere sadamates rännates olen täheldanud, et 80% teenindavast personalist räägib täiesti rahuldavat inglise keelt, ülejäänud 20% valdab aga suurepäraselt kehakeelt.

Sadamas hakkasime purjekat otsima. Leidsime üles isegi kai G, mille ääres see pidi seisma, kuid... kaivärav oli lukus! Ootasime mõtlesime, proovisime Alfonsole helistada – ei midagi. Lõpuks palusime lähedalasuval paadil lõunataval seltskonnal meid sisse lasta, mida nad lahkelt tegidki.

Purjekale jõudes leidsime eest suures tööhoos Alfonso. Ta oli tulnud meid vastu võtma, kuid otsustas ooteaega ära kasutades tiigipuust paaditekki puhastada. Mis seal’s ikka – panime asjad kajutisse, käärisime käised üles ja asusime appi.

Töö edenes päris ladusalt, ehkki võttis päris läbi. Vahepeal

saime teada, et Islandi vulkaanist Eyjafjalla-jökull pursanud tuhapilve tõttu oli Barcelona lennujaam umbes tund aega pärast meie maandumist suletud. Vedas!

Peagi saabus ka purjeka uus kapten José – pisikest kasvu hispaanlane, kel on merekaru nägu ja kes armastab purjetamist. Ta on sellega tegelema 15 aastat, olnud erinevate aluste kapten ja nende eest hoolt kandnud.

Erinevalt Athina eelmisest kaptenist räägib José ka inglise keelt, mis loomulikult oli meiega suhtlemisel üsna hea boonus.

Meie meeskonnast oli puudu veel kaks inimest, kes pidid saabuma teisipäeval. Põnev! Siiri muidugi lootis, et ehk on üks nendest naisterahvas, sest varasem kogemus näitab, et purjeka peal elab ainus naisterahvas sisuliselt kambüüsis.

Õige pea kihutas Alfonso minema ning meie pakkisime ennast lahti. Öhtupoole käisime lühikese tiiru linna peal (sadam oli kohe vanalinna naabruses), et saada aimu

mastaapidest, ning tegime väikese õhtusöögi.

ESMASPÄEV, 10. MAI

Hommikul asjatasime veidi paadi peal ja läksime taas linnaga tutvuma. Plaan oli juba järgmisel päeval purjed heisata ja reisi alustada (Alfonso oli meile suhteliselt pingelise ajagraafiku andnud, seega aega raisata ei olnud). Õnneks aga pidime ootama paadijuppe, mistõttu enne teisipäeva teele asuda ei saanud – õnneks sellepärast, et ootamine andis meile aega Barcelonaga tutvuda.

Tahtsime külastada paari muuseumi, näiteks šokolaadimuuseumi ja Picasso muuseumi (mõlemad olid kahjuks esmaspäeval suletud). Lisaks oli meile antud ülesanne varustada purjekat söögi-joogiga, seega seadsime sammud toidupoodi. Pärast pikka poodlemist (ja lugematuid telefonikõnesid stiilis “mida see hispaania keeles tähendab?” sõber Katile) saime lõpuks hunniku kaupa kokku (ilmselt oli moona umbes 150 kilo jagu) ja leppisime poega kokku, et kaup viiakse purjekale. Proviand lubati kohale tuua järgmisel päeval, kuna selleks päevaks oli kuller juba töö lõpetanud.

Aeg sundis meidki takka, nii et tõttasime edasi. Tahtsime veel jõuda Park Güelli, Kataloonia kunstniku Antoni Gaudi kujundatud parki, mille ta krahv Eusebi Güelli käsul aastatel 1900–1914 el Carmeli mäe otsa ehitas. Park

BARCELONAS TAHTSIME JÕUDA PARK GÜELLI, KATALOONIA KUNSTNIKU ANTONI GAUDI KUJUNDATUD PARKI, MILLE TA KRAHV EUSEBI GÜELLI KÄSUL AASTATEL 1900–1914 EL CARMELI MÄE OTSA EHITAS. PARK KUULUB UNESCO MAAILMAPÄRANDI NIMISTUSSE. PARK ON KÕIGILE AVATUD JA SISSEPÄÄS PRII.



kuulub UNESCO maailmapärandi nimistusse.

Mäe all peame silmas ikka mäge, selle tippu ronimine oli paras katsumus. Õnneks on laiskade turistide jaoks mäeküljele paigaldatud eska-laatorid. Park Güell on suurepä-rane, eriti just arhitektuuriline külg Gaudi imeliste mosaiikidega. Fotod ei anna õigeid mastaape ja värve kahjuks edasi, seda peab ise nägema. Park on kõigile avatud ja sissepääs prii.

Pärast 10-tunnulist jalutuskäiku jõudsim e õhtuks paadi peale tagasi. Vajusime sisuliselt voodi peale siruli ja sinna ka jäime. Ei oska öelda, kui palju me kokku maha kõndisime, kuna sam-mulugejat kaasas ei olnud, aga päevase sammude normi tegime ilmselt mitmekordselt täis.

TEISIPÄEV, 11. MAI

Ärkasime varakult. Millalgi öösel olid saabu-nud ka ülejäänud meeskonnaliikmed, Teresa ja Enrique. Enrique oli või on ka väidetavalt Volvo Ocean Race'il võistleva Telefonica võist-konna logistik, purjetanud lapsest saadik.

Algselt oli meil plaan teha hommikupoolikul

VAHEMERE SADAMATES RÄNNATES OLEN TÄHELDANUD, ET 80% TEENINDAVAST PERSONALIST RÄÄGIB TÄIESTI RAHULDAVAT INGLISE KEELT, ÜLEJÄÄNUD 20% VALDAB AGA SUUREPÄRASELT KEHAKEELT.

uus katse muuseumi külastada, aga kuna taht-sime võimalikult kiiresti teele asuda ja teha oli veel palju, otsustasime, et muuseumid ei kao kuhugi ja on ilmselt alles ka siis, kui taas Barce-lonasse satume.

Ärasõit aga viibis ikka, sest toidupoe kul-ler polnud kohale jõudnud. Pärast kapteni pikki telefonikõnesid selgus, et meie ostetud moon on kadunud, aga pood lubas tšeki alu-sel uue komplekteerida ja kohe-kohe ära saata. Tunnid möödusid, kaup ei tulnud. Lõpuks ilmusid kolm meest meie toidu-joogivaruga. Kõnnumise peale, kus see nii kaua oli, vastati, et oli külmiku nurgas seisnud... Mañana!

Ärasõidu eel selgus, et paadis oli veidi vett, mis tuli sealt muidugi välja saada. Siis tuli välja, et lisaks oli pilsipump katki, nii et vesi tuli

käsitsi välja loopida. Kruuside, kastrulite ja kitsamate koh-tadest švammidega said teised enamuse veest kätte, minule jäi veidi ruumi piltide tegemi-seks. Sadamast välja saime alles pimedas. Suuna võtsime esialgu Menorca saarele. Sinna oli ligi ööpäev sõita, seega ootasid ees

õised vahikorrad. Vahikorra ajal oli põhiline ülesanne jälgida laevaliiklust ning ümbritsevat.

KOLMAPÄEV, 12. MAI

Suurema osa päevast purjetasime suunaga Menorca saarele. Kuna paadil oli autopiloot, tähendas purjetamine peamiselt päikese käes või kajutis vedelemist. Vahepeal tuli kohendada purjeid või üht-teist muud, aga suurem osa ajast sai lihtsalt rahulikult omaette mediteerida.

Õhtupoolikul jõudsim kohale, peatusime saare pealinnas Maós. Menorca on idapoolsem Baleaari saartest, pindalaga 668 km². Saar on kirju ajalooa ning on olnud ka Briti krooni ja Prantsusmaa võimu all. Turismiobjektina jääb see sageli kõrval paikneva Mallorca saare varju, ent ka sellel saarel on oma peidetud aarded.



Enne uneaega jõudsime pisut linnaga tutvuda. Selleks sai valitud parim võimalik viis – külastada kohalikku puskarivabrikut. Sinna sõites juhtus paha lugu: taksost lahkudes pillasin rahakoti taskust taksosse. Taksojuht, noor poiss, tõi selle mulle ise järele. Kohalikud napsid maitstud ja kaasagi ostetud, seadsime samud laeva poole, kuid kuna tee ei olnud pikk, siis jala otse läbi linna. Kui sinna satute, soovitan seda julgesti – tegemist on väga vana linnaga, mis on hästi hoitud ning tõsiselt nauditav.

Laeval oli aeg pilsipump ära parandada (selgus, et meie hispaanlastest meeskonna-kaaslaste jaoks on impelleri vahetamine täielik müstika – lihtsam oleks ju olnud uus pump tellida(!)) ja muid ettevalmistusi teha, et hommikul liikuma hakata. Lisaks oli kõigil seljaga poolik õõ ja ees ootas 2,5 ööpäeva ainult merd ja tuult, seega oli korralik õõuni eelnevaid kogemusi arvestades äärmiselt oluline.

NELJAPÄEV, 13. MAI

Hommikul ärkasime veidi enne kuut mootori käivitamise peale – José oli hakanud üksinda sadamast lahkuma. Viskasime kähku riided selga ja läksime appi. Väikesed viperused ja

kahjud ning läinud me olimegi. Ülejäänud meeskond magas edasi. Võtsime suuna Sit-siila saarele, täpsemalt oli plaan peatuda Syracusa linnas.

Menorcalt lahkudes juhtus üks õpetlik lugu. Nimelt otsustas José hommikul vara lahkuda ja mitte teisi üles ajada, et teised saaks rahulikult magada. Kui aga mootor käima läheb ja hakatakse otsi andma, siis minu arusaamist mööda võrdub see käsuga “kõik mehed tekile”, kuni kapten annab teise käsu – olgu neid abikäsi siis vaja või ei.

Sõnaga, olin 20 sekundiga riides ja tekil ning José selgitas, et otsad lahti ja minema. Järgmise minutiga oli elekter maalt lahti, võõriots ja võõr kailt lahti ja ahtriots ka lahti. Kui olime 50 meetri kaugusel, selgus, et olime õhtul unustanud veepaagid täita, seega tuli tagasi minna. Tüür oli José käes. Läheme ja läheme, kuid miski tundus

KOGEMUS NÄITAB, ET PURJEKA PEAL ELAB AINUS NAISTERAHVAS SISULISELT KAMBÜÜSIS.

valesti. Küsisin veel mitu korda endamisi – mida kurat José teeb, arvates, et miski läks tal nihu ja otsustas veel paadi ümber pöörata, et minna teise küljega kai külge. Nimelt olid sel hetkel vendrid meil vale külje peal. Seega rõögatasin – NO FENDERS ON THIS SIDE! José reageeris eeskujulikult, hüppasin kaile, et päästa mis päästa annab, aga kahjuks on raske pidada kinni N-tonnist alust, kui see liigub, eriti kui oled paljajalu kastest niiskel ja soolast libedal kail. Siiski sai päästetud, mis päästa andis – tulemuseks oli üks kriimustus külje peal, aga sellegi sai õnneks ära parandada. Siit moraal – küsi ja juhi tähelepanu, eriti kui kahtled. Kui kapten teab, mida teeb, siis ta ilmselt ütleb sulle seda ja kindlasti ei saa (ka rumalana tunduvate küsimuste peale) pahaseks.

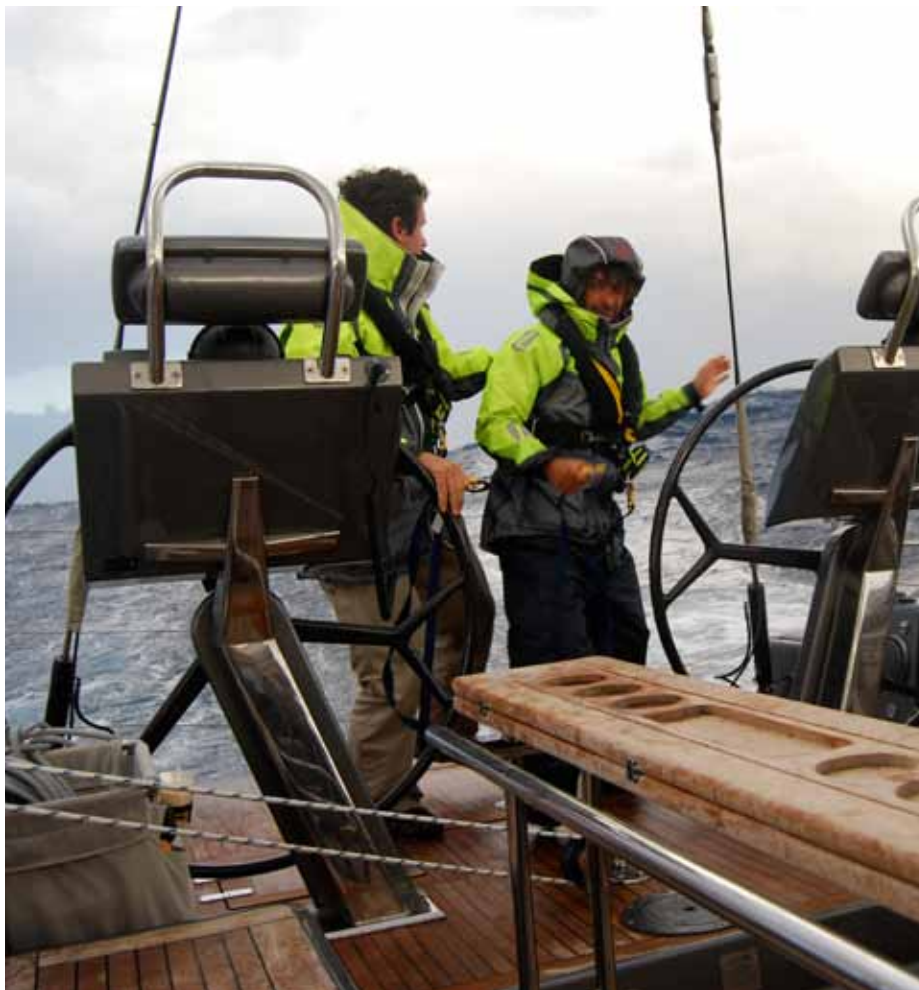
Nagu eelmiselgi ööl, tuli ära jagada öised valvekorrad. Igaüks sai kahetunnise vahit, meie aga otsustasime teha kahekesi neli tundi jutti ja teineteisele seltsiks olla. Valvekordade jagamisel nõustusid kõik, et meeskonna liikmed on soost, vanusest, usutunnistusest jms. sõltumata võrdsed ning allahindlust ei tehta kellelegi. Üksinda öösel üleval olles on unega võitlemine oluliselt raskem kui kahekesi, lisaks saab kahekesi olles üks vahepeal pikutada, kui uni liiga võimust võtma hakkab.

Meie valvekord oli kella kolmest seitsmeni. Öö oli pime ja külm, aga kui päike tõusma hakkas, läks ka meeleolu mõnusamaks. Vahis olles ongi mulle alati kõige raskem aeg olnud kella kolme ja kuue vahel. Niipea, kui horisont hakkab valgemaks minema, lõpeb ka unelemine vahis ning algab päikeseootus. Iga hommik on aga niivõrd erinev, et siimaani ei ole ma suutnud neist tüdineda.

Kella kuue paiku ärkas ka Enrique, kes enam und ei saanud ja meid veidi varem magama lubas.

REEDE, 14. MAI

Vahelduseks viimaste päevade suurepärasele varasuvisele ilmale (meie jaoks, hispaanlased olid enamuse ajast pikkade pükste ja dressipluusidega) oli päev vihmane. Eba-meeldivalt vihmane. Samas olime täiel rinnal päikest nautinud ja väike vaheldus kulus ära – eriti minu ninale, mis hakkas juba suvepuhkust veetva põhjapõder Rudolphi nosplit meenutama. «Security! Security! Security!» – see 16. kanalilt kuuludud teade tugeva itaalia aktsendiga itaalia keelt rääkivalt umbes 70-aastaselt naisterahvalt jääb mulle kauaks meelde. Tegemist oli



tormihoiatusega, mis tabas meid Menorca ja Sitsiilia vahel. Nii naljakas kui see ka polnud, oli meil Menorcalt lahkudes kolm üksteisele risti vastukäivat ilmateadet – Alfonso (tema prognoos oli kõige leebem ning lubas meil vabalt jätkata), Menorca sadamast posti pealt (ei olnud väga hull) ja sõber Stigilt, kelle edastatud prognoos oleks pidanud meid jätkamises kahtlema panema, aga üks prognoos kahe vastu ja ajaline surve andsid oma osa. Avamerel saadud ilmateade ei olnud kuigi meeldiv. Nimelt oli õhtupoolikul oodata tuule tugevnemist, ja kuidas veel – Sitsiiliast põhja pool lubati tuule kiiruseks isegi 40 sõlme. Vahepeal vaatasime lugematul hulgal Dr. House'i seeriaid, et aega kuidagi lõbusamalt veeta (teki peal ei saanud ju olla, vihma sadas). Ühel hetkel märkasime kõik, et paat ei kõigu! Me oleme merel, purjetame, väljas on lained, aga paat ei kõigu. Kuidagi liikusime vee peal nii, et tundus, nagu me ei puutukski vett! Uskumatu!

Aga siis hakkas pihta. Selle kirjeldamiseks on ainult üks sõna: gale ehk umbes 10-palline torm. Tuul järjest tugevnes ja üsna pea sai

selgeks, et täna öösel me ei maga. Olime keset meeletut tormi.

Siinkohal tuleb meelde tuletada, et José oli Athina UUS kapten. Tema kogemused Athinaga piirdusid purjetamisega Cadizist Barcelonasse, kus me koos jätkasime. Sõnaga, José andis mulle käsu puri välja otsida ning see enne suuremat tormi valmis seada (laine oli selleks hetkeks 4–5 meetri kõrgune). Õeldud–tehtud. Aeg jooksis, aga miski oli nihu. Kutsusin José appi ning hakkasime siis vaatama, milles asi. Selgus, et purje juhtross oli liiga lühike ega ulatunud õigesse aasa. Mässasime Joséga koos üle tunni aja, ise traksidega reelingule kinnitatud, et juhtross käepäraste abivahenditega paika saada. Lõpuks see ka õnnestus.

Sellest mässamisest mäletan kolme momenti: esiteks seda, et hoidsin mingist trossist kinni ja jalad olid vahepeal õhus (ise olin siiski turvarihmaga reelingu küljes kinni); teiseks seda, et õpetasin Joséle köie sidumist struktuurselt tugevaks, pingutataks ning vist ühe uue sõlme ning kolmandaks seda, et ühel hetkel hüüdis José käega vette osutades: «Vaata!» Hämmeldusin: no

SIIS HAKKAS PIHTA. SELLE KIRJELDAMISEKS ON AINULT ÜKS SÕNA: GALE EHK UMBES 10-PALLINE TORM. TUUL JÄRJEST TUGEVNES JA ÜSNA PEA SAI SELGEKS, ET TÄNA ÖÖSEL ME EI MAGA. OLIME KESET MEELETUT TORMI.

mida ma öösel keset pilkast pimedust ikka sinna vette vahin? Ent korraga nägin kolme hallikat kogu läbi vee kündmas ja üht sama-sugust tompu veepinnal, ning siis taipasin, millise haruldase vaatepildi peale olime sattunud – meid saatis selles tormis parv delfiine.

