

Jäätöde lood Hiiumaal

VTS „Kepsud Kotis”

Sisukord

1. Sissejuhatus
2. „Hiiu Kaluri” jäätöedel, 1970ndad-80ndad. Agu Takise mälestused
3. Väljavõtteid Hannes Vaidla diplomitööst, kevad 2010
4. Jäätöde artiklite andmebaas, ajalehed „Lääne Elu” ja „Nõukogude Hiiumaa”
5. Valik artikleid jäätöedest

Sissejuhatus

Jäätete arengulugu 20.ndal sajandil võib tinglikult jagada kolme järku.

Sajandi esimeses pooles kasutati ülesõidul valdavalt hobustrasporti. Elukorraldus oli teistsugune, autosid oli vähe, nende kandjõud väike ning auto oli liiga väärtuslik asi, et sellega mere peale riskima minna. Loomulikult ei valmistatud ka ette jääteid autoliikluse tarbeks. On olemas küll infot autoliiklusest mandri ja Muhumaa vahel, ühe õnnetuse kirjeldus kuid reeglina- ja Hiiumaa ning mandri vahel eriti- autosid jääteedel ei kasutatud.

Pärastsõjajärgsel, ENSV- ajal tuli autosid saarele juurde. Plaani- ja fondi/limiidimajandus ei võimaldanud soetada vajalikke laovarusid ja ka valmistoodang tuli õigeaegselt ära saata. Laevad olid samas talvetingimustes väheefektiivsed: praamiliiklus võis seiskuda kuudeks. Kujunes omapärane olukord, kus riiklikud struktuurid (teedevalitsused) tegelesid ametliku jääteega, kus sõidukite kaalupiirang ulatus 3,5 tonnini, ettevõtted rajasid aga oma jääteid, mida mööda veeti kaupu ja autode kogukaal oli tavaliselt 4-5 tonni, kohati enamgi. Ehkki sotsialismi tingimustes võis eeldada kõrgendatud vastutust „sotsialistliku omandiga ettevaatamatult ümberkäimise tõttu” oli reaalsus pigem vastupidine: tänapäeva mõistes avantüristlik ja ebaseaduslik tegevus suurekaaluliste kaubakoormate saatmiseks üle jää käis elu nõuetega kaasas. Põhjaläinud kaup kanti lihtsalt maha, autod toodi enamasti jää alt välja. Vastutama ei pidanud keegi, esilekerkinud probleemid klaariti parteikomitee tasemel ära.

Kõrgaeg jäätete kasutamises autoliikluses oligi 70ndad-80ndad aastad.

„Laid“-tüüpi praamid olid jääoludes söakamad, lisaks olid kaheksakümnendate lõpus-üheksakümnendate alguses pehmemad talved ja üsna mitu aastat ei saadud üldse jääteesid rajada.

Eesti Vabariigi taaskehtestumisega tugevnes muuhulgas ka liiklusjärelvalve ja tasapisi hakkasid veoautode sõidud jääteedel minevikku jääma.

Käesoleval ajal on autode lubatud kogukaalu piirangud üpris rangeks muutunud. Kaubavedude logistika on muutunud, kaubaautod reeglina suurema kandjõuga. Parvlaevad on võimsamad ja talved pehmemad.

Samas tekivad ka täiesti uued probleemid: autosid on palju, areneb nn. „jäätee-turism”, kogemusi- oskusi jääteel liiklemiseks „laiadel rahvahulkadel” ei ole. Hiiumaa ja mandri vahelisele trassile (ca 24 km) mahub korraka liiklema kuni 100 autot ja tekivad järjekorrad. „Ahhaa- elamused” tingivad peatumisvajaduse ja fotoaparaadid klõpsuvad. Kogu liiklus seiskub. Nõutud pikivahe muutub olematuks ja olukord ohtlikuks. Tõsiselt on kaalumisel liikluse reguleerimine fooridega.

Lähiaegadel võib prognoosida Hiiumaa ja mandri vahelise jäätee kadumist. Uued „Muhumaa“-tüüpi parvlaevad on tõestamas oma võimekust ületada Väinameri tunni-pooleteistkümnega sõltumata ilma- ja jääoludest.

Jääteed Hiiumaalt mandrile võivad kujuneda vaid seiklejate pärusmaaks. Hiiumaa ja

Saaremaa vahelise jäätee vajadus seevastu tõenäoselt säilib- kuni jääoludes võimsama laeva tulekuni sellele liinile.

Seiklusrikkad ajad jääteedel ja paljud uskumatuna tunduvad sündmused on jäänud minevikuhõlma.

Aga jätkuvalt saab tuua näite pereelu erinevustest mandrirahva ja hiidlaste vahel.

Kui mandriperes tuleb jutuks, et autod käivad juba üle jää, manitseb pereema meest: „ Vaata et sina sinna riskima ja poisikesetempe tegema ei lähe!“.

Hiiumaa naine ütleb oma mehele:“ Kõik juba sõidavad, mida sina siin veel passid!“

„Hiiumaa Kaluri“ jääteedel, 1970ndad-80ndad.

Agu Takis:

Blansheerimisagregaadi toomine kahe traktori slepas

„See masin oli Soomes toodetud, roostevabast terasest paras monstrum. Laeva ei mahtunud, liiga kõrge. Plaan oli vaja täita, ei olnud aega oodata kui kaubalaevade navigatsioon kevadel algab.

Lubati kõvad preemiad, kui ära toome. Passi Arno tegi kelgu ja oli ühe traktori peal. Vaikne ilm, külma 5-6 kraadi, veetase ühtlane, veebruarikuu. Teine traktor veel abiks (mõlemad T-40). Mina sõitsin ees 4x4 veoauto, GAZ-63ga, sellel vints ka peal ja leppisime kokku, et annan märku, kui tuleb praod koht, et kas kõrvalt või üle silla. Praod olid kuni 20cm laiad.

Otsustama pidi käigu pealt, kui kogu see killavoor oleks seisma jäänud, oleks kohe läbi vajunud. Oligi praod koht, aega otsustada oli kõige rohkem minut. Näitasin käega, et mingi kõrvalt. Vesi hakkas praos juba värisema. Esimene traktor tuli üle, teine jõudis praoni, vesi tuli peale, kõik vajus ümberringi. Panin silmad kinni, kui lahti tegin, nägin, et traktorite must suits hõljus ümberringi, gaasi anti nagu torust tuli. Üks traktor hakkas juba ära vajuma aga kelk niipalju kandis, et traktor sai omal jõul jää peale rabeletud ja edasi nad läksid. Teisel pool pragu jää kandis. Siis sai ühe jutiga Hiiumaale välja.“



Kaks traktorit T-40, blansheerimisagregaat ja veokek võisid ühtekokku kaaluda 18-20 tonni. Jää paksus oli ca 21-23 cm...



GAZ- 69A, jääpuur ja tuur olid põhilised instrumendid. Parempoolne mees on Passi Arno, kelle kogemus oli tähtsam, kui kõik instrumendid kokku.

Oma jääteed olid „Hiiu Kaluril”, autobaasil, Hiiu KEK-il, „Sõpruse” kolhoosil ja Emmaste otsa ettevõtetel

„Hiiu Kaluri” teega tegeles Agu Takis koos Arno Passiga. Nende tee viis Sarvelt Muhumaale või mandrile, kuidas kunagi. Emmaste otsa teemeister oli pikka aega Mati Nurs. Autobaasi nr. 15 tee oli Salinõmmest Muhumaale

„Sõpruse” kolhoosi tee kulges Kassarist Saaremaale.

Tavaliselt oli koormas tonni-paari jagu kaupa, see tegi auto kogukaaluks 4-5 tonni.

Vormsi saarega talviti praamiühendust ei olnud, see võimaldas teha tee- mõnikord ametliku, mõni kord mitteametliku, praamiteest Vormsi poole.

Agu Takis:

„Jäätet tehti töö pärast. „Hiiu Kalur“ pidi plaani täitma. Kala veeti mandrilt sisse, muu toore (maitseained, tomatipasta jne.) samuti. Toodang välja tagasi. Varusid selliseid, mis terve talve töötada lasid, ei olnud. Praamiliiklus seisis või oli väga vaevaline. Kui mina esimest korda jäätedega tegelema hakkasin, oli laev mandri ja Hiiumaa vahelt jää puruks sõitnud. Hakkasime nuputama teed üle laidude (1975-76)

Põhiline abimees ja „meister“ oli Passi Arno. Tal oli vastav jääpuur ja hästi palju kogemusi. Sõidame, peatume ja lasen Arnol puurida. Arno ütleb, et mis seal puurida, see on 21 cm. Ja oligi täpselt 21 cm. Sõidame edasi, paari kilomeetri pärast (näha veel ei olnud!), ütles, et võta nüüd gaas maha, kohe tuleb pragu ja jää paksust on 17 cm. Ja nii oligi!

... 12. aprillil tulime Muhust Seaninalt üle, Arno arvas, et siin on veel kõva jää küll ja löi tuuraga. Läks lupsti läbi, hea et tuur veel kätte jäi. Aga siis enne peatust ei teinud, kui Hiiumaal.

Peamine töövahend oli villis GAZ-69, tuur ja jääpuur.

Kolhoosid veadsid peamiselt jõusööt. Massiivseid koguseid neil ei olnud.

Meil oli kaupa ikka sadades tonnides.

Vannasel (kolh. „Sõprus“) oli tee sellepärast, et ta oli Vannas. KEK vedas ehitusmaterjale. Tal ei olnud päris oma teed, pressis kus juhtus

Meie tee algas Sarvelt sellepärast, et Passi Arno elas seal. Kõige lähemal ja kõige paremini tundis olusid.

Rusikareegel oli see, et kui jää paksus oli 20 cm, võis peale lasta auto kogukaaluga 3,5 tonni. Olenevalt jää struktuurist muidugi. Selle tegime väga lihtsalt selgeks, kuidas puur jääd võttis. Eks kogemus maksis.

Üle käidi ka MAZ-ide ja ZILidega. Koos külmutushaagisega („Skoda“) oli auto täismass 11 tonni.

Miilits pidi küll korda pidama ja ei tohtinud lubada sellise kaaluga autosid peale, aga see asi aeti parteikomitee tasemel korda.

Piirivalvega suuri probleeme ei olnud, see oli sisemeri. Kui Heltermaa juurest peale läksime, siis õiendasid ka aga Sarve alla nad oma nina ei toppinud. Ei tea, võibolla tehti asi parteikomitees selgeks.”

GAZ-53 väljatõmbamine kümne meetri sügavusest Muhu ja Ahelaiu vahelt

„Põder Heino oli kõva Vene riigi vaenlane aga ta võitles selle riigi vastu jõusööda veoga. Pani oma GAZ-51-le käru järele, kokku 10 tonni jõusööt peale ja üle jää. Ja kust ta oli läbi läinud, oli lõhkine tee ja mõni auto uppus ära. See võis olla kas 1976 või 1977. Reede Arvi tuli õhtul GAZ-53ga peale ja läks keset Väinamerd, Muhu ja Ahelaiu vahel 10 meetrise vee peal põhja. Ta sai ikka jalad märjaks, hea, et autost välja sai. Jõudis tagasi Muhumaale, helistas mulle ja ma läksin talle veel öösel järele ja tõin koju ära. Järgmisel hommikul helistasin oma mehed välja, lisaks tulid Emmastest Pruuli Tiuka, Rimmelg Ants ja Pomerants Kalev. Ja keskööks oli meil auto juba pinnal. Edasi liigutada ei julgenud,

äkki kukub alla tagasi. Järgmine hommik läksime tõmbasime auto jää peale. 12 (!) autot olid üksteise järel troppidega vedamas ja tõmbasime ühe ropsuga , praktiliselt lendas sealt plankude vahelt jää peale. Koorem jäi muidugi merepõhja. Esimene päev läks auto pinnale tõstmiseks, teine hommik tõmbasime jää peale.

Aga põhjakiikrit ei kasutatud, lihtsalt tragisime. Algul peenemad köied või trossid ja katankast tehtud tragid, siis kui auto leitud ja haakis, suuremad konksud ja trossid.

Haakis esistange taha, siis ehitati plangud ja karkass vintside ja talide jaoks. Kui juba üleval oli, toestasime tagant tõstmiseks ka vintsid ära, kokku oli kolm vintsi.”



Keset Väinamerd, Muhu ja Ahelaiu vahel. Veoauto GAZ-53 peaks siin all olema. Vett on umbes 10 meetrit.





Auto kättetragimiseks, suuremate konksude kinnitamiseks ja ülesvinnamise konstruktsiooni ehitamiseks kulus terve päev. Auto on juba veepinnal ja töö jätkub järgmisel päeval



Emmaste meeste teadmised ja kogemused kulusid marjaks ära. Osa plokke ja talisid sai ka nende käest



„Hiiu Kaluri” veoautod GAZ-51 olid kõik kolonnis Muhust tulemas. Jää peale rivistati 12 (!) masinat, kõik troppidega ühendatud ja siis tõmmati pooleldi jää peale upitatud auto ühe ropsuga jää peale.

Ebaõnnestumise korral võinuks auto uuesti merepõhja kukkuda ja kogu tööga tulnuks otsast peale alustada.

Kuidas Rukkirahu all meie jäätrassil kalapüügivõistlust taheti korraldada

„Siis oli veel selline lugu, et Haapsalu kandi vene mehed tahtsid meie trassi peal jääaluse püügi võistlust korraldada, Rukkirahu all. Heaga rääkimine ei andnud midagi. Sätiti kohtunike laud paika, punalipud ja puha. Arno lasi siis traktoril saha maha ja sõitis läbi kogu võistluspaiga. Lauad- toolid- lipud kahte lehte laiali... Maa peale jõudes ütles, et tema tagasi pole vaadanud aga ees tehti tee kiiresti klaariks.

Mina igaks juhuks sinna vene meeste summa oma nina toppima ei läinud...”

Kas mõni mees auto põhjamineku käigus ka ära uppus?

„ Minu mäletamist mööda oli selliseid juhuseid paar- kolm. Pidi väga õnnetu asjade kokkusattumise olema.

Minu alt auto põhja ei ole läinud. Ükskord läks küll napilt. Tulime kolmekesi Saaremaalt Leisist peale ja kuhugi Kassari kanti see tee tuli, oli „Sõpruse“ meeste tee. Auto oli ikka sama GAZ-69. Käru oli järel ja automootorid peal. Kapoti alt pritsis küünlad märjaks, jäime seisma ja kuivatasin juhtmeid. Masti Peet oli roolis. Äkki vaatan, et auto hakkab ära vajuma, hüüdsin siis, et pane käima! Endal käed juhtmete küljes, sain kõva suraka aga auto saime käima ja minema.”

