

Kolm nädalat rekkakabiinis

Asta Niinemets

Kaugsoõiduautojuhid on eriline inimtõug. Hääbuv, kalduvad nad ise arvama. Noorele mehele see amet eriti ei sobi, sest naine ja lapsed nõuavad tähelepanu, mida telefoni vahendusel on raske jagada. Vanemad mehed arutlevad, kui kaua nad veel jaksavad ja tahavad kogu aeg kodunt eemal olla. Eks noori tule tasahilju peale ka, aga rekka rooli pääsemiseks kulub palju aega ja mitte vähem raha. Koos B-kategooria juhiloaga võib sooritada ka C1 eksami, aga see ei anna veel õigust istuda suure veoauto rooli. Ja kui on käes luba istuda rekkarooli, ei tähenda see veel õigust juhtida autorongi. Haa-gisega sõitmise õiguse saamiseks tuleb sooritada omaette eksam ja kõigi eksamite vahepeal peab mõnda aega sõitma eelmise kategooria loaga. Kes asja vastu tõsisemat huvi tunneb, võiks tutvuda autojuhi kutseoskuskõuetega. Lisaks võiks uurida autokoolide kodulehekülgi, kust on näha, mida koolid pakuvad ja kui paljude õppekavas üldse C- ja E-kategooria koolitus on. Aastad lähevad ja raha kulub iga kursuse peale. Vahepeal võib noorel inimesel suur armastus peale tulla ja siis võib selguda, et noorikule ei meeldi sugugi, kui mees mööda ilma ringi kimab, naine aga peab kodus majandama lapse, lemmikloomade ja remondiga.

Vello on autojuhina töötanud üle 30 aasta. Suurema osa ajast on ta olnud kaugsõitjades. Nõukogude ajal sõitis mööda N Liitu, viimastel aastatel on rataste all Euroopa Liit. Autod on muutunud hubasemaks ja mugavamaks, aga kodunt eemalolek on ikka sama. Tuleb tunnistada, et tehnika areng on suutnud ka eemaloleku muuta pisut talutavamaks – kui rahakott kannatab, saab kodustega kas või iga päev mõne sõna vahetada.

Igale inimesele ei pruugi kaugsõiduautojuhi elulaad sootuks sobida. Üks asi on kodunt eemalolek, teine üksindus. Töölolek tähendab ju viibimist vägagi kasinal pinnal kas kaks või üks. Mõnes firmas on auto peal korraga kaks juhti, kes istuvad roolis teineteise alla. See annab võimaluse läbida vahemaid kiiremini, sest siis ei ole vaja iga nelja tunni järel teha tunnist pausi. Mõnes firmas sõidab juht üks. Mõlemal variandil on oma head ja vead. Paarilisega sõites pead arvestama, et see on hullem kui abielu, sest ruum on väiksem ja kui teine inimene sul harja punaseks ajab, pole võima-

<http://haldjas.folklore.ee/tagused/nr30/rekka.pdf>

lust uksest välja astuda ega isegi teise tuppa tõmbuda. Olgu kabiin kui tahes pingeid täis, töövahetuse lõpuni pead ikka istuma sama inimese kõrval. Isegi seda on juhtunud, et üks mees on teisel kulmu rulli löönud. Üksinda söitmine tähendab aga jäägitut ja pidevat üksindust, mis ka igaühele ei istu.

Eks lepinguid ja töösuhteid ole igasuguseid, aga enamasti on juht kodunt ära kaks või kolm kuud, mõnikord ka kauem. Võimalik, et kolmekuune tähtaeg pärineb Euroopa Liidu eelsest ajast, mil ei tohtinud korraga üle 90 päeva välisriigis viibida, tähtaja ületamine võis kaasa tuua sissesõidukeelu. Ega sellest alati kinni peetud, aga vahelejäämine oli valus.

Umbes aasta enne Eesti liitumist Euroopa Liiduga sai Vellogi oma laksaka kätte. Mõistagi oli alguses jutt, et kaks kuud töö, kuu kodus. Paraku kujunes elu käigus välja nii, et ühtejutti tuli töö olla neli ja pool kuud. ELi piirest väljatulekul sellest küsimust ei tehtud, aga kui Vello hakkas tööle tagasi minema, ei lubanud Rootsi piirivalvurid teda maale. Istutati Stockholmis teise laeva peale ja saadeti tagasi. Kolmeks aastaks antud sissesõidukeeld kaotas tähenduse aastaga, sest siis sai Eestist Euroopa Liidu liige ja enam sellest numbrit ei tehtud.

