

Oktoober 2009. Seljataha on jäänud suvine purjetamise hooaeg Eestis. Olen kodus – õdus palkmaja Otepää lähisel metsas – kaminas põleb tuli ja õues möllavad vihmased sügistormid. Kõledaid sügisõhtuid saadan mööda internetis ookeanipurjetamise kohta infot hankides ja unistuste kütkeis YouTube’is maailmarändurite purjeseikluseid kajastavaid videolõike vaadates. Kuna olen endale alateadvuses juba plaaniks võtnud suurt merd ise avastama minna, katsun ennast kõikvõimaliku vajamineva informatsiooniga eelnevalt kurssi viia.

Suureks üllatuseks helistab ühel sellisel õhtul mulle hea sõber, kogenud purjetaja Mihkel Kosk. Üllatunult mõtlen: „Miks ta helistab ja veel sügisel? Mida ta ometi võiks minust tahta?“ Pikema sissejuhatusega edastab ta mulle kutse S/Y Espumeru, Soome lippu kandva katamaraani, pardale. Otsustamiseks annab mulle kõigest mõne päeva. Seniste tööde ja elu ümberkorralduseks veel mõned lisaks ja kõigest kahe nädala pärast olengi Hispaanias. Kolm sisutihedat nädalat omandan jungana meresõidu kogemusi marsuudil Malaga (Hispaania) – Gibraltar – Madeira – Gran Canaria ja selle eest võlgnen suured tänud Mihkel Kosele ja Espumeru kaptenile Niklasele.

Esimene ookeanikogemus seljataga asun tagasi oma igapäevaste toimetuste juurde. Veel ei oska ma aimatagi, milliseid suurepäraseid üllatusi elul mulle veel varuks on. Jutud minu kirglikust meresõidu huvist ja mõningatest kogemustest on jõudnud juba rännata mööda „suurt sinist“ siia-sinna. Niisama ootamatult nagu Mihkli pakkumine 2009. aasta sügisel, saan 2010. aasta ühel krõbedal külmal märtsiõhtul järjekordse ootamatu telefonikõne minu jaoks täiesti võõralt inimeselt, Jaagult, kes edastab mulle pakkumise hakata kapteniks S/Y Wesipruulil ja nimetab esimeseks ülesandeks laeva toimetamise Pärnust Tenerifele.

Kevadel 2010, kui laeva esimest korda üle vaatan, pean tõdema, et alus vajab korralikku kōpitemist nii siit kui sealt. Kohati küll kahtlen, kas laev üldse õigeaks ajaks sõiduvalmis saab, aga määrän siiski väljasõidu kuupäevaks 1. augusti 2010. Nädalast nädalasse saab usinalt asju aetud ning augusti alguses tundub, et laev on lõpuks ometi valmis pikaks meresõiduks. Suured tänud Ainile, Paulile, Karelile, Mihklile, Urmasele, Leinole, Vaikele ja kõikidele teistele, kes on aidanud mind Wesipruuli korda seadmisel.

Lisaks laeva remontimisele on olnud vaja leida ka meeskond. Esimeseks liikmeks saab **Andres Kaup**, kes käesolevat pakkumist põneva väljakutse ja mõnusa puhkusena näeb. Teise meeskonnaliikme, mõned aastad S/Y Raju pardal purjetanud Hannes Graubergi, leian kaks nädalat enne 1. augustit. Ometigi on **4. augusti** õhtul üks mees ikka veel puudu ja väljasõit seetõttu suures ohus. Minu sõber, Raiko Lehtsalu, pakkub välja, et tema vennal, kogemustega meremehel Arto Lehtsalul, algab homsest puhkus ja tema võiks ehk potentsiaalne tulija olla. Juba järgmisel hommikul, **5. augustil**, teatab Arto oma osalemisest. „Mis ma kaasa pean võtma?“

küsi viimasel hetkel meeskonnaga liitunud purjetaja. Vastan lühidalt: „Kummikud ja elukindlustus! Ole täna kell 18.00 sadamas. Väljasõitu plaanin õhtul enne südaööd.“

Nii saab minu, kapten Elmo Sauli, meeskond kokku sõna otseses mõttes viimasel päeval. Ei mingeid kokkusobivusteste, ei mingeid treeninguid. Huvitav eksperiment ootab ees. Olukord kus pikale meresõidule suunduva laeva meeskonnaliikmed alles väljasõidupäeval omavahel tuttavaks saavad, tundub esmapilgul suhteliselt hulljulge ettevõtmine, kuid triivin purjed rahulikul südamel merele teadmiseiga, et vajadusel on võimalik ebasobiv meeskonnaliige juba Ruhnus välja vahetada.

Meeskond: Andres Kaup, Hannes Grauberg, Arto Lehtsalu ja kapteniks **Elmo Saul**.

Pärnu – Ringsu (Ruhnu) – Rönne (Bornholm, Taani) – Warnemünde (Saksamaa) – Burgtiefe (Fehmarn, Saksamaa) - Kieli kanal – Cuxhaven (Saksamaa)

Tugevate vastutuulte tõttu olen olnud sunnitud väljasõidu lükkama 5. augusti võimalikult hilisõhtule. Kuna on aga neljapäeva õhtu kannustab mind tagant vana tava, mille kohaselt reedel pikemat sõitu ei alustata. Nii annabki Wesipruul Pärnu sadamast otsad **5. augustil 2010 kell 23.30**. Sillal saatjateks mõned minu head tuttavad.

Põgusalt vestlen ka Wesipruuli teele saatma tulnud Mihkel Kosega, kes küsib, „No kuis läheb?“ Vastan: „Kurat, paljud asjad veel tegemata!“ Mihkel küsib täpsustavalt „Kas sul tööriistad on ikka kaasas?“ Vastan jaatavalt, mille peale lausub Mihkel lohutavalt: „Siis pole muret, tee peal sul aega laeva kõpitseda küll!“

Leino Võerasele eriliselt suur tänu, et Wesipruuli viimasel hetkel tolmuimeja staatusest päästab. Nimelt pean tunnistama, et nii suur ja oluline asi, kui see väljasõit minu jaoks on, unustan suures ärevusseisundis enne otste andmist kalda voolu lahti ühendada. Kiire tagurpidikäik ja asi ongi lahendatud. Väga piinlik lugu küll, kui usun, et selline apsakas saab olla ainult heaks endeks kogu edasisele sõidule.

Niisiis asume teele neljapäeval enne südaööd.

On pilvine ilm ja kerge NE tuul. Suurest ärevusest on meeolelu kõigil meeskonnaliikmetel kergelt eufooriline. Pärnu-Ruhnu etapil osaleb lisaks põhimeeskonnale ka äärmiselt sümpaatne mees, **Alo Malt**. Temale mõeldes tuleb mul esmalt meelde, et purjetamine on eelkõige meeldiv seltskond. Loomulikult tugevam sõõm vanakesele ja kotermannile. Ja ega meie suudki lauapraad ei ole.

Esimesel ööl ei suuda keegi magada. Võtame vabalt ja ei määra mingeid vahikordasid. Laev veel võõras ja meeskond alles äsja kohtunud vurame kogu öö mootorimürina saatel ja

tutvume üksteisega läbi lõbusate lugude. Esimene purjetamine kroodi ja genuaga leiab aset varavalges, kell 4.30 hommikul. Tuul on endiselt tagasihoidlik. Järsku võpatan tugeva metalliraksatuse peale. Purunenud on kontrasoodi krootpoomi küljes olev seekel. See pisike viga saab aga kiirelt parandatud.

6. augusti hommikul jõuame suuremate jamadeta Ruhnu.

Seda, mis Ruhnus toimub, teab iga Ruhnus käinud purjetaja ise ette kujutada. Aga kõige muu olulise kõrval saab laev nii seest kui väljast puhtaks küüritud ja pikemaks sõiduks valmis seatud.

VHF-ga pole korralikku kontakti veel õnnestunud luua – sahiseb, uriseb ja vahepeal vaikib jonnakalt nagu väljavihastatud abielunaine. Uurime ja puurime asja ning lõpuks Leino ja Hannes tinutavad raadioantenni ühenduse uuesti korralikult kokku, et ehk saab sedasi parem. Tänu Luisele täieneb meie laeva külmkapp ühe siiakalaga, mis hiljem merel, Kolka nurga juures, saia ja valge viinaga imehästi maitseb. Suured tänud Luisele! Ruhnus varume lisaks 15 liitrit diisliit juurde ja täidame veepaagi.

7. august. Samal ajal Ruhnus viibinud Raiko Lehtsalu ja teised head sõbrad-purjetajad saadavad meid merele. Lahkume kell 10.00. Olles Ringsu sadamast välja sõitnud, kohtume just Ruhnu saarele saabuva kauni kahemastilise purjelaeva Elisabeth II-ga. Kapten Olav Miil hõikab möödumisel sõbralikult küsimuse: „No kuhu minek?“ Vastan: „Tenerifele!“, ja pööran tavapärase Pärnu kursi asemel vööri läände. Hinges muhedalt uhke tunne.