Pärast Joséga rääkides ütles ta, et pole kunagi näinud delfiine öösel ja veel sellises tormis laevade juurde tulevat, mistõttu temagi seda haruldaseks pidas.

Olime tekil tuulte ja lainete käes, päästevestidega ja trossidega paadi küljes kinni. Siiri ja Teresa olid all kambüüsis ja üritasid aidata seal kuidas oskasid. Tuul oli palju tugevam kui 40 sõlme, lained kohati 6–8 meetri kõrgused. Tuulemõõtja näitas mingil hetkel vist kiiruseks isegi 55 sõlme, enne kui purunes ja masti otsast pudenes, jättes rippuma ainult kaabli ja GPSi varuantenni. Selline maru käis terve öö. Üsna ruttu sai selgeks, et Syracuse me nii ei jõua ning tuleb tormivarju otsida. Lähim sobiv sadam oli Favignana saarel, aga sinna ei jõudnuks me enne järgmise päeva pärastlõunat või õigemini õhtut. ■

JÄRGNEB NAVIGAATORIS 3/2011



**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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

BAYLINER

where fun lives



Kuidas valida laevameeskonda

PURJETAJATE SEAS ON ÜSNA LEVINUD KOMME MEESKONNALIIKMEID PALGATA, KUI OMA PERELIIKMETEST VÕI TUTTAVATEST EI ÕNNESTU VAJALIKU SUURUSEGA MEESKONDA KOKKU PANNA. ÜHTLASI ON SEE SUUREPÄRANE VÕIMALUS NÕ PÖIDLAKÜÜDIGA RÄNDAMISEKS. JA KUNA KA EESTLASED VIIMASEL AJAL ÜHA AKTIIVSEMALT LAIAS MAAILMAS REISIVAD, PUUDUTAB SEE TEEMA MEID ÜHA ENAM.

TEKST **BRAD MILLS**

HIRMUNUD TÜDRUK KÖSSITAS all salongis ja nuttis meelevõidusest. See ei olnud kindlasti see, mida ta oli oodanud ennast laeva meeskonnaliikmeks pakkudes – visklemine Biskaia lahe suure ummiklaine käes, merehaigus, ebamugavused ja sügav kahetsustunne, et ta oli siia laevale üldse tulnud.

Kapteni jaoks ei olnud olukord samuti kiita – täiendav kätepaar, mis oleks pidanud tema elu teekonnal Inglismaalt Hispaaniasse lihtsamaks tegema, oli liigselt hõivatud laualast kinnihoidmisega, selle asemel, et olla laevatekil abiks. Tüdruk oli küll kinnitanud, et tal on purjetamiskogemused, kuid kapten kahtles, kas ta on üldse merel millegi muu kui vesijalgrattaga sõitnud.

Sellest sai kurnav ülesõit neile mõlemale.

Ehkki meeskonnaliikmete palkamine on üsna levinud, panevad niisugused lood seda põhjalikumalt kaaluma.

Loomulikult on kapteneid, kes võõraid laeva ei võta ning purjetavad kas pere, heade sõprade või sugulastega.

Kuid mida teha, kui pere-liikmed või tuttavad ei saa kaasa purjetada, ent väsitavaid vahikordi siiski kellegagi jagada tahaks? Kuidas leida õige inimene, arvestades, et isegi ruumikas purjekas võib osutada liiga väikeseks, et seda võhivõõra inimesega jagada?

Inglased James ja Marion Stewart on seilanud oma 40-jalasel (12,2 m) Van de Stadt Caribbeanil Balu tuhandeid miile. “Meil on alati olnud kombeks meeskonda mõni lisaliige võtta. Tegime sellega algust, kui meie lapsed olid väikesed ning oli kasulik veel üks inimene pardale võtta, et vahikorrad lühemad oleksid. Hiljutisel Atlandi-ringil oli meil pea kogu aeg meeskonnatäiendust,” selgitab James.

“Minu nõuanne oleks plaanid aegsasti paika panna ja varakult huvilisi otsida. Nii jääb võimalikele meeskonnaliikmetele aega plaanidega tutvuda ning end asjaosalisena tunda. Samuti on neil siis küllaldaselt aega lahkimist ja rahaasju korraldada ning odavamad lennupiletid broneerida.”

James leiab enamiku meeskonnaliikmeid

tuttavate soovitude või ülikooli sukeldumisklubi kaudu. Kõigil meist aga ei ole sellist valimisüsteemi käepärast ning paljud ei söanda võtta oma teenistusse “suvalist nägu kaiservalt”, kes end laia maailma seilamisteedele kaaslaseliseks pakub.

Seetõttu pöördutakse sageli selliste agentuuride poole nagu Crewseekers. Selle 1990. aastal asutatud ettevõtte eesmärk on viia meresõidukite omanikke-kapteneid kokku inimestega, kes on huvitatud laevameeskonna liikmeks olemisest.

Crewseekersi tegevjuht ja asutaja Paul Stock ütleb, et omanikud peaksid esimese asjana läbi mõtlema, missuguseid oskusi neil tarvis läheks ning missugused isikuomadused aitavad kokku panna hea pardameeskonna. Kas otsite inimest, kes on suuteline iseseisvalt vahti pidama? Kas teile on seltskondlikkus oskustest olulisem? Kas teie on vajalikud omadused, et kapteni-meeskonna suhe toi-

KUIDAS LEIDA ÕIGE INIMENE, ARVESTADES, ET ISEGI RUUMIKAS PURJEKAS VÕIB OSUTUDA LIIGA VÄIKESEKS, ET SEDA VÕHIVÕÕRA INIMESEGA JAGADA?

mida saaks?

Sage rannikuseilaja Nick tegi kord selle vea, et sõlmis kokkuleppe kapteniga, kel polnud piisavalt kogemusi.

“Ta oli tore poiss,” ütleb Nick. “Aga ta lihtsalt ei tulnud kapteniks olemisega toime

– kui plaanide tegemiseks kokku saime, õhkustemast enesekindlust, aga kohe, kui teele asusime, jäi tal kindlusest kõvasti vajaka – niipea, kui midagi natukenegi viltu läks, oli ta väga närviline, väga käre ja süüdistas alati kedagi meist. Ta ei olnud ka sugugi järjekindel – tahtis, et me ta mis tahes purje liigutamise korral tekile kutsuksime, aga nurises, kui ta äratsime, et küsida, kas peaksime purjed lahti päästma. Ta valas oma pahameele meie peale välja. Teist korda ma temaga enam pikemale reisile ei läheks.”

Šoti spordiinstituudi heaks töötav psühholoog dr Richard Cox usub, et kogemust ei asenda miski: “Kapten on juhtpositsioonil ning see peab kõigile selge olema. Kui kapten oskab iga olukorraga toime tulla, kandub see omadus üle ka meeskonnaliikmetele, aga sama juhtub ka vastupidise olukorra puhul.

Kuidas inimesed mingis olukorras reageerivad, saame teada alles siis, kui selline olukord kätte jõuab. Ka kõige “kangemate” tüüpidega võib juhtuda, et nad on just nagu halvatud olukorras, mis ei allu nende kontrollile. Väga palju sõltub nende varasematest kogemustest sarnastes olukordades. Kõige asjalikumalt tegutsevad inimesed, kellel on varasem kogemus ning kes on tõestanud, et suudavad sellistel puhkudel tõhusalt tegutseda.”

Paul Stock Crewseekersist usub, et juhi puhul on ülimalt oluline oskus selgesti suhelda: “Head kaptendid on need, kes suhtlevad meeskonnaga hästi ja austavalt, jäävad kriisiolukordades rahulikuks ja asjalikuks ning kes on head inimestetundjad ja diplomaadid.

Kõige sagedasem põhjus nii kaptenite kui meeskonna üle nurisemiseks on puudulik suhtlemine, näiteks nõustatakse meeskonnaga liituma ja siis ei anta end näole või lahkutakse sadamast kokkulepitust varem või hiljem.”

Asjatundjad kinnitavad, et ükskõik, kas leiata oma meeskonna agentuuri, kuulutuste või tutvuste kaudu – oluline on enne reisi silmast silma kohtuda.

Sam Coles on kündnud laineid juba neljal Atlandi-ringil ning suundub praegu Vaikse

KASULIKUD LINGID:

CREWSEEKERS

Pakub väärtuslikku nõu omanikele ja meeskonnaliikmetele

🔗 www.crewseekers.net

CREWWANTED.NET

Ülemaailmne kaart meeskondi vajavatest jahtidest ning vabadest meeskonnaliikmetest.

🔗 www.crew-wanted.net

HEAD KAPTENID ON NEED, KES SUHTLEVAD MEESKONNAGA HÄSTI JA AUSTAVALT, JÄÄVAD KRIISIOLUKORDADES RAHULIKUKS JA ASJALIKUKS NING KES ON HEAD INIMESTETUNDJAD JA DIPLOMAADID.

10 KÜSIMUST, MIDA
KAPTEN PEAKS KÜSIMA
MEESKONNALIIKME
KANDIDAADILT:

- 1 Milline on realistlik hinnang sinu kogemustele? Kas oled olnud üksinda vahis? Öine purjetamine? Kaldapiirkonnast eemal (avamerel) viibimise pikim aeg? Kas oled aldis merehaigusele?
- 2 Milliseid lisaoskuseid sul on? Mehhaanika tundmine, kogemused elektroonikaga, söögitagemine, lapsehoidmine, keeled jm?
- 3 Millised on sinu ootused reisile üldiselt ja konkreetselt sellele reisile?
- 4 Millised on sinu ajalised piirangud? Kas sulle on probleemiks, kui reis pikeneb tundide, päevade või isegi nädalate võrra?
- 5 Kas sind on kunagi kriminaalkorras süüdi mõistetud? Kas sinu minevikus leidub midagi, mis võivad mõjutada viisa saamist nendes maades, mida on teekonna jooksu plaanis läbida?
- 6 Kuidas eelistad veeta aega sadamas (peoloom või varakult voodissemineja tüüp)?
- 7 Milline on sinu tervislik seisukord? Kas võtad regulaarselt ravimeid? Kas sinu tervislik seisukord võib takistada sul üksinda vahis olemist – näiteks värvipimedus?
- 8 Kas sul on raha tagasilennuks või on su plaanid lahtised – näiteks loodad leida mõne laeva, millega edasi liikuda?
- 9 Kas sul on kehtiv reisikindlustus, mis katab kulud vigastuse või haiguse korral?
- 10 Kas sul on soovituskirju inimestelt, kellega oled varem koos purjetanud või reisinud?

ookeani poole. Tema 37-jalane (11,3 m) Hartley Fijian Ramprasad on aastate jooksul kandnud mitmeid abikäsi. Sam tuleb suurepäraselt üksinda seilamisega toime, aga kinnitab, et talle meeldib, kui pardal on meeskond. “Kuna kaatril on ruumi, võib seltskonnaga lõbusam olla ning kulude jagamine teeb asjad odavamaks. Vahel on meeskonna lahkumine küll kergendus, aga mõnikord on klapp nii hea, et mul on lausa kahju, kui nad ära lähevad.”

Sam valib oma meeskonna tavaliselt “kõhutunde” järgi ning kuulab ka soovitusi, aga talle on väga tähtis, et võõrad nii palju pingutaksid, et temaga isiklikult kohtuda ja kaatril pilk peale heita.

Paul Stock Crewseekersist soovitab nii kaptenitel kui ka meeskonnaliikmetel küsida ka kirjalikke soovitusi neilt, kes on kõnealuse inimesega hiljuti koos seilanud.

Psühholoog dr Cox annab laevameeskonna valikul järgmist nõu: “Tahaksin aegsasti teada, kas meeskonda soovijat on kunagi kimbutanud klaustrofoobia (kaatri piiratud ruumi tõttu), agorafobia (avamerel viibimise tõttu), peapööritus (sest võib olla on tormisel merel vaja ronida kõrgesse masti), kodusus (pika eemaloleku tõttu) või üksindus (sest merel viibimine kõigest ühe inimese seltsis võib väga üksildaseks muutuda).

Valiku teeksin aga kahes etapis: kõigepealt viiksin meeskonda soovija merele, et näha, kuidas ta seal toime tuleb, ning paneksin proovile oskused, mida ta väidab endal olevat.

Teiseks läheksin temaga mõneks ajaks kõrtsi – on lihtsalt hämmastav, kui palju inimesed pärast paari jooki enda kohta lagedale laovad!”

Kui olete kord Hr või Pr Õige leidnud, on veel asju, millele mõelda – näiteks kapteni vastutus rahvusvahelises mereõiguses. Enamikul alustel on kombeks, et kapten hoiab kõiki passe laevadokumentide juures. Kui meeskonnaliige kavatseb võõramaa sadamas aluselt lahkuda, võivad osutada vajalikuks edasised ettevaatusabinõud – nagu näiteks küsida näha tagasisõidupiletit või selle ostmiseks vajaliku raha olemasolu.

Probleemide vältimiseks tuleks kirjutada ka meeskonnaliikmeks olemist tõendav paber inimesele, kes lendab kohale üheotsapiletiga – vastasel juhul võivad migratsiooniametnikud väita, et tulijal ei ole mingeid tõendeid edasi reisimisest. Mõttekas on end aegsasti ka kõigi immigratsiooni- ja viisaküsimustega kurssi viia.

Seilamisplaan võib mõjutada ka meeskonna vahetumisega seondud logistika. James Stewartil on selline kogemus nagu varnast võtta: “Koordineerimine oli keeruline ning nõudis üksjagu etteplaneerimist. Lisaks tähendas see, et me ei saanud endale plaanide tegemisel erilist paindlikkust lubada, sest pidime X ajal Y kohas olema.

Ajastuse paikapanekul tasub jätta ka veidi eksimisruumi ning meeskonnale tuleb selgeks teha, et merel ei saa rongisõidu-täpsust nõuda. Kõik meie probleemid said alguse sellest, et mõni meeskonnaliige muutis varem kokku



lepitud lennuplaane, sundides meid seega lahkuma vähem sobilikel tingimustel.”

Jällegi on võti suhtlemine – meeskonnale tuleb teada anda, kus ja millal neid oodatakse, millistest reeglitest neil tuleb pardal kinni pidada (joomine, suitsetamine, heakord, vajalikud tööd) ning kuidas on korraldatud rahaasjad.

Enamik kapteneid rakendab kulude jagamiseks sissemaks-süsteemi pardaletulekul. Et kehtivatest hindadest mingitki ülevaadet anda, siis näiteks Crewseekers võimaldab jahiomani- kel tasuta registreeruda, kui nad ei küsi meeskonnaliikmeilt rohkem kui £15 (17 €) päevas.

Balul pannakse kõik kulutused, kaasa arvatud kaatri jaoks ostetav (toit, kütus, joo- gid, gaas, sildumistasud, tolli- ja immig- ratsioonimaksud, tarbeesemed, kaardid, piloodid jne), märkmikku kirja. Kogusumma jagatakse meeskonna vahel, võttes arvesse raha, mida meeskonnaliikmed on juba kaatri peale või näiteks restoranides toidu eest makstes kulutanud.

Aga James Stewart lisab, et seegi süsteem ei ole päris lollikindel: “Üldiselt ei ole õige liiga palju toitu ja varustust kokku osta, sest niisugusel juhul maksavad esimesed meeskonnaliikmed ka järgmiste eest.

Ma arvan, et tulevikus asendan selle süs- teemi kindla päevasummaga, et katta toi- dule ja tarbeesemeile kuluv, märkmikku aga kasutan muude kulutuste, näiteks maismaal einestamise ülestähendamiseks. Nii saab tüü- rimehe abi varusid täiendada just siis ja seal, kus see kõige soodsam on.”

Muidugi võib tekkida probleeme, kui näiteks teie kindlustusfirma peab teie kulu- sid katta aitavat meeskonda “külalissõit- jateks” ning teie alus ei ole sõiduteenuse

pakkumiseks kindlustatud.

John McCurdy meresõidukite kindlus- tusettevõttest Pantaenius: “Me ei pane täpselt paika, mis läheb arvesse kulude jagamisena, vastandudes sõidutasule. Aga lähtuda tuleks mõistlikkusest. Kui iga teie meeskonnaliige panustab nädalavahetuse-sõiduks £20 (22 €), on ilmselgelt tegu kulude jagamisega. Kujut- lege end nüüd meeskonnaliikme asemele – kui teilt küsitaks nädalalõpu-sõidu eest £100 (112 €) või Atlandi ületamise eest £1500 (1680 €), siis oleks teilgi tunne, et maksate pileti eest, mitte aga ei aita omanikul kulutusi katta.”

John on kokku puutunud ka paadiomani- kega, kes väidavad, et nende alust kasutatakse vaid isiklikul ja meelelahutuslikul eesmärgil, kuid tegelikult teenivad kaasasõitjate arvelt kasumit. John hoiatab, et tõenäoliselt tuleb tõe kunagi siiski päevavalgele – näiteks mõnda kahjunõuet menetledes. Ta lisab ka, tavaliselt hõlmab jahiomani- ku tsiviilvastutus ka vaba- tahtlikku meeskonda, välja arvatud juhul, kui neid peetakse jahiomani- ku alluvuses töötajaks. Paul Stock soovibab kõigil osapooltel end kõik- võimalikeks puhkudeks kindlustada.

Kui juriidilised, majanduslikud ja logistili- sed küsimused kõrvale jätta, sõltub kõik ikkagi oskusest inimestega piiratud alal ning võima- lik, et ka stressirohketes olukordades läbi saada. Arvestades, kui raskeks see võib osutuda, on tõelisi õudusjutte liikvel suhteliselt vähe.