Väljavõtteid Hannes Vaidla diplomitööst, kevad 2010

Eestis praegu kehtiva taliteede seisundi, rajamise ja hooldamise nõuete määruse ja uue eelnõu võrdlus

Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumis on väljatöötamisel uus määrus taliteede seisundi, rajamise ja hooldamise kohta. Järgnevalt on välja toodud uue eelnõu muudatused ning muudatuste eeldatavad põhjused võrreldes praegu kehtiva määrusega. Autori kommentaar on kirjutatud kaldkirjas.

Avalikult kasutatavad jääteed seatakse sisse selleks, et asendada talveperioodiks katkenud praamiühendust, mis on nende piirkondade ainus side maismaaga või naabersaartega. Selliste teede loomise põhjuseks võib olla ka märkimisväärne tee lühenemine olulisele transpordile. Ettepanek jäätee rajamiseks peab seetõttu põhinema vajadusuuringutel ja sotsiaalmajanduslikel tasuvusarvestustel.

Muudatus on sisse viidud selleks, et avalikult kasutatavat taliteed ei oleks võimalik rajada kohta, kus selleks põhjendatud vajadus puudub.

Märgaladel ja veekaitsealadel ei tohi jääteed rajada.

Vana määrus ei kehtestanud keskkonnavalaselt piiranguid kuhu tohib ja kuhu ei tohi jääteed rajada.

Talitee kasutamise ja seisundinõuete tagamise järelevalvet tehakse vastavalt «Teeseaduse» paragrahvides 39 ja 39¹ sätestatud korras.

Praegu kehtiv eelnõu anti välja 2004. aastal, kuid peale seda on muudetud «Teeseadust» ja seal on muudetud ka teedejärelevalve korda ning õigusaktide järjekorda, mis uues määruses peaks saama parandatud.

Virtsu ja Kuivastu, Rohuküla ja Heltermaa, Rohuküla ja Sviby, Soela ja Sõru, Haapsalu ja Noarootsi, Lao ja Kihnu ning Laaksaare ja Piirissaare vahel korraldab riigi talitee rajamist Maanteeamet. Riigi talitee rajamiseks peab jää paksus olema vähemalt 23 cm. Väiksema kui 20 - 25 cm paksusega jää puhul ei tohi jääteed avada, kuigi jää kvaliteet võib olla hea.

Võrreldes praeguse eelnõuga lisatakse sisse ka uus riigi poolt hallatav jäätee Laaksaare ja Piirissaare vahel. Samuti tuuakse välja konkreetsed vajalikud jää paksused, mis peavad olema, et tohiks jääteed rajada. Varasemalt oli teemeistrite otsustada, kas jäätee on avamiseks piisavalt ohutu.

TALITEE SEISUND, RAJAMINE JA HOOLDAMINE

Talitee rajamisel on talitee rajaja kohustuseks tingimuste loomine ohutuks liiklemiseks. Jäätee rajamiseks peab jäätee rajaja:

- 1) Saama Veeteede Ametilt nõusoleku laevaliikluse ajutiseks peatamiseks veekogu osal, millel on rajatav tee. Laevaliikluse taastamise aluseks on jäätee rajaja kirjalik teave jäätee sulgemise kohta;
- 2) rajama jäätee laevateest vähemalt 150 m kaugusele.

Muudatuse põhjuseks on see, et eelnevalt ei olnud määratud jäätee kaugus laevateest ning maailmapraktika näitab, et minimaalne ohutu kaugus on umbes 150 meetrit.

Jäätee asendit valides peab eelistama läbiproovitud kohti, kui selliseid on. Tee sõidetavusele ja hooldamisele on soodne, kui see asub vähem kui 500 meetrit jäärennist. Jäätee ei tohiks siiski olla jäärennile lähemal kui 150 - 200 meetrit. Jäätee avamisel uues asukohas on vaja suuremat ettevaatust kui läbiproovitud kohal. See kehtib ka läbiproovitud kohtadel, kui voolutingimused on veevoolu vähenemise tõttu tunduvalt muutunud.

Uues määruses tahetakse selgelt rõhutada, et esmajoones tuleks trass rajada sinna, kus seda ennegi tehtud ja kus kogemused kinnitavad, et on teed ohutu ekspluateerida. (Jääkoridori mõiste).

Jääteel võib olla üks või kaks sõidurada. Kogemus on näidanud, et eeliseks on kaks sõidurada. Rajades ainult ühe sõiduraja, peab see võimaldama kahe auto kohtumist, olema vähemalt 50 meetrit lai. Hooaja alguses jääteed rajades peab sõidurada olema poole laiem, s.o 90 - 100 meetrit. Selle kaudu muutub tee tugevamaks ja lumeilidele vähem tundlikuks.

Kahe sõiduraja puhul - üks rada kummalgi suunal - peab radade vahe pealesõidul olema vähemalt 40 meetrit. Sõidurada peab olema nii lai, et vältida roopasse sõitmist. Alla 10 meetri ei tohi laius olla.

Juurdepääsuteed jääteele peavad olema samal tasemel, kui teedevõrgul, millega nad seotud on.

Jääteele ei tohi rajada parklat.

Kehtiv määrus ei määra jäätee rajamisel mingeid tehnilisi gabariite, kuid uues eelnõus on see puudujääk kõrvaldatud ja antakse ette trasside vajalikud mõõtmed ja soovitatavad asukohad lähtudes eelnevast kogemusest.

Jäätee avamise aluseks on §-s 14 sätestatud seletuskiri koos jäätee skeemiga, mis tuleb eelnevalt jäätee rajaja poolt kinnitada. Jäätee rajajal on õigus määrata jäätee tugevusvaru käesoleva määruse lisas 4 toodud piirides ja määrata liikluseks avatud jääteele lubatava liikleja või sõiduki mass, samuti liikluskorraldus olenevalt jää kvaliteedist, tekkeviisist ja ajast.

Uude eelnõusse on lisatud ka jäätee valdaja õigused kehtestada trassil vajalikud piirangud ja liikluskorraldused.

Jäätee hooldus seisneb jäätee hoidmises vastavuses kehtestatud seisundinõuetega, jääkatte seisundi süstemaatilises kontrollis, ajutiste sildade ja liikluskorraldusvahendite hooldamises. Tavaliselt tekib jääteele 2 - 4 protsendiline kalle ja selle kaudu hoiab lai tee end kuivem kui kitsas. Pealegi võib teele sadanud lumekoguse kõige lihtsamal moel kord-korralt vallidesse ajada enne kui nad sahaga kõrvale lükatakse. Sellise menetlusviisi puhul on sõidurada hooaja lõpuks 60 - 70 meetrit lai.

Uus eelnõu annab erinevalt kehtivast määrusest ka soovitusel kuidas tuleks jääd lumevaba hoida. Sellise laiuse saab tagada ainult õhukese lumekatte olemasolul. Lume paksuse korral üle 20 cm tekib lükatud vallide suuruse tõttu jääle ohtlik seisev koormus ja koormuspraod.

Üldiseks liiklemiseks võib avada jäätee vastavalt käesoleva määruse lisas 3 toodud jää paksuse nõuetele. Tabelis toodud andmed eeldavad, et jääteel kehtib kiirusepiirang 30 kilomeetrit tunnis, peatumiskeeld, ning et väikseim pikivahe kahe transpordivahendi vahel on 50 meetrit.

Kuna tahetakse kasutusele võtta uusi lubatud koormuse ja jääpaksuse suhet, siis sellega kaasneks ka lubatud kiiruse muutus. Kui praegu tohib jääteel sõita kiirusega vahemikus 10 kuni 25 km tunnis ja 40 kuni 70 km tunnis, siis uue eelnõu kohaselt vaid kuni 30 kilomeetrit tunnis nagu see on lubatud mujal maailmas. Pikemate trasside puhul tekitab selline piirang kolonnide teket, mis põhjustab jääle ohtliku koormuse.

Tabel

Liikleja või sõiduki lubatud mass liikluseks avatud jääteel

Liikleja või sõiduki mass (t)	Nõutav jää paksus (cm) erinevate varutegurite (N) puhul				
	N ¹	N ²	N ³	N ⁴	N ⁵
0,1	6	8	9	11	
0,3	10	11	12	13	
0,5	12	13	14	16	
0,8	15	16	18	20	
1,0	17	18	20	23	
1,5	18	19	21	24	
2,0	19	20	22	23	
2,7	20	22	24	25	27
3,5	23	25	27	29	31
4,0	24	27	29	30	32
4,8	27	29	32	33	35
6,0	29	32	35	38	41
6,5	30	34	36	39	42
8,5	35	38	42	45	48
10,0	38	42	45	48	52
12,0	42	46	49	53	57
16,0	48	52	56	60	66
20,0	53	59	63	68	74
25,0	60	65	71	76	82
30,0	65	72	77	83	90
35,0	71	77	84	89	97
40,0	76	83	89	96	104

Kuna kiirused on madalamad kui varem, siis ei teki ka jääle nii suurt dünaamilist koormust ja on võimalik lubada sama jää paksuse juures trassile raskemaid koormusi.

ÕNNETUSED JÄÄTEEDEL, OHUTUS JA PÄÄSTETÖÖD

Jääteed on ohtlikumad rajatud teedeliigid, kus õnnetused võivad juhtuda. Trassid rajatakse looduslikult tekkinud jääle, kus ka kõige arenenud uurimisvahenditega ei suudeta tagada absoluutne kindlus jää struktuuri ja iseloomu kohta.

Mootorsõidukite tekkega laienes ka õnnetuste valdkond. Sõiduvahendite kaalu suurenemine, õnnetusi jääle on juhtunud läbi aegade, nii inimeste, hobuveokite, kui ka sõidukitega. Kiiruste kasvades ei muutu jääkatte haardetegur suuremaks ja seega sõiduki peatamine on suuresti juhi ettevalmistusoskustest ning juhtimiskultuurist.

Registreeritud õnnetusi avatud jääteel on mõned üksikud ja seda lihtsal põhjusel, kannatanud on enamasti kahjustanud oma sõidukit, või on saanud teise kahjukannatajaga kokkuleppele. Läbivajumisi avatud jäätrassil õnneks ei ole juhtunud ja seda tänu teemeistrite heale tööle. Sõidukeid on suletud trassidel ja trassidest väljapool läbi jää vajunud, kümneid ja seda peamiselt teadmatusel, trajektoorilt eksides või lihtsalt mõtlematusel. On ka sõidukeid vale sõidukiiruse valikul küllalt keeratud ja teineteisega kokku sõidetud.

Võttes politsei liiklusõnnetuste registri väljavõtte, selgub, et jääteedel õnnetust fikseeritud ei ole, kuna puudub võimalus õnnetust GPS süsteemis registreerida. Õnnetust registreerides, küsib andmebaas koordinaate. Õigete õnnetuste koordinaatide sisestamisel, ei satu asukoht teele, vaid veekogule ja andmeid sisestada ei ole võimalik. Seega tuleks ametlike jääteede koridoride koordinaadid määrata enne jääteede avamist ja edastada koos trassi asendiskeemiga politsei ning päästeameti infosüsteemi. Selline info jagamine lihtsustaks ka tunduvalt päästetöid. [vestlus Lääne Politsei Prefektuuri Kärkla konstaablijaoskonna vanemkonstaabli Avo Kail'iga].

Viimastel aastatel juhtunud õnnetustest

1994 aasta

Rohuküla – Heltermaa jäätrassi sulgemisel, otsiti võimalust uueks mahasõiduks Heltermaa sadamast ligikaudu 4 km kagu suunas uut pealesõiduvõimalust. 14. märtsil trassimeister Hannes Vaidla ja meeskond leidsid korraliku mahasõidu kohalikult maanteelt. Trassi uurides 5 km pikkuselt oli jää keskmiseks paksuseks 45 – 60 cm. Jõudes Rohuküla – Heltermaa trassi nähtavuskaugusesse tehti otsus trassid ühendada, märkides järelejäänud vahemaa harvade kadakatega. Liikudes viimasest uuringu puuraugust Hiiu Teedevalitsusele kuuluva patrullauto UAZ 469 sihtmärgi suunas, vajus sõiduk läbi jää ligikaudu 1,5 minutiga. Kõik sõidukis viibinud 4 meeskonnaliiget ja roolis viibinud meister pääsesid sõidukist eluga välja jääle. Juht väljus viimasena ja oli sunnitud mõne meetri ujuma. Õnnetuse kohas oli merevee sügavuseks 7 m. Olukorda uurides selgus, et õhukese jää, keskmise paksusega 5 cm tekitas kevadine vee liikumine (hoovus), mis sulatas jää altpoolt õhukeseks nii, et pealt visuaalsel vaatlusel ei olnud struktuuri ega värvuse muutust märgata. Õnnetuse paigas oli õhukese jää piirkond pindalalt ligikaudu 0,1 hektari suurune. Õhukeseks sulatanud jääd ümbritses igati korralik trassi avamiseks piisava paksusega merejää.

Sama lugu detailsemalt, intervjuu 2010.aasta augustist.

Hannes Vaidla:

„Sarvelt leiti uus pealesõidutrass ja hakati liikuma Heinlaiu poole. Jalgsipatrull oli ees, tegi iga saja meetri järel kontrollpuurimise ja pani kadaka püsti. Jää paksus kuni Hanikatsi silmani oli 50-70 cm vahemikus. Vana trassi kadakad olid juba üsna lähedal ja sai tehtud otsus sõita viimane ots ühe jutiga. Jää struktuur paistis ühtlane. Oli juba pärastlõuna ja lootus töödega valmis saada, ainult paar-kolm kadakat paigaldada. Saime sõita mõnisada meetrit kui auto ära vajus. Hiljem nägime, et jää paksus oli läbivajumise kohas ainult 5-6 cm. Läbivajumise koht oli Heinlaiu ja Saarnaki vahel, Kaevatsi lai ots oli peaaegu traaversil. Hiljem uurisime välja, et see on koht, kus veevahetuse aegu tekib tugev hoovus, mis jää õhukeseks kulutab. Pealtpoolt vaadates ei ole midagi aru saada aga jää on ühtäkki väga õhuke.

Laine liikus veidi edasi, siis rullus tagasi, vesi oli kapotiga tasa ja mootor suri välja. Nüüd läks kiireks! Autos olime viiekesi. Esimene mees sai nii kiiresti välja, et isegi jalgu ei saanud märjaks, paremal pool küljes oli jää tugevam. Mina olin rooli taga, autost tulin välja viimasena. Aga seal pool jääd ei olnudki, tuli natuke ujuda ja kohe sain ennast ka jääpanga peale veeretatud.