Ruhnu sadamakapteni, Priit Kapsta ja piirivalvega olen eelnevalt kokkuleppinud, et katsetan raadio leviulatust. Katsetuse tulemus ei ole paraku just kuigi rõõmustav. Mina neid kuulen, nemad aga mind mitte. Tuul on esialgu praktiliselt olematu, kuid alates lõunast lubab prognoos olukorra paranemist. Saabub kauaoodatud soodne tuul ning algab mõnus purjetamise ja laevaga tutvumise aeg. Saame isegi spinnakeri üles. Möödume Kolka majakast. Õhtupoole hakkab tuul tugevnema ja ähvardavad pilved kogunevad taevasse. Raadio vahendusel on kuulda Riia lahes olevate laevade hädakisa ja kurjakuulutavaid tormihoiatusi. Enne ööd korjame purjed maha. Paneme Volvo-Penta nurruma ja seame sisse vahikorrad. Arto, kui kogemustega purjetaja on vahis Hannesega ja mina Andresega.

Kokpitis vahis olijatele saab rangeks reeglits kanda veste ja olla turvavöödega kinnitatud. Samuti on keelatud ahtris keha kergendamine. See toiming tuleb öösiti teha ikka laevas selleks ettenähtud kohas.

Hilisõhtul, Läti rannikuvetes jõuab raju äiksetorm ka meieni. Mina vedelen poolune

seisundis messis. Arto informeerib, et ta ei hoiu enam ettenähtud kurssi, vaid sõidab äikesepilvede vahel slaalomit. Tubli töö!, Aga ometigi on ta ise läbimärg kui uppunud kassipoeg. Kahju on vaprast meremehest, kuid pean säästma end, et oma vahikord vastu pidada. Mõtteid piinamas mure – peaasi, et laev välgutabamust ei saaks! Igaks juhuks teeme kindlaks kaldal paistvad Ventspils tuled. Samal ajal kui meil sähvivad merel hirmuäratavad välgud, peab keegi kaldapeal suuremat sorti pidu. Saluut on sama vägev kui aastavahetusel harjunud oleme. Mõningast meelerahu keerulises situatsioonis tõstab aga see, et liitsiht paistab kaugele ja selgelt. Kui meid peakski „black-out“ tabama, siis leiame siiski selle järgi oma tee sadamasse. Meeleolu on meil aga pisut murelik sellel õhtul, mil meie teed saadab sama uhke tulede ja valguse mäng, kuid seda on näha Leigo Järvemuusika pidustustel. Kurss on otse Bornholmile.

8. augusti hommik algab rahuldavalt. Tuult on parasjagu ja see soosib ka kurssi. Sama päeva õhtul tuul tugevneb. Enne ööd otsustan purjed rehvida, aga genua furleks ei tööta. Väike parandustöö võõris päädib läbimärjaks saamisega üle võõri käivate lainete alla jäädes. Furleksil on üks polt end ise pisut lahti kerinud ja see takistabki purje kokku kerimist. Hea, et selle vea avastame valgel ajal, sest nagu hiljem selgub, läheb ööpimeduses furleksit veel väga vaja. Tuul tugevneb ja genua tuleb kiirelt kokku rullida.

9. augusti varahommikul tugevneb tuul veelgi ja puhub nüüd juba otse silmaauku. Olen veekord õnnelik, et furleksi viga sai eelmisel õhtul õigeaegselt avastatud ja parandatud. Kuigi Beaufordi skaala 8 palli annab olukorra kirjelduseks kõigest „tormine tuul“, kisub vägisi siiski rajuks tormiks. Olukord on trööstitu: vihm, 3–4-meetrised murdlained, külm, märg ja väsimus, ometigi on minna veel vähemalt 40 tundi. Andres püüab võõrikajutis magada, kui tuleb varsti nõutult tagasi ja kurdab, et magamine vaheldumisi kaaluta olekus õhus hõljudes ja siis jälle koisse prantsatades, ei ole absoluutselt mitte puhkamise eesmärki täitev tegevus. Eks tema pahameel ole arusaadav arvestades, et laeva võõr käib suurtes lainetes küllaltki suure amplituudiga üles ja alla. Lisaks küsib võõrikajutist saabunud Andres muret tekitavalt: „Kas võõri seinad peavadki laine löögi mõjul sissepoole ja tagasi liikuma?“ Et möllavatest lainetest kergem läbi sõita oleks ja samal ajal tühjenevaid akusid laadida, lisame rehvitud purjetele ka mootori jõu. Tuul muudab suunda selliselt, et me ei saa enam märki ehk Bornholmi otse sõita. Paudime lõunasse ja jätkame sõitu paremal halsil. Võiksime tormivarju leidmise lootuses ka Rootsi poole minna, aga lõppude lõpuks oleme nii keset Läänemerd, et üksi suund justkui ei tundu enam teistest parem. Nii otsustan mitte tormiga allatuult kaasa kruisida vaid tormile otse vastu purjetada. Ja see osutub õigeks. Pärastlõunal hakkabki tuul järele andma, päike kuivatab riideid ja vettinud nahka ning tuju paraneb. Kümme tundi kannatusi on möödas, aga suurem

ehmatus veel hoopiski ees ootamas.

Kui Poola rannik juba küllalt lähedal, on aeg pautida läände, et võtta kurss tagasi Bornholmile. Jumal tänatud, et Arto märkab enne pauti, et vasakpoolne, antud juhul alla tuult olev vant, on esimese saalingu juurest tarlepist lahti kruvinud. Masti toetamiseks kinnitame ühe spinnivalli vasakusse poordi vantide juurde ja teise tahapoole nagu baksataak. Viime kroodi leitvaageniga võimalikult vasakule. Krootsoot tugevalt peale ja dirk vastassuunas tugevalt pingesse - nii saame masti julgestatud. Ronin üles masti, et asi korda teha, kuid see ei ole kolmemeetristes lainetes õõtsuvas paadis just väga lihtne tegevus. Pea alaspidi töötades tuleb tahes-tahtmata kõik maos olev kurku ja suhu. Et mitte allolijaid oma menüüga lähemalt tutvustada, neelan kõik vapralt tagasi. Rõve see on, aga meeskond jääb puhtaks ja vant saab kinni kruvitud.

10. august. Öö. Edasirühkimisel on abiks genua ja mootor. Tuul SW, 3 palli. Kell 01.30 näitab mootor esimest korda oma iseloomu – alustab streikimist ja seiskub. Vahis oleme mina ja Hannes. Kuigi arvestuse järgi peaks kütust veel piisavalt jaguma, kahtlustame mootoriseiskumise põhjusena, et ehk on kreen ja lengerdus liiga suur ja mootor ei saa kütet paagist kätte. Hannes läheb kottpimedas öös masti juurde tankima. Laintes õõtsuvas paadis kanistrite ja lehtritega õõpimeduses tankida pole just eriti meeldiv ega ohutu tegevus. Ometigi läheb paaki kõigest 25 liitrit lisaks, kuid mootor ei käivitu ikkagi. „Mis jama see nüüd on?“ arutame Hannesega, kes sõjaväest saadud kogemuste najal diiselmootori asjatundja on. Pärast lähemat tutvuse soetamist meie laeva mootori hingeeluga on varsti Hannesel pilt selge, mida üks või teine tross teeb või kus asuvad kütusepump ja filter. Näppib pisut siit ja pisut sealt ning lõpuks saamegi mootori uuesti käima. Kuid lõpuni jääb meile mõistatuseks mootori tegelik väljasuremise põhjus. Küsimus jääbki meie hinge piinama ja vastus õhku rippuma.

Hommikul kell 7.00 paistab Bornholm. Ainult 40 meremiili on veel minna. 12.05 ületame 15. pikkuskraadi. Keeran kella. Võtan Rönne sadamaga raadio teel ühendust ja suur on kergendustunne kui nemad kuulevad mind ja mina neid. Ei saa aru, miks see Ruhnus ei toiminud. Nii õnnestubki meil laev tervelt Bornholmile viia. 12.40 sildume Rönnes, ferrisadamas kai nr. 9 ääres.

Kokkuvõtlikult võib öelda, et Läänemeri oli „pisut“ karmivõitu.

Esimene kontakt kohalikega loodud, plaanime tankima minna. Selleks peame sõitma teise kai äärde. Tormist ja magamatusest ikka veel väsinuna võtame sildumist mõnevõrra rabadalt.

Jukerdades tankimissilla juurede ootekohale, on hea tunne, et ainult mõned üksikud inimesed sillal kohmakat sildumist tunnistamas on. Endalgi piinlik, ja veel piinlikum hakkab siis kui meile otsasid vastu andma tulnud, palju merd näinud näoga, mees hõikab selges eesti keeles: „No viska need otsad juba siia.“ „Kurat! Peab ta just siis siin vastas olema, kui me rampväsinuna manööverdame,“ porisen omaette. Hillar Kukk, S/Y Martha kapten isiklikult. Enne reisi käisin Hillaril Hiiumaal külas, et temalt kogu reisiks vajalikud merekaardid laenata. Vahetame mõned head sõnad, vaatame koos laeva üle, uurime pisut kaarte ja saame lisaks Hillarilt mõned head nõuanded edasiseks reisiks ning viipame hüvastijätuks.

Rõnnes puhkame, korrastame laeva ja kõrvaldame Läänemerel ilmsiks tulnud nõrgad kohad.