Kindel on aga see, et igal aastal seilatakse kümneid tuhandeid miile väikealustel, mille meeskonnaks on peaaegu võhivõõrad inimesed, kes mõnikord tülli pööravad, mõnikord üksteist vaevu välja kannatavad, mõnikord eluaegseteks sõpradeks saavad või (Crewseekersi sõnul) vahel koguni abielusadamasse välja jõuavad. ▣

10 KÜSIMUST, MIDA
MEESKONNALIIGE PEAKS
KÜSIMA KAPTENILT:

- 1 Milline on aus hinnang sinu ja laeva avame- resuutlikkusele? Küsi nõu informeeritud sõltumatult allikalt, kui sul on kahtlusi.
- 2 Miks soovid meeskonnaliikmeid juurde ja mida neilt ootad? Mitu meeskonnaliiget laevale tuleb ja milline on nende koge- muste tase?
- 3 Millised on reisi ajapiirangud? Kui hull peab ilm olema, et lükkaksid väljasõidu edasi või jätaksid reisi ära?
- 4 Kui täpne on kohalejõudmise aeg? Kui palju ruumi pead jätma oma ajaplaani tagasisõiduks ja kas saad jääda laeva par- dale, kui jõuate kohale varem?
- 5 Millised on laevareeglid, mis puudutab päästevestide ja turvarakmete kasutamist, suitsetamist, joomist, heakorda, vastutus- alasid, nõudeid kütuse ja vee hoidmiseks laeval jne? Kas see on pidutsejate laev või varakult voodisseminejate laev?
- 6 Kes mille eest maksab ja kui palju? Kas jagatakse ettetulevad kulud või on kindel summa paika pandud? Kas see on suurte kulutustega paat, kus võid tunda ennast süüdi, kui osa ei võta või on see “kott riisi neljale kuuks ajaks” paat?
- 7 Mida ma pean kaasa võtma – vihvariided, voodipesud, päästevest jne?
- 8 Mis saab, kui me ei saa hakkama/läbi ja soovime oma lepingu lõpetada enne siht- kohta jõudmist? Kas on kohta, kust tagasi tulla ei saa?
- 9 Kas sinu tervislik seisukord võib mõjutada reisi kulgemist või nõuda vahelesekumist?
- 10 Kas oleks võimalik rääkida inimestega, kes on su meeskonnas varem olnud?



**ASJATUNDJAD KINNITAVAD,
ET ÜKSKÕIK, KAS LEIATE
OMA MEESKONNA AGENTUURI,
KUULUTUSTE VÕI TUTVUSTE KAUDU
– OLULINE ON ENNE REISI SILMAST
SILMA KOHTUDA.**

Kuidas me Hispaaniast jahti Tallinna tõime

PALJUD HEAD JA TERASED MÕTTED SÜNNIVAD KÕRTSILAUATAKA. KA MAI KESKEL TALLINNA JÕUDNUD SAILING.EE UUE JAHI STELLA MARISE OSTMISE LUGU SAI ALGUSE NOVEMBRIKUISES KAAMOSSES KUMMUTATUD RUMMITILGAST JA SEIKLUSHIMUST, MIS NELI LAUA TAGA ISTUNUD MEEST JUBA KAKS NÄDALAT HILJEM MALLORCALE OSTETA VAT JAHTI VAATAMA VIIS

TEKST **KASPAR EISEL**

IGA TŠARTERFIRMA PEAB ARENEMA ning oma laevastikku uuendama ja suurendama, et ellu jääda. Seetõttu sai ühel külmal talvapäeval välja käidud mõte, et meil on puudu just üks 50-jalane jaht. Selline, kus magamiskohti oleks vähemalt kümnele inimesele ja mida saaks Eestis sisuliselt ainsa jahina ka ilma meeskonnata rendile anda. Iga järgmise “tuisutopsiga” muutus mõte üha pealavamaks ja nii alustasingi järgmisel hommikul rännakuid interneti avarustes.

Arvestades meie väikest tšarterturgu ja lühikest hooaega, olid sõelale jäänud Bavaria jahid, mille kohta öeldakse, et odav osta ja veel odavam müüa. Ootuspäraselt oli selliseid jahte müügil peamiselt Vahemerel, kus tšarterjahid iga viie aasta takka välja vahetatakse.

Kaks jahti leidsin ka Saksamaalt, aga nende hinnatase erines Vahemerel seilavate omast suurusjärgu võrra ja see ei mahtunud enam meie eelarvesse. Seega ikkagi Vahemeri.

Kui internetis on kogu valik kenasti ekraanil näha, siis tegelikkuses asuvad jahid üksteisest sadade kilomeetrite-miilide kaugusel ja neid kõiki oma silmaga üle vaadata pole lihtsalt võimalik. Meiegi keskendusime suhtlemisele Mallorca saarel asuva



Vivacharteri nimelise firmaga, mis pakkus kõige odavamalt 2005. aastal valmistatud 50-jalast Bavaria jahti nimega Stella Maris. Teadupärast on telefonijutt üks ja oma silmaga nähtav teine, mistõttu otsustasime lubada endile väikese puhkuse ja leidsime end novembri lõpus palmide alt.

KÕIK POLE KULD, MIS HIILGAB

Igaüks, kes on kunagi uue jahti ostnud, teab, et sellega ei taha investeerida. Täitsa arvestatav rahasumma kaob igasugusesse lisavarustusse alates vendrist ja lõpetades padjapüüriga. Stella Marise tegi lisaks heale hinnale meile ahvatlevaks ka asjaolu, et jaht oli müügil täieliku tšartervarustusega – hinna sees olid nii toidunõud kui ka voodipesu, kohustuslik päästeparv kui ka EPIRB (viimasteta pikka mereteed ette võtta ei tihkaks).

Paljuräägitud Vahemere soolane vesi ja päike olid ka sellele jahile oma jäljed jätnud: valge plastik oli õrnalt matiks pleekinud, roostevabad detailid juba kolletasid. Aga see ei rikkunud meie positiivset emotsiooni – kõik on ju tehtav, puhastatav, vahetatav!

Stella Marise suur salong (kus kümme inimest laua taha mahub) imes meid õhtul

endasse ning iga järgmise vahutava cerveseklaasiga muutus jaht veel kenamaks ja suuremaks ning ostujutt konkreetsmaks. Magama läksime kindla teadmisega, et pärast homset proovisõitu lööme käed.

Proovisõidul ilmnis aga veider hää! Käigukastist ning käed jäid esialgu löömata. Hispaanlased lubasid kutsuda Volvo Penta spetsialisti, käigukasti korda teha ja lisaks ka kõik muud vead, mille olime kirja pannud, parandada.

Sellega lõppes meie esimene visiit Mallorca ning algas mitu nädalat kestnud kirjavahetus hinna ja müügitingimuste üle. Loomulikult avaldati meile seejuures survet vihjetega stiilis, et “kohe on ka teised huvilised rahaga kohal”.

Pärast pikka kauplemist (siinkohal peab kiitma müüjate tavatult head inglise keele oskust) leppisime kokku, et tuleme uuesti kohale ja kui kõik korras, maksame käsiraha ära.

SÕNA PEAB

Hispaanlasi teades me väga suuri ootusi ei hellitanud, aga detsembris Mallorca naastes selgus, et suurem osa vigadest oli tõepoolest parandatud ning käigukast töötas häälteult. Nüüd polnud tõesti muud teha, kui lepingule käed alla panna.

IGAÜKS, KES ON KUNAGI UUE JAHI OSTNUD, TEAB, ET SELLEGA EI TAHA INVESTEERING PIIRDUDA. TÄITSA ARVESTATAV RAHASUMMA KAOB IGASUGUSESSE LISAVARUSTUSSE ALATES VENDRIST JA LÕPETADES PADJAPÜÜRIGA.

Sellest hetkest jäi meie kanda kaimaks, 860 eurot kuus. Hiljem selgus, et see oli soodsaim Palmas pakutav hind ja pealegi ei saanud me jahti näiteks Barcelonasse (kus arvasime kaimaksu veel väiksema olevat) viia. Lisaks tahtis Hispaania riik saada 450 eurot jaht lipuregistrist kustutamise eest.

Viimaks saime asjad siiski nii kaugel, et saime jahti ARKis kenasti arvele ning ERGO kindlustusseltsis tehtud kindlustuslepingu, mis kehtis ka Vahemere piirkonnas.

Nüüd tuli veel vaid liisingulepingu mure lahendada, sest Sampo Pank oli selles küsimuses väga jäik – ostke jaht välja, võtke Eestis arvele ja siis saate ka liisingu. Ja asjaolu, et jaht toona alles kusagil kaugel Vahemerel oli, ei rõõmistanud neid sugugi. Veebruari alguseks olid kõik paberid siiski korras ja võis hakata mõtlema kojusõidu peale.

Seadsime endile sihi: jaht peab koju jõudma nii, et me sellele enam midagi peale ei maksa. Ja etteruttavalt võib öelda, et suuresti nii läkski.

KUIDAS KOJU JÕUDA?

Purjetajate ringkonnas liiguvad uudised teadupärast kiiresti. Üsna varsti võttiski Tallinna



Vanasadama jahisadama kapten Kalle Kuus mul nõobist kinni, pakkus kohvi ja uuris jahi äratoomisplaane. Juba paari päeva pärast oli kokku lepitud, et Kalle purjetab jahi Mallorcalt Malagani, seltsiks kuus rahakotiga meeskonnaliiget.

Esimeseks etapiks kulus koos paari puhkepäevaga 12 päeva, mille jooksul sai läbitud ca 500 miili.

Malagast edasi tuli aga leida pardale järgmine kapten, kes jahi juba koju tooks. Palju polnud mul vaja mõelda – Märt Ilumäe on korda kaks seda Atlandi rannikut ühte ja teistpidi purjetanud, ning oli sobival kombel parajasti kodus pensipõlve veetmas. Pärast lühikest kohtumist oli meil kaup koos, kaptenitasu kokku lepitud ja jäi üle ainult meeskond leida.

Nüüd aga oli vaja ka oskajaid purjetajaid, sest ees ootasid lisaks kaunistele Portugali sadamatele ka Biskaia laht oma äraarvatute ilmadega, Inglise kanali hoovused ja kevadine Põhjameri.

Ma ei olnud väga optimistlik, kui postitasin kipper.ee foorumisse teema “Stella Maris koju”, aga ootamatult kiiresti tekkis

viieliikmeline usaldusväärne seltskond, kes oli valmis tegema läbi terve reisi Malagast alates, mis ajaliselt tähendas üle kuu laevaelu ja kitsaste kajutite jagamist. Lisaks laekus hulganiisti soove üks või teine etapp kaasa purjetada, mis kapten Märdi parasjagu meeleheitele ajas, sest mingist ajagraafikust kinnipidamine on sellise sõidu juures paras peavalu.

Kuid reederi sõnum oli selge – jahi kojutoomise kulud on suured ja iga huviline pardal teretunud. Kui esimesel etapil oli päevahinnaks 40 eurot (lisaks jagati seltskonna vahel kütuse- ja toidukulu ning sadamamaksud), siis teiseks, pikemaks ja raskemaks etapiks sai seatud osalustasu 200 eurot (sõltumata pardal olnud aja pikkusest) ning meeskond pidi jagama söögi- ja sadamamaksude kulu. Kütusekulu jäi reederite kanda. Teise etapi jooksul käis pardal 18 inimest ja üllatuslikult püstiti graafikus kenasti lõpuni välja.

KASULIKUD KOGEMUSED

Natuke tehnikast ka. Kuna reis oli pikk, tuli komplekteerida korralik tööriistavaru – trelid, ketaslöikaja, needitangid, mutrivõtmete komplekt jne.

Selleks saatsime Eesti Postiga Hispaaniasse 30-kilose paki (teisisõnu nii raske kui võimalik) kõige vajalikuga, lisaks võtsime võimalikult palju nodi lennukiga kaasa.

Kolme päevaga paigaldasime AISi, Blue Trackeri jälgimisseadme, välise kaardiplotteri ja Navtexi ning käisime üle kogu jahi tehnilise poole. Kui üldiselt võib öelda, et tehnika töötas kenasti lõpuni välja, siis mõned tõrvatilgad suutis Raymarini kaardiplotteri meepotti siiski tilgutada. Mõned korrad (aga need korrad olid just öisel tiheda laevaliiklusega Gibraltari väinas ja Biskaia lähel) kadusid koordinaadid ja GPS ei leidnud tuttavaid satelliite enam taevast üles. Õnneks aitasid hädast välja kaasas olnud sülearvutid ja iPad – backup peab alati olema. Kahjuks kadus tekkinud viga iseeneest ja me ei saanudki aru, mis kotermann sinna sisse läks. Kuna kaks kaardiplotterit, AIS, tuuleinfo ja autopiloot olid omavahel ühendatud, oli merel ka üsna raske viga otsida. Nii see jäigi ja tegelikult töötab süsteem nüüdseks taas perfektselt.

Reis Palmast Tallinna võttis aega 48 päeva, sadamakülastusi kogunes 31 ja



sadamamaksudeks kulus 1743 eurot. Tundub, et hispaanlased on meie “vahvast” linnavalitsusest eeskuju võtnud ning samuti maakonniti paadimaksu kehtestanud. Igatahes tuli esimeses sadamas kahe öö ja aastase maksu arvelt ühiskassat kohe 187 euro võrra kergendada. Aga mida lähemale kodule, seda väiksemaks jäid ka sadamamaksud (Prantsusmaal kahjuks ka selle eest saadavad teenused). Kvaliteet kõikus seinast sein ja otseselt küsitavast rahasummast ei sõltunud.

Kui Hispaanias Denias pakuti lisaks tuluuele sadamale ja kenale vaatele ka personaalseid muusikaga duširuume, siis Prantsusmaal sai sama raha eest vaid augu keset põrandat ja heal juhul külma vett.

ÕNNELIKULT KODUS

48 päeva jooksul sai läbitud 3382 meremiili, tangitud 3412 liitrit diiselmootorit ja kaks korda lasime mootoriõli vahetada, sest töötunde kogunes uhkelt. 80% reisist oli tuul

JULGE HUNDI RIND ON RASVANE JA HISPAANIAST KASUTATUD JAHI OSTMINE EI OLE MINGI PROBLEEM. SAMUTI ON VÕIMALIK SUUREM JAHT ILMA ERILISTE LISAKULUTUSTETA KOJU TUUA, KUI REIS HUVILISTELE VÄLJA MÜÜA.

otse silmaauku ja Vana ei soostunud ühelegi keelitusel vastu tulema. Kuid Volvo Penta diisel töötas probleemideta, kui välja arvata käiguosa tõrked ja puhuti streikinud edasikäigu lülitus, mis pani meeskonnale sildumisel kitsastes sadamates suurema vastutuse.

Kokkuvõtteks võin öelda, et julge hundi rind on rasvane ja Hispaaniast kasutatud jahi ostmine ei ole mingi probleem. Samuti on võimalik suurem jaht ilma eriliste lisakulutusteta koju tuua, kui reis huvilistele välja müüa. Neid mehi, kes seda marsruuti sõitnud on, tuleb järjest juurde ja nendega rääkides saab kasulikku infot kõrva taha panna.

Kindlasti aga tasub arvestada kaudsete kuludega – lennupiletite peale kulub päris uhkelt, hädavajalik varustus sadama paadipoodides neelab ka kokkuvõttes arvestatava summa. Samas on söök ja jook Lõuna-Euroopas odavam kui Eestis ja silmaring laieneb tohutult!

Ühe tarkusena võin lisada, et kuumaveeboiler tasub sadamas ööseks 220V pealt välja lülitada, sest voolu võtab see palju ja elektri kilovatt-tunni hind erineb tuntuvalt kodusest hinnast.

Stella Maris aga seisab meie lipulaevana uhkelt Tallinna Vanasadama jahisadamast ja teeb oma igapäevast tööd tšarterjahina. Sel aastal ei jõua ta pikematelgi sõitudel Lääne-merelt kaugemale, aga juba järgmisel sügisel stardime Kanaaridele, et osaleda regatil ARC 2012 ja veeta jõulud Kariibidel. Klassikalise reisikirja jahi toomisest saab lugeda sailing.ee kodulehelt.

Tänud veelkord Märt Ilumäele, Kalle Kuusile ja ülejäänud Stella Marise meeskonnale! ☑



Teine tulemine

KAS PARAGONI UUS MUDEL 31 SUUDAB EDASI
ARENDADA OMA VÄIKSEMA ÕE HÄID KÜLGI NING
PAKKUDA ROHKEM RUUMI, VÕIMSUST NING
TUNNET, ET VÕID SÕITA KUHU IGANES?

TEKST SVERRE GÖTHBERG





SKANDINAAVIAS, KUST PARAGON 31 pärit on, kasutatakse paate hoopis teistmoodi kui mujal Euroopas. Paati võetakse kui transpordivahendit, mille omamine on ühe Skandinaavia pere jaoks sama normaalne, kui mujal Euroopas on Ford Mondeo omamine. Seetõttu on Skandinaaviast pärit kaatrid üldiselt pigem funktsionaalsed kui toretsevad ning tagasihoidlikuks näiteks sihipärasest disainist. Paragon 31 ei ole erand – välimus on pigem praktiline kui lennukas ning 24,5° kiilunurgaga kere sobiks sama hästi ka avamere-võistluspaadile.

Paljud kriteeriumid, millest skandinaavlastes paadi ostmisel lähtuvad, kehtivad ka meie ostjate puhul, kuna meie vetes on tihti lainetust ning ilm on ettearvamatu. Kuid mainimata ei saa jätta asjaolu, et tegu on 30 jala pikkuse kaatriga, millel soliidne hind. Aga üks on kindel – kui hinna-kvaliteedi suhet hinnata selle alusel, kui palju saab paati kasutada (mitte välimuse põhjal), siis on väga vähe päevi, kui ilm takistab Paragoniga merele minekut.

TEKK JA SISERUUMID

Paragon 31-e eristab oma väiksemast, 25 jala pikkusest õest lisaks suurusele ka välimine juhtimissild. Seda flybridge'iks nimetada oleks ehk liig, aga hoolimata päevitusasemete või söömisnurga puudumisest pakub täiendav juhtimissild palju eeliseid.

Ilusa ilma korral on alati mõnus tunda, kuidas päike nägu soojendab ning tuul juukseid sasib. Ning nähtavus lainetuse jälgimiseks ja kitsastes oludes manööverdamiseks on palju parem. Mitte et nähtavus roolikambri oleks kuidagi halvem, aga tänu flybridge'ile on kaatri kaugeimad servad paremini näha. Üleval on istumiskoht kolmele inimesele ning suur kaardialus ja –plotter. Ainus probleem flybridge'i puhul on see, et istmed on kõvad, võrreldes pehmema polsterdatud juhiistmega roolikambri. Mõistlik oleks lisada ka käetugi, kust järsemate pöörete puhul kinni hoida.

Teki ülejäänud osades on piisavalt liikumisruumi ning kaater pakub oma suurust arvestades rikkalikult panipaiku. Kokpitis

on ahtritingi all panipaik ning veel üks sügav panipaik pörandas, samuti mahukas kast suplusplatvormil. Roolikambri tagaseinale kinnitatud tiikpuust klapp-pingid ning teisaldatav laud võimaldavad muuta ahtri kokpiti parajaks söömisnurgaks, kuigi soovitav oleks soetada mõned padjad, et säästa istmikku kõvade puidust pinkide eest.