Pärast N Liidu lagunemist tekkis mingil hetkel tunne, et staažiga autojuhti pole enam mitte kellelegi vaja, eriti kui sellel eluaastaid üle 40. Praegu otsivad transpordifirmad autojuhte tikutulega taga. Kui Vello esimest korda Euroopa Liidu sõitulede pääses (kurikuulsa taanlase Gert Jenseni firmas EKV), oli tal selleks vaja firmas töötava mehe eestkostet. Nüüd naljatavad mehed omavahel, et ka kõik kaevurid on elektriga maa alt välja aetud ja autorooli topitud.

Kutselise autojuhi naisena olen vahel puhkuse ajal mehega kaasa sõitnud. Kunagi sai niimoodi käidud Odessas, Kiievis ja Moldaavias (lähematest sõitudest ei maksa rääkidagi).

8. august

On 2005. aasta august ja olen taas kord üle aastate Velloga reisil kaasas. See on meie esimene ühine rekkareis Euroopasse. Kaks aastat oleme seda plaaninud ja mõlemal korral on midagi vahele tulnud. Tunamullu tuli Vello enne koju, kui mina puhkama sain, eelmisel aastal kavandasime ühisstarti Eestist. Algus sai isegi tehtud, aga vaid selleks, et tuua koorem Rootsi, see maha laadida ja



Kaart 1. Et huvi korral oleks parem reise umbkaudset kulgu jälgida, on kaardil markeeritud mõlemal retkel läbitud olulisemad paigad.

siis teisipidi koju tagasi sõita. Häda selles, et Rootsis on august autojuhile kõige kehvem töökuu – suurem jagu firmasid on puhkusel.

15. augustist lähevad Rootsi lapsed kooli, sestap on kuu alguses kõigil vanematel, kel vähegi võimalik, puhkus, et koos võsukestega viimased suvepäevad veeta ja siis perekond maakodust linna transportida. Mullu sellepärast reis nii lühikeseks jäigi.

Tänavu olen seega kolmandal katsel. Laevaga tulin Stockholmi, seal ootas pool päeva, kuni Vello mu ühest sadamalähedasest tänavakohvikust peale korjas.

9. august

Kaug sõiduautojuhil peab olema kannatust. Eile anti korraldus olla kell 10 laadimas Bråvikenis ääres Norrköpingis Holmen Papperis, siin öeldi, et laadimine algab kell üks. Loodetavasti algab. Istume ja vaatame, kuidas oranži kastiga koristusmasin tehase territooriumi kasib. Mehed on tubli tunni sellega meie nina ees ringi keerutanud, paberiribasid on ringi lendlemas poole võrra vähem kui enne, aga nüüd paistab olevat kätte jõudnud kohvipausi aeg... Kui paari tunni eest territooriumile saabusime, valitses samuti kohvipausi rahu ja vaikus, ükski masin ei töötanud ja ühtki inimest peale häälekalt torisevate saksa autojuhtide polnud näha.

Vello otsustas kasutada ooteaega eelmise sõidu aruande koostamiseks, sest siis saab selle Skånesse jõudes anda Hõöris kellelegi, kes viib dokumendid kontoris, et Vello tööandjale AS Transimixilehted töö eest ka raha laekuks. Raha peab liikuma, muidu jääb pere nälga.

Raha võib muidugi ka ise liigutada: ostad laeva pealt 100 Rootsi krooni eest pudeli viina ja ärid rootslastele maha. Täna siin oleks selle eest saanud 150. Mees, kes tehase hoovi peal mingi laadimismasinaga ringi tiirutab, käis juba küsimas, kas pole pakkuda viina või sigarette. No ei olnud. Need suitsud, mis kaasas, kuluvad endalegi ära, ja alkoholi pole üldse.