Järgmisel päeval teeme rendiautoga saarele kena ringi peale ning naudime ühes kalurilinnakeses hubase miljööga restoranis valge veini kõrvale imemaitsvat vähisupi.

Lahkume Taani saarelt **12. augustil** kell 10.30. Hillari soovitusel järgmiseks sihiks Warnemünde, et saaks head saksa õlut nautida. Sõit algab heatujuliselt, ilm on ilus ja tuul soodne – just paras spinnakerile. Aga juba pooltel teel saame tunda äikest ja vihma, mis meid üleni märjaks kastab.

Hommikul 8.30 randume Warnemünde sadamas. Mõnusalt vaikne hommik on. Meeli rõõmustab üha soojenev päike, mis vettinud riideid kuivatama asudes need suisa aurama paneb.

Kaikoha otsimisel tuleb kasuks Pärnust saadud nõuanne: Warnemündes pole mõtet minna jahisadamasse, kui see just eraldi sooviks ei ole. Suur jahisadam asub sisse sõites vasakul, linna süda ja mõnusad baarid aga paremal jõe kaldal. Sama kai juurde tulevad ka kalurid värskes saagiga. Kai äär on täis söögikohakesi, kus värsket kala otse pannil küpsetatakse ja sealt näljaste klientide söögilauale kantakse, lisaks külm õlu või saksa valge vein.

Sealsamas paremal jõekaldal leiab kohti sildumiseks küll. Esialgu tekkib kahtlus, kas ikka tohib, aga tohib küll. Meil on õnne vähem, ruumi ei ole! Mõningase otsimise tulemusena leiame siiski laeva, kes on nõus oma poordi võtma - otse lõbusat meelelahutust ennustavate baaride ette. Samuti on sedasi poordis randudes ka tutvused kergemad tekkima. Päeva sisustab küll igauks meist omaette linnas kolades või laevas üht-teist korda seades või niisama uneledes. Edasiste plaanide paikapanemiseks tutvun värskema ilmaprognoosiga.

Õhtul, kui tuju juba lõbusam, tekkib suhteid ka teiste purjetajatega. Lahkelt kutsutakse oma laevu vaatama ja mis need meremehed seal ikka muust räägivad kui et: kes kust tuleb, kes kuhu läheb, lisaks väiksed näpunäidete jagamised, nõuanded ja loomulikult ilmast, ilmast ja ilmast. Saame ka kasuliku nõuande Kieli kanali läbimiseks. Nimelt hoiatatakse, et kanalis on diisliit keeruline juurde hankida. See pole küll võimatu, aga targem oleks siiski Fehmari saarel

Burgtiefes vahepeatus teha ja varusid täiendada.

Ilm on sombune ja pisut sajab, aga **14. augusti** varahommikul kell 04.15 lahkume lõbusast Saksa linnast. Fehmarni saarele, Burgtiefe sadamasse sisse sõites seiskub ootamatult mootor ja meie purjetamise oskused pannakse sadama poole loovides proovile. Faarvaater on nii kitsas, et vaevalt suudame pautideks hoogu koguda. Lisaks takerdub genua saalingusse nii, et see suisa rebeneb ja hakkab veelgi rohkem takistama. Halssides saame siiski kuidagi hakkama ja lisaks kerime genua nii palju väiksemaks, et selle tagaliik enam saalinguni ei ulatu. Lõpuks õnnestub meil kõrvalist abi palumata edukalt silduda. Ilmneb, et mootori viga on veepumba tiivikus – impeller on puru. „Pagan!“, kirun ma saatust, kui avastan, et Eestist kaasa võetud varuimpeller osutub vales mõõdus olevaks. Pilgu kaldale heites avastan aga, et täiesti juhuslikult oleme sildunud otse paadipoe ees. Ostan kohe kaks impellerit – teise tagavaraks. Uus impeller paigaldatud ja mootor on jälle korras. Tangime enne kanalisse sisenemist täiendavad 22 liitrit. Paraku on see vahejuhtum löönud sassi meie ajakava ja otsustame ööseks Burgtiefe sadamasse jääda. Õhtusöögiks grillime liha, kuid ilm on nii kõle ja sombune, et keegi väga ei viitsigi liha lõpliku küpsemist oodata ja närime kõigest pooltooreid proteiinikamakaid ning püüame tuju tõstmiseks nalja visata. Samal ajal loen meeste tülpinud nägudest mõtet: „Oh, kus on need lubatud palmid, kaunid liivarannad ja kuumad tüdrukud...?“

15. august. Endiselt on sombune ja vaikne ilm. Kell 7.00 lahkume Burgtiefe sadamast mootori jõul tasa kulgedes. Lapselikku elevust tekitab meis Fehmarni saare silla alt läbi pugemine: Kas mahub, või ei mahu?“ Loomulikult mahub – kõrgust seal ju omajagu, kuid niisama lõõpimine ja lihtsatest asjadest rõõmu tundmine aitab pikal reisil meeleolu üleval hoida. Atsi poolt ootamatult väljaöeldud veendumus: „Merel on ikka parem kui sadamas, kui tead, et ikka sadamasse ka saab!“, tõstab kogu meeskonna tuju hetkega nii lõbusaks, et sombune ilm enam nii trööstitu ei tundugi. Hea seltskond on tore da seikluse eeldus, olgu ilm milline tahes.

Kielile lähenedes liiklus tiheneb. Avaneb ilus vaatepilt purjekaid täis lahele. Üritame kokku lugeda, aga ei suuda – paate on sadu ja sadu. Tihedast liiklusest läbi nikerdades jõuame kell 15.00 Kieli kanali suudmesse. Kell 15.45 avaneb lüüs ja algab minu esimene lüüsikogemus.

98 kilomeetri pikkuses kanalis mootorijõul maksimaalselt 15 km/h kiirusega kulgedes on ideaalne aeg pisemate laevaremonditööde läbiviimiseks. Leke, kust tilkus vett kajuti koisse, saab parandatud sedasi, et Hannes võtab vööri kajuti luugi täielikult lahti, täidab korralikult silikooniga ja paigaldab luugi tagasi. Mina parandan samal ajal rebenenud purjesid ja Arto on roolimeheks. Andres kokkab rõõmsalt ja rahulolevalt kambüüsis ning valminud toit maitseb kõigile väga hästi. Jõepealne sõit kulgeb kokkuvõttes rahulikult. Praeguseks on meeskond ka juba omamoodi paika

loksunud ja igal liikmel väljakujunenud oma roll. Arto on kinnitatud roolimeheks, Hannes mehaanikuks, Ats kokaks-laevaarstiks ja minu ülesanne on endiselt hoida üleval unistust ja lootust liivarandadest, palmidest ja kaunist ookeanist.

Pimedal ajal on Kieli kanalis edasiliikumine keelatud. Enne ööd jõuame peatuspunkti, mis asub 20 km enne Brunsbüttelit, ehk enne kanali lõppu. Küsime luba esimese ettejuhtuva laeva poordi sildumiseks. Mõningase vastumeelsusega, aga siiski lubatakse, ja kui veel mõni hetk hiljem meeskond taipab, et mina olen seesama mees, kes neile Kieli kanali kontoris läbisõidu piletiks raha laenas, siis mehed leebuvad ja lubavad meid juba märksa lahkemalt. Nimelt olid Taani purjetajad lugenud Reeds'i väljaandest, et kanali kontoris saab pileti eest maksta ka pangakaardiga. Tegelikuses on seal aga ainuke kehtiv maksevahend sularaha. Aitasin siis taanlased hädast välja ja laenasin – kinkisin neile vajaminevad paarkümmend eurot. Vastutasuks saame nüüd poordis sildumise loa. Üldse olen mõningase hämminguga märganud, et Euroopas ollakse poordis sildumise suhtes küllalt vastumeelsed. Torisevad, porisevad ja ei mingit lahkust. Ehk on siis palju olnud ebameeldivaid kogemusi või on saksad lihtsalt liialt uhkust täis. Lisaks väärrib äramärkimist asjaolu, et pärast Ruhnust lahkumist, on sadamates pidevaks probleemiks olnud wifi kättesaadavus. Kahjuks ei ole need n-ö arenenud Euroopa riigid veel aru saanud, et internet on elementaarne INIMÕIGUS!

Hommikuvalguse saabudes hakkame rahulikult jõeveel edasi liikuma ja **16. august** kell 7.00 jõuame Elbe jõe suudmesse. Edasi on ees ootamas hoopiski uus ja huvitav maailm – hoovused.