Paadi nina poole liikumine on turvaline – kaatri servades on paksud tugevad reelingud ning alati on läheduses kuskilt kinni hoida, ükskõik kus oled. Üks piire jookseb üle

PARAGON 31

PIKKUS 9,85 meetrit

TIPPKIIRUS 36,2 sõlme

TESTITUD MOOTOR ühemootoriline 370 hp

Volvo Penta D6 päramootor

HIND ALATES 166 303 € (sisaldab käibemaksu)



**PAAT LÕIKAB LÄBI LAINETE. TÕENÄOLISEM ON KIVIST VETT
VÄLJA PIGISTADA KUI SELLE PAADI KEREST PAUKU KUULDA**



roolikambri katuse ning radariraamist jooksevad piirded alla mõlemal pool juhtimissilda. Ankrud ja roostevabast terasest ankruvintsi saab peita suurde panipaika, kui neid ei kasutata – tänu sellele ei varitse kuskil üle parda rippuvad metallosad, mis võiksid kitsastes oludes manööverdamisel teise aluse pardasse inetu kriimustuse tekitada. Paati väljastpoolt ümbritsev vahtplastist vöö peaks tagama pehmema kontakti ja sildumise, isegi ilma lisavendreid kasutamata.

Roolikambris on Paragon võtnud aluseks eelmise mudeli suurepärase disaini ning seda veelgi täiustanud. Juhipositsioon on lihtsalt ideaalne. Nähtavus on väga hea tänu laiale panoraam-esiklaasile, millel on ka neli kojameest pritsmete eemaldamiseks. Iste liigub taha- ja ettepoole. Rool ja käigukang on mugavad ja käepärased. Roolikambris on ruumi ka 12-tollisele plotterile, kust tüürimees infot saab.

Roolikamber ei ole väga suur, kuid tänu kahele katuseaknale, suurtele akendele ning topelt-liugustele on sealt tagatud hea vaade ning samuti piisavalt värsket õhku ja loomulikku valgust. Kui lauda ei kasutata, saab selle lakke lükata, et inimestel oleks rohkem ruumi liikuda. Ka L-kujuline iste pakub mitmeid eeliseid, näiteks ahtripink on ülestõstetav pakkumaks mugavat ligipääsu ahtrikajutile ning pöörlevast esiosast saab tüürimehe istekoht. Süsteem

on siiski veidi kohmakas, võrreldes Nimbus paadis kasutatava suurepärase disainiga konsoolsüsteemiga.

Magamisvõimaluste rohkus on 31 mudelil meeldivaks üllatuseks. Nagu ikka, on võõris V-kujuline magamisase, aga ahtrikajutis on väga lai kaheinimese (pakpoordis) ning üheinimese (tüürpoordis). Lisaks veel ruumi üldkõrgus üle 6 jala ning ongi olemas suurepärase koht, kuhu pärast rasket meresõidupäeva puhkama tulla. Pikema reisi puhul võib ainukeseks probleemiks saada panipaikade vähesus, eriti kui kajutis majutub kolm inimest. Võõrikajutis ei mahu koi kõrvale seisma, mistõttu tuleb riideid vahetada kambüüsis. Vähemalt on kajutid kaatri erinevates otstes ja nende vahele jääb salong – privaatuse puudumine ei tohiks olla probleem.

Kambüüsiosa ei võimalda küll korraldada suurt banketti, kuid siin on olemas esmavaljalikud vahendid ning nutikad panipaigad, nagu näiteks piirded klaasidele ja nõudele juhiistme all, mis pakuvad täiendavat ruumi lisaks kambüüsi sahtlitele. Vastas asuv WC on piisavalt kõrge püsti seismiseks ning on väljatõmmatava kraani asemel varustatud korraliku dušiga.

MAGAMISVÕIMALUSTE ROHKUS ON MEELDIVAKS ÜLLATUSEKS – V-KUJULINE MAGAMISASE NING AHTRIKAJUT LAIA KAHEINIMISEASEME JA ÜHEINIMISEKOIGA.

MEREL

Arvestades, et kaatri keret on kõvasti kiidetud ning “väiksem õde” on lati kõrgele tõstnud, olid ootused 31-e suhtes väga kõrgel. Ja ta ei jää oma eelkäija varju! 370hp Volvo Penta D6 mootor ei paku ülisuurt kiirust, kuid sõit on sujuv ja väle.

Pööretel alla 2200 p/min on turbo veidi aeglane, aga kui ta hoo sisse saab, siis kaater lausa lendab paigast ning võtab hoo üles, hoides rahulikult ja muretult 35-sõlmelist sõidukiirust. Kaater on sellel kiirusel nii kindel, et tagasi 25 sõlmele aeglustades tundub kiirus piinavalt aeglane. Kaatri kere on nii hea, et võiks arendada kiirust ligi 40 sõlmele. Samas oli testitud kaater veidi ülekoormatud, mis tähendab, et tippkiirusel jäi täispööretest umbes 100 p/min puudu.

Selle, mis puhtalt kiiruse osas puudu jääb, teeb 31 kuhjaga tasa oma imeliste sõiduomaduste ning juhitavusega. Palju tõenäolisem on kivist vett välja pigistada kui kaatri kerest pauku kuulda. Paat lõikab muretult läbi lainete ning ohtlikuma laine korral on maandumine alati mugav ja kontrolli all.

Sel päeval, kui meie kaatrit testisime, oli paras lainetus, kuid kere ei värisenud kordagi. Paadi õige seadistus mõjutab oluliselt ka sõiduomadusi merel. Kui ma startisin, siis vajus nina maandumisel üsna sügavale, nii et vesi pritsis üle juhtimissilla. Tol hetkel oli nina trimmitud +2 peale. Trimmides +4 peale, et nina





**PAAT KALDUB KURVIDES SAMA LOOMULIKULT KUI
MOTORRATAS... SELLEL ON ÜLIHEA VEELPÜSIVUS NING
SÜGAVA KIILUGA KERE TAGAB MULJETAVALDAVA SUJUVUSE.**





oleks veidi kõrgemal, ei satu pardale ükski veepritse. Õnneks on kerel väga hea loomulik liikumisnurk ning põikitasakaal, mis võimaldab põhjalikult reguleerida nii püramootorit kui ka trimme.

Kui istud üleval juhtimissillal ning enamus kaatrist on otse ees sinu vaateulatuses, siis on sama tunne kui kardiga sõites. Paat kaldub pöörete ajal sama loomulikult kui mootorratas ning tekkis tunne, et tahaks põlve maha panna, et vältida reelingute vette vajumist. Ehk nagu üks meie testitiimi liige ütles: “see paat võtab kurve uskumatult järsult, aga nii, et hirm ei tule peale,” kuna paat suudab end väga hästi täiusliku jõuga vee peal hoida.

Tänu sellele oled nii kindel enda kui kaatri võimetes, et oled valmis allutama kõik mered ilma kättemaksu kartmata. Mitte kuskilt ei ole kuulda pauke, nagingat või kriiksumist, mistõttu jääb mulje, et tegu on pea hävimatu paadiga, mis talub hästi võimalikke sõiduvigu.

Maabusime jahisadamas, kus sildumislülid olid tihedamalt paigutatud, kui ma varem näinud olen, aga 31-ega on sadamas väga lihtne manööverdada. Kindel kiiruse reguleerimine, võimas võõrivint ning suurepärase nähtavus tagavad, et ka kõige keerulisema kai äärde saab silduda ilma kartmata. Isegi kui oled ükski, tekitab sildumine minimaalselt stressi, tänu Paragoni liugustele ning laiiale pardale.

KVALITEET MAKSAB

Paragon on ehk kallis, aga temast õhkub muljetavaldavat kvaliteeti. Roostevaba teras on sama tugev ja kvaliteetne kui teistel paatidel ning kõik panipaigad on korralikult viimistletud sileda GPR kihiga. Puitosad on vastupidavad ning ohutuse ja praktilisuse pealt ei ole kokku hoitud.

Ligipääs mootorile ja seadmetele on väga hea – tuleb vaid üles tõsta kokpiti põrand. Mõlemal pool on piisavalt ruumi seismiseks ja mootori igapäevaseks ülevaatamiseks – see on ühemootorilise süsteemi eelis. Voolikud ja juhtmed on kõik topeltkinnitusega ning põrand on valge, mis aitab kergemini märgata võimalikke lekkeid. Mootori mõlemal küljel olevat vaba ruumi saab kasutada ka asjade hoidmiseks.

KOKKUVÕTTEKS

Paragon 31 õigeks hindamiseks tuleb sellega teha proovisõit: selle kaatri tõelist väärtust ei mõista enne, kui oled merel korraliku lainetusega ära käinud. Arvesse on võetud praktilisi nüansse ning kaater on kvaliteetselt ehitatud, kuid peamine põhjus selle paadi ostmiseks on siiski vilgas tugev kere ning muljetavaldav sõidumõnu. See on selline kaater, et lausa ise otsid rõõmuga kaugusest valgeid laineharju, sest need teevad reisi palju nauditavamaks. Vähetähtis pole ka see, et 31 pardal saad mugavalt veeta mitu ööd. Koid on

ruumikad ning kui vaba ruumi ongi vähem, teeb 31 selle tasa praktilisuse ning oma imeliselt turvaliste avatud tekiadega.

Ka ülemine juhtimissild on väärt omadus. Praktilise külje pealt muudab see sildumise palju lihtsamaks, kuid veelgi olulisem on see kirjeldamatu tunne, kui tuul juukseid sasib ja päike soojendab. Ning öösel lisab kindlustunnet see, et kuuled paremini ümbruses toimuvat ning märkad teisi aluseid ilma, et peegeldused klaasilt segaksid. See ei tähenda, et alumine roolikamber oleks millegi poolest viletsam; tavastandardite kohaselt on sealgi nähtavus fantastiline ning roolikambri paigutus võimaldab suurepäraselt nautida selle ülivõimeka alusega sõitmist.

Kui oled kaatritega tutvust tehes läinud järjest üle suurematele ja kiirematele RIB paatidele, siis on 31 järgmine loogiline samm. See võimaldab soojas ja mugavalt teha pikemaid reise, kuid erinevalt enamikest peredele mõeldud sportkaatritest ei ole mugavuse arvel kaduma läinud ülitäpne juhitavus, sõidumõnu ning üle lainete hüppamine, millega oled harjunud. Selle kaatri kere ei jää alla sportkaatritele ning majutusvõimalused on paremad, kui ükski kajutiga RIB suudaks pakkuda. Hind võib saada takistuseks, kui võrrelda 31-e tavaliise sportkaatriga, aga kui oled Paragoniga proovisõitu teinud, siis võin kihla vedada, et tean, mis paadi sa ostad. ■

Zodiac Fish 'n' Hunt

Hind € 1 840.-

Hind ei sisalda mootorit



Turvaline ja merekindel

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



**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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



ZODIAC



Lastega Kolga lahe saartel

LASTEGA REISIMISEST KIRJUTAB NAVIGAATORI LUGEJALE
 JUBA VARASEMAST NORRA JA HORVAATIA REISILOOGA TUTTAV
ANDRES PALOTU (VT. NAVIGAATORI NUMBRID 1/2008 JA 3/2008).
 SEDAKORDA KÄIDI PEREGA KAHEPÄEVASEL PAADIRETKEL
 PÕHJA-EESTI VÄIKESAARI UUDISTAMAS.

TEKST **ANDRES PALOTU**

KAHE VÄIKESE LAPSEGA KAUGELE reisisida on üsna suur peavalu, vähemalt mis autosõitu puudutab. Nelja-aastane Marvin on väiksest peale pikkade autosõitudega harjunud ja koguni kolm nädalat Horvaatias paadis elanud, temaga muret pole. Kümnekuune Stefie Marie aga pole eriline autosõidusõber ja tema esimene reis Norrasse oli keeruline. Paadis talle õnneks meeldib, ja seekordne retk oli tema esimene ühe ööbimisega paadimatk.

Et reis algas Pärnust, tuli teha korralik eeltöö – trailer mahub vaevu kitsastele külavaheteedele ära ja kusagilt tupikust oleks pika haagisega samuti ebamugav välja ukerdada. Kuna ma ei satu Põhja-Eestisse sageli, ei tea ka kõiki sadamaid või muid kohti, kus saaks paadi vette lasta. Aastatega on mõned kohad siiski tuttavaks saanud ja neid enamasti kasutangi. Kuid mitte seekord.

Kaardilt leidsin mitu pealtnäha sobilikku sadamat, millest esimesena valisin välja meie

sihtkohale, Kolga lahele lähima. Seal paistis olevat ka slipi moodi asi. Kuid kohale jõudes selgus, et võta näpust – kerge treileri oleks ehk saanudki vette lasta, aga meie sinna pikalt madalasse vette ei läinud. Pealegi tundus koht ülearu kõrvalisena, et sinna auto ja trailer mitmeks päevaks järelevalveta jätta. Nii et hoolimata laste nõudmisest kohe merele minna pidime ennast uuesti autosse pakkima ja järgmisse potentsiaalsesse sadamakohta sõitma.

NEEME SADAMAST MERELE

Seekord läks õnneks – aiaga piiratud Neeme sadam on üsna korralik, süvendatud, ja aluse saab kai külge kinnitada. Ka õnnestus kohalikelt saada nõusolek, et võime auto mõneks päevaks sadama juurde jätta. Neemel on ka sadamahoone, aga omanike kohta ei õnnestunud midagi teada saada – oleksime tahtnud neile väikese tasu jätta. Kokkuvõttes ideaalne paadisadam, kus saime end ruttu piraatideks muuta ja oma seiklusrohket mereretke alustada.

Alustuseks tegime peegelsiledal veel mõned kilomeetrid kiiremat sõitu, et testida uusi omavalmistatud trimmplate, siis aga jäime triivima. Teada värk: merel tuleb kala süüa. Meie salaunistus oli punane kala, kuid olime valmis leppima ka palju lihtsama saagiga.

Nii, et landid vette ja aeglane käik sisse.

Vaevalt olime aga õnged kätte võtnud, kui meie kõrvale ilmus piirivalvepaat ja kontrolliti kõike, mida saab. Pärnu veepolitsei meid enam ei tülita, kuna teavad, et me pole huvitavad, aga eks ka siinkandis tuleb oma seadusekuulekust tõestada. Vähemalt sai Marvin suurt RIB-paati lähedalt nähes uhke elamuse ja pealekauba vormis ametnikke tervitada.

Kalaõnne proovisime edutult nii kaua, kui kõht pilli lööma hakkas. See tähendas, et pidime maad otsima, et kaasavõetud liha küpsetada ja grillitud kalast unistada.

Et tahtsime nagunii Rammu saart külastada, tegimegi seal peatuse ja panime otse vee äärde grilli üles, et kõht täis saada ja saarega tutvuma minna. Rammu saar on lastega matkamiseks paraja suurusega. Silma rõõmustavad rannaroosid, männimets ja samblikud, põnevad on suured rändrahnud ja majakas.

Merepoolsel kaldal oli palju luiki ja muid linde, keda õige pikalt jälgida sai.

Tallinna lähedus annab saarel tunda – kui Lääne-Eesti väikesaartel ja laidudelt vaevalt kedagi kohtad, siis Rammul oli koos meiega neli paaditäit inimesi.

SALMISTU RANDA ANKRUSSE

Saarel ring peal, oli aeg jälle merele minna. Lastel tikkus uni peale – ja kõige parem on uni paadininas oma kois. Kui uni väikesed

reisiselid enda võimusse võttis, seadsime võõri järgmise sihtmärgi poole, kiiruseks paar sõlme.

Lastega reisimine polegi nii hull, kui arvata võiks. Värske õhk, uued kohad, vesi ja liiv ei anna aega jonnimiseks. Kui veel ise nende fantaasiat erinevate tegelaste ja uute lootustega ergutada, läheb reis rõõmsalt.

Mõne hetke saime rahu põhjaõngesid sees hoida, muljeid vahetada ja niisama veinipopsi käes keerutada. Vaatlesime merelt Umbusi saart ja selle ümbruses saalivaid väikseid kalapaate. Kuna kõik püüdsid midagi ja võrkude vähesuse üle ei saanud kurta, oletasime, et ju neis vetes kalu on. Varsti olidki meiega ämbri mõned keskmised lestad, mis tõstsid tuju nii meil kui ka ärganud lastel

Õhtupoolikul vaatasid lapsed multikaid ja mängisid, käies vahepeal kontrollimas, kas kalu on ka juurde tulnud. Kalapüügi lõpetasime loojangul, saagiks jäi kolm kala.

Kuna meri oli sile, otsustasime ööseks ankrusse jääda Salmistu randa, kaldast mõnesaja meetri kaugusele. Öö oli vaikne, ehkki ajuti kostis kaldalt mitte eriti valju tümpsumuusikat.

TEINE PÄEV MEREL

Vastupidiselt ilmaennustusele hommikuks tuul ei tõusnud, kuid taevast tõmbus siiski pilve ja hakkas kergelt tibutama. See pani kukalt



NÕUANDEID LAPSEGA MEREREISILE MINEJATELE:

- kaaluge tõsiselt, kas laps on esimeseks meresõiduks valmis
- tutvustage aegsasti lapsele reisiplaan, siis ta suudab sellesse sisse elada ja see välistab ka suurema küsimuste laviini reisi ajal
- valige mereleminekuks sobiv ilm
- looge laeval meeldiv õhkkond, leidke loogilised vastused lapse küsimustele
- selgitage lapsele veesõidukil käitumise reegleid, rõhutage, et ta alati kusagilt kinni hoiaks
- võtke kaasa piisavalt söögikraami ja vett, suvel ka päikesekreem ja päikesepriidid
- valige õige riietus, varuge riideid ka ilma-muutuseks, merel tasub alati kanda mütsi
- rääkige lapsele ebamugavustest ja ohtudest, kuid ärge teda hirmutage
- igavuse peletamiseks võtke midagi kõitvat kaasa (raamat, mänguasjad vms.)
- mõelge reisiga seoses välja mõni mäng, näiteks piraatide või varanduse otsimise teemal
- proovige juba kail lapse päästevesti sobivust, päästevestist olgu lapsele paras ja tõstejõuga vähemalt 100 N
- jälgige veesõidukil pidevalt lapse tegevust;
- merehaiguse tekkides olge võimalusel ülemisel tekil ja vaadake ettepoole merele
- suure lainetuse korral hoidke laps oma läheduses
- olge lapsele hea eeskuju!

RAMMU SAAR ON LASTEGA MATKAMISEKS PARAJA SUURUSEGA. SILMA RÕÕMUSTAVAD RANNAROOSID, MÄNNIMETS JA SAMBLIKUD, PÕNEVAD ON SUURED RÄNDRAHNUD JA MAJAKAS.





sügama, kuid otsustasime kohvi juues olla merel nii kaua kui tahame, sest maale jõuab ju alati minna.

Lastel polnud kehvast ilmast sooja ega külma, neid rõõmustas juba seegi, et magamistoa akna taga loksus vesi ja lõunaks saab lõkkel grillitud kala. Hommikupuder söödud, kohv joodud, kaldal jalutavad koeraomanikud ja tervisesportlased üle vaadatud, tõmbasime ankrut üle ning podistasime merele. Üritasime taas kala püüda ja aeg läks lennates. Lõuna lähenedes hakkasid pilvedki hajuma ja otsustasime natuke varem kaldale minna, et enne lõunapausi ka Pedassaarega tutvavaks saada.

