

# ILM JA MERESÕIT

*Mere ääres ilma ei uodada. Kuusalu*

**Pühalepa vanasõna ütleb: mes naised sest täävad, mes mihed merel näävad.** Meremehi on alati ümbritsenud salapärasuse ja vapruse oreool. Laevasõidu koidikust saati pidid nad, võib-olla enam kui ühegi teise kutseala inimesed, andma end tujukate ilmajumalate hirmu ja armu kätte. Olgu tegemist tohutu tankeri, reisilaeva või purjekaga, ikka tuleb neil isegi tänapäeval arvestada tormide, udu, jäätumise ja teiste ilmaohtudega.

## Kummuli jahid maakera kuklapoolel

Jõuluajal möödus kakskümmend aastat ühest traagiliselt lõppenud purjetamisvõistlusest, Sydney-Hobarti purjeregatist. Esimesel korral, 1945. aasta lõpul, asus Austraalia suurimast linnast 630 meremiili (1170 km) pikkusele retkele Tasmaania suunas vaid üheksa jahti. Nüüdseks on see regatt kujunenud ookeanijahtidele üheks prestiižikamaks. Ka purjekad on poole sajandiga läbinud kiire arengutee: regatil teel oldud aeg on kahanenud nädalast kuni rekordilise 1 päeva, 9 tunni, 15 minuti ja 24 sekundini 2017. aastal.

Kurva kuulsuse omandas 1998. aasta regatt. Traditsiooniliselt teisel jõulupühal alanud retkele startis toorkord 115 jahti. Maadelnud neli-viis päeva „mägisel merel“ (osaleja võrdlus) orkaaniks paisunud tuultega, jõudis neist Tasmaaniale vaid 44. Katkestas 66 meeskonda, hukkunuid oli (vaid!) kuus. Austraalia ajaloo suurimas päästeoperatsioonis osales 35 lennukit ja kopterit ning 27 sõjalaeva. Esimesena Tasmaaniale jõudnud purjeka kapten, multimiljonär Larry Ellison teatas: „Me pole võitjad, vaid esimesed ellujäänutest! [–] Ei iialgi enam!“

Katastroofi uurimine kestis kaks aastat. Raportis süüdistati korralda-

jaid (osa jahte ei olnud küllalt tugevad, võistlejad olid kogenematud, ei arvestatud ilmaoludega jne). Austraalia ilmateenistusele heideti ette, et sünoptilised telegrammid olid võistlejaile keerulised, poldud prognoositud maksimaalseid lainekõrgusi avamerel ega puhangulist tuulekiirust (puhanguti 40 m/s!). Meteoroloogid soovustasid, et väga tugeva tormi hoiatus oli antud mitmel korral, viimane veel neli tundi enne starti.

Juhtum näitab, et inimkond õpib oma vigadest, kuid aeglaselt. Läks ju varasem traagiliselt lõppenud purjetamisvõistlus – Fastneti regatt 1979. aastal – veelgi hullemini. Iiri merel startinud 306 jahist katkestas 69, uppus aga 25. Kuni 11-palliseks paisunud marus hukkus 15 võistlejat. Ühe jahi kapten, Briti ekspeaminister Edward Heath nentis, et taolist kogemust ei taha ta enam kunagi saada – lainevallid näisid Doveri kaljude kõrgused. (Lainete tegelikuks kõrguseks hindas uurimiskomisjon 13–14 meetrit.) Päästeoperatsioonidel osalesid isegi tankerid.



2012. aasta Sydney-Hobarti regatil osalevad purjehahid lahkuvad Sydney lahest võistlusteele Tasmaania suunas

Juhtunust võeti õppust: vähendati võistlusel osalevate jahtide arvu, alused pidid edaspidi olema varustatud raadiosaatjatega, osaleda said vaid kogenud purjetajad. Arvestati enam ka ilmaga: 2005. aasta regatt lükati esimest korda Fastneti ajaloos prognoosi tõttu 25 tunni võrra edasi. Sellele vaatamata lõpetas selgi korral võiduajamise 271 jahist vaid 64.

## Talvise meresõidu võlud

Nii nagu talvel võluvad meid maismaal tardunud kosed või hiiglaslikud jääpurikad, nii pakuvad merel lummat pilti ka jäätuvad laevad. Sageli päritakse sünoptikuilt, mida küll tähendavad talvistest prognoosides üpris sageli korduvad sõnad „laevad jäätuvad aeglaselt või kiiresti“. Oma nahal sain seda tunda kolmekümne kuue aasta eest Taani väinades, kui Eesti teaduste akadeemia uurimislaev Aju-Dag sattus talvise tormi kätte. Hommikul kostis valjuhääldist „Tähelepanu! Alus jäätub! Teadlastel tekile mitte väljuda!“. Miks selline korraldus anti, sain otsemaid teada, kui tasahilju ukse avasin ning värske õhu kätte astusin. Edasi läks nagu poksimatšil – sain tugeva hoobi pähe (ukselt), laevalagi kadus jalge alt, turgutuseks tuli parda tagant ämbritäis külma vett näkku. Püsti oli täiesti võimatu jääda, sest laevatekile moodustunud liuväli kerkis ja vajus igas suunas. Kogenud madrused tagusid suurte puuhaamritega jääd lahti – tegevus, mis on sellises olukorras eluliselt oluline. Kui laevad tugeva tuule ning kõrge lainega jäätuvad, võivad nad kaotada tasakaalu, peenemalt öeldes püstuvuse, ning kaaduda ehk ümber minna.