Cuxhaven (Saksamaa) – *Borkumi sadam* (Borkum, Saksamaa) – *Vlielandi jahisadam* (Vleiland, Holland) – *Den Helder* (Holland) – *Scheveningen / Den Haag* (Holland) - *Zeebrügge* (Belgia)

Tuule puudumise tingimustes kannab hoovus meid mootori kaasabil 11 sõlmega allajõe ja kella 10-ne ajal hommikul jõuame Cuxhavenisse. Tugevas jõehoovuses ja tihedas laevaliikluses ühegi teise tuulega peale pärituule purjeid polekski riskinud heisata. Hoovusest tingitult sõna otseses mõttes külg ees liikudes rihib Arto laeva väga osavalt sadamasuust sisse. Napikas missugune! Kasulik õppetund hoovusega arvestamise tähtsusest ja sellega koostöö klapitamist. Et edasisi arvestusi lihtsam teha oleks, käin Cuxhavenis tiiru linnapeal tõusu-mõõna tabeleid sisaldavat raamatut otsimas. Aga minu suureks pettumuseks on kõik välja müüdnud. Pingsa otsimise tulemusena õnnestub mul vähemalt leida raamatuke, mis sisaldab infot kuni Borkumi saareni. Kiire ilmateade vaevaliselt leitavast internetist, tankimine ja proviandi varumine ning

kell 11.15, pärast ühetunnist peatust, liigume juba edasi. Plaan järgida Kieli kanalis taanlastelt saadud nõuannet kimada nii kaugemale läände kui vähegi ilm võimaldab, võimalusel kuni Vlielandi saareni välja.

Põhjameri on Läänemerest juba hoopis erinevat värvi ja erineva iseloomuga. Cuxhavenist saame küll minema koos hoovusega, aga nagu ikka pikemal sõidul peab alati olema valmis soodsate tingimuste kiireks muutumiseks hoopis vastupidiselt ebasoodsateks. Ja nii juhtubki meiega juba esimesel ööl sedasi, et olulisimad edasiliikumist mõjutavad loodusjõud nagu tuul ja tugev hoovus, end meie liikumisele vastupidisesse suunda sättinud on. Niigi närust olekut võimendab külm vihm.

Saame tunda vastuhoovuse laine räiget löhkumist. Lained ise ei olegi kuigi kõrged, ca 1–1,5 m, aga lained on kiired ja teravad ning nende löögid väga valusad. Spillid kolisevad ja helisevad nagu kirikukellad. Kuigi eesmärgiks oli seatud sõita korraga võimalikult pikad otsad, otsustame siiski öösel minna Borkumi saarele kuivama. Sissesõit sadamasse tähendab mitut miili madalike vahel manööverdamist. Hoovus on tugev ja öine taevas nii paksult pilves, et näha on ainult ohtralt helendavaid tulukesi: kalda tuled, faarvaatri rohelised ja punased ja kollased jne tuled, ning ohtrate kalalaevade värvirohked tuled. Ise veel järjekordsest solgutamisest rampväsinud, katsu siis arusaada, mis on mis. Ainult Red Bull ja tahtejõud hoiavad veel jalul.

Hoovuses külg ees slaalomit sõites jõuame **17. augustil kell 01.30** Borkumi saare sadamasse, kuhu jääme tormivarju järmiseks kaheks päevaks. Ei oleks osanud varem arvatagi, et purjelahiga sõitmine võib sarnaneda suuskadel slaalomi sõitmise või autoga jääteel paarutamiselega. Aga just sellisena saab kirjeldada jahiga hoovustes rallimist. Sildume suure ja koleda betoonkai äärde, mille lähedal märkame hommikul suurt ja koledat sadamahoonet, mis justkui mahajäetud nõukogude armee kasarmut meenutab. Sadamakapten väidab mulle, et olemasolev sadamahoone ongi ainuke ja see siin kõige õigem koht sildumiseks ning kõigi vajalike maksude tasumiseks. Lisaks sadamamaksule tahab ta veel ka saada meie käest saare küllastamise maksu. Sellest viimasest suudan küll kõrvale põigelda, kuid samas ei anna mulle rahu sadamabasseini teises otsas paistev ilus uus jahisillake. Asja uurima minnes selgub, et ka seal on saarele saabuvatel jahtidel võimalik peatuda ja esimene sadamakapten oli lihtsalt üritanud oma turgu kaitsta. Kolime kenamasse paika ümber ja võtame loo kokku moraaliga - ära usu hülge juttu.... tuleb ikka mitme erineva inimese käest küsida, ja kui lõpuks hakkad saama ühesuguseid vastuseid, siis on loota ka, et jutus peitub tõde.

Borkumis oleme internetiotsingutel sunnitud küllastama nelja erinevat baari. Igäühes neist aga kordub sama stsenaarium - ostad joogi, saad koodi. Paraku aga, kui joogid juba tellitud ja kood käes, ilmneb, et netti ikka ei saa. Kohalikud kehitavad vaid õlgu ja toovad vabanduseks, et ehk

mõjub tormine ilm ühenduse kvaliteedile. Krt, ma küll ei usu seda, pigem nad lihtsalt ei ole viitsinud juhtmeid korralikult ära ühendada või ruuterile taaskäivitust teha.

19. august kell 7.00 asume edasi lääne poole tee. Olen ajastanud väljasõidu täpselt koos hoovusega. Meie järel tuleb veel trobikond laevu. Jõuan vaevalt väljendada oma rahulolu, et „Näe, oskan küll hoovuste järgi täpselt väljasõitu ajastada!“, kui aga juba varsti märkame, et kõik teised laevad hoiavad meist pisut erinevat kurssi. Samal ajal kui meie sõidame mööda laevateed algul põhja poole, et madalikest suure kaarega mööduda, suunduvad teised kõik otse läände. Uuesti kaarte uurides ja teiste poolt valitud kurssi analüüsisid, saame aru, et olen ise loll olnud. Oleks me vaid mõni minut hiljem välja läinud ja teistele sappa hoidnud, oleksime saavutanud oma teekonnal tubli mitu miili kokkuhoidu. Nimelt on teised taibanud ära kasutada tõusuvee pakutavaid hüvesid ja manööverdavad otseteed pidi madalike vahelt läbi. Kirun ennast omajagu, aga mis seal enam! Nii palju siis nendest oleksitest.

Augustis on üldiselt idatuuled väga harv nähtus. Seda saame nüüd omalgi nahal kogeda ja seda nõnda haruldast nähtust nimega idatuul me kahjuks oma teekonnal läände ei kohtagi. Head ja soodsad ilmad-tuuled liiguvad pidevalt paar päeva meist ees. Nii möödubki praegune etapp vastu 4-5-palliseid läanetuuli sõites mootori, purje ja tahtjõu abil. Hoovuse ja tuule vastassuunaline mõju tekitab palju erisuunalisi lööklaineid. Ei oska enam justkui üheski suunas minna, et lainete prõmmimist vähendada. Kurnatutena jõuame koos hoovusega **20.augusti** öösel kella 1.00-ks Vlielandi.

Taanlased soovitasid Vlielandi saart hea peatuspunktina, kuna siit edasi olevat juba lihtsam minna. Koht on tõesti kena ja eesootav hommik mõnusalt soe ning päiksepaisteline. Saarega tutvudes jätavad kaunid pikad liivarannad ja õdus linnakene väga hea mulje. Õhtul tähistame Eesti Vabariigi taasiseseisvumise aastapäeva. Minu valmistatud suvikõrvitsa pajaroog õnnestub üllatavalt hästi ja maitseb kõigile. Ainult Arto võtab salaja külmkapist ketšupi ja palub mul end mitte solvatuna tunda. Pidulaua juurest ei puudu meeleolukas muusika ega hea tuju looja – vana hea hundijala vesi.

21. august. Merel möllavad jätkuvalt tuuled. Eelnevatest kannatustest endiselt väsinutena ei ole meil mingit soovi pea ees tagasi vastutuulte, hoovuste ja teravate lainete meelevalda söösta ning avamerd mööda lääne poole edasi pusima asuda. Siit-sealt infot hankinuna, teen otsuse jätkata teekonda mööda Hollandi sisemerd.

Kaardil on märgitud sügavust kohati ainult 1 meeter, Wesipruuli süvis on aga 1,8 m. Kuna sügavused kaardil on antud mõõnajärgi, siis kerged arvutused annavad lootust, et madalaimast kohast saame koos tõusuvee ja pärihoovusega üle.

Kell 7.00 asume koos tõusuveega Vlielandi saarelt jälle teele. Merel puhub tormine tuul. Otsustame lõigata ja minna Hollandi sisevett mööda Den Helderisse. Madalaimas kohas näitab kajalood kiilu alla 0.0 m. Tõmbame Artoga purjed peale ja kamandame magavad meeskonnaliikmed alla poordi tukkuma. Sedasi tegutsedes ajame laeva tugevalt kreeni, et süvist vähendada. Tagantjärgi võib hõisata, et sellest täiesti piisas. Kajalood näitas küll 0.0m, kuulda oli kerget sahinat kiilu all, aga üle saime. Den Helderi lähedal hakkab järjest rajumalt puhuma, ning oleme jällegi silmitsi vastikud teravate lainetega. Laev lõhub laineid ja lained laeva isegi siin siseveel.

Vahetustega käime vööris raskuseks. Surume veel lisaks keharaskusega vööri madalamaks sedasi, et kui laine tõstab vööri üles, surume jalad vastu, kui aga vöör langeb, vähendame jalgadega survet. Justkui sõidaks mäesuuskadega *freestyle* rajal läbi aukude. Sedamoodi õnnestub pisut trampimist vähendada. Eelnevalt oleme ka juba Borkumis asetanud raskemad asjad vööri kajutisse, et vöör oleks raskem ja püsiks sügavamalt vees. Kui vöör on kerge, siis laine viskab laeva kõrgele ja seejärel jälle suure hooga laine põhja, samas aga jõuab terve uus väiksem laine veel sinna vahele ja lõpptulemusena käib jube mütakas. Kõle kohe meenutadagi. Den Helder ise pole aga midagi erilist – küllaltki räpane ja kõle linn oma madalate majade ja sõjasadamaga.