Auto vajus jää alla. Ergu Ats, kes oli esimesena välja saanud, jõudis enne auto põhjaminekut veelkord salongi tagasi hüpata, võttis oma leivakoti ja keeras autol süüte välja. Auto saatis vee alt veel hüvastijätuks autoapteegi pinnale. See ja üldine halenaljakas olukord- auto oli küll põhjas kuid kõik vigastamatult jää peal, kutsus esile üleüldise kergendava naerupuhangu. Läbivajumise koht oli hästi äratuntav, ümberringi tugev jää ja juba pandud ning eespool paistvad kadakad näha, mis siis muud, kui maa peale tagasi.

Teine auto jäi meist kaldale, jäälemineku kohta ja kiire käiguga saime sooja ja autoga Kärddlasse.

Järgmine päev kulus pealetõmbamistöde ettevalmistusteks. Tegime põhjakiikri, et saaks vee alt autot otsida, kolmeharulise tragimiskonksu, millega saaks autot mööda põhja edasi sikutada ja selle külge piisavalt pika köie.

Asi oli ju selles, et vajumiskohas oli jää nii õhuke, et seal ei saanud ülestõstmist ette võtta. Süsteem oli samasugune, millega jää alla võrkusid ajatakse: pikad latid ja abinöörid. Paat oli ka kaasas, soojad riided, plangud ülesvinnamispukkide ehitamiseks, tali ja kõik muu vajalik.

Kogu selle tegevuse peale kuluski terve päev.

Ülejäämisel hommikul asusime teele. Kontrollitud trassiosani võis julgelt autodega sõita, seal edasi jala, „Bella” paat nelja mehe vahel ja varustus seal sees.

Augu leidsime üles, seal saigi ainult paadist toimetada. Vaatasime alla, aga autot ei olnud. Jää teeb pildi põhjas tumedaks, näha oli ainult põhi vahetult augu ümbruses, aga seal autot polnud. Hakkasime jääd lahti raiuma, ikka paadist. Veevool on nii tugev, et kui raskusega nõõri alla lasid, triivis see voolusuunda kaldu. Nii umbes tunniajase töö järel oli auto leitud. Oli triivitud ca 8 meetrit allavoolu, rataste peal. Vee sügavus oli umbes 7 meetrit. Edasi juhendas üks mees põhjakiikriga töid ja teine proovis tragikonksu haakida. Selles mõttes oli hästi, et nähtavus polnud paha. Haakimine võttis samuti tunnijagu tööd.

Järgmine tegevus oli tugeva jääga kohani vedamisköie saamine. Tegime samamoodi, nagu aetakse võrku vee alla: viiemeetrine latt ja peenem abinöör selle küljes köit sikutamas.

Paksema jääga kohas sai sobiv auk sisse saetud, raketis püsti aetud ja väikese käsivintsiga võis hakata autot merepõhja mööda edasi sikutama. Õnneks ei olnud merepõhjas kive ega muid takistusi, töö sujus päris hästi. Ülesvinnamise kohas oli vee sügavust viie meetri ringis.

Aga siis oli juba õhtu käes ja hakkas pimenema. Auto tagumine ots oli veepiiriga tasa. Ilmaennustus midagi hirmsat ei töotanud ja selle päeva tööd võis tehtuks lugeda. Kindlustasime lisaköiega auto ära ka veel.

Aga järgmise (kolmanda) päeva hommikul autot augu peal ei olnud. Ikka oli uuesti põhja vajunud. Ja sedakorda katuse peale. Saime tragikonksu kuhugi esisilla külge kinni ja otsustasime veel ühe julgustuskonksu panna. Et äkki libiseb kusagilt lahti ja hakka jälle otsast pihta. Selleks otstarbeks oli kaasas kraanakonks trossiga. Ergu Ats ütles, et see on imelihtne. Uudistajaid oli sii juba rohkem kohal ja Ats pakkus välja, et tema kinnitab konksu viie meetri sügavuses liikuvast veest konksu ühe korruga ära. Aga kast konjakit olgu vahel. Keegi muidugi ei uskunud, et nii võiks minna ja kihlvedu oli sõlmumas. Et kuidagi ei saa see asi esimese korruga välja tulla. Aga konks lasti alla ja oligi, hopsti, esimese korruga paralleelvarda taga kinni. Nagu mustkunst! Kas Ats oma konjakid hiljem kätte ka sai, ma ei tea.

Auto kerkis ilusasti pinnale, saime ta jää peale, suurem vesi voolas välja ja sõitsime slepis kaldale.

Suuremaid vigastusi autol ei olnud, sõit läks slepis Kärdlasse ja auto remonti. Kolmas päev oli õhtule jõudnud.”

Intervjueerija Ain Tähiste



Uppunud auto väljatõstmine.
Hoisting a sunken car.

Õnnetus Rohuküla – Heltermaa jäätrassi uuringul 1994 .a. Meeskond UAZ 469 päästetöödel.

Foto: Tiit Leito

1996 aasta

Rohuküla – Heltermaa jääteel sõitis trassi suletud ajal pimedas sõiduauto jääprakku rajatud sillast mööda ja sattus lahtisesse prakku. Õnnetuse tagajärjel kaotas sõiduk esisilla ja libises tagasillaga lahtisesse prakku. Õnnetuse hetkel sõidukis viibijad pääsesid ehmatusega, kuid tagant uksest väljunud reisija libises praos servast vette. Ehmatusest toibudes selgus, et merevee sügavus praos oli ligikaudu 1 meeter.

Sama lugu folkloorsete täiendustega(Ain Tähiste):

[Ergu Ats ja „Volga“ toomine Rukkirahu alt](#)

See juhtus üheksakümnendate keskpaigas. Oli kord jälle üle hulga aja jäätee olnud.

Kevadine aeg, jääolud muutusid juba keerukaks.

Kogermann Raivo oli oma „Volgaga“ Rukkirahu taga nii õnnetult jääprakku sõitnud, et lõhkus auto esisilla ära. Seal see auto siis oli, juba mitu head päeva. Jää peal, madalas kohas, vett kõige rohkem meetri jagu aga ligipääs keeruline. Äratoomine ei tulnud kuidagi välja, kas ei saanud sobivat autot appi või ei lubanud olud.

Ja siis oli Ergu Ats saanud Kogermanniga auto äratoomises kaubale. Kõige kangemad versioonid olid sellised, et Ats saab auto omale, ainult tööriistakomplekt, mis oli korralik, tuli ära anda.

Oli kuidas oli aga Ats sättis end Heltermaal praami peale, tööriistad kaasas ja puha. Praamid olid siis „laid“-tüüpi, millel käis suur küljetrapp kere keskelt välja.

Ja jõudnud siis praam Rukkirahu kanalisse. Ats käis vahepeal kaptenisillas läbirääkimistel. Ju siis sai kaubad kokku tehtud, igatahes jäi praam kanalis seisma ja lasi küljetrapi jää peale maha. Laevarenn oli kanalis ainult kere laiune, kõrval tugev jää.

Ergu Ats käis samal ajal salongis ringi ja kuulutas kõva häälega, et temal rohkem piletiraha pole olnud kui ainult Rukkirahuni ja et nüüd peab ta praamilt maha minema. Ja nii juhtunudki, võttis oma tööriistakoti ja hakkas „Volga“ poole astuma. See seisis teisel pool Rukkirahu.

Paari tunni pärast oli Ats juba Rohukülas, kauples ühe UAZi mehe endale appi ja sikutasid „Volga“ Rohukülla.

2003 aasta

Rohuküla – Heltermaa avatud trassil sõitis valesti valitud sõidukiiruse tõttu väikebuss lükatud sõidurajast välja ja rullus üle katuse. Vaatamata lahtisele turvavööle, pääses juht ainult kergete muhkudega. Nädal hiljem üritas samal avatud trassil sõiduautojuht teha möödasõitu eespool liikunud sõidukist, kuid kaotas juhitavuse ja rullus üle katuse. Ka seekord õnneks pääses juht vaid ehmatusega.

2006 aasta

Rohuküla – Sviby jääteel enne ametliku trassi avamist sõitis hämaral ajal ja lumesajus orientiiri kaotanud kaubik trassi koridorist välja ja uppus laevateel. Sõiduki juht pääses kaubikust ehmatuse ja märgade riietega. Vormsi rahvale mõeldud kaup jäi osaliselt poolele teele. Kaubik tõsteti päästelaevale paigutatud autokraana abil merest välja.



2010 aasta

Rohuküla – Sviby jääteel enne ametliku trassi avamist sõitis mandrilt Vormsi suunas maastur, kuid ei jõudnud sihtpunkti. 0,8 km Rohuküla kaldast vajus sõiduk läbi jää, mille paksuseks mõõdeti 30 cm. Õnnetusest pääses autos viibinud juht ehmatuse ja märgade riietega. Maastur tõsteti hiljem kuivale jääle.

Haapsalu – Noarootsi trassil vajus lund lükkav patrullauto UAZ trassi koridori piiridest väljudes läbi jää. Juht pääses sõiduki tagant läbi presendi õnnelikult välja. Auto päästeti Haapsalu lahte kaunistamast.



Patrullauto UAZ

Ohutus ja päästetööd

Ohutus

Liiklemine jääteel on alati ohtlik. Trassil valitsevad suuremad ohud, kui maismaa teedel. Ohutuks liiklemiseks paigaldatakse nõuetele vastavad liikluskorraldusvahendid ja teabetahvlid. Lisaks annavad täiendavat informatsiooni valvetalitluse ja patrulltöötajad. Tekkivatele jääpragudele ehitatakse sillad ja tähistatakse ning enne takistusi või rajatise lükatakse sõiduradadele kiirust sund korras vähendavad kõverad. Viiakse sisse parandusi ja täiendusi määrustesse ja nõuetesse, tehakse kõik teadaolev mis võimalik ohutuse ja turvalisuse tagamiseks. Kuid ometi jääb kõigest tehtavast väheks, et saame tagada absoluutse ohutuse.

Jääl sõites on kogu trassi vältel haardetegur väga madal. Liikleja sõidab taliteenistuse seisunditasemele vastavalt hooldatud maanteelt jääteele tihtipeale arvestamata, et haardumine jää ja sõiduki rehvide vahel on väiksem ning sõiduki juhitavus muutub ebakindlamaks. Sellest tingituna valitakse oskustele vastav sõidukiirus mis juhtidel on paraku erinev. Lubatud liikumiskiiruse vahemik on 10 – 25 ja 40 – 70 kilomeetrit tunnis. Erineva liikumiskiiruse tagajärjel tekivad pikematel trassidel kolonnid, mille pikivahe on lubatust väiksem ja tekkida võib ülekoormus. Kannatamatud sõidukijuhid

üritavad kolonnid aeglasematest liiklejatest mööduda, tekitades kitsastes oludes (lumevallide vahe) ja libeda pinna tõttu kokkupõrkeohtu, ülekoormuse või juhitavuse kaotades sõidurajalt väljasõidu.

Nõutakse jääteel sõites, et ohutuse tagamiseks avage enne trassile sõitmist turvavöö. Põhjus küllaltki selge, jää purunemise korral on võimalik sõidukist kiiremini väljuda. Kuid sõites trassil 70 km tunnis ja sattudes avariisse on sõidukis viibijad suures ohus, kuna turvavöö on õnnetuse hetkel kinnitamata.

Jääteel liikudes alanud ootamatul pinnatuisul või tihedas lumesajus ei ole võimalik eessõitjat 250 m või pikemal vahemaal märgata, ning sõidetakse eessõitjale liiga lähedale. Samuti ootamatu sõiduki rikke korral jääb sõiduvahend sõidurajale, põhjustades ohtliku olukorra.

Kõiki neid eelpool nimetatud ohtlike situatsioone arvesse võttes saab selgeks, et uues muudetavas juhendis mõeldud liikumiskiirus 30 km tunnis, suurendab ohutust ja tagab turvalisemad tingimused. Välja tuleks juurutada ka töötav süsteem, mis tagaks juhtide sõidukiiruse kontrolli, et pikivahed püsiksid madala kiiruse juures õiglastes piirides.

Kindlasti tuleks jäätrassidel, mis on 10 km ja pikemad, tagada mõlema otsa valvetalitlus, kes registreerib sõidukid mõlemas sõidusuunas. Selliselt on võimalik koostada statistikat ja trassimeistritel on selge ülevaade liikluskoormusest. Samuti on trass pideva kontrolli all, et ületoonaažilised sõidukid trassile ei pääseks.

Enne ametlike jäätrasside avamist sõidetakse omal vastutusel üle jää. Tegemist on kas teadmatusega tõelise ohu ees, või üritatakse kellegi ees kangela mängida. Sõidetakse üle jää tunduvalt raskemate sõidukitega, kui jää arvatud koormus lubaks. Nii on juhtunud, et enne ametliku trassi avamist tuleb hakata uut sõidurada rajama. Sellisel juhul on ka seadusandja nõuetu, kuna keelata ei saa ju seda, mida pole veel avatud. Samuti, kui puudub trassil ööpäevane valve, kes kontrolliks tegevust, toimub liiklus ka öösiti. Selline situatsioon on ääretult ohtlik, kuna liikumiskiirusel esitulede valgusvoog hajub lageduse tõttu ja ohtu märgates ei ole madala haardeteguri tõttu võimalik sõidukit õigeaegselt peatada. Kiirele abile sellises situatsioonis loota ei saa.

Päästetööd

Päästetöödeks loetakse jäätrassil kõiki neid töid, kus teekasutaja ise enam hakkama ei saa ja pöördub abi saamiseks trassitöötajate või päästeameti poole.

Päästetööd trassil;

1. sõidukiiruse ülehindamisel sõidurajalt väljasõitmine, või ootamatult alanud tuisu tõttu trassile lumme kinni jäämine. Vajatakse trassi patrulli abi, et teekonda jätkata;

2. sõiduki tehniline rike, või kütuse lõppemine. Vajatakse trassi patrulli abi, et teekonda jätkata;
3. liiklusõnnetus, vajatakse trassi patrulli abi, et teekonda jätkata, vajadusel lisaks politsei või päästetöötajate abi;
4. trassilt eksimine, teekasutaja on sõitnud trassile suletud ajal või pimedas. Vajatakse trassi patrulli abi, kuna trassimeister tunneb uuringu koridori ja jääolusid;
5. sõiduk on vajunud läbi jää, kui inimkannatajaid ei ole toimetatakse edasi trassi patrulltöötajate või meistri juhendamisel.