Jalutasime mööda kivist ja liivast kaldad äärt. Pedassaarel on ka kõrgemaid kaldaid, mida katab üsna läbitungimatu männimets, mistõttu ei hakanud lastega sennapoole tungima. Läksime nii kaugele, kui lusti oli, korjasime grillimiseks puid ja jalutasime tagasi.

KOIPSI SAARE LÕUNAPOOLSEL NINAL ON HEA MAABUDA, KUNA VESI ON PEAÆGU KALDANI OHUTULT SÜGAV.

Lõunaks sai tehtud nii kala kui ka vortikesi, ent värske lest vähese soolaga sundis täiskasvanud vesise suu ja poevorstikestega läbi ajama.

Proovisime mitte kiirustada, kuid selja taha tõusnud tume pilv ja vali tuul sundisid meid siiski paati. Võtsime suuna tagasi. Kaberneeme poolsaare juures läks vastutulev laine kõrgemaks ja liikumiskiirus vähenes märgatavalt, aga kuna päike ja tuul olid pilved mujale ajanud ja õhtu alles kaugel, otsustasime Koipsi saarel tuulevarju otsida.

Saare lõunapoolsel ninal on hea maabuda, kuna vesi on peaaegu kaldani ohutult sügav. Ankrut sai kaldasse visata ja laste lõunauinaku

ajal lebasime pehmel liival. Ka seekord saime endale naabrid, kes sõitsid veelauaga ja nau-tisid muid suverõõme. Tänu sellele mürale ja kärrale ärkasid lapsed varem ja said ka külmas vees solistada ja liivamaailma kujundada.

Kuna päev liikus pärastlõunasse, pidime peagi minema hakkama, sest paadi treilerile panemine ja muud tööd võtavad oma tunni-kese. Tee sadamasse võttis rohkem aega, kuna tuul oli vastu ja veelgi tugevam. Üritasime hoida rohkem kalda poole ja liikuda lainete suhtes natuke diagonaalis, kuid siiski kulus tunde, enne kui vaiksesse ja sooja sadamasse jõudsime. Kuni meie paati treilerile upitasime, pildusid lapsed kive vette.

Napiks jäänud lõunauni ja seiklusterohke päev töid väikestele reisilistele peagi taas une silma ning paar tundi tagasiteed läks ilma tavaliste “millal me kohal oleme?”- ja “millal me jälle piraatide varandust otsima läheme?”- küsimusteta. ▣





NIMBUS BOATS

NOVA 35 COUPÉ



SOODUSHIND
€ 255 000.-

**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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

Väikelaevade varustuse nõuded said värskenduse

PÄRAST ENAM KUI AASTA NÕUDNUD ARUTELUSID JA KOOSKÕLASTUSRINGE VALITSUS MAI KESKEL VASTU MÄÄRUSE NÕUDED VÄIKELAEVA VARUSTUSELE NING VÄIKELAEVA KATEGORIAID VASTAVALT VÄIKELAEVA KONSTRUKTSIOONILE, SAMUTI SELLESE VÄIKELAEVA OHUTUSNÕUDED, MILLEGA KORRALDATAKSE TASU EEST VABA AJAREISE.

See määrus sündis osalt ka meresõiduohutuse seaduse uuendamise tulemusena: lisandunud on uusi väikelaevandusega seotud mõistete ja loogilise jätkuna võeti ette varustust puudutav osa. Osa endise määruse tekstist on kantud meresõiduohutuse seadusesse, näiteks alkoholi jooke osa, peatamine kontrolliks, juhtimisõigus jms, mis ei puuduta varustust ja väikelaeva kategooriat.

Endise varustuse

määrusega võrreldes ei ole muudatusi palju ning enamasti on nõuded arusaadavamaks ja loogilisemaks kirjutatud. Määrusega kehtestatakse vaid miinimumnõuded, alati võib ju varustust rohkem olla ja üldjuhul ongi paadimeestel-kipritel rohkem varustust kaasa võetud.

C-kategooria väikelaeval, mis ei lähe kaldast kaugemale kui viis meremiili (sisevetel 9

km), võib olla D-kategooria väikelaevalt nõutav varustus. Päästerõngas või päästelingu olemasolu ei ole kalda lähedal sõites määruse järgi kohustuslik – C-kategooria paadil on päästerõngast või –lingu vaja siis, kui sõidetakse kaugemale kui viis miili. A- ja B-kategooria väikelaevadel peab päästerõngas endiselt pardal olema, tasu eest vabajaariseid korraldamisel on nõutud ka lisapäästerõngas koos viskeliiniga.

Varustuse hulgas on päästevesti kõrvale tekkinud ka ujuvusvahend, mida võib kasutada D-kategooria paadis – veesõidukis, mida kasutatakse üldjuhul kaitstud vetes ja kalda lähedal. Ujuvusvahendid on nii ujuvvestid kui ka riietumisesemed (joped, kombinesoonid, türbid), mille kandejõud vees on 50 N. D-kategooria paadi varustuse hulgas võib 100 N vesti asemel olla 50 N ujuvusvahend.

Pürotehnika peab olema veekindlas pakendis ega tohi olla aegunud. A- ja B-kategooria väikelaeval peab olema kolm punast langevarjuraketti ja kolm sama värvi säratuld, C-kategooria paadil ainult säratuled ja D-kategooria paadilt ei nõuta kumbagi. D-kategooria paadil ja C-kategooria paadil, mis ei kaugene kaldast rohkem kui viis miili (sisevetel 9 km), ei pea olema navigatsioonikaarti ja asukoha määramise vahendeid, binoklit ega esmaabivahendeid. D-kategooria purjehajal ei pea olema ka ohutusvöösid. Lisaks, et eelnimetatud asjad võivad kaasas olla, kui ruumi asjade paigutamiseks jagub, sest mine tea, milleks vaja võib minna.



FOTOD LENNART SAIDLA, TÖNU KITS



Radaripeegeldi, kajalood, triivankur, pilsipump, pootshaak, avariivarustus ja hädarooliseade on nõutud vaid A- ja B-kategooria väikelaevadel. Tulekustutid ja tulekustutustekk peavad olema olema, kui kasutatakse lahtise leegiga küttekeha, põlevaid vedelikke, gaasiseadmeid, sise-mootorit või enam kui 25-kilovatise võimsusega päramootorit. Siis peab pardal olema vähemalt kahekilone tulekustuti, mis vastab tuleohutuse seaduse paragrahvi 32 (5) nõuetele. Tulekustutus-süsteem peab olema kontrollitud vastavalt valmistaja määratud perioodile. C- ja D-kategooria väikelaeval võib pilsipumba asemel olla hauskar.

Väikelaeval peavad olema töötavishoiu ja tööohutuse seaduse § 4 (4) ette nähtud esmaabivahendid, mis vastavad mootorsõidukitel nõututele.

Igasugu otsade nõuded on samuti muudetud, näiteks ankrutsade pikkused on väikelaevade kategooriate kaupa määratud, aga kaalu kohta konkreetseid nõudeid ei ole, ankur peab lihtsalt tagama ohutu ankrusseismise. A- ja B-kategooria väikelaevadel peab olema kaks ankrut, teistel üks. Pukseerimisotsa, mida nõutakse kõikidelt alustelt, asendab ka ankruts. Aerud või möla on nõutud vaid C- või D-kategooria laeval. Prügikogumisvahendiks võib olla ka kilekott.

Varustus peab olema töökorras ja hõlpsasti kättesaadav. Kõigi veesõidukite tuled peavad

vastama laevakokkupõrgete vältimise rahvusvahelisele eeskirjale (sisevetel vastavalt laevatatavatel sisevetel liiklemise korrale), helisignaali seadmed ja kompass.

Veesõiduki mere- ja sõidukõlblikkuse ning tehnilise korrasoleku eest vastutab selle omanik, ent varustuse ja ohutusnõuete täitmise eest vastutab lisaks omanikule ka väikelaeva juht.

Meresõiduohutuse seaduse järgi eristatakse nüüd selgemalt väikelaevu, mis on nõ lõbusõiduks, ja neid, millega korraldatakse vabaajareise tasuta (kuni 12 reisijat). Erinevus tuleneb eelkõige sellest, et tasuliste reiside puhul vastutatakse ka reisijate eest. Vahe on näiteks päästeparvede nõudes: A- ja B-kategooria väikelaevadelt päästeparve ei nõuta, kui väikelaev kaugeneb kaldast vähem kui 20 meremiili. Aga väikelaeval, millega korraldatakse tasuta vabaajareise, nõutakse päästeparve või mitut juba viie meremiili kaugusel kaldast (laevatatavatel sisevetel 9 km).

Iga päästeparve kohta peab olema vähemalt üks väikelaevajuhi tunnistust omav vähemalt 18-aastane isik ja kohtade arv päästeparvedes peab vastama inimeste arvule laeva pardal.

Tasut vabaajareise korraldataval väikelaeval peab olema GMDSS merealale vastav raadiojaam. Meresidevahendi kasutamiseks peab väikelaeva juhil olema vähemalt piirangutega

raadiosideoperaatori tunnistus. Väikelaeva juht, kel ei ole nimetatud tunnistust, võib raadiojaama kasutada vaid hädasideks.

Väikelaevajuhtidele, kes korraldavad reise tasuta eest, on veelgi nõudeid – neil tasub uus määrus ette võtta ja hoolikalt läbi lugeda. Näiteks on väikelaeva juhile pandud kohustus tutvustada pardalviibijatele pääste- ja ohutusvarustuse paigutust ja kasutamist ning selgitada keskkonnamaitse- ja ohutusnõudeid.

Oma tarbeks ja lõbusõitudeks kasutatava väikelaeva varustusele esitatavad nõuded ei ole karmistunud. Pigem on sõltuvalt reisi iseloomust (nt kaugus kaldast) või eesmärgist (oma lõbusõit või reisisteenuse pakkumine) antud varustuse valimisel vabamad käed.

Hea ülevaate saab määruse lisast, kus nõuded on tabelina üles kirjutatud, selle leiab Riigi Teataja määruse juurest: www.riigiteataja.ee/akti/isa/1130/5201/1003/MKM32_lisa.pdf

Väikelaevale, millega korraldatakse tasuta vabaajareise, on seatud ka perioodilise tehnilise ülevaatuskohustus; ülevaatusnõuded on lahti kirjutatud meresõiduohutuse seaduse 9. peatükis. Ka on väikelaevade kasutamise nõuded nüüd kirjutatud meresõiduohutuse seadusesse, mõningaid muutusi on selleski osas. Hoidke end kursis! **N**

— MAIROLD VAIK

Viis meest paadis, varustusest rääkimata

NAVIGAATOR VÕTTIS NÕUKS KOGUDA KOKKU NÕUTAV KRAAM,
MIS MERELEMINEKUKS SEADUSETÄHE KOHASILT
KAASAS PEAB OLEMA. PANNA SEE KÕIK KUMMIPAATI.
JA VAADATA SIIS, KAS ISE KA MAHUB.

OLLE ▶

Marinepool päästevest **25.-**
Raketikomplekt **38.-**
Säratuli **14.-**
Päästeling (erakogu)

TIIT ▶

Marinepool
päästevest **25.-**
Karabiiniga
kinnitusots **25.-**
Päästeling **18.-**

PAAT ▶

Zodiac Fish'n'Hunt FH12.6 **1 840.-**
Kõva vineerpõhi ja alumiiniumvarrga
aerud tullidega – komplektis
Kandejõud 580 kg

VALDO ▼

Paukvest (erakogu)
Elektrimootor Marinepool R330 **200.-**
Akukast, plastik **13.-**
Aku Varta 72 Ah **90.-**
Paadiapteek
(Valdo erakogu)

▼ LENNART

Marinepool päästevest **25.-**
Päästerõngas Solas **35.-**
Teleskooppootshaak **24.35**

◀ ANDRUS

Marinepool
päästevest **25.-**
Hauskar **4.-**
Pilsipump **36.-**

5 kg ankur **28.-**

Signaalpasun **5.40**

Paadipump **8.90**

Kompass (Valdo erakogu)

Tulekustuti (laenatud Tiidu autost) **20.-**



Hanse 355

**BALTI
MEREKAATRID**
www.paadid.ee

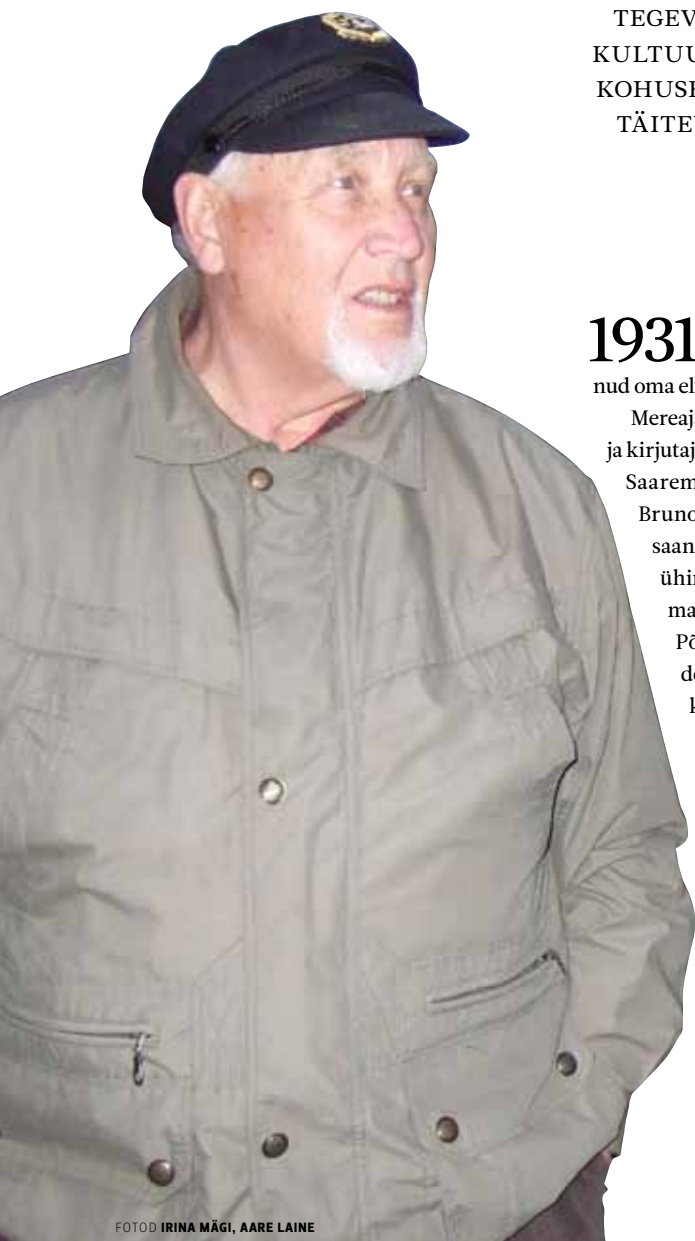
Balti Merekaatrid
Pärnu mnt 232, **Tallinn**
Tel. 671 00 75

Hanse 
A BRAND OF THE HANSEGROUP

Mereajaloolasest merekultuuri maaletooja

ENERGIAST PAKATAV TURISMIGRUPPIDELE MERELIST SAAREMAAD TUTVUSTAV, AJALOOKONVERENTSIDEL ETTEKANNETEGA ESINEV, AJAKIRJADELE JA -LEHTEDELE ARTIKLEID KIRJUTAV, OMA LOODUD ÜHENDUSE, SAAREMAA MEREKULTUURI SELTSI TEGEVUSE JUHATUSES KAASALÖÖV, KURESSAARE LINNAVOLIKOGU KULTUURIKOMISJONI JA KURESSAARE LINNA NIMEKOMISJONI LIIKME KOHUSEID TÄITEV, PEREKONNAPEA, ABIKAASA, ISA JA VANAISA ROLLI TÄITEV BRUNO PAO SAAB AUGUSTIKUU 22. PÄEVAL 80. AASTASEKS. USKUMATU AGA TÕSI

TEKST AARE LAINE



1931. AASTAL HIIUMAAL EMMASTE vallas sündinud Bruno Pao on teinud oma elutöö Tallinnas, Muhus ja Saaremaal. Mereajaloolasena on ta oodatud lektor, giid ja kirjutaja nii Saare-, Muhu- kui mandrimaal. Saaremaa Merekultuuri Seltsi loojana on Bruno Pao tihedama-sõbraliku kontakti saanud Soome Uusikaupunki mereajaloo ühinguga. Tänavu augustis seisab Saaremaa Merekultuuri Seltsil ees Soome reis. Põhieesmärgiks on Turu merepäevadest osa saamine ja ammuste sõprade külastamine Uusikaupunkis.

Kellelt aga veel küsida kui mitte mereajaloolaselt, kas Eesti vabariigi merenduspoliitikaga on kõik korras? Kas Eesti on mereriik?

“Eestis on merendus natuke viltu. Meil on reisilaevade

merendus. Kaubalaevade merendus on hääbunud. Kaupu vedavad alused on läinud teiste riikide lippude alla. Eesti lipu all sõidab veel vaid neli laeva. Eestlastest meremehed ja neid on palju, üle tuhande mehe, sõidavad välisriikide laevadel,” nendib kogenud ajaloolane teatud minoorse hääletooniga.

Kodusaare merendusest rääkides tuleb Brunole taas muie näkku. Parvlaevaliikluse on Saaremaa Laevakompanii heale tasemele viinud. Uued, mugavad, kiired ja palju sõidukeid mahutavad parvlaevad Kuivastu – Virtsu ja Heltermaa – Rohuküla liinil räägivad ise enda eest. Saaremaa sadamast (stüvasadamast) kõneldes sõnas Bruno Pao, et selle nüüdisaegse merevärava õiget tähtsust veel ei hoomata. Väikesadamaid ehitatakse ja renoveeritakse mitmes Saare maakonna vallas. Kahjuks pärsib bürokraatlik asjaajamine entusiastlike rannameeste ettevõtlikkust.

NAVIGEERIMINE TUGINEB PÕHIMÕTTELE, KUHU TAHAD MINNA. KUI TAHAD KUSAGILE MINNA, PEAD KÕIGEPEALT TEADMA, KUS SA PARASJAGU OLED. SA PEAD KASVÕI TAEVATÄHTEDE JÄRGI OSKAMA OMA ASUPAIKA LUGEDA.

**TALUPOJA- JA MEREMEHETAR-
KUSEGA NAVIGEERIMISEST**

Ühtäkki võtab peatselt juubelit pidav Pao rääkida navigeerimisest. Ikka selleks, et meie jutuaajamist valgustab ajakiri Navigaator.