Läbime paar lüüsi, et kesklinnale lähemale jõuda, ja kell 14.00 on otsad kinnitatud.

22. august. Kell 7.00 asume merele ja juba sama päeva õhtul kell 20.00 sildume Scheveningenis. Ilmateade lubab öösel kõva tormi.

Scheveningenis saan head nõu, mis esmapilgul on küll pisut ehmatav, kuid samal ajal tekitab hinge rahulolevat sudinat. Nimelt soovitatakse meil minna lääne poole edasi mööda Inglismaa kallast. See soovitus meeldib mulle väga, sest olen unistanud näha nii Solenti väina, The Needles kaljusid, millest kirjutavad paljud raamatud, ja Cowes'i linna – inglise purjetamise mekat. Peatus oma reisil seal ju ka Lennuki meeskond, ning linnas asuva kuningliku jahtklubi küllastamisest olen purjetajana palju unistanud.

Algne plaan on olnud minna mööda Prantsuse rannikut. Sellele tee jääb paraku ka Cherbourgi lähedal olev neeme tipp, kus hoovused võivad kihutada kuni 7-sõlmese kiirusega. Inglise kaldapiiril on seevastu hoovused nõrgemad ja asjaajamine sadamateski kordades mugavam. Mõningase kurbusega hinges püüan esilekerkinud ahvatlevat plaanimuutust maha matta. Kõik kaasasolevad merekaardidki said valitud ju Prantsuse marsruuti arvestades. Igaks juhuks ja huvi pärast soetan siiski vajaliku almanahhi ja uurin muud kasulikku infot Solenti väina kohta. Oma kaasasolevat kaardivirna läbi lapates tõden, et Inglise rannikut ma seda pakki Eestimaal enne reisi kokku pannes kohe kindlasti silmas pidanud ei ole. Siiski suudan meie teekonna jaoks hädavajaliku info Prantsusmaa kaartide ülaserivadest kokku saada ja GPS-s on ju

ometi ka kõik olemas. Super! Ometigi kõhklen, et kas nii järsk plaani muutmine ikka oleks sobilik? Pealegi mõlgub endiselt meeles ka Hillari isuäratav kirjeldus prantsuse köögist ja seal valmistatavatest ülimatest konnakoibadest.

Rahutust tekitav mõte jääb minu pähe oma aega ootama - otsutada ei ole vaja enne kui alles mõne päeva pärast Calaisi külje alla jõudnutena. Tekitaks ju järsk plaanimuutus meie reisile põnevust ja spontaansust, aga ehk ka võimalike ohte, millega siiani arvestanud ei ole.

Varjume tormi eest Scheveningenis kokku 3,5 ööpäeva.

25. august. Tuul Põhjamerel annab järele. Kell 7.15 lahkume sellest suhteliselt kallist, aga heast Scheveningeni sadamast. Merel on 4-5-palline SW tuul, mis õhtu poole vaibub. Viimased 3-4 tundi mootoriga sõitmist sombusel merel ja kell 20.30 oleme Belgia sadamas Zeebrügges. Tõusu-mõõna vahe on siin juba 5 meetrit ja isegi sügaval sadamabasseinis mõjutab veevool tugevalt laeva juhtimist.

Vahetult enne otste andmist sureb mootor välja. Vool kannab laeva omatahtsi teiste aluste suunas. Wesipruuli mootor saab elektrishoki ja teise ja komanda. Ikka haudvaikus. Veel neljas katse – ja mootor hakkab taas tiksuma. Täna õnne ja rahuliku meelega Artot, kes laeva tervelt kai juurde tagasi toob. Mootoriprobleem muutub järjest tõsisemaks ja saab meie õhtuste istungite peateemaks. Me ei tea, milles on viga ja mida täpselt ette peaks võtma.

Otsad kinnitanud, asume tutvuma Belgia kultuuriga. Sadam on kõle, wifi aga endiselt tehniliselt keerukas ülesanne. Ilm on küll sombune, aga juba soojem, veidi lõunamaa maigulinegi. Kõhud korisevad, kuid keegi ei viitsi enam nii hilja ka laevas ise kokkama hakata. Üks kena restoran pannakse just meie nina all kinni. Neelud hakkavad käima silmates läbi vastsuletud restorani akna hubases interjööris inimesi oma viimaseid hõrgutavaid kalarooogasid ja veini nautimas. Aga eks tuleb meil paremate jahimaade otsingul edasi lonkida. Natuke kõndimist ja leiame järgmise variandi - Old Steamer. Pisut kummaline koht. Oleks nagu söögikoht, samas ikka nagu baar? Aru ei saa. Rahvas igatahes suitsetab ruumis sees. Baari tagumises osas on just nagu diskosaali tantsupõrand - peegelkera laes ja vilkuvate laternate valguses märkame 80-ndate vaikse muusika saatel paari vanemat ülemeigitud „daami“ taarval sammul tantsimist meenutavaid liigutusi tegemas. Kogu meeleolu pärineb kui Alice Imedemaalt - tänav inimtühi, aga baaris kummaline pidu.

Istume justkui väljasurnud sadamas veel viimasena avatud olevas baaris laua taha, palume menüüd ja selgitusi suitsetamist reguleeriva seaduse kohta. Saame teada, et kohalik seadus ei luba suitsetada kohas, kus pakutakse toitu. See siin aga olevat suitsetamise ruum ja meie rõõmuks ei keela seadus siin jooke pakkuda. Tellimegi siis õlled ja jääme suitsuruumi istuma. Baaridaam leti taga valab samuti endale ühe dringi. On ju ometigi kolmapäev ja igati

loogiline nädala murdumist tähistada. Praed saame küll suitsuruumis istudes tellida, aga sööma peame ikkagi kõrvalolevasse suitsuvabasse söögiruumi minema. Niipalju siis Belgiast. Veedame siin veel järgmisegi päeva laevapoest erinevaid vidinaid otsides ja pisivigasid korrastades. Endiselt vaevab meie päid ka Volvo-Penta tujutsemise tegelik põhjus.

Zeebrugge (Belgia) – Cowes (Wight, UK) – Weymouth (UK) – Falmouth (UK)

27.august. Hommikusöögiks tugev kõhutäis - praekartul muna ja peekoniga. Tänu superkokale – Andresele, kes oli kambüüsis mehe eest väljas ka tormisel merel. Teatavasti läheb all kajutis vähemkogenutel suhteliselt kiiresti süda pahaks. Aga pudrud, praed ja omletid valmisid meie koka tundliku käe all ka tugeva tormi tingimustes maitsvad. Suppide puhul mul küll tekkis kohati kahtlus, et ega sinna maomahlas marineeritud liha juurde pole lisatud, aga nälg lükkas sellegi iiveldusttekitava mõtte alati kiirelt tagaplaanile.

Kell 7.35 suundume Zeebrugge sadamast merele. Tuul on soodne ja korralik - NE 6 palli. Groodil kaks rehvi, genua ka foka mõõtu vähendatud. Kiirust arendame sellegipoolest 9-11 sõlme. Belgia-Prantsuse rannikul on aeg-ajalt madalamad alad, nagu voored merepõhjas. Sellest tulenevalt alati ka suuremad 3-4-meetrised murdlained, millel saame mõnuga surfata.

Ühest sellisest surfilainest alla sõites kukkub Hannes oma põse vastu laua serva kohe kõvasti puruks. Andres saab lisaks koka ametile nüüd ka oma laevaarsti ülesandeid täita. Kannatanu haav saab kokku teibitud ja kena lapp peale pandud. Hannesel aga jääb sellest reisist küll eluaegne mälestusmärk põsele. Ometigi pääseb mingi imeläbi kogu meeskond merehaigeks jäämisest. Pea sõidusuunda asetatult kajutis magades trehvab koguni nii, et kui laev "lainemäest" alla sõidab, paikneb magaja konkreetselt pea alaspidi. Ja kui järgmiseks laev vööriiga uues laines järsult, justkui vastu puud sõites, seisma jääb, liigub magaja maos olev seedimata toidumass tugeva inertsiga jõul oma tegelikust marsuudist vastupidises suunas. Nii leiavadki varem söödud pätklid taas tee Arto suhu ja sealt merre. Kes pole purjetades sellistesse tingimustesse sattunud, võib end ettekujutada täistuuridel töötavasse pesumasinasse eksinud kassipojana.

Calaisi lähedal on kätte jõudnud aeg otsustada – kas võtame suuna Prantsusmaale või Inglismaale? Et vältida Prantsuse rannikul volavaid ülikiireid hoovusi, olen valmis loobuma konnajalgade maitsmisest ja otsustan, et purjetame Inglise ranniku alt võimalikult kaugele läände ja siis otse lõunasse.