Trassi avamisel tuleks anda päästeametile trassi koridori koordinaadid. Tõsisema õnnetuse tagajärjel on ilma koordinaatideta ja halva ilma korral (õnnetused jääl juhtuvad üldjuhul halva ilmaolude korral) on päästetööd raskendatud ja mitmeid kordi aeganõudvamad.

Oluline päästetöödel on päästetöötaja enda ohtu mitte seadmine. Trassilt eksinud sõiduki asukoha peaks suutma võimalikult täpselt tuvastada, kuna sõiduk on väljunud uuringualalt. Sellisel juhul on kõige kiiremaks ja ohutumaks liikumisvahendiks lumesaan, koos järeleveetava kelguga. Päästetöödele ei tohi minna kunagi üksinda. Saanile mahub vajadusel kuni kolm inimest ja järeleveetavale kelgule päästevahendid. Lisaks on võimalik kelgule asetada pikali kannatanu, kui muud lahendust ei ole võimalik leida. Vajalikud oleks ka soojad tekid.

Päästetöötajad on varustatud telefoni, raadiosaatja ja GPS iga. Pidevalt kontrollitakse side olemasolu. Selline päästevarustus peaks asuma trassi valveteenistuse juures. Sellisel juhul on abisaamine kõige operatiivsem.



Lumesaan koos kelguga

SOOVITUSED JÄÄTEE RAJAMISE NÕUETE MUUTMISEKS

Jäätetee rajamise ja arvutusmetoodika muutmiseks on juba samme astutud. Uue jäätetee määruse eelnõu välja töötamisel on näha, et kaovad kasutusest keerulised matemaatilised valemid, kus rakendati erinevaid väärtusi. Soolsusele, õhutemperatuuridele, pragudele ja muudele nähtustele muutusid nõutavad jääpaksuste suhted märgatavalt. Pole mõtet hoida kasutuses keerulisi valemeid, kui neid keegi ei kasuta. Lähtutakse tabelist, mis on nõuetes välja toodud. Uue määrusega tuleb ka meil kasutusele Gold'i valem ($Kandevõime = 7 \cdot h^2$), kus vastavalt jääoludele muutub antud valemis jääpaksuse ees olev tegur. Tuleks lisada ka määrangud mille järgi seda tegurit valida.

Üks teguritest jää kandevõime arvutamisel on kiirus, millega maksimaalselt lubatakse sõidukitel liigelda. Mida suurem on kiirus, seda suurem on jääle mõjuv dünaamiline koormus. Kui uue eelnõu kohaselt vähendada maksimaalselt lubatud kiirust 30 km/h, saaksime avada õhema jää paksusega trassi. Arvan, et jääpaksusega alla 24 cm ei tohi siiski avada liikluseks jäätetee. Seda vähemalt mereveele rajatud trassil, kuna jää tekib looduslikult ja selle struktuuri ei ole võimalik ka maaradariga 100 % täpsusega uurides selgeks teha. Arvestama peame ka juhtide eksimise faktoriga pikivahede hoidmisel, ning muutuva lumekoormusega, mis sadades valli lükatakse, ootamatult tekkivate koormuspragude või muul põhjusel tekkinud pragudega.

Kogemuslikult võib tõdeda, et tegelikult jääpaksuse osas kasutatakse Eestis sarnaseid väärtusi, mis on normist natukene suuremad. Rajajad peavad olema täielikult veendunud, et avatud trass oleks liiklejatele ohutu. Seni on jääteemeistrid ka seda tõestanud.



2010 kevad-suvi

Vabatahtlik Tehnikaspordi Selts „Kepsud Kotis“

Koostaja: Ain Tähiste

Jääteteede artiklite andmebaas, ajalehed „Lääne Elu” ja „Nõukogude Hiiumaa”

Andmebaas on mittetäielik, tulenevalt planeeritud töödemahtu kärpimisest

1935 01 08	2/1	LE	Heitlus surmaga jääaugus. Jää murdus Hiiumaa postiree all. Vesi rikkus terve Hiiumaa posti [Kärdla postkontori ülem J. Nurk ja postivedaja P. Julge]
1936 02 07	10/3	LE	Kuidas rajati tänavune jääühendus. Hiiumaa postivedajate tähtis, kuid hädaohtlik kutse
1932 01 16	4/1	Lääne Elu	Hiiumaa kutsealused ei ilmunud komisjoni. Ebasoodsad jääolud lõikavad ühenduse saartega läbi.
1933 12 09	96/4	LE	Meresõit kasvatab kangeid mehi. Sõit merejääll Hiiumandri mandrile
1940 01 17	7/10	LE	Kaks jääõnnetust Hiiumäel. Hiiumaa postivedaja kukkus jääprakku
1935 03 22	22/3	LE	Väin ei kannu enam hobust. Hiidlaste hobused vajusid neli korda läbi jää. „Grenen” jooksis madalikule
1940 01 22	9/9	LE	Hiidlaste päevamured. Ühendus mandriga juhuslikku laadi
1940 04 19	46/10	LE	Kolm inimest läbi jää. Liiklemine merel nõuab ettevaatust [Üks Hiiumaa mees oli katsunud paari päeva eest autoga üle väina sõita, kuid jäänud väiksema praod taha kinni. Mees jätnud siis masina sinnasamasse, minnes jala linna. Toimetanud seal oma asjad ja päev hiljem läinud alles tagasi, leides auto puutumatu eest.]
1935 03 29	25/1	LE	Hirmuõõ liikuvale jäätükil. Haapsalust koduteel olevate hiidlaste heitlus puruneval jääll
1968 02 08	16	NH	Talitee viis üle jää. Kesler, U.
1968 12 03	140	NH	Kui look üle käis [jäätel], Palm, J.
1970 03 10	029	NH	Kui Heltermaa mees oli jäävoorimeheks

Koostaja:

Mart Mõniste

Valik artikleid jääteedest

Õnnestunud merereis [1.-7.]

Villi Heinmets

Hiiumaa nr. 34 lk 6, 23. märts 1999

Lugupeetud lugeja.

Käes on märtsikuu ja aasta 1999. Ma tahaksin minna ajas tagasi 23 aastat ning jutustada teile ühest seiklusest, mis toimus samuti märtsis ja mil talveoludki olid väga sarnased meie tänavuse talvega.

1976. aasta talv oma ilmastikuga ei olnud sugugi kergete killast. Oli läbisegamini külma, lühikesi sulaperioode, nii vihma kui lumesadu, tuult ja tuisku.

Seoses sellega oli häiritud ka Eestimaa saartevaheline laevaliiklus, eriti kevadpoolsetel talvekuudel. Kõige enam just mandri ja Hiiumaa vahel. Lisaks säärasele rasketele ja külm-niisketele ilmadele ei jäänud muidugi ka haigused inimeste juures tulemata.

Grippi ja selle viiruseid on ikka liigitatud teatud gruppidesse ning lainetena liikuvateks haigusnähtudeks. Nad on saanud nimedeks küll kurgu-, kõhu-, kopsu- ja veel mõnegi muu gripi nime.

Sellel 1976. a. talvel teati olevat aga esikohal just tegutsev raskekujuline inimesi mahamurdev kopsugripiviirus. Eks seda ta ka oli, sest gripilaine oli tõesti tugev, sundides väga paljusid inimesi kodus vooditesse ning ka haiglaravile.

Niisiis juhtus, et ka mina, kes ma olen 1948. a. Hiiumaalt Tallinnasse väljarännanud hiidlane, sain ühel märtsikuu päeval n.-ö. SOS-signaali Hiiumaalt. Helistas mu õde, kes teatas, et isa viibib kopsugripi tagajärjel teist nädalat Kärdla haiglas ja tema olukord ei ole mitte kerge. Mitmendat päeva juba püütakse tema olukorda kergendada ja hapniku kaasabil tal elu sees hoida. Aga mis veel halvem - **Kärdla haiglal ja kogu Hiiumaal hapnik otsakorral**. Haigla varudest pidavat seda jätkuma veel vaid üheks ööpäevaks. Hiiumaa ise on aga juba pikemat aega blokaadis, s.t. jäävangis. Ei liigu laev ega ole ka autodele jäätrassi võimalust, seda nõrga ja tormide poolt lõhutud merejää tõttu. Puudub lennuliiklus. Seega oli olukord rohkem kui tõsine, ja mitte ainult meie perekonnale, vaid ka paljudele hiidlastele üldse.

Pidasime Tallinnas vennaga nõu, mida ette võtta. Hapnikku ma saaksin, arvas vend, aga kuidas see Hiiumaale toimetada? Helistasime tagasi oma õele ja palusime tal järele uurida, et kuigi ei ole ametlikku avatud jäätrassi, on ehk mõni omaalgatuslik rada üle väina leitud. Päeva jooksul varusime vennaga tutvuse kaudu, nagu tol ajal see asi käis, hapnikuballooni ja jäime õe kõnet ootama. Lõpuks see ka saabus ja teade, mida ta meile ütles, polnud üldsegi rõõmustav. Esiteks, Hiiumaa – Rohuküla – Haapsalu vahel olevat jääluuret tehtud, aga kõikjal palju rüsiääd, tuule poolt kokku lükatud jääkuhilaid ning lõpuks tulevat ette avavesi. Siiski Hiiumaa ja Saaremaa vaheline Soela väin olevat üleni kaetud nõrga jääga ja just täna olid mõned sõidumasinad omaalgatuslikus korras proovinud sealt üle saada. Ja et selle tulemusest meile teatada, oligi tingitud tema pikk viivitus helistamisel. Kõne tuli alles õhtul ja teade ise oli enam kui masendav. Umbes poolel vahemaal kahe saare vahel olid kolm sõidumasinat vajunud läbi jää. Õnneks inimesed olid pääsenud. Selline teade ei olnud

sugugi rõõmustav ning pani meid siinpool kukalt kratsima. Mõtlesime küll nii- ja naamoodi, aga ega tugevamat jääd merele ikka välja ei mõtle, kui see antud juhul on. Siis mõeldes eelpool nimetatud raskete isa olukorrale, kus ohus inimese elu, otsustasime lõpuks ikkagi üle Saaremaa proovida minna. Esialgne plaan, et läheme kahekesi, tuli jätta kõrvale. Masin tuli teha nii kergeks kui võimalik. Seepärast, vaatamata venna vastuseisule, otsustasin minna üksinda. Loobusin isegi liivakotist autos, mida tavaliselt talviti kaasas vedasin. See liiv oleks mind muidugi hiljem merejääle paljugi aidanud. Võib-olla ka kahemõttelises tähenduses. Oleks aidanud ehk ka põhja minna. Õnneks jätsin peale labida. Selleks, et mahutada **Žigulisse** suur sinine hapnikuballoon, tuli meil alla lasta juhi kõrval oleva istme seljatugi. Sinna siis mahtus parasjagu see meie nii väärtuslik kaup. Sidusime ballooni igaks juhuks istme külge rihmaga ja katsime pealt tekiga. Olles niimoodi venna pool masina reisiks ette valmistanud, sõitsin koju, et enne reisi veidike puhata. Tegime temaga veel kokkuleppe, et ta helistab õele Hiiumaale järgmisel päeval pärast lõunat, et saada teada, kas olen ikka kohale jõudnud. Hommikul tõusin kella viie paiku, jõin kiirustades teed. Lapsed kõik kolmekesi magasid rahulikku und. Võttes naiselt mulle kaasa pandud koti võileibade ja kohvitermosega, lahkusin tema mureliku pilgu saatel.

Virtsu sadamas sain kella kaheksasele praamile. Oli ilus **24. märtsikuu** hommik. Teadsin, et sõidu õnnestumise või ebaõnnestumise korral oli mul igal juhul aega tänane ja homme päev, sest olin oma seljavaluga olnud juba üle kahe nädala sinisel lehel. Ülehomme aga oli arstiga kokku lepitud, et kirjutab mind tööle. Laevasõit toimus suure kolina ja mürinaga jääpankade vahel, neid püsti lükates, rullides ning ringi keerates. Edasijõudmine oli väga aeglane ja vaevaline, vett polnud peaaegu üldse näha, aga lõpuks siiski olime Kuivastu sadamas väljas. Saaremaal võtsin suuna Orissaarest Leisi peale. Olles lõuna-paiku Leissu jõudnud, pidasin kinni sealse sidekontori ees ja astusin sisse n.ö. maad kuulama. Sides laudade taga töötavatel naistel küsisin, et kas nemad on kursis, milline on side ja liiklus kahe saare vahel. Naised nagu saarlased ikka olid jutukad, vastutulelikud ja olukorraga väga kursis. Ütlesid kohe, et autoga ülesõitu ei ole. Eile hiidlased proovisid tulla, aga ei õnnestunud ja uputasid ära kolm masinat. Täna aga olevat üle tulnud siiski üks külgkorviga mootorratas. Seega olid naised mulle ära selgitanud olukorra, mis pani mind veel kord asja kaaluma. Lõpuks küsisin, kus on nende arvates kõige õigem koht merejääle minekuks. Nemad seda öelda ei osanud. Ütlesin siis, et mul on väga vaja minna ja tahan ikkagi proovida ning sammusin nende väga naljakate pilkude all ukse poole.

Istusin jällegi rooli ja sõitsin mööda mereäärset teed Soela väina suunas. Olles teatud hulga kilomeetreid sõitnud, jõudsin kohani, kus suur tee teeb käänaku rannast kaugemale vasakule, nii et mereranna ja maantee vahele jäi ilus männimets. Ei tahtnud merest kaugeneda, vähendasin kiirust, märgates, et teed mööda läheneb üks jalgrattur. Peatusime mõlemad. Oli vanem mees. Küsisin, et kui ta on kohalik, siis võiks ehk öelda, kust siit oleks kõige mõttekam mere peale keerata, et Hiiumaale sõita. Mees ütles enda olevat kohaliku metsavahi. Võttiski peast oma vormimütsi ja kuivatas taskurätiga auravat pealage, arvas, et jah, võite küll tahta sinna minna, aga kahtlane on, kas te ka sinna jõuate. Temagi rääkis sama juttu, mida juba olin kuulnud põhjaläinud autodest ja täna üle tulnud mootorrattast. Aga siiski pani ta oma ratta männi najale ja tuli minuga kaasa ning juhatas mu jälgedele. Ütles isegi olevat selle mootorrattamehega hommikul kohanud ja vestelnud. Sõitsin mööda lumist metsavahelist rada ja siis ma märkasingi mootorrattajälgi, ning neid mööda sõites olin väljas rannaribal, kus need jäljed edasi olid nähtavad, kaugenedes valgel lumisel merejääle avamere suunas. Veel hetk ja olin minagi **merejääle**, suund samasse. **Jääpind oli kaetud umbes kümnesentimeetrisel**

külmunud lumekihiga, mis autorataste all ühtlast pidevat raginat tekitas. Jäi arusaamatuks, kas see ragin tuli ainuüksi lumest või oli selles ka nõrga jää raginat.

