

Kui sõitsid ilmarongid

Tühjade naftatsisternidega kaubarong logistab mööda Tartumaad lõuna poole. Tema lähenemisel kargavad põllumehed traktoreilt ning tormavad raudtee suunas. Miks? Aga selleks, et veduri küljes näha Tallinnast saadetud ilma-prognoosi Lõuna-Eesti jaoks.

Säherdune näeks välja üks ilmteate edastamise viis, kui maailmas ei oleks tehnilist progressi, eeskätt telegraafi leiutamist 160 aasta eest.

Krimmi sõja mõjul

Teiseks tõukeks sünoptilise meteoroloogia arengus sai Krimmi sõda, täpsemalt Balaklava lahing. Raskest tormis, mis puhkes 14. novembril 1854 (jälle juubel!) sellenimelisel lahel Sevastopoli lähedal sai rängalt rappid Inglise-Prantsuse eskaader.

Prantsuse sõjaminister andis korralduse katastroofi uurimiseks Pariisi observatooriumi direktorile Urbain Jean Joseph Le Verrier'le. Too pöördus paarisaja Euroopa astronoomi ja meteoroloogi poole küsimusega, milline ilm valitses 12. ja 16. novembri vahel.

Osutus, et toosama torm oli liikunud Vahemerelt üle Balkani poolsaare Mustale mere-

le. Oleks seda enne teadnud, õhkasid liitlasadmiralid.

Paari kuu pärast valmis Leverrier'l projekt ilmaandmete edastamiseks eri maadest telegraafi teel. Varsti hakkas talle telegramme saatma 13 jaama Prantsusmaal, tasapisi alustati teabevahetust ka teiste riikidega. Ainult et tormihoiatusi ei lubanud mereminister millegipärast edastada.

Leverrier'st palju tuntu- maks meteoroloogia ajaloos sai Robert FitzRoy. Darwiniga ümbermaailmareisi teinud laeva kapten, olnud vahepeal isegi Uus-Meremaa kuberner, sai ta 1854. a loodud Briti ilma-teenistuse juhiks.

Meremehena pööras ta muidugi suurt tähelepanu laeva sõidu ohutumaks muutmisele, mereilma prognoosidele. Pärast reisilaeva Royal Charter hukku äkkvormis päris Inglismaa ranniku lähedal hakkas FitzRoy sadamates rakendama uut tormihoiatuste süsteemi.

Ohu korral tõmmati sadamates vardasse rombid, kolmnurgad, silindrid, mis pidid näitama, kust poolt läheneb torm. Alates 1860. aastast hakati prognoose avaldama ka ajalehes.

Poolteise sajandi eest võis maakeral näha õige mitmesu-

guseid ilmteadete levitamise viise. Suures ja laias Kanadas mängis suurt rolli raudtee: seda kasutati reisijate, posti, kauba ja isegi ilmaprognooside edastamiseks. Kuna telegraafijaamu oli vähe, tuli riigi ilmasteenistuse juhil Charles Carpmaelil idee kasutada selleks ronge.

Must viisnurk – sajab vihma

Õösel kell 1 teatati Torontost, kus asusid sünoptikud, telegraafi teel raudtee sõlmpunktidest ühesõnaliselt ilmaennustused. Sellest piisas. Veduritele või postivagunile kinnitati umbes meetri kõrgune ketas, millel kujutati näiteks kollast ringi (see tähendas, et ilm jääb ilusaks), roheline poolkuu tähendas hoovihma ning must viisnurk – kauakestvat vihma.

Kuna rongide sõidugraafik oli teada, siis saadi ilmaennustus päris operatiivselt kätte. Vaja oli vaid head nägemist. Ja rongid käisid väga täpselt – ei tohtinud eksida üle mõne minuti. Süsteem töötas korralikult ligi kuusteist aastat.

Saatuslikuks olevat saanud aga pisike tasu rongi personaalile – vaid 10 dollarit aastas. Tulemus: ei viitsitud kettaid vahetada.

Midagi sarnast tegid ka naabrid. USA ilmapüroo heiskas vastavaid ilmalippe valitushoonetel, sadamates, jaamad: punane lipp hoiatas kõva tuule, valge, musta ruuduga keskel tähendas külmalaine meinekut. Valge lipp ei kuulutanud alistumist, vaid vihma- või lumesaju lähenemist.

Ajapikku muutus prognooside kvaliteet paremaks, seda oli märgata huvitav nende vastu. Sada aastat tagasi hakati ennustusi Ühendriikides levitama juba posti teel – igal päeval saadeti klientidele laiali ligi 90 000 postkaarti.

AIN KALLIS