27.Augusti pärastlõunal otsustan, kurss täpselt põhja – Inglismaale. Doveri suunal, NE 6 palliste tuultega, millega kaasneb tugev külglainetus, ületame Inglise kanali väina. Meie tee ristub 4-5 kaubalaevaga. Arto ei saa mainimata jätta, et kuidagi vastumeelne on hoida kurssi

otse põhja, kui tegelikult tahame minna lõunasse – Tenerifele. Kell 17:30 oleme Inglise rannikul.

Palju räägitakse ja kirjutatakse sellest, et siin eraldustsooni ületades peab olema laevaliikluses väga ettevaatlik. Peamise ohuna väikeste jahtide jaoks on kiirel käigul (kuni 30 sõlme) üksteise järel kihutavad lõputu hulk kaubalaevu. Meie midagi sellist tänasel päeval õnneks ei kohta. On kõigest üksikud 3-4 laeva ja siis jälle pikem vahe. Jõuame Inglise rannikule rahulikult ja suuremate vahejuhtumiteta. Arto, kes oma töökohustuste tõttu sõidab pidevalt laeva sillal Tallinn-Helsingi marsuudil, on samuti üllatunud. Nimelt olevat Soome lahe laevaliiklus siin nähtust kordades tihedam. Eesti, Rootsi ja Soome vahel sõeluvad laevad ristuvad Euroopa-Peterburi vahet liikuvatega. Eriti keeruline olevat olukord suviti, mil Soome rannikul vohab eriti tihe väikelaeva liiklus. Ilmekalt kirjeldab Arto, kuidas paljud purjetajad kipuvad arvama, et just suur reisilaev peaks purjekale teed andma, mitte vastupidi. Nii mõnedki kipperid kaduvat lehvitates kõrge reisilaeva vööri taha, mispeale ehmunud roolimehed jooksevad teise poordi veenduma, kas see sama rõõmsalt lehvitatav kapten oma purjekaga ka laeva eest ikka elusalt ja tervelt läbi jõudis. Need Arto üleelamised pärinevad Läänemerelt, meil Inglise kanalit ületades sellist olukorda ei teki. Küll aga oleme kuulnud lugude taustal kogu tee valvsad ja öise aja peale seda teelõiku siiski jätta ei soovitaks.

Õhtul mööda Inglise rannikut pidi lõunasse suundudes jaheneb õhk tublisti. Laeva tekile koguneb öösel koguni poolesentimeetrine kaste. On külm, niiske ja võimust võtab väsimus, ainukese lohutusena eredalt särav täiskuu. Kui oleks vähegi soojem, oleks sellistel valgetel öödel väga mõnus purjetada. Vaheldumisi Andresega trotsisime nahavahele pugevat niiskust ja värinaid. Telliskivina silmalaule vajuvat und püüame lõhkuda juba mitmeid kordi räägitud juttudega oma isiklikest eludest. Hiljem jagame oma 3-tunnise vahetuse veel 30 minuti kaupa ära, kuid isegi seda pisikest pooltunnikest on raske vastu pidada.

Hommik on aga väga ilus. Üle kolme nädala näeme taas päikest. Riputame oma niisked riided reelingule kuivama. Päike soojendab põski. Valan tubli lonksu dzinni Calaisi väinale ja Chichesterile ka. See oli ka maailmakuulsa soolopurjetaja lemmikdrink. Tugeva vastuhoovuse tingimustes läheneb Wighti saar väga visalt. Minu arvutuste järgi peaks olukord aga varsti muutuma ja Solenti väina jõudes juba hoovus meie kulgemisele hoopis kaasa aitama. Kuni hoovuse pööramiseni on teekond kui kannatuse proovilepanek, aga õnneks minu arvutused klapiivad ja edasine teekond kulgeb juba sujuvamalt. Raadiost kuuleme, et meist mitte kuigi kaugel on üks laev juhitavuse kaotanud - probleemid rooliga. Ei suuda küll krabisevast kõlarist kogu infot kinni püüda, kuid mõistame, et meie neid aidata ei suuda ja väga sügavalt probleemi olemusse ei süvene.

Liiklus Solenti väinas on väga tihe. Kõikjal paistavad purjekad, purjekad ja purjekad ning sekka ka väiksed kalalaevad ja kaatrid. Sõidame küll paremal halsil, kuid Arto vahisoleku ajal

sõidab ometigi üks inglane risti meie vööri eest läbi. Kõigest kümme-kond sentimeetrit jääb kokkupõrkest puudu. Härra ise lehvitab nii rõõmsalt süüdimatu näoga, et Arto automaatselt avab oma rusikasse surutud peo, mis algselt noomitavat sõnumit edastada plaanis, hoopis tervituseks. Taipasime, et elementaarseimad teendamise reegleid ei pruugi kõigil merel liiklejatel unepaalt selged olla. Arto palub seetõttu Hannesil istuda all poordis ja jälgida purje tagant tulevaid laevu, et seekord õnnelikult lõppenud juhtum uuesti ja õnnetumal kombel ei korduks.

Cowes'i sadamas vabu kohti ei ole, poordi keegi ei luba ja olgem ausad - tegelikult ei mahukski. Toon siis meie mootoriprobleemi ettekäändeks ja pärast pikemat kauplemist saame endale koha Shepards Marinasse. **28. augustil** kell 16.30 on otsad kail. Jalutame linnas ringi ja uudistame oma silmaga Royal Yacht Clubi hoonet. Mõtlilikult vaatan kahureid, millest Chichesterile aupauke lasti, kui ta ümber maailma soolopurjetamise edukale katsele minnes Cowes'st möödus. "Meile vist aupauke ei lasta, kui siit homme lääne poole edasi purjetame," mõtlen mõningase kurbusega hinges.

Kulutame palju raha *fish and ships*'i ja teiste mõtetute praadide peale. Elu on siin kallis ja söök pehmelt öeldes kuiv. Pääs internetti on ka tõsine katsumus ja lisaks puudub mul toitejuhtme inglise üleminek. Üks häda ajab teist taga!

29. august. Üle pika aja naudime rahulikku hommikut ja pikka und. Kell 13.00 võtame suuna läände. Meie ees stardib Volvo Ocean Race'i uus paat. Kui see oma purjed heiskab, on ta mõne tunniga kaugele silmapiiri taha kadunud. Vaatepilt missugune! Ülevat meeleolu tekitab ka The Needles kaljudest möödumine. Olen nende kohta lugenud nii Chichesteri kui ka Otto von Kotzebue reisiraamatutest ja nüüd, lõpuks ometi, olen ka ise siin.

NW tuul, 6, kohati 8 palli. Arto naudib purjede all Solenti väinast välja sõitmist. Tuul tugevneb veelgi. Hoiame rannikule lähemale, kuna lahes on tuul vaiksem ja laine leebem. Neeme tippudest möödudes võitleme hüplike murdlainetega. Tunne on vastik. Tugev vastutuul ei soosi pikemat otsa ette võtmist. Raadiost kuuleme *pan-pan*-teadet, milles otsitakse paar päeva tagasi Prantsusmaalt Inglismaale suundunud purjekat. Vahetult enne Weymouthi lööb mootoril pahur tuju jälle välja - pöörded vajuvad alla ja jõud kaob ära ning lõpuks sureb hoopistükis välja. Kümme-kond minutit triivime hoovusega tagasi. Raskustest hoolimata jõume õhtul kell 21.00-ks ootepoonole mis paikneb enne kanalit ja jahisadamat eraldavat autosilda, mida paraku öösiti ei avata. Väsimus pole kuigi suur ja otsustame tutvuda brittide rockipubidega. Tuju on meil hea. Kohalikud inimesedki räägivad päris arusaadavat inglise keelt, on sõbralikud ning peamine - kuulavad ja teevad head muusikat.

Hommikul pääseme jahisadamasse ja annan end üles. Võtame ette põhjalikuma remondi. Nõu pidades erinevate Volvo-Penta spetsialistidega nii Eestimaalt kui Inglismaalt jõudame arusaamisele, et probleem seisneb ikka ja ainult kütuses. Hannes ja Arto võtavad ette selle

äärmiselt ebameeldiva ja terve päeva kestva kütusepaagi tühjaks pumpamise ja puhastamise töö. Mehed tühjendavad, puhastavad ja kuivatavad korralikult kütusepaagi, puhuvad ja pesevad torud läbi ning paigaldavad uued kütusefiltrid. Andes ära 60 liitrit soolaveesegust diislit, usume, et põhiline probleemi tekitaja ongi olnud paaki sattunud soolane merevesi. Lisaks eemaldab Hannes küttesüsteemilt küttevooliku küljest ära. Miskipärast on tundunud ka see probleeme tekitavat. Happe haisu olime laevas juba pikemat aega tundnud. Üks aku kuumenes üle. Nüüd siis selgus ka hapu haisu põhjustaja. Vahetame siis juba korraga mõlemad akud välja ja sellega just nagu saab kõik endast olenev tehtud.

31. augustil kell 7.45 püüame lahkuda. Muuli vahelt välja jõudes jukerdab mootor endiselt. Lisaks ilmneb üks uus häda - GPS ei leia meie asukohta. 8.45 pöördume sadamasse tagasi. Pusime veidi ja kasutame fantaasiat kotermanni vempude lahtimõtestamiseks, ning lõpuks asjad hakkavadki tööle. 10.50 suundume uuesti merele. Aega-ajalt vajuvad mootori pöörded endiselt alla, aga Hannes taipab põhjuse - mootor saab kuskilt õhku peale. Suured tänud järjepidevale ja vastupidavale mehaanikule Hannesele, kes on lõpuks ometi saavutanud mitmeid nädalaid kestnud kassi-hiire mängimise tulemusena kontrolli mootori üle. Aga mootor ei anna kuigi kergelt alla ja ikka peab Wesipruuli mehaanik teda aegajalt mutrivõtmega torkima.