Rannast eemaldudes meenusid vanadelt jääsõitjatelt kuulnud õpetused. Enda kõrval olev autouks ei tohi olla kunagi suletud, vaid alati lahti. Kui juhtub masin vee alla vajuma, siis saab kohe uksest välja karata. Või kui juhtubki auto inimese endaga kaasa vee alla viima, siis seal juba väljastpoolt tuleva vee surve tõttu ei ole võimalik autouks avada, et välja tulla. Samuti esineb harva olukordi, kus auto läheb läbi jää põhja horisontaalasendis, tavaliselt tahab see juhtuda ikka kas esi- või taguots ees ning vabas vees langedes võib võtta juba äraarvamatu asendi, kus raskeim punkt masinast püüab kõige enne põhjani jõuda. Kui sellises keerlevas ruumis ongi jäänud sisse inimene oma istuvas asendis, kaotab ta orienteerimis- ja suunataju ning muutub vägagi abituks. Seega siis hoidsin vasaku käega lahti autoukse ja samuti tõin vasaku jala välja uksele äärele. Töös olid vaid parem jalg gaasipedaalil ning parem käsi roolirattal. Tundsin end niisuguses hüppevalmis asendis olevat iga ohtliku hetke puhul autost välja kargamas. Autole sobis kõige enam teine käik ja vastavalt sellele tuli ka sõidukiirus. Asi tundus minevat üsna rahuldavalt. Rahuldavalt seni, kuni olin jõudnud välja neemede-vahelistest lahesoppidest. Siis tuli esimese viperusena see, et avamerel oli tuul ära pühkinud ja tasandanud eesolevad mootorrattajäljed. Nüüd nägin ees vaid valget lumist lagedat välja ning kaugemal taustana halli tühjust ilma ühtegi maad meenutava märgita. Tekkis mõte, et kui kaotan ära ka seljataguse rannajoone selles suures ühegi punktita hallis väljas, võin kaotada orientiiri ning sõita Hiiumaast mööda avamererele.

Püüdsin sõita sirgjooneliselt, teadmiselega, et paremale minust jääb Muhu saar ja siis manner.

Päev hakkas õhtusse kaduma ja kella kuuene päikeseloojang endast märku andma. Silmapiir selgines koos päikeseloojanguga. Pilvemassist imbus läbi loojuva päikese kuma otse minu ees oleva sõidusuunaga. Taevakaar võttis endale kurjakuulutava tumepunase varjundi. Ilmamuutus on tulekul, käis peast mõte läbi. Koos taevatausta selginemisega hakkasin horisondil märkama üle valge lumevälja kergemat tumedamat triipu. Peaksid olema Hiiumaa puude ladvad. Niisugust ilmamuutuse ilusat mängu ei ole antud näha igal pool ja ka mitte alati. Selleks on vaja kõigepealt lumevalgust ja avarust. Kogu tähelepanu ja huvi olin koondanud kauguses toimuvasse. Kui siis ükskord pilgu lähemal olevale ümbrusele lõin, märkasin äkki eespool lumel endast paremal, kas kilomeeter või enam, mitut tumedat kogu lähestikku ja mulle tundus, et nad liiguvad. Minu arusaama järgi peaksid nad olema inimesed. Vist kalurid jää, teevad jääalust kalapüüki. Tundsin head meelt, et sellises üksinduses on veel peale minu keegi. Rõõmsa tuju ja rataste alt tuleva ragina saatel võtsin suuna sinnapoole. Saan neilt teavet, kuidas on mere olukord eespool. Nii ma arvasin ja arvasin seda seni, kuni äkki avastasin kogu kurva tõe. Kõigepealt lumi muutus märjaks ja ei ragisenud järsku enam niimoodi kui seni. Siis need kalurid, nende ees olid jääs mustad lahvanded või augud. Ja lõpuks need kalurid - nad ei olegi ju kalurid, nad pole üldsegi mitte inimesed, vaid umbes mehekõrgused kadakad pandud nende veeaukude juurde jäässe püsti. Järsku oli kõik selge. **Sinna need eilsed autod siis sisse vajusidki ja kadakad on jäänud seda õnnetuspaika tähistama.** Ja mina, suur lollpea, sõidan rõõmsa meelega otse sinna selle õnnetu kohaga kohtama. Tundsin juba külma vee puudutust oma erutatud nahal, kui ma suure kaarega suunda vasakule võttes autonina avamere poole tüürisin. Ära siit, kaugemale sellest!

Olin teadlik, et saartevahelised voolu ja hoovuste kohad on vahel palju raskemini külmuvad, mõnikord jäävadki poollahkesteks või kui külmuvadki, siis hoovus ja jääalune vool hoiavad teatud kohad palju nõrgema jääga kaetuna. Nüüd teadsin ka, et jää, mis mind veel kannab, võib iga hetk

seda enam mitte teha, kuna asun just sellises piirkonnas. Kuigi eemaldusin kohast, ei olnud ma kaugeltki ohupiirkonnast väljas ega teadnud, kus on see lumealune kõige nõrgem koht mu ümber. Mõlemapoolsed kaldad olid vaevalt märgatavad ja mina nende vahel sõidan suunaga avamere poole ega jõua otsusele, kas sõita tagasiteed Saaremaale või vastaspoole Hiiumaale. Või peangi olema siin kahe saare vahel, kuna mu ema on ju sünnilt saarlane, isa aga hiidlane.

[2.]

Hiiumaa nr. 35 lk 4, 25. märts 1999

Suurest punasest loojuvast päikesekettast oli kadunud Hiiumaa puulatvade taha pool ja see teine, allesjäänud oli mu ees kui kutsuv tuluke. Andes nagu mõista, et tule, siin on ikka veel valgust, aga seljataga algab juba öö. Olin tagasi saanud oma otsustusvõime, jällegi rool paremale ja Hiiumaa kallas lähenes. Seejuures teadsin, et peatumine on sama, mis läbi jää vajumine. Ma olin kogu aeg aina sõitnud ning ohtlikust kohast kaugenedes viinud auto paljugi kõrvale oma algselt kavatsatud marsruudist. Nüüd, lähenedes kaldale, hakkasid mulle vastu tegutsema ettearvestamatud asjaolud. Panin tähele, et **lumi muutub paksemaks**, on kuidagi tuisulumi, aga ka jää enam nii ei nagise. Ning lõpuks juhtuski see, mida olin hakanud kartma. **Auto jäi lumme kinni, kusjuures kaldani võis olla jäänud vaid kilomeeter**. Võtsin pagasnikust labida ja alustasin kaevamist. Kaldaäärset jääd ma enam ei kartnud. Kaevasin rööpaid lahti nii ette kui taha ja samavõrra sain ka liikuda. Kust algas uuesti lahtikaevamata lumi, seal ka kinni jäin. Olukord muutus järjest halvemaks, lumi aga mida kalda poole, seda paksemaks. Kui kaevasingi rataste alt ära lume, tuli sealt vastu libe jää ning kahetsusega mõtlesin nüüd Tallinnasse mahajäetud liivakotile. Päike oli loojunud ja ilm hakanud hämarduma. Oma jõuga ma siit välja ei saa, leidsin lõpuks. Vaatasin abiotsivalt maa poole. Teadsin, et oma valge autoga siin valendaval lume-legendikul olen peaaegu et nähtamatu. Vaadanud aru pidades kalda poole, näen seal liikumas mingit musta täpikest. Jah, tõesti ta liigub sellel hämarduval taevafoonil. Olgugi et kauguses tundub ta olevat sama pikk kui minu sõrm, peaks ta olema inimene, mitte aga rannakadakas, sest on märgata ta ühtlast liikumist. Alustan kõige käepärasemaga: lülitan sisse autolaternad ning vajutan mitu korda pikalt autosignaali. Koos päikeseloojanguga on ka ilm nüüd muutunud täiesti tuulevaikseks. Ja ennäe imet - see sõrmepikuke täpik seal kaugel peatub. Varsti ma näen, et ta liigub jällegi, aga mitte enam endises suunas, vaid minu poole ning peagi võib isegi aru saada, et ta on pikemaks ja kogukamaks muutunud. Ma jällegi kaevan ning ühtlasi ootan teda, seda maa poolt lähenejat. Nüüd ta ongi juba üsna lähedal minu ees. Tore, tugev, punapõskne Hiiumaa noormees. Mu olukord räägib iseenda eest. Pikka seletamist pole vaja. Juba olengi roolis ja tema lükkab. Asi edeneb poole edukamalt, kuid mitte nii palju kui meile vaja oleks. Varsti jääb ka kahe mehe jõust ja mõistusest puudu, sest mida kaldale lähemale, seda enam pakseneb ka mööda kaldaäärt mere poole tuisanud lumi. Kaevame, rassime, lükkame, oleme mõlemad higised ja jällegi tulemuseks vaid mõni meeter edasi. Oma tegutsemishoos ei märka me kumbki **piirivalvureid** enne, kui nad on järsku meie kõrval ja teretavad meid.

Mõlemad mehed on üleni valgetes kapuutsidega maskeerimismantlites. Mantlite all rinnal automaadid ja seljas raadiojaamad. Jutt on ametlik, meilt nõutakse dokumente. Tean, et tööriides rannamehel kõdu lähedal olles vaevalt mingeid dokumente kaasas saab olla ning seepärast ei kiirusta ka mina omi näitama. Olen kolm aastat Venemaal nende keskel kroonut teeninud ja püüan selle asemel natuke komandöri häält teha. Vannun kõigepealt kõvasti mõne venekeelse roppuse, ilma

milleta ei alusta säärases olukorras tegutsemist ükski õige vene sõjamees. Seejärel kordan sõna dokumentid, jällegi mõne vandesõna, et kas te ei näe, kõigepealt on abi vaja. Ilm pimeneb, aidake auto välja lükata, küll siis saate ka neid dokumente näha. Sellest esialgu aitas. Olid veel noored ja rohelised. Vaatasid üksteisele otsa, vahetasid vaikselt omavahel mõne sõna, siis tõstsid seljast maha oma jaamad ja rinnalt automaadid. Kõik need pandi lumele ühte hunnikusse ja siis läks lahti. Istusin rooli ja nüüd ma tundsin, et Žigulile oleks tahaotsa nagu kolmkümmend hobujõudu juurde lisatud.

[3.]

Hiiumaa nr. 36 lk 4, 27. märts 1999

Sain masinale niisuguse hoo sisse, et see sööstis nagu süstal lumevallidest läbi. Oli vaja gaas põhjas hoida, et mitte hool lasta raugeda, sest noormehed ei jõudnud enam autoga sammu pidada ning jäänud juba tükk maad tahapoole ja lõpetanud lükkamise. Otsustasin igal juhul, et ei peatu enne, kui olen jõudnud merejäält ära lähedal olevale teerajale. Teadsin, et vaid kiirusega kogutud inertsi abil võisin seda saavutada. Kuid siis hakkas minu taga toimuma midagi arusaamatut. Kuulsin pauku ja nägin endast eespool taeva laotusse sööstvat **punast raketti**, mis hämarduvas õhtus suure kaare joonistas ja siis rannakadakesse kukkus.

Jõudmata veel esimese lasu mõttest aru saada, kui juba teine, mis aga ei sööstnud enam üles, vaid vuhises kõva pahinaga minu auto lähedalt vasakult sirgjooneliselt, möödudes ning siis kaugusse üle eesoleva maantee kadudes. Kardavad minu põgenemist, jõudsin mõelda. Olin juba merejäält ära, esimeste kadakatupsude vahele saanud. Mitte peatuda, sest teeni oli veel vaid mõnikümmend meetrit. Kuid kadakavahelised hanged olid veel kõrgemad kui ranna ääres. **Tuhkjas sügavas lumes liikumine seiskus, sest auto istus kõrgel hange peal kogu oma põhjaga.** Astusin välja ja vaatasin tahapoole. Olgugi et olukorda pidanuks võtma tõsiselt, pani see muigama. **Üks soldatitest sammus suitseva püstoliga vehkides minu poole, sealjuures hõigates – stoi!** Teine, olles tükimaad tagapool, hõikas esimesele *striljai* ja jooksis ikka sinna poole, kuhu nad olid jätnud oma automaadid ja muu. Kõige järel lonkis tulla kohalik noormees ja tema näost võisin lugeda, et kino oli päris asjalik. Lõpuks kogunesime jällegi kõik hange otsas istuva auto ümber. Kuulsin, kuidas üks piirivalvur vaikselt teisega rääkis: ta oleks ära sõitnud, kui ei oleks lumme kinni jäänud, miks sa rohkem ja pihta ei lasknud. Teine näitas esimesele püstolisse kinnikiilunud papist padrunikesta, mille väljatõmbamisega ta nüüdki ametis oli. Meil oli omavahel vaja jõuda mingile kokkuleppele, kuidas edasi toimida. Küsisin seda sõduritelt. Need lausused: meil on vaja teie isikud kindlaks teha. Jutt, et tulete Saaremaalt ei vasta tõele. Esiteks, sealne jää ei kanna autot ja teiseks, me nägime, **teie jäljed ei tulegi sealtpoolt, vaid hoopiski lääne poolt, kus asuvad Rootsi jt.** Selleks on vaja meil teid viia Sõru kordonisse ülemuse juurde, kes otsustab, mis saab edasi. Kui me ei saa autot siit välja, läheme jalgsi, öeldi mulle.

Kuna ma ei olnud nõus autot sinna jätma ja vaidlus aina elavnes, ütles kohalik abimees, et siit mitte kaugel on ühe traktoristi elukoht, keda ta tunneb ja võib appi kutsuma minna. Sellega nõustusid kõik, kui olin vene meestele selgitanud, et minu kaaslane ongi siit samast külast. Noormees läks otsima või tooma traktorit. Mina jäin siis kahe valges mantlis mehega auto juurde.