Ohtlikku jäätumist võib esineda kõigil meredel, kus talved on külmad ja tormised. Klassikaline jäätumisohtlik koht on näiteks Novorossiiski Musta mere ääres, kus sageli puhub mägedest mere suunas tugev külm tuul – boora. 2002. aasta 9. detsembril langes tolles linnas õhutemperatuur 24 tunniga +10 kraadilt –18-ni. Kõle tuul paisus maruks (puhangud ligi 35 m/s). Sadamas viibinud laevad jäätusid väga kiiresti. Kaks neist läksid ühele pardale kuhjunud üle 16 tonni kaalunud jää raskuse all ümber.

Millised siis ikkagi on need ilmanähtused, mis tekitavad laevaldel jäätumist? Ohtlik jäätumine tekib siis, kui merevee temperatuur on nullilähedane (ookeanis isegi alla selle), õhu-



DANIEL RAMIREZ / WIKIPEDIA

**Meremehed peavad udu tormist ohtlikumaks ilmastikunähtuseks**

temperatuur aga miinustes. Eriti oluline on muidugi tuule kiirus – see tõstab laineid ning lennutab pardale veepritsmeid. Jäätumise kiirus sõltub paljuski laeva suurusest. Mahukate aluste aeglasel jäätumisel koguneb jääd laevakerele 1,5 tonni tunnis ehk vähem kui 1 cm. Väga kiire jäätumise korral aga pakseneb jääkiht tunnis rohkem kui 3 cm, tonne lisandub juba üle 4.

## Meel ja meresõit

Kaks ja pool tuhat aastat tagasi elanud Sküütia maadeuurija ja filosoofi Anacharsise määratluse kohaselt on inimesel kolm seisundit: elus, surnud ja merel. Ilmselt oli rändur palju kannatanud merehaiguse all või siis sooritanud vetel pikki retki. Merehaigus on Eduard Vilde sõnusti „alkoholiahastuse vend – temale sarnane kuni äravahetamiseni. Seesama õudsus, needsamad hirmumuljed, ühine kõhukorratu ja vastikus toidu vastu.“

Õnneks ei kesta tavaline torm kaua. Suured marud jäävad aga hästi meelde. Nagu 1985. aastal Biskaia lahel, kui 9–11-palline raju lõõtsus kaks nädalat järjest. Vaat siis küll mõtlesin hällivasse lakke vahtides – kes pagan mind siia hinge vaakuma saatis?! Päevi kordusid märkmikus read: „Loksutab!! Hoiame vaid nina vastu lainet.“

Isegi kapten oli mitu päeva näost roheline. Parteilased meenutasid oma koosolekuist seda, et pompa (kapteni esimene abi poliitilistes küsimustes) patriootlikke kõnesid kuulates oli


vaba voli oksendama söösta... Ja kokk sai mannapudru eest kiita – see toit kukkus kõige paremini välja.

Merehaiguse noorem ja kavalam vend on Juhan Smuuli järgi „Suur Hall, Merenukur – kujuta, näota; sajanditevanune ja ikka uuesti sündiv udu piimjast seinast, lainete loksumisest ja hallidest pilvedest“.

Pikki päevi tuuletu ilmaga vaid udu näha – see võis eriti purjelaevade ajastul olla tõeline piin. Meremehed peavad udu veelgi ohtlikumaks kui tormi – sadu laevu on põhja läinud küll karile joostes, küll jäämäe või teise laevaga kokku põrgates.

Laevnikust kirjanik Herman Sergio nimetas tuuli ja rajusid meremeeste ausateks vaenlasteks. „Ent petlikud ja salakavalad vastased on udud. Need mähivad laeva endi aurudest kootud võrku, katavad taeva, matavad silmapiiri, võtavad tüürimeestelt silmad...“

Lõpetuseks. Üks minu elu müstilisemaid hetki on seotud mere ja uduga. 1985. aasta jaanilaupäeval liikusime uurimislaevaga Arnold Veimer pea sama paiga lähedal, kus 73 aastat varem uppus Titanic. Õhtul mattus ookean paksu uduvaipa. Äkki kerkis laeva teele jäämägi... Jaanilaupäeval! Peatusime, puhusime udusireeni... •

 **Ain Kallis** (1942) on meteoroloog, klimatoloog ja publitsist. Tema peamine uurimisvaldkond on Eesti kiirguskliima. Töötab peaspetsialistina Eesti keskkonnaagentuuris.