4 nädala jooksul saadud kogemuste järel tõdeme, et jungasid meil laevas enam ei ole. Vaatame veelkord ametipostid ja kohustused üle: Andres – laevaarst, kokk ja vahetuse madrus; Hannes – mehaanik ja II roolimees; Arto – I roolimees; Mina – endiselt kapten.

Pärastlõunal puhub soodne tuul. Kaua kotis kopitanud spinnaker saab jälle värsket õhku hingata, isegi genua teeme poole peale lahti ja laev sõidab täispurjes. Väga kena! 25 reisipäeva jooksul näeme kolmandat korda päikest, kuid tuul on endiselt põhjamaiselt terav. Öö saadame mööda purjede all. On külm ja niiske.

1. septembris kell 6.00 oleme Falmouthis. Magame ja kosume. Ees on ootamas Biskaia lahe ületamine plaaniga sõita välja ümber Finisterre nurga kuni kuhugi Vigo kanti, Hispaania rannikul. Varume korralikult proviant, täidame veepaagi ja lisaks tangime 75 liitrit diislit paaki ning veel 100 liitrit kanistritesse.

Ilmateade paistab olevat soodne. Tuult küll suurt ei luba, aga samuti mitte vastutuult ega tormi. Paigale passima jääda pole ka justkui mõtet, seega otsustan veel sama päeva õhtul teekonda jätkata. Paraku ei hakka enne väljasõitu GPS tööle, lisaks saab Arto korralikult särtsu kaldavoolu kaablist. Niiskust on nii palju, et kõik vead tulevad välja ja mootor on endiselt kuidagi kahtlane. Argumente teele mitteasumiseks koguneb üha enam.

Siin, Falmouthi sadamas, leiab aset meie reisi meeskonna esimene ja viimane lahendamistvjav kriis. Takka pressib nii aeg kui teadmine, et soodsad ilmad kurikuulsa lahe

ületamiseks hakkavad otsa saama. Täna-homme mitte tee asumine võib tähendada koguni kuni kuuajalist peatust Inglismaal, mida aga meie meeskond endale lubada ei saaks. See tähendaks hoopiski kogu sõidu siinsamas pooleli jätmist. Hannes on valmis tee asumise ning kinnitab, et omab kontrolli mootori üle ja garanteerib selle töökorras oleku. „Kas laeva põhi-GPS-i töökorras olek on üldse hädavajali?“, küsitakse sedapuhku minult. Meil on ju ka käsi-GPS, mis näitab samuti koordinaate ja mida me oleme Inglise rannikuvetes olnud sunnitud juba paar korda ka kasutama. Vastan, et: „Loomulikult saaksin ainult sellega ka hakkama, aga käsi GPS on meil siiski mõeldud vaid varuvariandiks ja kui lõpuks ka see peaks üles ütlema, siis sekstanti meil ometi ei ole ja kui oleks ei oskaks ma seda kasutada! Mingid teadmised mul asukoha leidmiseks päikese nurga järgi on küll olemas aga kindlasti mitte piisavad ookeaniavarustes orienteerumiseks.“ Andrese seisukoht on, et tee võiks minna siis, kui on turvaline. Arto seevastu on valmis startima kohe, kui aind kapten peaks mineku kasuks otsustama. Küsivad pilgud jäävad ootama minu lõpliku otsust.

Hetke vaatan mõtteis kogu senisele reisile tagasi. Möödunud 25-e päeva jooksul on olnud küll ka helgemaid momente, kuid kriitiliselt analüüsid on asi naljast, naudingust ja mõnust suhteliselt kaugel olnud. Tunnen üha suuremat veendumust, et meid siiani lahkelt kohelnud saatust ei tasuks liigse enesekindlusega proovile panna. Tuletan endale meelde, et palju inimesi hukub eneseuhkuse kätte ja otsustan, et parem olla pettununa Inglismaal ja kõrvad lontis koju tagasi minna, kui hädas keset ookeani hulpida ja võib-olla sinna jääda. Mul ei ole vaja kellelegi midagi tõestada ja samas on nii minul kui teistel meeskonna liikmetel inimesi, kes neid elusalt ja tervelt tagasi ootavad, ning otsustasin siiski sel õhtul oma meeskonda enam mitte merele viia.

Seda otsust raske südamega aktsepteerides avab Hannes rummipudeli. Pinged on kerinud liialt kõrgele ja mõnusal vanal meremehel aitab jook neid maandada. Arutelude käigus asume otsima viga GPS süsteemis. Juhtmeid lähemalt uurides avastan, et mingid GPS-i kaablid on omavahel kokku sulanud. Hetkega on meestel tinutuskolb käes ja uus ühendus tehtud. Süüdlaseks määrame Inglismaa tohutu niiskuse. Ärgates paistab uus päev märksa paljutootavam. Hommikul kuivatab päike laeva ja ilmselt ka kaablid, ning GPS on taas töökorras ning mootor samuti. Eilne õhtu tundub kõigest kauge paha unenäona. Varuplaaniks seame Bresti sadama Prantsusmaa rannikul ning Wesipruuli meeskond on täies koosseisus nii vaimselt kui füüsiliselt valmis purjetama suurele ookeanile – Biskaiale.

Falmouth (UK) – **La Coruna** (Hispaania) – **Baiona** (Hispaania) – **Oeiras / Lissabon** (Portugal)

2. septembril kell 7.45 anname otsad Falmouth'i sadamas. Esimene päev purjetame soodsa taganttuule (E 2) kursil, kiiruseks 7 sõlme. Kui nii edasi läheks, oleksime juba paari päevaga Hispaania rannikul. Õhtuks jõuame Bresti lähistele, aga kõik süsteemid paistavad töötavat kui

õlitatult ja see tähendab, et varusadam Brest jääb vahele. Edasi oleme isekeskis — Wesipruul ja ookean. Meie ümber laiub kõikjal piiritu avarus. Teise päeva hommikul saab paraku ka tuul täielikult otsa ja ookeani veepind paistab täiesti peegelsile. Ometigi rulluvad meie alt läbi 3-4 meetrised lained ja olukorra erilisust suurendavad aegajalt Wesipruuli vööris ujuvad uudishimulikud delfiinid. Vahelduseks ei mingi tormi ega lainete trampimist. *Life is good.* Kahjuks või õnneks jääb ilm järgmised 2 päeva muutumatuks ja sedasi me mootorimürina saatel mööda siledat vett Hispaania ranniku suunas kulgemegi.

Enne teeasumist ilmateadet uurinuna olin siiski arvestanud, et Biskaial puhub kerge tuul ja suurema osa teekonnast saame purjetada. Paraku, ilmselt eelneva kogemuse puudumisel, ei osanud ma arvestada, et nii suurte lainete vahel ei tee kerge tuulega mitte midagi. Pärnu lahel oleks sellise briisiga mõnus spinn heisata, aga siin see ei tööta. Laineharjal justkui puhuks midagi, aga laine põhjas on täielik null ja edasi ei liigu absoluutselt. Purjed ainult pauguvad ja lõhuvad kajutis magajate und 5-sekundilisteks tükikesteks. Saan jälle kogemuse võrra rikkamaks ja pisut targemaks. Korjame purjed maha ja unerahu tagab diisli nurrumine.

Pikal sõidul premeerime endid maitsvate roogadega nagu praeliha, -kartul jms. Erinevad hõrgutised nii hommikul kui õhtul. Päike paistab, on meeldivalt soe, et mitte öelda palav, delfiinid ujuvad ja ei mingit lõputuna näivat tormi käes raputamist. Kõik laevasüsteemid on töökorras ja isegi mootor ei vaja enam kõrvalist abi. Tuju on kõigil lausa suurepärase. Mõningast vaheldust rutiinselt üksluiseks kujunevale meresõidule toob üks väike meie laevale puhkama maandunud linnuke. Selline varblase mõõtu ja kohe kindlasti mitte merelind. Mida ta siin avaookeanil küll ometi teeb? Püüame teda toita, aga tema meie poolt pakutut ei usalda, ning pisut tiibu puhanuna, lendab peagi jälle suunaga Hispaania poole minema. Hoiame põialt, et tema teekond laevalt laevale õnnestub edukalt.

Öösel on vööri käigutuli ärakustunud. Arto ja Hannes teevad hommikul uue kaabliühenduse. See on selline lihtne pisiviga, mida pikemal sõidul ikka ette tuleb. Justkui meeldetuletuseks, et pidevalt peab valvas olema.

Mingi hetk hakkab ahtris käijate silmi riivama õline nire kiiluvees. Mitu korda püüame tulutult selle allikat leida, kuni lõpuks Arto avastab, et ühe kanistri põhja on lainetel loksutamine pisikese augu kulutanud. Sealtkaudu on juba vähemalt 5 liitrit hädavajalikku kütust merre voolanud. Avastatud kütusekao ja täieliku tuulepuuduse tingimustest otsustame reisiplaanid ringi teha ja Vigo asemel suunduda mõnevõrra põhjapoolse jäävasse La Corunasse.