Vahepeal oli ilm jõudnud pimeneda ning alustada tuisuga. Et asjatult mitte seista, hakkasin külma peletamiseks jällegi kaevama. Kuigi töö tundus mõttetuna ja lootsime traktori tulevat, olin siiski

teatud aja jooksul jõudnud auto ümbruse ja ratta-alused lumest puhastada. Ulatasin lõpuks labida ühele soldatitest ja see alustas tõrkumata kaevamist. Nii me siis kordamööda kolmekesi muudkui kaevasime, aga traktorit ei näinud kusagilt tulemas. Lõpuks olime maanteeni raja sisse kaevanud ja otsustasime proovida. Olin roolis, sõdurid lükkasid ja näe imet, olimegi maantee peal väljas. Avasin autouksed ja palusin neil peale istuda, et sõidame siis kordonisse. Olin pimedas ka ise unustanud oma **hapnikuballooni**. Nüüd siis „sõbrad” komistasid sellele ega saanud autouksest sisse, üks neist kergitas tekiäärt ja see osa, mis ballooni nähtavale ilmus, tegi nad uuesti rahutuks. Mis kuradi raketti te veel veate siin, küsis üks neist ja enne kui nad teiselt poolt autosse sisenesid, toimus neil jällegi mingi omavaheline vaikne arutelu. Läbi tuisuse pimeduse olime jõudnud lõpuks kordoni väravateni, mille postidevahe oli täidetud kõrge, värskelt tuisanud lume hangega. Takerdusime sellesse, kuid vaid korra, sest parasjagu tuli rivikorras grupp sõdureid seersandi saatel, olime neile jalgu jäänud. Ümber auto hargnenud mehed hõikasid korra *raz-dva* ja meid koos autoga nagu visati kordoni õuele. Olime lõpuks kohale jõudnud ning autost väljudes võeti asja juba palju ametlikumalt. Üks noormeestest automaadiga ees, teine mu taga, eskorditi „piiririkkuja” hoonesse.

Õppeklassis, kuhu sisenesime, toimus parasjagu õppetund. Laudade ääres istusid sõdurid ja tahvli juures toreda sihvaka välimusega sõjaväekapten kriiditükiga peos. Üks mu saatjatest, lüües käe kõrva äärde, raporteeris ilmse uhkustundega hääles, et täna, see kell, selles piirilõigus või sektoris merejälil olid nad avastanud autojäljed, hiljem ka piiririkkuja enda ning toonud siia ja seisab nüüd teie ees. Dokumente seni kontrollida ei õnnestunud, lisati lõpetuseks. Kapten lõpetas kohe õppetundi ja saatis kõik klassist välja. Tuli siis minu juurde, tutvustas ennast, ulatas mulle käe ja palus minult passi. Ulatasin talle selle koos piiritsooni loaga, mis oli välja antud ja kehtis Eesti NSV-s olevate kõigi piiritsoonide kohta. Olles need hoolikalt läbi lugenud, küsis: „Aga kustkaudu te Hiiumaale saite?” Vastasin, et tulin täna läbi Saaremaa ning üle merejää. „Ma ei saa teie juttu uskuda, kuna merejää on liiga nõrk ja autosid ei kannu.”

[4.]

Hiiumaa nr. 37 lk 4, 30. märts 1999

„Jää paksus on alla 20 cm ja alles eile kukkusid sellest läbi kolm kohalikku sõiduautot.” Vastasin, et te tõesti võite mu juttu mitte uskuda, aga ikkagi üle ma tulin ja siin ma nüüd olen. Jutustasin talle ka põhjuse, mis oli mind sundinud sellist riskantset sõitu ette võtma. Õnneks juhtus kapten olema arusaaja targa olemisega mees, mitte nagu enamik punasest propagandasoustist läbitambitud vene ohvitseri. Ta lausus: ma usun teid, aga kord on selline, et iga piiririkumine tuleb meil registreerida ja kõrgemale ülemusele ette kanda. Staap asub meil Saaremaal, istuge siin, lähen võtan ühenduse. Ega ta kaugemale läinudki, vaid kõrvaltuppa, mida meist lahutas õhuke laudsein. Side toimus raadio teel ja kuulsin pealt kogu jutuajamise. Kui minu poolt toimepandu oli kõik ette kantud ja kuulnud ka, et minu dokumentidega on asi korras, kästi kaptenil välja uurida, kas minu poolt nimetatud sugulased ikka elavad Hiiumaal. Nüüd peeti veel telefonikõnelused Kärdlaga ja siis tuli kapten tagasi, ulatades mulle dokumendid, sealjuures vabandades, et kord on kord, surus hüvastijätuks kätt ning küsis, kuidas kavatsete tagasi Tallinna saada. Kehitasin õlgu ja jäin talle vastuse võlgu. Tõepoolest polnud ma sellele siiani peaaegu üldse mõelnud.

Dokumendid käes, väljusin hoonest masina juurde ja vaatasin kella, see näitas üheteistkümnendat õhtutundi. Teadsin, et kodused Tallinnas kui ka siin Hiiumaal on kindlasti mures ja rahutud, kuhu ma olen kadunud. Sõites Emmaste-Kärdla maanteel, ei saanud ma siiski üle kiusatusest, mõeldes, et sõidan sünnikodust nii lähedalt mööda. Kuigi ta on tühi, sest pärast ema surma elas isa seal üksinda ja novembrikuus oli surm ära kutsunud ka kõrvalperes elava onu, isa venna. Keerasin siiski auto suurelt maanteelt vasakule. Ühtri ei ole ju kuigi kaugel, rahustasin ennast. Koduvärvad on otse maantee ääres. Ma ei ava neid. Väravast ei lähe välja- ega sissepoole ühtegi jalajälge. Suured kõrged ja valged lumehanged on tuisk kokku kandnud väravast uksetrepini. Ainult üks jänes on kujutanud oma jäljerea sellele valgele paberilehele. Peatun ka onu maja ees ja astun koputades sisse. Onunaine on väga üllatunud mind nähes. Õnneks tuleb talle meelde küsida, kas ma täna söönud ka olen. Savikausitais sooja suppi parandab tunduvalt mu enesetunnet. Räägin lühidalt oma tulekust ja selle põhjusest. Siis tänan ja - hüvastijätt. Ees on veel kolmkümmend kilomeetrit sõitu.

Haiglauksest sisenedes viskan pilgu kellale. Seal näen, et kell on üks öösel. Niisiis südaöö ja järgmise päeva varane algus. Koridoris kohtan valges kitlis naist, kes juhatab mu ühte palatisse. Isa on seal ainukene haige ja tema juures valvavad minu mõlemad õed. Kas üllatusest või rõõmust nad mõlemad tõusevad ega leia alul sõnu millega alustada. Said üle, küsivad lõpuks nagu ühest suust, me ei lootnudki enam. Tallinnast on juba mitu kõnet olnud ja küsitud. Teadsin, kes on need küsijad ja milline võib olla nende mure. See oli teadmatus minu pärast.

Isa nägi üsna armetu välja, voolikud olid nina kaudu ühendatud voodipeatsis oleva hapnikuballooniga ja rääkida sai vaid nõrga sosinaga. Surusin ta jõuetult kõrval lamavat kätt ning silitasin higipisarais niisket laupa. Hapnikku pidavat jätkuma veel kella neljani, teatas vahepeal sisenenud valvearst. Seega veel kolmeks tunniks. Olin jõudnud siiski õigel ajal. Sanitari abiga tõime autost ära ballooni hapnikuga ja asetasime teise kõrvale. Tundus, et see ei olnud ravim mitte ainult haigele, vaid meil kõigil oli kohe kergem hingata. Ka arst lohutas ja andis lootusi.

Mu tagasisõit, millele nüüd tuli hakata tõsisemalt mõtlema, peab algama hommikul. Õde ulatas mulle oma uksevõtme, et läheksin ja puhkaksin seni. Enne väljumist viipas isa, kutsudes mind lähemale ja küsis siis nõrga häälega: „Ütle Villi, see hapnik mille sa tõid, kas see on üks kallis asi?” Ei, ei ole. See ei maksa peaaegu midagi, peaasi, et tast ikka kasu oleks ja küllap on ja paraned, vastasin. Tundsin isa nõrga käe tänulikku pigistust. Läksin võti taskus õe koju puhkama. Äratasin magava õemehe, jõime kuuma teed, rääkisin oma tulekust ning pidasime ärasõiduplaani. Ta soovitas mul enam mitte seda teed kasutada, vaid **minna merele läbi Kassari poolsaare. Jäätteid** olevat küll poole rohkem, 25 kilomeetrit, aga jää ise paksem ja vähem neid veealuseid hoovusi. Päeval olevat Hiiumaa autojuhid seal jääluuret käinud tegemas.

Ärkasin öösel, teadmata, mis oli mind äratanud. Tundsin mingit rahutust, võib-olla mingit hoiatust alateadvuses. Pime tuba ja võõras ümbrus, jäin kuulatama. See oli öine torm väljas, mis pani maja mansardkorruse nurgad oigama ja katusesarikad koos plaatidega naksuma ning krigisema. See oli torm, mis rannaäärsete majade tugevust proovis. Leidsin lüliti, vaatasin kella. Oli neljas öötund. Seega maganud vaid poolteist tundi. Aknad ja nende klaasid liikusid ning võbisesid tuulest. Koos tuulega keerlesid akna taga märjad kleepuvad sulalumeräitsakad. Mu uni oli nagu pühitud. Teadsin olukorra tõsidust. **Selline ilm lõhub merejää mõne tunniga.**

Olin otsustanud hommikul oodata ära õe tuleku, et siis veel käia läbi haiglast ning teha lõplik otsus tagasitee asjus. Nüüd aga tuli tegutseda ja kiiresti, kui üldse tahan veel üle mere saada. Loopisin

kähku riided selga, astusin alla mööda nagisevat treppi tuppa, kus magas õemees. Vaatamata ta raskele norskamisele äratasin ta ning suutsin talle lõpuks selgeks teha, et alustan kohe tagasisõitu ja miks. Palusin tervitada õdesid ja isa ning vabandada, et nii järsku lahkusin.

Käivitasin jällegi oma vana valge ja ajaga, mis kulus mul Kärblast sõiduks Käinani, pidin otsustama, millise marsruudi valin tagasiteeks. Enne Käinat keerasin kõheldes üle Vaemla Kassari poole. Sellega oli otsus tehtud. Mööda pimedat ja lumesajus Kassarit tiirutades leidsin lõpuks sealse paadisadama. Mingis kuuritaolises hoones oli aken valgustatud. Sisenesin sinna, ruumis oli kolm meest, kes tegelesid oma kalavõrkudega. Viisin jutu kohe merele, üleminekuvõimalusele. „Eelmine päev autojuhid, jah, siin sõitsid ja tiirutasid, tegid luuret rada otsides ning nüüd paar tundi tagasi sõitis üks auto jääle. Lubas minna proovima, ja ehk saab üle. See oli Käina EPT villis kolme mehega. Neil pidi Käinas töökojas olema suur hapnikukriis. Kui õnnestub üle saada, saavad seda Saaremaalt tuua. Autokatusetele olevat neil olnud plangud seotud, sest **eile olid nad merel avastanud praod, millest täna proovivad plankude abil üle saada.** Tagasi nad tulnud ei ole, ehk said üle,” arvasid mehed.

Üks mees tuli õue minuga kaasa, et panna mind jälgedele, kust auto oli jääle läinud. Läksime temaga kadakate vahelt rannapiirini mööda autojälgi ning jäime siis nõutult seisma. **Ranna ja jää vahel oli mitme meetri laiune lahtine vesi.** „Ai sa peese siit änam kuskile, ta on jo jee lahti lükkend,” ütles mees nii tuttavas koduses keeles. Torm lõi talle kasukakrae pea ümber ja mees läks tagasi tuldud rada. Mida teha? Vastust ei teadnud. Istusin autosse ja hakkasin enda rahustuseks mööda rannaäärt liikuma.

[5.]

Hiiumaa nr. 38 lk 4, 1. aprill 1999

Kas minu õnneks või õnnetuseks avastasin, et ühes kalda-sopis oli jää maaga ühenduses. Mis siis ikka - valikut ei olnud, võimalus avanes, tähendab tuleb minna ja ma olingi jälle merejääle. Kuna nähtavus oli vaid mõnikümmend meetrit, kartsin kõige enam eksida. Kuigi oli märtsikuu teine pool ja ajaliselts oleks hommik pidanud valgenema, oli tugevas tuules sadav lumi see, mis kattis valge seinana kõik eespool oleva. Klaasipuhastid ei jõudnud seda kleepuvat massi autoaknalt korralikult puhastada, mis veel omakorda raskendas nähtavust. Sõitsin sikk-sakke tehes ning mul õnnestus natukeseks ajaks avastada eelmise auto kinnituisanud jäljed. Nende järgi võtsin sirge suuna lubadusega endale, et asjatult rooli kõrvale ei keera, sest nõnda kaotaksin suuna. Kaldast kaugenedes olid aga varsti need jäljed jäljetult kadunud. Lõpuks siiski hakkas lumesadu veidi hõrenema ning sellega koos ka ilm valgenema.

Arvatavasti olen jõudnud avamerele, vähemalt niisuguse nähtavuse korral ei näe ma maa triipu enam kusagil. Mida edasi, seda enam hakkab jää muutuma. Mitmel pool, eriti aga paremal märkan pikki jäävalle ja kokku-kuhjunud parajaid saunakõrguseid jääkuhilaid. Et tuul puhub vesikaarest või kusagilt lääne ja selle vahepealt, siis avamere poolt, pikki Soela väina puhudes saavutabki ta säärase tugevuse. Suur tume, osalt õhus, siis jällegi lumel rulluv kadakas ületab mu sõidusuuna, nagu metsikult tormav hullunud loom kihutab see mööda valgenevat välja kaugusesse. Vist üks eile nähtud õnnetuspaiga tähistest, igatahes sealtpoolt ta tuli, kuigi vahemaa sinna peaks olema mitukümmend kilomeetrit. Praoga kohtun kuidagi ootamatult. Esmalt märkan jääl vett ning siis kaugemal enda ees

kahele poole üles purskavat pikka-pikka umbes meetrikõrgust veeseina. See tõuseb ja vajub alla vaheaegadega nagu merelainegi. Meri lainetab jääpinna all - nii saan sellest aru mina. Peatun ja vaatan enda ette tekkinud takistust mõlemas suunas. **Prao laius võib olla üks meeter.** Alustan sõitu mööda pikki pragu vasakule, lootes leida võimalust ülesõiduks. Sõidan oma kaks kilomeetrit. Pragu vastupidi hakkab laienema ja siis lõpuks hargneb kaheks. Edasi sõita on mõttetu. Keeran tulnud teed tagasi, jõudes kohani, kust alustasin ja jätkan sealt sõitu vastaspoole. Ma ei saa ju Hiiumaale tagasi minna, sest usun, et nüüd on küllap kõikjal juba jää kaldast lahti rebitud. Sama võib muidugi olla juhtunud ka Saaremaa-poolse kaldaäärega. Prao lähedane äär, millel nüüd aeglaselt sõidan, on üks vee ja lume segu.