“Merelise hingega inimene saab navigeerimisest aru. Navigeerimine, olgu see siis laevajuhtimise või ka enesejuhtimise kunst, tugineb põhimõttele, kuhu tahad minna. Kui tahad kusagile minna, pead kõigepealt teadma, kus sa parasjagu oled. Sa pead kasvõi taevatähtede järgi oskama oma asupaika lugeda,” arutleb 80-eks saav mees.

Kas auväärnes eas džentelmenil on ka praegu kindel siht silme ees, kuhu navigeerida?

“Ma olen nagu purjetaja, kes on jõudnud väga ilusale merele ja vaatab ümberringi. Lasen oma laevukesel tasakesi ainult triivida. Imetlen, mis ümberringi tehakse. Vaatan lapsi ja lapselapsi. See on ka mõnus tegevus,” võtab Bruno praegust elu mõnuga.

Täit tõtt selles siiski ei ole. Juba järgmisel päeval võtab saarlane ette Tallinna reisi, et jälle pealinna arhiivides midagi uurida. Pooleli on raamatu kirjutamine. Juubelpäevaks peaks memuaaride kogumik esitlusküps olema. Kes jõuakski vanahärra kõiki ettevõtmisi üles lugeda.

**NÜÜDISAEGSE MEREVÄRAVA ÕIGET
TÄHTSUST VEEL EI HOOMATA.
VÄIKESADAMAID E HITATAKSE JA
RENOVEERITAKSE MITMES SAARE
MAAKONNA VALLAS. KAHJUKS
PÄRSIB BÜROKRAATLIK ASJAAJAMINE
ENTUSIASTLIKE RANNAMEESTE
ETTEVÕTLIKKUST.**

“Viimased 20 aastat praeguses Eesti vabariigis peaksid siis kaante vahele jõudma. Seda ei anna võrrelda esimese Eestiga, mida ma ka mäletan,” teavitab varem mitu raamatut kirjutanud.

Nõnda siis on Bruno Pao ise palju kirjutanud. Ajakirjanikukarjääri alustas ta 20. augustil 1951. aastal Kuressaares tollases rajoonilehes. Nii et taas üks juubel. Kuuskümmend aastat tagasi sai Bruno Paost “kirjatsura”, kes hiljem töötanud mitme ajalehe ja ajakirja toimetustes. Mehe ametiredelil on aga niipalju pulki, et annab üles lugeda. Bruno Pao on navigeerinud (võtkem seda sõna kas jutumärkidega või ilma) näiteks sadamatöölisena, meremuuseumi osakonnajuhatajana ning ajakirjanikuna mitme lehe ja ajakirja toimetuses.

Koolegi on üksjagu, mille pinke nüüdne auväärt Kuressaare linnakodanik nühkinud: Kallemäe 7-klassiline kool, Tallinna

merekool, Vigala põllutöökool, Väimela Põllumajandustehnikum, Kuressaare õhtukeskkool. Lõpetanud 1976. aastal Tallinna 2. Õhtukeskkooli (venekeelse) ja 1983. aastal Tartu Ülikooli ajaloo- teaduskonna.

**HIIDLASEST SAARLASEKS, SIIS
TALLINLASEKS, MUHULASEKS JA
TAAS SAARLASEKS**

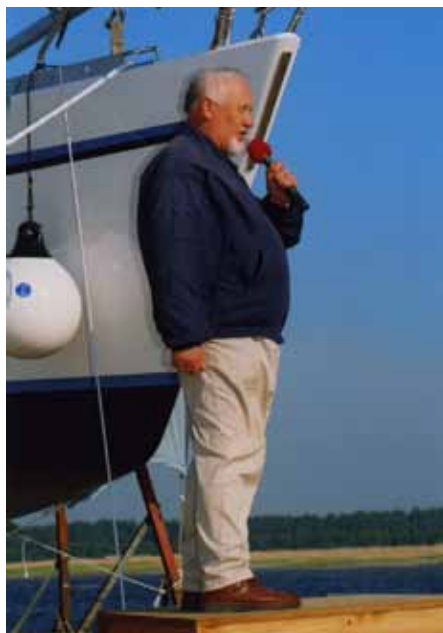
Kuigi Bruno Pao on elanud aastakümneid Tallinnas, on ta hingelt ikkagi saarlaseks jäänud. Pärast pealinna tolmu jalgadelt pühkimist töötas Pao aastaid Muhu valla arendusnõunikuna, oli üks neist, kes navigeeris Nõukogude ajal külanõukoguna tegutsenud üksuse taas omavalitsusrajale.

Kuidas aga Hiiumaal sündinud poisist sai see, kellenä Bruno Paod praegu tuntakse?

“Brunot kasvas kasuema, ema õde Miina. Ema suri, kui poiss oli 1 aasta ja 7 kuud vana. Meremehes isa oli maetud juba pool aastat varem. Pere seitse last jagati sugulaste vahel laiali. Bruno toodi Hiiumaalt ära Saaremaale.

Kui Miina titega Valjalga jõudis, tulnud külanaised uudistama – Aarne Miina toond omale piimakassi! See piimakass oli pisike poiss Bruno,” kirjutas juubilarist ajakirjanik Aili Kokk Saarte Häälles.

Igal pühapäeval käis Bruno kasuemaga Valjala kirikus. Lapsele istus see kirikuvärk



◀ SEITSE JALGA VETT KIILU ALLA: 1999. aasta 29. mail lausus Bruno Pao Nasva sadamakail häid sõnu ümbermaailmasõidu jahi Lennuk ehitajale ja meeskonnale.

▲ MENU- JA MEREKIRJANIKUGA Kirjanik Jüri Tuulik ja Bruno Pao ei ole üksnes kolleegid vaid ka sõbrad.

hästi – inimesed kõik pühapäevariietes, ore-
limäng ja pastor Elkeni pühalik jutlustamisviis.

Bruno räägib, et tema tahtnud siis pas-
toriks saada ja teinud seda Elkenit järele.
“Mul oli üks lehmakell, sellega helista-
sin “kiriku” sisse ja hakkasin peale: armas
kogudus...” See tuli poisil päris naljakalt
välja, sest kõik muudkui nõudsid: “ Bruno,
tee pastorit!”

Igaks surnuaiapäevaks tegi Miina poisile
uued riided. Kui poiss oli 8-aastane, sai uhke
madruseülikonna. No see oli vägev värk!
Ja kui juba selline ülikond oli, siis tuli ikka
meremeheks hakata. Oli ta ju kuulnud lugusid
oma laevakaptenist isast.

Bruno hiidlasest isa oli meremees, kes
oma viimase sõidu tegi Saaremaal Lahetagu-
sel meisterdatud laevaga Kolumbus. Mehed
tahtnud veel enne talve tulekut teha ühe reisi
Taani, laualast peal. Kange tormi ja külmaga
sõitis laev Piiteri juures karile, soomlased
päästsid mehed ära. Aga isa jäi haigeks ja suri.

Madruseülikond oli tehtud mõttega, et sel-
lega läheb laps ka kooli. Kõik kooliriided olid
olemas, kenad pruunid saapad poes
välja vaadatud. Et kui piimaraha
saab, siis ostetakse ära.

Aga tulid sõjasõnumid, rahvas
oli ärevuses ja poed osteti tühjaks.
Läksid ka Bruno saapad... Poes

polnud enam ühtki paari mitte mingisuguseid
saapaid. Koolitee aga pikk ja vesine, kuidas sa
lapse sedasi kooli saadad? Nii pidi Bruno veel
üheks aastaks koju jääma.

Soovi meremeheks saada oli aga nii suur, et
pärast seitset klassi läks Bruno Tallinna mere-
kooli. Sai seal õppida kasinasti kaks aastat,
kui tervis üles ütles.

**MEREMEEST BRUNOST EI SAANUD, SAI ME-
REAJALOOLANE**

46-aastase mehena läks Bruno ülikooli. Muide
ajaloolase diplomi võttis ta seal vastu koos
Mart Laari ja Külle Arjakasega.

Meri on Brunol alati hinges olnud, ükskõik
kus ta ka elanud või millist tööd teinud. 1977.
aasta mais kirjutas tollane tallinlane ajalehele
Sirp ja Vasar artikli “Seljaga mere poole”.

“Mulle see asi ei meeldinud, et Eestis ei
pandud merd tähele. N. Liidu ajal tekkis
inimestel kontinentaalne mõttelaad. Omal
ajal kui heeringapüügibaase meile tehti, siis
toodi ju Venemaalt mehi sisse. Nendega oli
raskusi. Kõigest sellest ma kirjutasin. Lugu

**MULLE SEE ASI EI MEELDINUD,
ET EESTIS EI PANDUD MERD TÄHELE.
N. LIIDU AJAL TEKKIS INIMESTEL
KONTINENTAALNE MÕTTELAAD.**

ilmus ja tekitas positiivset vastukaja. Mõis-
tagi ei saanud tol ajal kõikidest asjadest otse-
sõnu kirjutada ega rääkida,” vaatab Bruno
Pao ajas tagasi.

1977. aasta augustis kutsuti Bruno Pao kui
vastne Tartu Ülikooli kaugõppeosakonna aja-
lootudeng, meremuuseumisse tööle. “Kümme
aastat olin muuseumis. See oli huvitav ja töö-
rohke aeg. Allveearheoloogiaga hakkasime
tegelema 1978. aastal. Laevamehest huviline
Vello Mäss tuli muuseumisse rääkima, et ta
sukeldumisega tegeleb. Olin siis merendus-
osakonna juhataja ja võtsin Mässi jutust kohe
tuld. Hiljem moodustasime allveearheoloogia
klubi Viikar. Selle nime tuletasime sõnadest
viik, mis tähendab lahte ja ar on lühend sõnast
arheoloogia,” selgitab ka allveearheoloogiaga
tegenenud Bruno Pao.

Esimeseks tööalaks oli allveearheoloogi-
dele Hiiu madal. Renditud kalalaevaga sõit-
sid huvilised esimest kogemust saama. Bruno
mäletab, et esimeseks saagiks oli merepõhjust
leitud ühe vana laeva plangu tükk.

“Avastasime Kõpu otsas ühe lagunenu
laeva. See oli 1946. aastal hukka
saanud üks trofeelaev. See oli
niisugune kogemuste saamise
ja harjutamise platstarm. Kõr-
gessaares oli meil metsa ser-
vas ilus laager üleval. Merele



▲ **TUNNUSTUS TEHTU EEST:** Saaremaa merispordi
Seltsi kommodoor Margus Hiet tänab Saaremaa
Merekultuuri Seltsi eksesimeest Bruno Paod.

◀ **MÄLESTUSMÄRK LAVAEHITAJAILE:** Lömala rannas
püstitati merekultuuri seltsi eestvõtmisel mälestus-
märk seal viimase puust laeva ehitajale. Mälestusmärgi
uudistavad laevamees Valter Nuum ja Bruno Pao.

tohtisime minna mitte enne päikesetõusu ja loojanguks pidime tagasi olema. Hiljem olime Saaremaa rannikumeres ja ka Tallinna lähel,” meenutab ekspeditsioonidest osavõtnu.

1985. aastal leidsid klubi liikmed Orissaare lähedalt Maasilinna alt kuulsa Maasilinna laeva vraki. 1987. aastal tõsteti vrakk veest välja. Nüüd on see asukohta leidnud Tallinna meremuuseumis.

Bruno Paol on siiralt heameel, et Vello Mäss leidis üles soomuslaev Russalka vraki. Selle leidmise aastal, 2003. aasta augustis tundis Bruno Pao uhkust oma endise kolleegi saavutuste üle, rääkides Saaremaa Merekultuuri Seltsi liikmeile: “Vello Mäss on merearheoloogia eesotsas tänase päevani. Nüüd siis jõudsid Eesti merearheoloogid tema juhtimisel oma suurima leiuni. Soomuslaev Russalka väljus Tallinna sadamast vana kalendri järgi 7. septembril 1893 ja võttis kursi Helsingi poole. Merel tõusis torm ja laev uppus enne sihtsadamasse jõudmist. Russalka oli rannakaitseks ette nähtud 62 meetri pikkune ja 12 meetri laiune ning 3,3 meetrise süvisega soomuslaev. Aluse pealveeosa oli kõvasti soomustatud. Parras ulatus vaid meetrijagu veest välja.

ALLVEEARHEOLOOGIAGA HAKKASIME TEGELEMA 1978. AASTAL. MOODUSTASIME ALLVEEARHEOLOOGIA KLUBI VIKAR. SELLE NIME TULETASIME SÕNADEST VIK, MIS TÄHENDAB LAHTE JA AR ON LÜHEND SÕNAST ARHEOLOOGIA

Kahes soomustornis olid 229 mm suurtükid. Admiral käsul tuli reis ette võtta. Laeva väljuses ilm nii tuuline ei olnudki. Torm tõusis avamerel. Saatelaev kadus eest ja jõudis Helsingisse. Russalkat oodati sadamas. Arvati, et soomuslaev läks kusagile tormivarju ja jõuab hiljem kohale. Mingisugust häiret ei antud. Tegelikult oli laev juba selleks ajaks uppunud. 177 meest läks 74 meetri sügavusel põhja. Laev ei olnud reisiks vajalikul viisil ette valmistatud. Illuminaatorite avade luugid unustati lattu. Neid ei olnudki võimalik ette panna. Tsaari Venemaa sõjalaevastikule oli see suureks kaotuseks.”

MIKS LOODI SAAREMAA MEREKULTUURI SELTS?
Eelmise sajandi üheksakümnendate aastate alguses tegi Muhi vallavalitsuses nõunikuna töötav Bruno Pao tollasele raadiomehele Aare Lainele ettepaneku koostööks. Bruno pakkus välja sisustada Eesti Raadios üks

pühapäev mereteemaga. Nii sündiski stereopühapäev “Ema maa ja isa meri”. Saatepäeva külalisteks oli tollane mereakadeemia rektor Tarmo Kõuts, merendustegelane Reet Naber ja paljud teised. Toorkord võeti jututeemana saates üles merekultuur.

“1994. aastal tulime perega Muhust Kuressaarde elama. Sama aasta sügisel leidsin mõttekaaslasel merekultuuri seltsi asutamiseks. Tegime selle seltsi sellepärast, et inimestele teavitada merd, et äratada saarlastes aukartust mere vastu, koguda meresõidu ajalugu ja levitada meremeeste kultuuritavasid. Korraldasime mere- laulude festivale, tulime ideele korraldada Kuressaare merepäevi. Kolm esimest aastat aitasime neid korraldada. Nüüd on meie ülesandeks jäänud mereajaloo konverentside läbiviimine. Oleme seltsiga raamatuid välja andnud. Augustis anname välja mere- laulude kogumiku,” annab Pao teada vaid osakese sellest, mis merekultuuri selts ette võtnud.

Kas Bruno kardab ka vananeda? Ega vist. Praegu ei näita ta küll kübetki välja, et saab juba kaheksakümneks. Ta ju alles kaheksakümmend.

Tuult purjedesse, Bruno! ☐

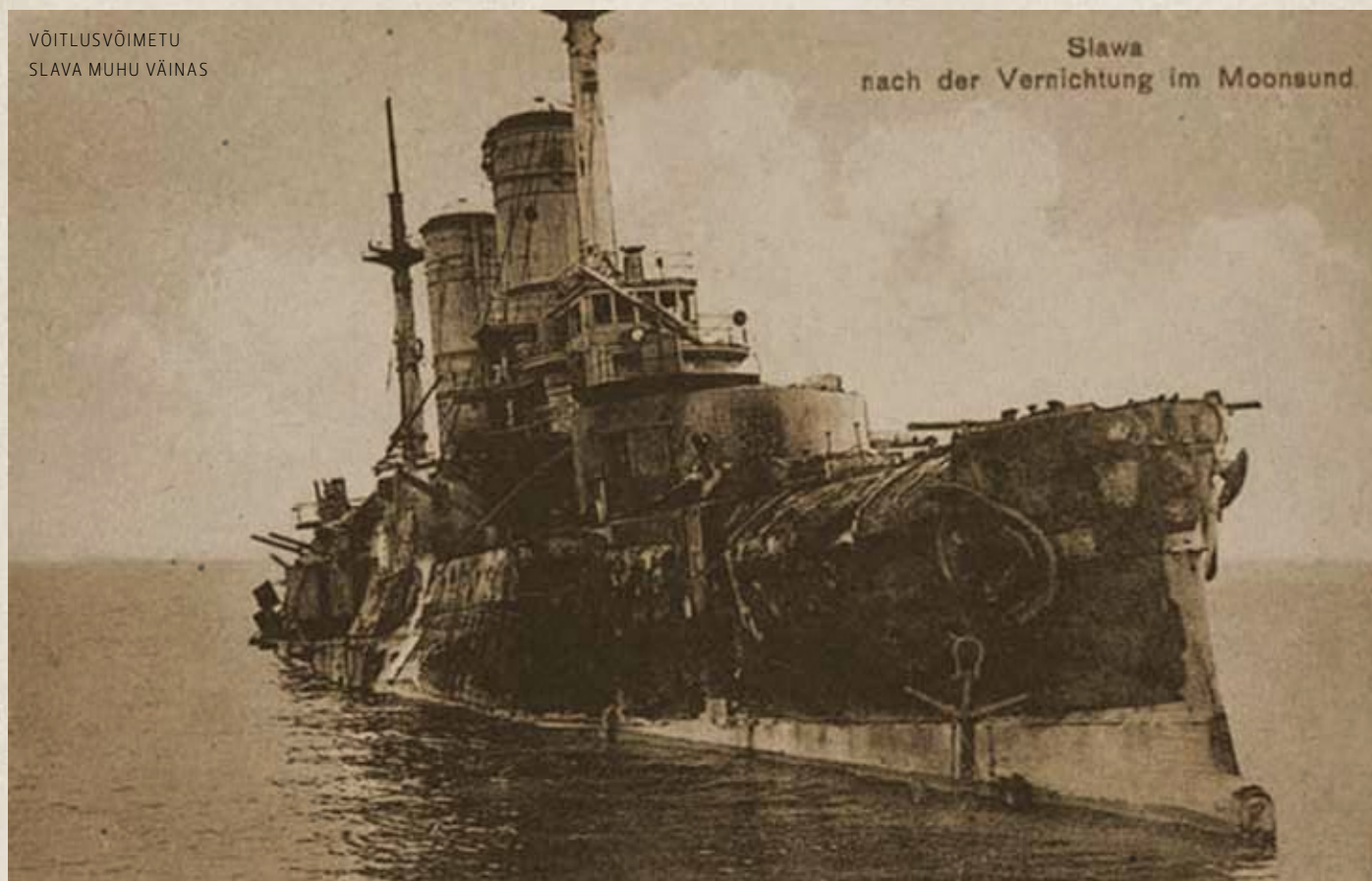


▲ **MEREJUTUD LINNAPEAGA:** Neli aastat tagasi oli Kuressaare linnapea Urve Tiidus ja linnavolikogu aseesimees Bruno Pao. Spordiseltsi peol oli jututeemaks purjetamine.