5. septembril kell 10 hommikul jõuame La Corunasse. Saan reederilt sõnumi: „Aitäh, et laeva üle Biskaia töid!“ La Coruna sadam on ilus. Saabudes on ilm küll sombune, kuid päevapeale klaarib ära. Õhus on esimest korda tunda kerget lõunamaist hõngu. Tavapärased

rutiiniks saanud toimetused ka siin – wifi, ilmateade, proviant ja kerged laevatööd. Plaan on sõita edasi otse Lissaboni.

6. septembril kell 12.15 lahkume La Corunast. Ilm on pisut pilvine ja magedat vihmavett segab vint soolase ookeaniga. Ilmateade on lubanud soodsat ja mõõdukat NW tuult, aga hilisõhtul tugevneb hoopis SW tuul 6 pallini. Kohe mitte ei vea meil selle ilmaga. Uue päeva hommikul kella 9-ks on torimihakatis kerinud koguni 8 palli peale ja lisaks märkame ookeani poolt ründamas raju vihmapiilve. Peame tunnistama, et nii karmi ilma me oma teel veel kohanud ei olegi. Hämmastav on aga see, et Andres magab kajutis nagu laps. Mees on mere ja loksumisega kõvasti kohanenud ja tema tormi tunnetuse latt on äärmiselt kõrgele tõusnud. Olgugi, et meie esialgne plaan nägi ette otse Lissabonini sõitmist, ei anna tormine ilm mingisugustki paranemismärki ja otsutame parem teha 90-kraadise pöörde ida suunale ja võtta siiski kurss rannikule. Kannatada veel vaid väike Pärnu-Kihnu-ots pärituult sadavat tugevat vihma ja olemegi Baiona sadamas. Mõnuleme kenas Hispaania linnakeses ja veedame öö tormivarjus. Hiljem sadamas olles naljatab veel ennist merel rahulikku und põõnanud Andres, et ei saanud nagu arugi, et merel midagi ränka toimunud oleks.

Varahommikul, **7. septembril** kell 6.15 jätkame vastutuult lõunasse rühkimist. Ilm on endiselt vastupidine prognoosile - tuul vastu ja lisaks veel vihm. Kell 15.30 on tuul SWS 2 palli ja purjetamisest võib ainult unistada. Liigume endiselt edasi vaid mootori jõul.

8. septembri hommikuks on ookean peegelsile. Püüame kahvaga pinnal hõljuvaid krabisid, mis pärast keetmist kahjuks küll suuremat asja maitseelamust ei paku -liiga pisikesed on teised. Õhtul kell 18.00 jõuame Lissaboni, täpsemalt Oeirase sadamasse. Ja kohale jõuab ka tunne, et oleme lõpuks ometi jõudnud „soojale maale“.

Tegemist on senini kõige kallima peatuskohaga, aga vähemalt teenindus on vastavalt tasemel. Sadamakapten viib meid autoga suurde poodi, et saaksime soodsalt pikemaks otsaks proviandi varuda ja toob meid ka sadamasse tagasi. Ei mingit linnapeal iseseisvalt poe otsimist. Õhtul, Artoga Oeirase peal jalutades satume rongjaama. Spontaanselt astume Lissaboni viiva rongi peale. Kohalejõudes tunnen end täielikult kui metslane suures linnas. Pärast nädalaid meresõitu ja pika aja jooksul ainult hulganisti sinist vett ja pisikesi sadamaid näinuna on linnakära ja öine melu äärmiselt kosutavaks meelelahutuseks.

***Oeiras / Lissabon** (Portugal) – **Porto Santo** (Porto Santo, Portugal) – **Funchal**, (Madeira, Portugal) – **Las Galletas** (Tenerife, Hispaania)*

10. september kell 16.00 kurss SW-ti. Tuul NW 4 palli. Naudime mõnusat purjetamist ookeani püsiva tuule ning mõõdukalt ühtlaste pikkade ja kõrgete lainete tingimustes. Lanti oleme pea kogu tee siiani ahtris järel lohistanud, kuid alles nüüd saame oma esimese kala. Veretu

protseduur – sorts rummi lõpuste vahele ja südameatakk on kiire saabuma ning peagi säriseb kala juba pannil. Söök saab ülimaitsev, kuid Arto keeldub söömast, kuna me ei suutnud eelnevalt määrata kinnipüütud kala liiki. Ülejäänutele piisas sellest, et lihtsalt väljanägemine tundus kalal justkui ta oleks söödav.

12. september. Tuul on kandnud meid 20 miili kursist paremale. Päril taganttuules ei saa rulluvatel ookeanilainetel normaalselt sõita. Kui aga nii jätkame, tuleb kogu distansile 60 miili lisaks. Otsustan minna otseteed, mis aga tähendab: groot alla ja mootor tööle. Hiljem lisan genua spinnakeri poomiga. Päevane päike on juba liigagi terav ja käiku läheb Mihkel Kose poolt Wesipruulile valmistanud päiksevari. Paigaldame üle poomi telgina laiuva katte selle nii kaua aega tagaigatsetud päikese eest kaitsma. Vaatemänguna naudime võõris Wesipruuli saatvate delfiinide mängu.

13. september. Delfiinid ja kilpkonnad, rumm ja Coca-Cola. Porto Santoni veel vaid 30 miili, aga saart silmaga ikka veel ei näe. Andres juba kahtleb nii minus kui GPS-is. Kas oleme ikka õigel ookeanil? Miks seda saart siis juba ei paista? Kell 16.30 saab Arto omale au olla esimene, kes 25 miili kaugusel pilvevine sees oleva saare õhkõrna kontuuri suudab eristada. Kell 20.00 randume Porto Santo sadamas. Ilusa sõidu järel oleme üliõnnelikud. Eestimaal enne reisi alustamist olingi just sellistest purjetamistest unistanud. Viis nädalat kannatusi tasub ennast lõpuks ära ja juba mõnda aega ei ole me pidanud vaevama oma päid laeva tehniliste probleemidega. Lõpuks ometi saame mõnuga nautida ookeanipurjetamist.

14. september kell 12.00 sõidame plekksiledal veel Madeirale. Mõnusale kulgemisele vahelduseks jääb ainukeseks põnevaks momendiks Madeira idatipu lõikamine. Tingimused on nii ideaalsed, et julgeme sõita läbi kitsa koha neeme tipu ja saare vahelt. Tavaliselt tekivad sellistes kohtades suured murdlained. Kell 19.00 oleme Funchal Marinas. Võtan ühendust Tenerifel meid ootava Olavi Antonsiga. Teavitan teda meie asukohast ja palun broneerida 3-le mehele lennupiletid tagasi koju, Eestisse.

16. september. Kell 13.00 alustame viimast etappi. Kõigi meeleolus on tunda kergest reisilõpu kurbust. Oleme kokku kasvanud hästitoimivaks meeskonnaks. Just nüüd võiks olla õige aeg ja tuju teha üks pikem sõit ning võtta suund Kariibidele. Laev on remonditud ja meeskond testitud.

Esimene päev saame kerges tuules purjetada. Kurss täpselt 180 kraadi. Teine päev kasutame mootorile lisaks *Batmani*-seades purjeid. Sõit on vaikne ja juttu ka vähem. On näha, et kõigi mõtted tegelevad juba eestimaiste plaanidega. Reis hakkab läbi saama. Aga ometigi ei ole me veel kohal. Seda kordan endale pidevalt, et mitte enne reisi lõppu valvsust kaotada. Eks lugusid ole kuulnud palju sellest, kuidas ümber ilma sõitnud laev kodusadama lähistel enne pika reisi lõppu põhja läheb.

18. september. Juba öösel hakkavad Tenerife linnakeste tuled meile paistma. Läheneme saarele piki läänekallast, naabersaar La Gomera jääb meist paremale. Et Tenerife läänekülg on valdavate NE tuulte eest Hispaania kõrgeima tipu, vulkaani El Teide poolt kaitstud, on viimased tunnid täielik tuulevaikus ja ookean peegelsile. Imelikul kombel ei kohta me ei vaalasiid ega delfiine, keda ma hiljem poole aasta jooksul Wesipruuliga turiste sõidutades pea iga päev kohtama hakkam. Wesipruuli siht ja tulevane kodusadam Las Galletas asub saare lõunatipus. Imekena kohake ja nii minu kui paljude teistegi arvates saare ilusaim jahisadam. Siin siis kinnitamegi võidukalt otsad kell 08.30 hommikul.

Reis on läbi. Puhkame, teeme kohale jõudmise puhul väiksed õlled ja asume kannatlikult võõrustajaid ootama. Lõuna ajal jõuavadki sadamasse Olavi ja Eike Tenerife Kompassist, kaasas lilled, šampus ja minu kalli abikaasa Vaike tervitused kaardil. Õrn naine on tervet minu sõitu kodus olles toetanud. Need 6 nädalat on nõudnud temalt palju enam jõudu kui minult merel loksudes. Suured tänud talle!