Olen jõudnud lähedale suurtele rüsiääkuhilatele, kui järsku märkan üllatuseks kahte teineteise lähestikku lumine püsti asetatud tumedat õllepudelit. Siin on olnud inimesed. Peatan auto ja astun sellesse märga lumepudrusse. Südamelöögid muutuvad kiiremaks, kui avastan pudelist tagapool **jääpraole kokkulöödud plankudest oskuslikult meisterdatud silla.** Kuigi ka silla alt purskab veesammast üles, on sild ise siiani kindlalt paigal püsinud. Õllepudelid on nagu minivärvapostid asetatud enne sildaja nende vahelt mahun ma parasjagu masinaga läbi, enne kui silla ületan. Mõttes olen tänulik oma eelsõitnud kaasmaalastele, kelle abita oleksin jäänud väga tobedasse olukorda. Silla on nad jätnud ilmse kavatsusega tulla tagasi nii kiiresti kui võimalik ja pudelid teed tähistama, et kohta lihtsam leida oleks. Nii on minu arvamine nüüd juba teisel pool pragu sõitu jätkates. Aga silla püsivusse mul suurt usku ei ole. Prao laienemisega ta kukub merre, kokku-surumisel aga sild lihtsalt puruneb. Tean, et tagasiteed mul enam ei ole ja kui õnnestub maale jõuda, siis ainult Saaremaale. Eespool aga näen üha rohkem vett jääl ja varsti ei kuulegi ma enam rataste alt kostmas lumeraginat, vaid hoopis veesolinat. Vett tuiskab tuulega sisse auto lahtisest uksest ja minu vasak külge ja püksisääred on varsti märjad. **Peagi ulatub vesi juba autopõhjani** ja selle virvenduse tõttu tema pinnal, mille tuul tekitab, ei näe ma enam, mis võib olla selle veepinna all, kas praod või võin ma millelegi muule otsa sõita. Tean ka seda, et kui veetase veelgi tõuseb ja katab sumbuti-toru, seiskub mootor ja edasisõit autoga on lõppenud. Ikka enam ja enam näen küll vasakul ja paremal rüsiäävälle ning valge lumega kaetud kuhilaid nüüd juba tumedast veest välja paistmas. Vaatamata varitsevatele ohule ja teadmatusetele, kas saan kaldale või ei, on see looduspilt ometigi nii ilus, ürgne ning paeluv.

Lumesadu on lakanud, torm selle eest tegutseb aga veelgi vihasemalt. Vasakult on märgata rüsiäävällide tagant üksikuid kaugeid tumedaid triipe. Peaksid olema minu arvates puuladvad Muhus. Merepind selles suunas on kõigest tuule poolt kokkulükatust niivõrd umbes, et sealtpoolt maale sõita näib mõttetu. Korraga mulle tundub, et autorattad pöörlevad veealusel libedal jääl kohapeal. Peab olema mingi nähtamatu takistus. Lülitan sisse tagurpidikäigu, targemat ei midagi. Vaatamata edasi-tagasi vuristamisele, seisab auto kohapeal. Kuidas edasi toimida? Topin vasaku jala püksisääre talvesaapasse, siis pikkamööda selle autouksest välja külma vette. Vesi ulatub poole sääreni ja nüüd tunnen jääd saapa all. Jahe vesi imbub saapasse ning püksisäärde, tekitades ebamugava tunde. Tõusen püsti, tuues keha välja ukseavast, sealjuures toetun kogu kehaga vasakule veesolevale jalale. Parema jalg töötab gaasipedaalil ja õlaga ukseavas püüan lükata autot. Tagaratta all keeb vesi. Panen kogu oma jõu lükkamisele ning siis teeb auto tagaosa kohapeal 45° pöörde, sellega on ta ühtlasi saanud mööda vee all olevast takistusest, sest nüüd sõostab auto nii järsku paigalt, et jään vaevu rooli külge rippuma. Püüan enam toetuda autos gaasipedaalil olevale jalale, et saada autosse. Sellega toimub aga ka surve gaasile, auto võtab kiirust juurde, minu vasak jalg ei taha aga ikka veel veest välja tulla. Ripun rooli küljes, masin hakkab kohapeal ringe tegema. Lõpuks suudan vasaku käega keerata süütevõtit ja auto peatub. Nüüd saan autosse tõsta ka oma taguotsani veest

nõretava märja jala. Jätkan sõitu. **Muhumaa rand oma täislükatud rüsiäävallidega ei ole kaugel** ja millegipärast tuleb mulle liigagi lähedale. Teisel pool ees mustendavad ka juba Saaremaa puuladvad. Parandan mitu korda kurssi, võttes suuna rohkem Saaremaa poole, aga oma imestuseks lähenen enam ja enam Muhu ranna rüsiääle. Võtab aega, enne kui avastan tõe. **Paremalt küljelt puhub tugev Soela väina poolt tulev tuul, veealune jääpind aga on libe ja minu kerge tühi auto on selles veeväljas kui tormis ekslev lootsik tuule lükata, pealegi virvendavates lainetes ei ole lähedal orientiiri.** Et sellest tuule mägukanniks olemisest pääseda keeran autonina otse vastutuult Soela poole. Jällegi on ees nüüd avameri ja minul tekib tunne, et see ei olegi auto, vaid paat, millega siin veteavaruses seilan. Mitu kilomeetrit sellist sõitu, näen, et olen jätnud Muhumaa kaugele seljataha. Keeran end tagasi Saaremaa kursile.

[6.]

Hiiumaa nr. 39 lk 4, 6. aprill 1999

Varsti hakkab jõudma tema väljaulatuvate neemeotste varju. Lähenedes kaldale, märkan, et mu kartus osutub tõeks. **Vesi ulatub kõikjal, kuhu vaatan, rannapiirini välja** ja alles kaldast algab lumine maapind. Kas jää on rannast lahti rebitud? Arvan, et on, üleni vee all olev jääpind ei võimalda mul seda kindlaks teha. Igaks juhuks, olles lähedal rannale ja et mitte ootamatult üle jää-ääre põhja sulpsatada, võtan jällegi suuna paremale, nüüd juba pikki rannikut, lootuses leida kusagilt paremat maabumispaika. Peale mõnekilomeetrilist sõitu hakkab vasakul olev kaldaäär kõrgenema. Mustjõe pank, mu ema sünnikoht ei saa see olla, selleks ei jätku tal kõrgust, teiseks on ka Muhu siin liiga lähedal. Aga ikkagi kallas aina kõrgeneb. Nõnda endamisi mõeldes näen ühe merre ulatuva neeme tagant tasast valget lumist lagendikku ja see on **ühenduses kõrgeleulatuva kaldaga**. Jääpind on küllaltki suure tõusuga kalda suunas. Ta on nagu jumala poolt jäetud sild kõrgele pangakaldale sõiduks. Kas Žiguli veab üles, sest jääalune peab olema seal veest tühi, kas jää niisuguses olukorras autot kannab? Veetase meres on langenud ja nii näib „sild” sinna kalda külge olevat rippuma jäänud. Kuidas ta täpselt on ühendatud kaldaga? Kas maale saab, ei ole võimalik sellisest kaugusest näha ja et üles jõuda, tuleb minekul kiirust koguda, sest kohati on tuulest puhtaks puhitud jääväljakuid, mis võivad küllaltki libedaiks osutada ning autorattad kohapeal pöörlema võtta. Kas veealune jääosa on sillaks maalemineku jääga omavahel ühendatud, sellele ei ole mul vastust kusagilt võtta. Siin tuleb jällegi ainult riskile välja minna. Vees olles, suunaga kaldale, püüan juba kiirust suurendada. Siis lõpeb vesi, pragu tähendab ei olnud, hüüaksin heast meelest juba hurraa, aga vara veel - ma ei ole ju veel maal. Ees on küllaltki palju tõusvat, tuule poolt lihvitud, libedate paljakutega jääd. Igal lumelaigul lisan ja jääpaljakul vähendan gaasi, et vältida rataste kohapeal pöörlemist, rand aga aina läheneb, otsin sõidu ajal silmadega, kus oleks madalam kaldaäär ja ma arvan olevat selle leidnud. Auto kargab suure hüppega nagu kits jäält kaldale, mille äär ei olnud hoopiski nii tasane, kui olin arvanud. Midagi lööb mulle selja tagant valusalt kuklasse, see osutub labidavarreks tagaistmel, aga ma olen maa peal. Löök pähe vist kainestab mind. Igatahes hurraa ma ei hõiska. Väljun autost ja astun pikkamööda, nüüd juba selja taga olevale kõrgele pangakaldale. Kui kindlana tunnen end sellel kaldanukil, keset üksikuid kiduraid kadakaid! Saaremaa oma Pulli pangaga on see, mis mind kui kaldalevisatud mereanni lõpuks tervena vastu võtab.

Kui ülev ja suurepärane on siit vaade tagasi alles lõppenud õnnelikule merereisile. Seisan vihisevas tuules jopehõlmi koomale tõmmates ja lasen pilgul puhata alles läbitud teel.

Kui ilus, salapäraselt suur ja võimas oled sa täna esimest kevadarmastust nuusutanud meri mu ees oma jäävangis hoidvaid ahelaid lõhkudes. Aastasadu on mu esivanemad nende kahe saare küllastelt su juurde tulnud. Sinu jäist pinda ületanud ja su suvesoojas lainetel sõudnud. Sa oled neile andnud toidu eluks ja oled neid elusid endalegi võtnud, sest suure asja juures toimub kõik suurelt ning uhkelt. Meri võtab ja meri annab. Meil ei ole õigust sind vihata ega karta. Selline on side rannarahva ja mere vahel alati olnud, nagu salaarmastus.

Nii läks korda ka minu seekordne reis, sain oma kohustuse isa ees täidetud ja olen tagasi kaldal, kust eile lahkusin. Sammun tagasi auto poole ja siis meenub järsku tema küsimus: „Ütle Villi, kas see hapnik, mille sa mulle tõid, on kallid asi?” Viskan veel kord pilgu üle õla selja taha nagu tahaks küsimusele vastata. Jah, hapnik on seal ja mina siin ja kui ta annab sulle tagasi elu, mis rippus sul kui niidiotsas, siis on asi korda läinud. Pühin vinge tuule tõttu märjaks muutunud silmanurga ning sammun auto juurde.

Sõitnud vaevalt sadakond meetrit, näen üle kadakalatvade paistvat maastikuauto halli katust. Sõidan lähemale ja astun ligi. Kaks mejest istuvad lõkke ääres. Kolmas tõstab autost välja kotti toiduga. Kas hiidlased? Küsida poleks olnudki vaja. Embleem autouksel räägib ise enda eest. Mehed on üllatunud. Kas tõesti said veel üle?

[7.]

Hiiumaa nr. 39 lk 4, 6. aprill 1999

Kuidas meri oli? Kuidas on praoga? Kas meie sild oli alles? Nad on oma hapnikukoormaga samuti otsinud mööda randa kohta jääle minekuks ning jäänud samasse paika, kust ma maale sain. Aga meri ja ilm on selline, et mehed ei riski enam sõitu alustada ja õigesti teevad. Arvan küll. See meri mu selja taga varsti ikka lagunes. Pealegi on neid ühel autol kolm meest pluss koorem. Nukrate nägudega harutatakse lahti võileivad ja alustatakse söömisega. Ka minule pani ju naine kaasa võileiva kuuma kohviga, meenub nüüd mulle. Otsin endaomadki välja ja imestan endamisi, kuidas ma küll üldsegi kõhutühja ei tundnud. Astun lõkkele lähemale ja söön võileiba, sest tunnen jahedust. Mu märjad püksid hakkavad lõkkekuumuses aurama. Lähen istun autoistmele, kisun kordamööda jalast talvesaapad ning nõristan neist vett välja. Väänan ka sokkidest vee välja ja panen siis jalga tagasi. Vaja alustada sõitu, sest Kuivastuni on siit veel parasjagu maad, siis praamile, sellega Virtsu, sealt aga juba Tallinna, koju, kus ollakse praegugi veel mures ootuses ja teadmatuses. Täna mehi praole jäetud silla eest, hõikan nägemiseni ja võtan suuna Kuivastule.

Lõpetuseks. Kui lugeja on viitsinud mu jutustuse „Õnnestunud merereis” läbi lugeda, võib tal tekkida küsimus, et kas niisugune reis oli üldse põhjendatud ja kas sellest kasu oli.

Võin öelda, et oli küll. Isa tervis hakkas paranema ja kolm nädalat hiljem kujutati ta haiglast välja kodusele ravile.

Päris terveks ta siiski enam ei saanud ja sügisel tuli ta 76 aasta vanuselt pärast surma külaskäiku viia ema kõrvale Käina surnuaeda.

Olen terve oma elu elanud n.ö. ratastel ringi rännates. Nooruses sõitsin veduril ronge vedades. Hiljem kaugsõiduautojuhina on kõik urkad ning kolkad, nii lähedased kui kauged, läbi sõidetud. Koos sellega ei ole puudu mälestustest, igasugustest sündmustest ja juhtumitest, millest võiks nii mõndagi kõnelda. Üheks eredamaks pean aga siiski just seda, üht talvist Hiiumaal käiku. Ilmselt sellepärast, et siis tuli otseselt ja üksinda olles rinda pista võimsa, nii salapärase ja armastatud merega.

Nõrk jää neelas auto Magus koorem merepõhjas

Lääne Elu 15. jaanuar 1935 nr. 4 lk 1

Virtsu sadamas vajus kompvektivabrik „Progressi” auto läbi jää. - Juht päästis end viimasel hetkel. - Saatuslikuks sai 60-puudane maiustuste koorem.

Auto veetakse jää all kaldale

Laupäeva [12. jaan. 1935] pealelõunal juhtus nõrga jää tõttu õnnetus Virtsu sadama lähedal merel. Tallinna kompvektivabriku „Progressi” kaubaveoauto langes Tallinnast Kuressaare sõidul läbi jää ja vajus põhja. Juht suutis viimasel silmapilgul autost välja hüpata. Õnnetuse kohal on vesi 14 sülda sügav.

„Progressi” esindaja, kes autoga tahtis üle väina sõita Kuressaare, märkas lühikese sõidu järele Virtsu all jää, et nõrk jää ei kanna masinat. Jõudes umbes 100 meetri kaugusele sadamasillast, vajusid auto esimesed rattad läbi jää. Kiiresti kinnitas juht trossi auto tagumise assi külge. Masinat august tagasi kindlale jääle enam tõmmata ei õnnestunud. Jää pragunes edasi, kuni raske koormaga laaditud auto vajus merepõhja. Auto vajumine kestis umbes veerand tundi. Autol oli umbes 60 puuda kompvekke ja teisi maiustusi.