► **TUULT TIIBADESSE:** Kui purjekaille soovitakse “Tuult purjedesse!”, siis tuulikuile “Tuult tiibadesse!” just seda Bruno Pao (paremal) Angla tuulikumäel mölder Jaan Vatsfeldtile sooviski.



VÕITLUSVÕIMETU
SLAVA MUHU VÄINAS



Operatsioon Albion Läänemeresel

MITMESKI VÄLJAANDES ON BRUNO PAO HUVILISI TEAVITANUD AJALOOLISTEST MERELISTEST SÜNDMUSTEST. SIINKOHAL ÜKS AJALOOLASE STIILINÄIDE KAASTÖÖST SAARTE HÄÄLELE, MIS ANNAB TEADA 1917. AASTAL LÄÄNEMEREL TOIMUNUD ESIMISE MAAILMASÕJA SUURIMAST SÕJALISEST OPERATSIOONIST ALBION. LAHINGUTE JÄREL JÄI MEREPOHJA HULGALISELT LAEVAVRAKKE. 1920. JA 1930. AASTAL PÜÜTI SEALT VANAMETALLI KÄTTE SAADA. MÕNIGI ETTEVÕTLIK MEES AJAS TOOKORD METALLIÄRIGA HULGA VARANDUST KOKKU.

Bruno Pao: "Saaremaa vallutamine Saksa vägede poolt 1917. aastal võimaldas tuua Irbe ja Soela väina kaudu Väinamerre piisavalt sõjalaevu, et anda valus löök siia koondunud Vene Balti mere sõjalaevastikule. 16. oktoobri hommikul läbis Saksa 3. eskaader Irbe väina ja suundus Kuresaare alla. Kui selgus, et Roomassaare sadam on kaubalaevade konvoi vastuvõtuks vaba, jätkati

pärast keskpäeva peamise lahingukäsu täitmist: rünnata Vene merejõude Muhu väinas.

Eesotsas liikusid miinitraalerid. Seejärel lahingulaevad König ja Kronprinz ning ristlejad Kolberg ja Strassburg. Julgestas hävitajate flotill. Õhtuks jõudsid Saksa laevad Viire kurgu ette, kus vaatlust segavas hämaruses tehti sõidurenni miinivälja. Vene laevad märkasid vastase jõude alles hommikul.

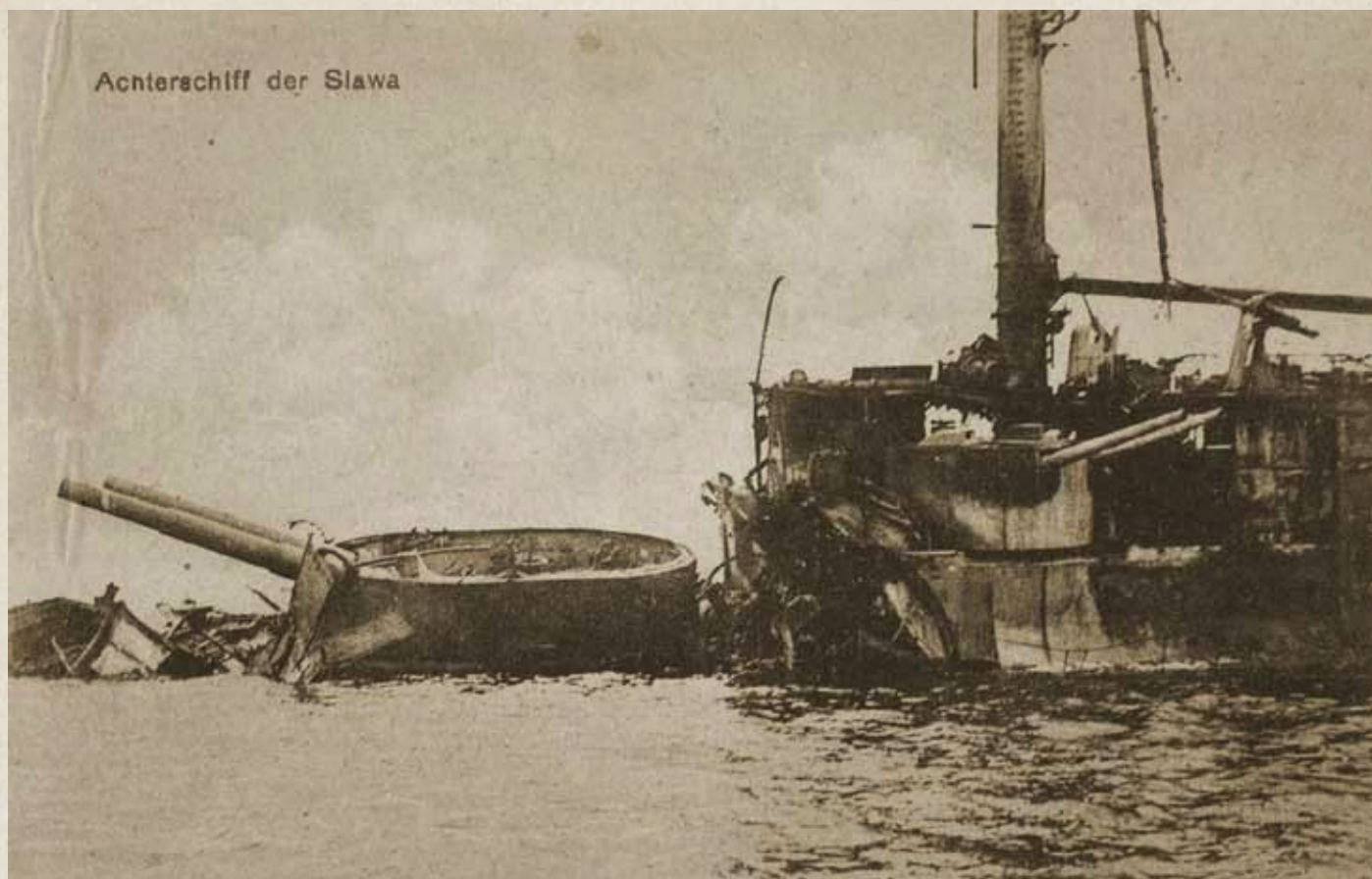
Hävitajalt Dejatelnõi loendati vaenlase eskaadris 28 laeva. Kessulaiu lähedal seisvad ristlejad said käsu sakslastele vastu minna. Ülejäänutel aga lahkuda tule ulatusest põhja suunas. Hävitajate divisjon sai käsu valmistuda laevade uputamiseks Viire kurku, et sulgeda vaenlaste laevadele läbipääs Kuivastu reidile.

VEENE LAEV SAI TABAMUSE

Lahingulaevad Slava ja Graždanin (1917. aasta Veebruarirevolutsioonini kandis see alus nimetust Tsesarevitš) avasid miiniväljal askeldavate Saksa traalerite pihta tule. Mingi tehnilise rikke tõttu kiilus Slava võoritorn kahe 12-tollise suurtükiga kinni. Pealetungi asemel pidi lahingulaev tegema manöövri, et kasutada ahtritorni suurtükke.

Manöövri käigus sai Slava aga paremasse poorti, allapoole veeliini Saksa lahingulaevadelt kolm tabamust. Mürskude löhkemine nõrgalt soomustatud kere alaosas tekitas pikad, kuni 40 meetri pikkused lõhed. Laev hakkas täituma veega. Lisaks tabasid sakslased laeva veel neljal korral, mille tagajärjel muutus see lõplikult lahingukõlbmatuks.

Slava komandör sai väejuhatusel käsu uputada laev pärast peajõudude taganemist Esimese maailmasõja ajal Väinamerre kaevatud 7,5 meetri sügavusse kanalisse, et see vaenlasele sulgeda.



Laeva uputamine pidi toimuma Papirahu juures, kuid see sõjaline käsk jäi täitmata, sest käiguta raske lahingulaev triivis kanali suudme lähedal leetseljakule kinni.

Üle 800 mereväelase võeti Slavalt teiste põgenevate laevade poolt maha. Kaks Muhust pärit madrust läks paadiga koju, tosin venelast aga sõudis Matsalu randa, kust nad endale pruudid leidsid ja sinna püsivalt elama jäid.

VANARAUAST NOORE RIIGI SÕJALAEVAKS

Slavale lisaks kaotasid venelased Soela väina suudmes ka Saksa laevadele vastu tõtanud ja otsetabamuse saanud hävitaja Grom ning veel mõned väiksemad laevad. Sakslased kaotasid Kassari lähel torpeedopaadi A-32, mille ülestõstmine oli noorele Eesti Vabariigile 1923. aastal jõukohane, ja pärast põhjalikku remonti sai sellest meie sõjalaev Sulev – Kuressaare linnavappi kandva miinijahtija Sulevi esinimekaim.

Juba 1903. aastal ehitatud kohmakas lahingulaev Slava – laeva veeväljasurve oli 13,5 tuhat tonni, pikkus 122 meetrit ja laius 23 meetrit – jäi esialgu Muhu väina. Selle vee peale ulatav suurtükitornidega ülaosa kujunes peagi militaarseks vaatamisväärsuseks, kust muhulased talviti jäätee aegu endale separaada, tarbevaske ja laskemoona muretsesid.

KOKKU LIGI POOLSADA VRAKKI

Pärast Esimese maailmasõja lõppu loeti Eesti vetes kokku 46 laevavrakki (see on koos kauba-laevade ja praamidega). Meie veeteede korrastamise huvides hakati 1920-ndatel aastatel andma eraettevõtjatele litsentse uppunud laevade lammutamiseks. Litsentsi andmisega kaasnes aga kohustus loovutada veerand metallimüügist saadud tuludest riigile. Tööd leidis seitse julget üritajat, kes muretsesid tuukri-laevad, palkasid tuukrid ja rentisid tõstelaevad ja veopraamid ning töö läks käima.

Esimesena alustas firma Hüpler&Co, kes rabis endale kohe ka paremad palad. Kuid paljudest ei käinud jaks üle. 1924 asutati firma Viking, mis aga 1931. aasta majanduskriisi ajal pankrotti läks. Töö võttis üle keegi Kuulmann, kes samuti ots-otsaga kokku ei tulnud.

TEENIS MILJONEID

Uue lepinguga alustas veel samal aastal 1915. aastal Osmussaare juures kaljudele jooksnud Saksa ristleja Magdeburg lammutamist Saaremaalt Tiirimetsast pärit Aleksander Põld (1904–?), kes lõhkus vanarauaks ka Põtkelmaa madalikul hukkunud Soome auriku Wiiri ja Sõrve tuletorni ligidal Inglise auriku Penelope.

Oma eduka tegevuse lõpetas see mees pärast Teist maailmasõda Norra rannikul hiiglasliku moodsa Saksa lahingulaeva Tirpitz tükeldamise ja rahaks tegemisega. Teenitud miljonitega lahkus Põld Kanadasse, kus ta elas veel mõnda aega rikka mehena.

SLAVA LAMMUTAMINE

12. juunil 1933 alustas lammutustöid Slava kalal Johannes Hergauk, kes oli kogemusi omandanud Vilsandi saarelt pärit Jaak (Jakob) Hausi tuukritööde ettevõttes. Enne seda olid Slavalt juba maha võetud 6-tollised suurtükid, mis viidi Aegnal ja Naissaarel asunud Eesti rannapatareide täienduseks. Sellele lisaks oli laeva lihtsalt rüüstatud – suurem osa kergesti kättesaadavat ja lahtist kraami oli sealt minema viidud.

Samas oli aluse veealune osa aga praktiliselt puutumata ja juba esimesel aastal tõsteti tuuker Niggoli juhatusel veest välja 1100 tonni soomusterast (see sisaldas 4–5% kroomi ja niklit) ning 200 tonni rauda, mis müüdi Norrasse ümbersulatuseks. Laevavrakki juures töötas 40–50 töölisi, kes said suve jooksul palka ligikaudu 4000 krooni. Laeva punkrites avastati veel 2000 tonni kivisütt ja messis hõbeserviis 175 inimesele. **N**

— BRUNO PAO

Liiklemine sisevetel

II OSA

EELMISE NAVIGAATORI NUMBRIS ALUSTASIME SISEVETEL LIIKLEMISE REEGLITE TUTVUSTAMIST. SEEKORD SELGITAB VÄIKELAEVNIKE KOOLITAJA AGNES NÕU ERINEVATE LIIKLUSMÄRKIDE TÄHENDUSI

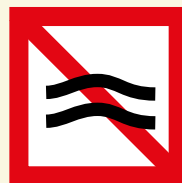
Kui me eelmises ajakirja numbris püüdsime teid kurssi viia sisevetel liiklemise üldiste alustega, siis seekord jätkame teemat täpsemate reeglite tutvustamisega.

Kõigile peaksid tuttavad olema maanteeliikluses kasutatavad liiklusemärgid. Analoogne süsteem kehtib ka sisevetel liigeldes. Näiteks Emajõe ja Tallinn–Tartu maantee erinevus seisneb suu- resti selles, et jõesängis, kui laevateel, voolab vesi ja maanteed katab asfalt. Mõlemal teel kehtivad aga piirangud ja reeglid, mõlemal mõõdetakse kiiruse kilomeetrit tunnis (km/h) ja sõidurada jääb paremale teepoolele (ehk vastassuunas liiklevad alused lahknivad üldjuhul vasaku pardaga, kui ei lepita kokku teisiti).

Siseveeliikluses on kasutusel keelavad, kohustavad, piiravad ja informatsioonilised märgid, millele vajadusel lisanduvad abisignaalmärgid. Keelumärkide ja kohustavate märkide kehtivusala algab tavaliselt teiepoole soidusuunda paigaldatud märgist ja lõpeb vastassuunas asuva märgiga. Seega jälgida tuleb mõlemat kallast. Samuti võib kehtida märk liiklusskeemis edasisi juhiseid andva märgistuseni.



JOONIS 1



JOONIS 2



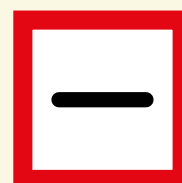
JOONIS 3



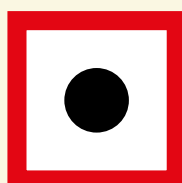
JOONIS 4



JOONIS 5



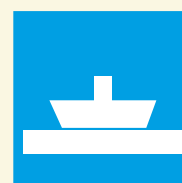
JOONIS 6



JOONIS 7



JOONIS 8



JOONIS 9

A–KATEGOORIA KEELUMÄRKIDEST ON MEIL ENIM KASUTATAVAD JÄRGMISED MÄRGID

A.7. Sildumine keelatud. (Joonis 1)

Selle märgi mõjualas ei tohi silduda mõjuva põhjusega ükski alus. Mõjuvaks põhjuseks sildumisel loetakse aluse uppumisohtu sattumist või alusel viibiva inimese eluohtlikku seisundit. Küll aga võivad märgi tähelepanuta jätta operatiivsõidul alused ja loomulikult alused, mille tarbeks sildumiskoht on rajatud.

A.9. Lainetuse tekitamine keelatud. (Joonis 2)

See on meie sisevetel kõige rohkem kasutatud leidnud märk, mis seatakse üles tavaliselt sadama- ja sildumisalade piirkonda, kus märgi mõjualast läbisõitva laeva lained võivad kahju tekitada seal seisvatele alustele. Kuigi neid märke on piisavalt ja nähtavalt kasutatud, siis neid, kes seda märki tunnevad, on täna veel nukralt vähe. Lainekeelu märgi mõjupiirkonda sõites peab jälgima seda, et aluse kiirust ei tuleks mitte keelumärgist alates vähendada hakata, vaid märgi kehtivusala jõesuunas peab olema juba teie juhitaval veesõidukil kiirus, mis välistab lainete tekke. Selline sõidukiirust ei ole kindlasti maksimumkiirust.

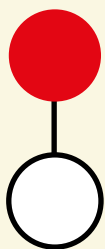
A.18. Kiirvähikelaevade ja teistele sport- ja huvilaevadele lubatud sõidupiirkonna lõpp. (Joonis 3)

Selle märgi mõjualad on harilikult seotud loodushoiuga. Need on piirkonnad, kuhu lubatakse liiklema tavaolukorras vaid aerupaate.

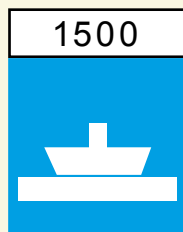
A.19. Laevade ja väikelaevade veeskamine ja väljatõstmise keelatud. (Joonis 4)

Veeskamiskohti on erinevaid ja selline märk ei ole kunagi paigaldatud ilma tõsiseltvõetava põhjusega.

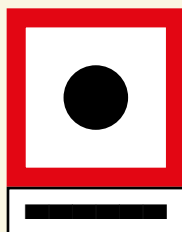
Kuigi meie sisevetel on niigi vähe veeskamiskohti ehk slippe, siis tasub alati mõne sellise kasutamisel eelnevalt selgitada koha eripärasid. On kohti, kus kohe paadi vette jõudmisel leiab end suure kivi kõrvalt (ja ei tea, mitme kivi kohal). On kohti, kus põhi on väga pehme või kaldtee järsk. Loomulikult on ka slippe, mis asuvad eramaal ning mille kasutamine tuleb maaomanikuga eelnevalt kokku leppida. Looduslike ja märgistamata veeskamiskohtade kohta tuleb aga kindlasti eelinfot koguda. Kogemused on näidanud, et pealtnäha lihtsam või odavam lahendus lõpeb tundidepikkuste mudamanöövritega või uue vindi soetamisega.



LAINETUSE TEKITAMINE KEELATUD
(JONIS 2) ALTERNATIIV MÄRK



JONIS 10



JONIS 11



B – KATEGOORIA KOHUSTAVATEST MÄRKIDEST LEIAB MEIL ENIM KASUTUST VAID KIIRUSEPIIRANGU MÄRK.

B.6. Kiirusepiirang. (JONIS 5)

Kiirust mõeldakse sisevetel juba eelpool mainitult kiirusühikuga km/h. Kuna enamusel alustel ei ole siiski täpset süsteemi kiiruse hindamiseks, siis ei eksi kindlasti, kui liigutakse kiirusega, kus lainetust ei tekitata. Kiirusepiirangud on meil valdavalt üles seatud Väikesel–Emajöel.

Samas on kindlasti kaugemale seilavate laevnike teadmistepagasis vajalikud järgmised märgid.

B.5. Peatumine kohustuslik. (JONIS 6)

B.7. Helisignaali andmine kohustuslik. (JONIS 7)
Nende märkide eesmärk on teavitada aluse saabumisest teatud tsooni, kus teie kohalolek on vajalik tuvastada. Toll, liikluskemid ja muu sarnane. Selliste märkide juures kasutatakse tavaliselt ka abisignaalmärki, mis näitab ära teie edasised tegevused ja/või põhjused signaali andmiseks.

C – KATEGOORIA piiravad märgid meil realsuses rakendust ei ole leidnud. Kuid teadmiseks, et nende märkidega tähistatakse sügavuse ja kõrguse piiranguid, laevatee laiust ning laevatee eemaldumist kaldast märgil tähistatud kaugusele.

Näiteks C.1. Sügavuse piirang. (JONIS 8)

Märk tähistab veeteie sügavuse piirangut kehtivusalas.

E – KATEGOORIA INFORMATSIOONILISED MÄRGID.

E.4. Üleveopraam (mitte iseliikuv). (JONIS 9)

Märk on meie sisevetel kasutusel Emajöel Kavastus, kus ta on paigutatud jõepevele koos lainekeelu märgiga. Üleveopraami puhul tasub kindlasti arvestada, et parv ise on meile vee peal üldjuhul nähtav, aga parve hiivavad trossid ja ketid jäävad olulise osana piiranguga arvestamiseks siiski vee alla. Märgiga tähistatud piirkonnas tuleb kindlasti sõita miinimumkiirusega, ehk kiirusega, millisel teie alus on veel juhitud. Varuda tuleks ka kannatust parve läbi laskmisel, sest selline veesõiduk suuri kiirusi ei arenda.

ABISIGNAALMÄRGID paigaldatakse kas põhisisignaalmärgi alla või kohale ja annavad lisainformatsiooni.

Näiteks Üleveopraami kaugus märgist 1500 meetrit (joonis 10)

Anna üks pikk helisignaali (joonis 11)

Sisevete laevaliiklust kehtestavate signaalmärkidega saate põhjalikumalt tutvuda Riigi Teataja internetiaadressil: <https://www.riigiteataja.ee/akt/258035> pealkirja all “Laevatatavatel sisevetel liiklemise kord”.

— AGNES NÕU



MINU PAAT

Runbjarn & Alar Schönberg



ALAR SCHÖNBERG

puulaevaselts Vikani juht

VANUS 37

MERESÕIDUKOGEMUS umbes 13 aastat.

AASTANE SEILAMINE Oleneb aastast, sel aastal plaanis ligi 1300 miili, seda on kõvasti rohkem kui tavaliselt.

VIKANI PUULAEVASELTSI ESIMEES JA RANNAROOTSI
KULTUURIPÄRANDI TULIHINGELINE EESTVEDAJA ALAR SCHÖNBERG
PÜHENDAB OMA VABAD HETKED PUULAEVADE E HITUSELE JA
SEIKLUSRIKASTELE MEREREISIDELE. TEMA JA TA MEESKONNA KÄTE
VAHEL VALMIB VÕIMSAID AJALOOHÕNGULISI PUULAEVU,
MILLEGA SEILATI LÄÄNEMEREL SADAKOND AASTAT TAGASI.
JAHTA RUNBJARN ON NEIST SENI SUURIM JA UHKEIM.

KÜSIMUSED LAURI LEVO

» *Kuidas tundub Sulle, kui endisele Rannarahva Muuseumi juhile rannarahva olukord Eestis praegu?*

Kui sõita läbi vanad rannarootslaste asulad Ruhnu Naissaareni, siis rootsi keelt enam eriti ei kuule. Vanast rootsi keelest rääkimata. Kuigi neil oli palju järeltulijaid, kadus elav kultuur II maailmasõjaga. Samas mitmetulundusühingute tasandil on mitmeid tegevasi, kes rannarootsi pärandiga tegelevad ja seda oma loomingus kasutavad. Tegemist on pigem nostalgilise mälestusega. Rootslased on oma siinset kultuuri ja elu väga põhjalikult dokumenteerinud, sest Rootsis leidub nii pilte, dokumente kui ka ülestähendusi.

» *Oled tihedalt seotud Vormsi saarega, kus elab mitmeid Vikani liikmeid. Kui palju on sellel saarel säilinud vanu rannarahva traditsioone?*

Vormsi on eriline igas mõttes, terasel saare külastajal jääb silma nii mõndagi, mis rootslased on siin teinud ja siia pärandina jätnud. Suvel kuuleb siin rootsi keelt üsna tihti.

» *Kuidas mere ja veesõidu juurde jõudsid?*

Mäletan, et poisikestena saime sõpradega vana paadi, lappisime selle kambapeale ära ning tiirutasime Noarootsi kandis ringi.

Käisime Hobulaiul ja paljudes teistes kohtades. Püsiv side merega tekkis siis, kui tulin pärast ülikooli lõpetamist Haapsalu rannarootsi muuseumise tööle. Seal sai otsustatud, et kui tahame rannarootslastest rääkida ja nende kultuuri tulevikus edasi vedada, siis kõige õigem on ehitada paate ja laevu, mida viimased vanasti kasutasid. 2003. Aastal saime valmis Ruhnu jaala, millega võtsime ette merereisi Rootsi. Sama seltskonnaga lõime ka puulaevaseltsi Vikan, kus tänaseks on üle 30 liikme. Seltsi eesmärk on aidata rannarootsi muuseumil hallata Ruhnu jaalat ning edendada ja uurida meie rikkast merekultuuri pärandit. Pärast jaala valmimist tekkis mõte ehitada jaalale suurem õde, mis ongi kõnealune jaht nimega Runbjarn. Tegemist on paljude täna merel seilavate jahtide esivanemaga – üks mast, puust valmistatud ja väga vana.

» *Kui palju omal ajal Vormsi ruupe Eesti rannikutel liikus, kus neid vanasti ehitati ja miks selle ehituse ette võtsite?*

Kuna tegemist oli tõenäoliselt umbes sama levinud töövahendina kui hobuvanker, siis on raske nende arvu hinnata. Pakuks välja, et igas mereäärse küla peres oli taoline olemas. Ise pidasime seda just parajaks esimeseks

RUNBJARN

KODUSADAM Haapsalu
TÜÜP jaht
EHITUSAASTA veeskamine 2008 august.
KERE MATERJAL puit (mänd)
PIKKUS, LAIUS 18 m koos pükspriidiga (14 m enda pikkus), laius 4,5 m.
SÜVIS 1,7 m
KÕRGUS KOOS MASTIGA 14 m
MOOTOR, VÕIMSUS Sisu 90 hj
NAVIGATSIOONISEADMED sülearvuti, kompass, radar, raadioside.
LISASEADMED wc, veepaak, elektripliit, magamisasemed, külmkapp.
KÜTUSEVARU, VEEVARU 2 kütusemahutit (mõlemad 200 L), 200 L veemahuti.
LUBATUD INIMESTE ARV PARDAL 12 + 4 (12 magamiskohta).

ülesandeks. Lisaks on meie paadimeister Jorma otsapidi Vormsist pärit, tema vanaisa näpunäited olid hindamatud.

» *Räägi Runbjarnist, miks otsustasite ehitada jahta tüüpi paadi?*

Meie esimene paat muuseumis oli kuue meetri pikkune. Teine oli juba 10 meetrine jaala. Iga korruga oleme astunud sammu edasi ning tänaseks oleme jõudnud 14 meetri pikkuse jahtani. Jahta suurus tundus meile sobilik ja taskukohane ehitada ning selle aluse kohta on säilinud mitmeid dokumente ja pilte. Ja oleme ausad, tegemist on üsna kena laevaga, kus on väga hea aura. Arvestades jahta suurust on ta hea püsivusega. Isegi legendaarne jahtkapten Mart Saarlo peab meie laeva üheks paremaks, millega ta on sõitnud. Sama on kinnitanud ka teised kaptenid.



» ***Kuidas paat omale nime sai?***

Jahta ehitamise ajal oli pressis üks kuumi- maid teemasid Ruhnu karu. Sel hetkel tundus loogiline, et paneme nimeks Ruhnu karu ehk Runbjarn.

» ***Kirjelda oma tavalist päeva merel.***

Hommikul paneme laevaseltsilistega plaani paika, mida teeme ja kuhu sõidame. Kindlasti jälgime ilmaennustust, jagame ära roolivahid ja muud olulised laevaülesaded. Ettevalmistuse ajal käib laeval kõva sagimine, sest kõigil on midagi teha. Merereiside ajal on seltskond alati lõbus ning jutt ja naljaviskamine ei saa kunagi otsa. Tööd laevaga on olulist vähem, kui kogu see punt võiks ära teha. Meie jaoks on see tõeline puhkus. Palju ei peagi tööülesandeid jagama, sest seltsi liikmed juba teavad, mida nad peavad tegema ja oskavad olukordi ette näha. Liikmetest on paljud väga erineva meretaustaga. Mõned on seilanud väga palju, kuid on ka selliseid, kes ei tea laeva juhtimisest midagi. Viimaste jaoks on oluline rändamine ja uute asjade nägemine. Aga käe panevad laeva tegemistes külge kõik.

» ***Milliseid vanade merekarude uskumusi ja kombeid järgite?***

Kommete ja tavade järgimine on meil laevas au sees. Kõige olulisemad on viisakused ja pidev info vahetamine. Laevas kasutatakse oma keelt, millest paljud purjetamas käinud maainimesed on pidanud väga müstiliseks. Kui Taani väinadest läbi sõidada, peab kombe kohaselt alati korraldama suure pidusöögi, sest avamerel ei pruugi seda võimalust tulla – avameri on ettearvamatu, kus ei saa valvsust kaotada. See on üks komme, mida meie pole veel järginud, kuna pole sealt oma laevaga läbi saanud. Kunagi ei unusta laevameeskond vetevana, kellele antakse merereisi alguses sorts rummi. Laevas ei tohi vilistada, sest sellega võid tuua kaasa tormi. Ka ehitamisega on tavasid. Laeva ehitamise ajal peitsime salajasse kohta tsaariaegse kuldümndi, mis on liikunud väga paljude inimeste vahel käest-kätte ning talletanud head energiat. Münt annab laevale hea aura ning hoiab alust. See töötab väga hästi! Näiteks reedel ei alustata kunagi pikemat merereisi ega muud laeva või merega seotud ettevõtmist. Jaala

vettelaskmisel ehmatasime ära, sest suures tuhinas polnud arvestanud sellega, et käes oli reede. Midagi polnud teha. Ootasime ära kesköö ning pärast seda asusime teele. Laeva ehitamisel tähistatakse kiilu riitmist, laeva kere valmismist ja loomulikult vettelaskmist, millele järgneb väga kõva pidu.

» ***Kas merel olles kala püüate?***

Kala hindame väga. Meil on puulaevaseltsis hirmus kalamees. Esimesel aastal tuli pardale suure kohvriga, mis oli lante täis. Tal on hea nina ja kogemused. Soome või mujale kalarikastesse piirkondadesse sattudes küsib ta kokalt mitu ja kui suurt kala viimane söögi- tegemiseks vajab ning täpselt sellise saagi ta välja tõmbab.

» ***Milline on olnud meeldejäävaim kalalkäigukogemus?***

Kõige meeldejäävamad on alati soojade maade kalapüügid, kus saad võidelda suurte kaladega. Ükskord jamasin Mehhikos ühe suure purikala üle poole tunni. Kui kätte sain, siis selgus, et kaalu oli tal 30 kilogrammi. Pärast sellist püüki oled täiesti läbi. Olen igal aastal kuskil

käinud ja omajagu purikaid välja tõmmanud. Sel aastal käisime Guadeloupe kolm korda kalal ja mitte ühtegi kala ei saanud.

» **Eksootilisim paik, kus oled paadiga käinud?**

Üks lahe koht oli Indoneesias, Bali saare kandis. Seal asuvad kolm väikest Gili saart, kus on väga ilus meri ja lahe snorgeldada. Väga meeldejääv koht oli Mehhikos Holboxi nimega saar, mis on vaieldamatult unistuste saar. Ilus valge liiv ja kena meri. Seal kandis on küll veidi vähe palme, kuid lahe atmosfäär.

» **Koht, kuhu tahaksid paadiga tagasi minna.**

Meil on see Ruhnu! Seal on alati toredad inimesed ning mõnes mõttes teine kodusam. Meie Ruhnu juured ja taust on nii suured ja tähtsad. Saame kohalikega väga hästi läbi ning meid võetakse alati kahel käel vastu.

» **Meeldejäävaim mereteekond?**

Uhke oli laeva esimene suur sõit – laulu- ja tantsupeo tule toomine. Kõigile oli uhke tunne. Siis veel laeva väga hästi ei tundnud ja olime pidevalt erilises valmisolekus. Õnneks ilmaga vedas ja üllatusi ette ei tulnud. Väga hea meel, et saime tule toomisel abiks olla. Peab tunnustama, et tule toomine on meidki aidanud, sest tänu sellele oleme leidnud mitmeid toetajaid.

» **Pikim merereis?**

Kõige pikem reis oli Rootsi mereretk. Tahaks natukene kaugemaid kante ka nuusutada. Järgmisel aastal plaanisime minna Inglise kanalisse ja vaadata, kuhu seal edasi seilata.

» **Tugevaim torm?**

Jahtaga kogesime tormi Pärnuse sõites, kui vastutuul oli vahemikus 15–20 m/s. Võõr käis kõmaki vastu vett. Meeletud jõud, mis laeva väntsutasid. Jahta sai räsida. Kogu laeva puukonstruktsioon on pidevad liikumises, kerge leke tuli juurde, kuid see vajus lühikese ajaga ise paika. Rootsi reisil võis olla Läänemere samuti kuskil 15 m/s tuult, veidi peale. Siis oli enamus mehi pikali. Ainult käputäis mere-mehi suutis roolivahis olla.

» **Keeruliseimad sõidutingimused, teravaim elamus?**

Eelmisel aastal paksus udus Soome kalaturule

seilates kerkis järsku meie ette udu seest välja sõitev Viking Line'i reisilaev. See oli väga kitsas koht, kus laevadele oli ruumi vähe. Reisilaev lasi hoiatuseks sireeni, meie korri-geerisime oma marsruuti ning sõit jätkus. See oli võimas üllatusmoment.

» **Lemmiksadam välismaal?**

See on kindlasti Mariehamn. Seal on olemas traditsiooniliste laevade ehituse sadam, kus me tunneme end väga koduselt. Mariehamn on meile sadamana eeskujuks, sest tegutsemise nimel, et ehitada Haapsallu sarnane puulaevakeskus.

» **Lemmiksadam Eestis?**

Ruhnu!

» **Unistuste merereis?**

Tänapäeval on moodne minna ümbermaailmareisile. Meile meeldiks sõita kaljasega üle kõikide meridiaanide. Vähemat ei saaks vist unistada. See poleks enam reis, vaid eluviis, kuhu kaasad oma lähedased, võtad pikaks ajaks aja maha ja rändad mööda laia ilma. Ühel hetkel, kui lapsed on juba suured, töid ja tegemisi korralikult ette võetud ja tekib tunne, et nüüd peaks aja maha võtma, siis peaks olema hea aeg. Võib olla 10 aasta pärast.

» **Unistuste paat?**

Meil on väga selge plaan, et järgmine samm on 24 m pikkune kaljas. Joonised on juba tellitud, kõvasti materjali kogutud. Hetkel otsime rikast onu, kes selle ehituse kinni maksab. Ja see pole veel viimane unistus. Plaan on kunagi ehitada 3–4 mastiline. Oleme palju rääkinud ligi 46 pikkusest uhkest Tormilinnust, mis 1920-ndatel põhjarannikul valmis ehitati. Räägitakse, et see on ilusaim Eestis ehitatud purjelaev, mis on kunagi meredel seilanud. See on üks suur unistus, aga unistused peavadki suured olema, sest muidu ei jõua kuskile.

» **Kuidas edeneb puulaevaseltsil Vikan kaljase ehitus?**

Meil on kaljase ehitamiseks hunnik materjali. Haapsalus oli kolm aastat tagasi suur keskustelu ühe keskuse ümber, mille maalt võeti maha suur hulk tammepuid. Seal oli hea kompromissiks see, et meie saime tammed endale. Ühele puule ei saaks austusväärsemat saatust ette kujutada. Oleme tellinud kaljase



JAAK KAABEL

sõber ja astronautika huviline

Alar ehk Juss, nagu enamus teda kutsuvad, on täiesti eluvõõras inimene, mida tõestab värvikalt ka fakt, et teda pole vaatamata mitmele katsele Riigikokku valitud. Samuti ei oska ta merd sõita ega tea neist asjadest üldises plaanis ka miskit. Ning nalja ei mõista tema üldsegi mitte.

Samas iseloomustab teda eelkõige tema toimekus ja visadus nõ. vastuvoolu ujuda. Tema ettevõtmised eestirootsi kultuuripärandiga seondult on pehmelt öeldes märkimisväärsed – loodetavasti hakkab Eesti üldsus aina enam mõistma, millest ta räägib.

Samuti oli just Juss üks neist meestest, kes hallidel aegadel uskus puust paati. Ei möödunudki palju aega, kui mindi jaalaga Rootsi kuningale kirja viima. Tänapäev on purjede all ka jahta ja retked üle Läänemere pole enam mingi haruldus. Kuid tundes Jussi, siis olen kindel, et sellega kõik veel kaugeltki ei lõppe.

joonised ja taotlenud raha. Kahjuks esimese korraga raha ei saanud. Jälgime pidevalt fonde, kust võiks midagi saada. Kuna fondide võimalused on seotud eelkõige majandusega, siis praegu ei anta selliste asjade jaoks raha. Peab ootama.

» **Mis on saanud Vikani poolt varem ehitatud laevadest? Kas nad on aktiivses kasutuses?**

Laevade ehitusega alustamise juba enne Vikani asutamist Rannarootsi muuseumis. Laevad on muuseumis. Vormsi ruup ja Ruhnu jaala teevad meresõite ning pidid tulema sel aastal ka Tallinna Merepäevadele. ☑



MUSTO[®]
PERFORMANCE



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

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

www.musto.com

Princess 61

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

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

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

Sinu merevaatega suvekodu Kreeka, Horvaatia või Itaalia saarestikus.



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

www.paadid.ee



Nimbus 35 Nova Coupe

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

Soodushind
€ 255 000.-

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



Quicksilver Weekend 640

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

soodushind
€ 35 420.-

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

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

¼ lk = € 190.- +km

⅓ lk = € 95.- +km

½ lk = € 75.- +km

⅔ lk = € 65.- +km



MV-Marin 5400 MC

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

€ 27 000.-



Zodiac Pro 7 RIB

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

soodushind
€ 12 790.-



Quicksilver Weekend 580 Pilothouse

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

soodushind
€ 26 430.-



Trophy 2052 WA D

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

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

MAAILMA OSTETUIM PAADIMOOTOR

MERCURY

#1 On The Water™



**5 aastat
garantii**

SOODUSHINNAD!



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



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



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



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



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



**MERCURY
F4 M**
€ 917.-
(14 347,93 EEK)



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

**BALTI
MEREKAATRID**
www.paadid.ee

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

OMEGA

www.omegawatches.com

GEORGE CLOONEY VALIK.




ŠVEITSI KELL

Roosikrantsi 11, Tallinn / tel: +372 6313 099
Avatud: E-R 10-18 / L 10-15 P suletud


OMEGA
swiss made since 1848