Pühapäeva hommikul alustas autojuht koos kohalike talumeestega auto päästetöid. Pühapäeva õhtuks jõuti auto mööda merepõhja umbes 20 sülda kalda poole vedada. Päästetöid takistab liig nõrk jää õnnetuskohal, kõigest 5 tolli paks. Algul kavatseti isegi tuuker kohale tuua, kuid hiljem loobuti sellest kavatsusest.

Vaatamata võrdlemisi nõrgale jääle sõidavad kergsõiduautod juba mitu päeva üle jää Virtsust Kuivastusse. „Progressi” autole sai aga saatuslikuks liig raske koorem.

Kuna autol asunud kaup vee tõttu täiesti rikutud, siis saab kompvektivabrik õnnetuse tõttu kahju 1200 krooni eest.

Kui Heltermaa mees oli jäävoorimeheks

J. Palm

Nõukogude Hiiumaa nr. 29. lk 3

10. märts 1970

Igal talvel on aegu, mil väin on mandri ja saare vahel viss. Õige harva tuli endistel talvedel ette, et Heltermaa mees ei saanud passaseere üle väina vedada. Sellised külmavaesed talved võivad vanemad inimesed sõrmedel üles lugeda.

Aga siiski! 1924.–25. a. talv oli pehme. Uuel aastal nokitsesid lambad veel kadakapõõsaste kallal ja veebruaris oli väin jääst vaba. Ühendust pidas laev. Siis aga muutusid märtsis ilmad äkki külmaks. Väin kattus õhukese jääga, mis ei kandnud hobust. Hiiumaa poolt ei läinud ükski täie aruga inimene end jääle uputama, küll aga tulid mandrilt mõned mustlased üle väina Heltermaale ja sedagi üle Heinlaiu, kus jää paksem.

Aasta varem ei andnud jää kevadel järele. Oli juba mai algus. Tollel kevadel tükeldati Suuremõisas viimane sakste käes olnud maa asunduskruntideks ja jagati välja. Jagamise viimaseks päevaks oli 8. mai, kuid ühenduse puudumise tõttu ei pääsenud ministeeriumi esindajad Haapsalust kohale. Ilma nendeta ei nihkunud asi paigalt. Eks siis paluti Heltermaa mehi, et olgu need nii kenad ja toogu maakonna riigimaade volinik saarele. Telefoniga lepiti aja suhtes kokku. Ja siis, kui hilisõhtul öökülm oli jääd kahutanud, sõitsid mõned Heltermaa mehed üle väina Rohukülla ja sealt tulistjalu tagasi. Päikesetõusuks jõuti jälle Heltermaal maabuda. Tol hommikul oli väin nõnda viss, et saksad sõitsid saanidega, ent päeva poole tugevnes tuul ja õhtu eel läks otse tormiks. Kui Suuremõisas käijad õhtul Heltermaale tagasi jõudsid, oli jääkaane heitnud väin lainevahus ja ainult rannas lamas talvest jäänud jäätükke.

Heltermaa meestel oli väin leivaaidaks. Reisijatelt saadud veoraha andis leiva ja meri leivakõrvase - kala. Heltermaalased armastasid väina. Tema kohta ei öeldud iialgi midagi halba, kuigi ta mitmel korral meeste närvid pingule pani. Ühel varasel kevadel oli Heltermaalt umbes 15–20 veomeest oma hobustega Haapsalus. Tagasiteel jõuti pärast lõunat keset väina ja edasi viimase penikoorma märkideni. Aga seal olid maaveed rannalähedase jää sedavõrd hapraks muutnud, et see enam hobust ei kandnud. Muist reisijaid jätkas teekonda jalgsi ja jõudis õnnelikult randa. Seda oleks võinud kõik teelised teha. Kuid Heltermaa mehed ei jätanud iialgi hobust merele uppuma. Nii jäid mehed hobuste juurde ootama, mida saatus toob. Viimane oligi nendele armuline. Tõi õõ kärelda külmaga. See tegi hapra jää jälle nõnda tugevaks, et võis peale minna, ning hommikul randusid kõik mehed ja hobused. Üks vanamees lausus, et tema olnud sel ööl tantsukursustel. Sooja saamiseks olid mehed öösel proovinud küll uusi, küll vanu tantse.

Heltermaa meestele meeldis inimesi üle väina vedada, kuid saare kaugematesse paikadesse mindi vastumeelselt. Jää peal liikus 3 kodaraga hiiu regi hõlpsalt ja hobune võis Heltermaalt Rohukülani ühtejärke sõrksõitu teha. Kesk merd tehti väike peatus. Anti hobustele tükk leiba suhu ja õiendati muud vajadused.

Sõit ühest kaldast teiseni võttis hea tee puhul üle paari tunni. Oli tee umbes, siis muidugi rohkem. Selle aja kestel jõudis külm üsna südame ligi pugeda. Pakast peletati viinaga. Nii mitmedki täiskarsklased ja kained naiskodanikud ei öelnud ara suutäiest külmarohust. Viin oli hiidlasele sellal

reispass. Põlised jääsõitjad ei tarvitanud loomulikult reispassi kurjasti: seda pruugiti mõõdukalt. Isegi ööbimiskohas Okkapuu sissesõiduhoovis võeti vaid nii palju, et „väike kilk peas” ja mõnel mehel „Lutika Viuu” ots käes. Merel täis kaanida võisid ainult „hitud” ja seesuguseid ei tahtud passaseerideks.

Jääretked muutusid eriti ohtlikeks paksude udude ja lumesadude aegu. Kui siis hobune koosi ei pidanud ja teelt kõrvale läks, lõppes lugu traagiliselt. Ent seda tuli harva ette. Mälestustes püsib üks kurb juhtum. Hobune eksis teelt ja temaga ka inimene. Nii sõideti Hari lähedale avavette, kust enam eluga tagasi ei tulnud.

Nüüd on aeg kõik teisendanud. Heltermaa mees oma hobusega on ajaloos. Vaheks jäänud on neidki, kes võivad temast kui oma silmaga nähtust rääkida.

Talvel üle väina

E. Kraavik

Nõukogude Hiiumaa, 22. veebruar 1976

See juhtus minu nooruspäevil. Olin siis juba paar aastat ulgumerel kõlkunud, kui ükskord sain Hiiumaale tulla. Tollal ei olnud veel tugevaid laevu, mis talvel oleksid ühendust pidanud. Ei olnud siinmail ka regulaarseid bussiliine. Aga selle eest olid Heltermaa meestel vägevad hobused, kes tõrkumatult kahemeetrisest praost üle hüppasid. Käidi korra prao äärel, näidati kimlile või kõrvile hüppamise kaugus kätte, keerati kaugemalt üks ring, ja siis, hah-hopp, saan oli sirgus taga ja nagu Pegasus lendas hobune üle prao. Ole mees ja hoia kinni, et pealt maha ei lenda.

Nojah, öösel olin Haapsalus kirpe söötanud. Magasin küll saksakambris, nagu seda tuba siis nimetati. Ma ei tohi ka öelda, et see tuba nii räpane oleks olnud, kuid pudulõuseid oli seal küll vist igasuguseid: kui hommikul ärkasin, mõtlesin, et olen nõgesepõõsas maganud. Kuid minul oli ikka voodi ja kõik sinna juurdekuuluv, aga voorimehed said ainult peavarju. Saanist võeti heinakott ja tekk, pandi põrandale ja magati.

Oli varakevadine aeg, maanteed lumetud. Kui hommikul Haapsalu jaama juurest rnerale tulime, paistis jää siiski veel tugev olevat. Aga kaugemal lainetas vesi ja see oli tükati nii sügav, et tahtis istmiku alla tulla.

Mina pole merel kunagi vedelaks löönud, kuid siis ajas küll veidi kõhedaks: kas ikka hobune korruga üle ääre ei astu ja me tagant järele ei lenda? Kui oma hädast voorimehele kurtsin, ütles ta: „Kui vesi on jää peal, siis võib kindel olla, et jalgealune veel tugev on.”

Nõnda me siis tulime. Hobune astus julgelt lahke pika sammuga, aeg-ajalt puristades ja valgeid aurupilvi levitades. Keset väina vett enam jää peal ei olnud. Seal hobune jooksis, kuljused kõlisesid ja kabjaalused lendasid mürtsudes vastu saanipead. Vaata, et ise vastu pead ei saa. Kõik läks nagu õlitatult. Sõitjad olid rahul ja tagantjärele mõeldes on see isegi väga huvitav. Kus sa praegu sellist lõbu saad lubada!

Heltermaa poole jõudes hakkas vesi jällegi vahel mõne augu sees saani tükkima ja vana kõrtsi taga, kus me maale tulime, oli päris suur lahvandus ees. Seal ajas voorimees hobuse korra põlvini vette,

pööras siis tagasi mere poole, tegi pika ringi. Nüüd käis üks kabjaplagin, veesulin ning olimegi Heltermaa kõrtsi ees. Mõitlesin, et olen üleni märg. Kuid seda polnud; olin ainult pritsmeid saanud. Saanist välja astudes nõristasin need hobuse viisi pealt maha ja olin õnnelik, et kõik nii hästi oli läinud. Halb oli aga see, et voorimees ütles: „Nüüd katsuge teine mees leida, kes teid koju viib. Mina änam edasi äi tule. Meretee oli raske ja maanteed paljad. Loom ka väsinud.” Mõistsin olukorda ja ütlesin, et mis siis ikka. Astume korra teemajasse, eks siis näe, mis edasi saab. Ja nõnda me seisimegi varsti vanas kõrtsitoas leti ees, kust külmarohuna võis tellida ainult tulist teed. Kuid paremat voorimeeste rohtu, piiritust, olin juba Tallinnast väikese pudeli taskusse pistnud. Sest mine sa tea! Nüüd kulus see marjaks ära.

Kui olime paar klaasi grokki keresse kõrvetanud, katsus voorimees rinnaalust ja ütles: „Nüüd on sehane tunne, na oleks sae viili alla neeland.” Siis pani vana minu karbist sigareti ette, millest ta merel keeldus. Ta ütles: „Siin vaiksuses nurgas võib jo selle kõrre korra suhu pista, aga äi merel pole tühjaga midagi teha. Saal peab ikka piip aitama.”

Nüüd tegin juttu, et kust ma endale teise voorimehe võiksin leida. Tema vastas: „Mõtlen, et tulen viin teid siiski koju. Rumal ka härrat teele jätta.” Varem ta mulle sellist tiitlit ei andnud. Võib-olla tegi see mindki heldeks. Tahtsin veel teed tellida ja grokki teha, aga ta ütles: „Kui soovite, tehke endale. Mina rakendan nüüd teise hobuse vankri ette. Ta küll noorevõitu, aga ega saksa teele jäta.”

„Kas sa nägid, kui nobedaks see mehe tegi! Nagu oleks tuliseid süsi tagumiku alla pandud,” ütles teemajapidaja, naeratas lipitsevalt ja soovitas veel ühe tee võtta.

Ega mind lastudki kaua oodata. Varsti oli vana noorega trepi ees. Istusime peale. Siis oli üks kuljuste kõlin ja olimegi Käinas

Kui look üle käis

J. Palm

Nõukogude Hiiumaa nr. 140 lk 3

3. detsember 1968

Talvel, kui meri jäätus, pääses hiidlane üle väina mandrile hobusõidukitega. Reisijaid (tol ajal nimetasid Heltermaa mehed neid passaseerideks) veeti regedel, mille ees väike maatõugu hobune. Regi oli tavalisest koormaveoreest väiksem.

Väike veoloom suutis rohkem kui ta suured sugulased mandril. Ta võis Heltermaalt Rohukülani sõrksõitu teha, ilma et karv oleks niiskeks tõmbunud. Keset väina, mille tähiseks seisid jääs püsti neli kadakat, tehti peatus. Seal pistis looma omanik oma „kabjakale” tüki leiba suhu ja pani endal piibu tossama. Olid ilmad halvad, siis peatust ei tehtud ja vahekaugus kaeti ühte otsa pidi.

Heltermaalt näitas Rohukülla teed kadakate rida — iga vahe 50 sammu. Esimesel penikoormal püstitati 7 kadakat, keskel 14 ja kolmandal penikoormal jällegi 7. Kui jää tugev, julges voorimees oma passaseeriga üksinda teele minna, nõrgale või suurte pragudega jääle mindi juba mitmekesi. Nõrga jääga juhtus sagedasti, et loom vajus vette. Seda juhtumit ei peetud õnnetuseks – tavaline nähe,

millega nii voorimehed kui ka nende loomad olid harjunud. Hobuse väljatõmbamine käis otse akrobaatilise osavusega. Ka loomad ise keerasid endid vees küljeli ja kergendasid sellega päästetöid. Selline juhtum voorimeest meelt heitma ei pannud. Mäletan, kui Kari Kustase hobune läbi jää vajus. Hädaldamise asemel naljatas looma peremees: „Las olla kouem, peseb end puhtaks!”

Sageli tuli ette, et loodetuuled kergitasid jääd ja sellesse tekkisid kuni 7-jalased praod. Seesuguseid pragusid ületasid hiiu hobused otse meisterlikult Mees ajas looma prao juurde, et see takseeriks viimase laiust ja oskaks ennast hüppeks valmis seada. Siis sõideti umbes 100 sammu tagasi ja anti käsk: „Hopp, Miira!” Hobune jooksis, mis jalad võtsid ja nagu lendas üle prao. Reepõhi lõi laksti vastu vett, kuid loom ei andnud sellele aega vajuda. Ta jooksis edasi ja tõmbas ka ree välja.

Seda suutsid aga vaid väikesed treenitud hiiu hobused. Üks mandrimees tulnud oma suure ardenniga üle väina. Ta oli kuulnud, et hobused üle jääpragude hüppavad ja tahtnud ka oma rasket veolooma panna akrobaatikat tegema. Ardenn küll hüpanud, kuid otse prakku. Sinna ta jäigi.

Veel üks hea omadus oli neil hiiu hobustel: nad oskasid orienteeruda. Vahel tuiskas lumi merel maa ja taeva kokku. Inimene kaotas koosi, aga hobune läks õiget rada. Tulime ükskord paksu ilmaga Haapsalust merele. Ostsin linnast kompassi, et selle varal kurssi hoida. Ei aidanud kompass ega tuule suund, aitus vooi ees olev Matt-Oskari hobune. Maabusime Heltermaa kuuri otsa kohal, kuhu tark loom meid juhtimata tõi.