Rootsis on väga vähe poode, kust kanget alkoholi osta saab. Mõne mehe väitel pidavat Stockholmis olema vaid kaks alkoholipoodi (rootsikeelse nimega *systembolaget*), kuid internetis annab veebikoha www.systembolaget.se otsimootor küll Sveamaa pealinnas asuvate viinapoodide arvuks 22. Aga seda ongi miljonlinna kohta nii vähe, et ju on väitjad ise vaid paari juurde sattunud. Suurtes toidupoodides müüakse küll veini ja kuni 3,5%list õlut, kangemat saab osta vaid spetsipoodi-

dest. Põhja-Rootsis tundub asi olevat veel karmim, sest seal on autojuhtidele väga tugev surve: niipea, kui kusagil seisma jääd, tullakse küsima, kas midagi kaasas ka on. Vello rääkis mullu, et eestlased Rootsi eriti alkoholi sisse ei toovat – inimesed ei taha oma töökohaga riskida. Poolakatele ja leedulastele maksavad tööandjad nähtavasti tunduvalt vähem, sestap pidavat nemad rohkem riskima ja vahel ka alkoholi müüma. Kusagilt peab ju vorstiviil leiva peale tulema.

Ah ei, mingit alkoholi ikka on, aga mitte seda, mida küsiti. Vello just eile ütles, et talle olla Prantsusmaal kaks veini antud. Kaks korda käis samas kohas veinikoormat võtmas, mõlemal korral anti autojuhile pudel head veini. Väiksemates kohtades pidi seda ikka mõnikord juhtuma, et juhile antakse laadimise lõpus meelehea kaasa, eriti kui töö ei ole just kõige kiiremini sujunud. Suuremates tööstustes selline luksus kõne alla ei tule. Ei saa suured veel suuremaks, kui kogu varandus laiali jagatakse. Väikestel tegijatel ei paista seda muret olevat. Seal on jagamine ka rõõm. Vist.

10. august

Õöbisime mingis Shelli tanklas, mille kohta Vello juba alguses ütles, et kehv teine, aga et muidu oleksid sõidutunnid lõhki läinud, jäime ikka pidama.

Vellol on harukordne kohataju. Olen seda varemgi täheldanud, aga täna hommikul üllatas ta mind taas. Eile õhtul, kui pidama jäime, hakkas Vello kodutööd tegema, st üritas kaardi pealt üles leida koha, kuhu pidime täna hommikul kella kümneks jõudma. No ei olnud kaardi peal sellist kohanime. Oli vajaliku nimega järv, aga mitte sellist asustatud punkti. Jäi siis nii, et sõidame hommikul kohale ja vaatame. Kui ise ei leia, küsime kohalikelt. Hommikul sõidu ajal teatas Vello äkitsi, et oma arvates ta nägi seda tehas, kuhu meil on vaja sõita. Tubli 10–15 km tuli vasakule hoida, aga just seesama paberitehas oligi Vellole kaugelt silma hakanud – üksik korsten kauguses. Vaat niisugune mees.

Igat sorti rehkendamist pakub autojuhitöö ohtrasti. Laadimise eel aega parajaks tehes räägib Vello, et paberiveol on üldse asjad imelikud. Oli tal kunagi koorem Marseille'sse. Logistik Lennart oli ekstra palunud, et katsugu hommikul seitsmeks kohale jõuda: saaks koorma varakult maha ja siis kohe järgmist peale korjama. Lendaski Vello poole seitsmeks kohale. Seal öeldi, et laadimisaeg on

kell 10. Kell 10 selgus, et see on hoopis teise auto laadimise aeg, Vello lubati ette võtta alles järgmisel päeval kell 11.

Aga kunagi ei maksa uskuda, mis sulle öeldakse. Kui uus vahetus lõuna paiku tööle tuli, läks Vello uuesti õnne proovima. Selgus, et eelmise vahetuse mees oli lihtsalt lohe: oli võimalik sel päeval seda tööd mitte teha ja ta ei teinudki. Pärastlõunane vahetus tööd nii suureks sõbraks ei pidanud, et seda puutada ei maksaks. Vello sai samal õhtupoolikul koorma maha ja uuesti teele, pääsedes Marseille'is ööbimiskoha otsimisest. Suur sadamalinn ei olevat autojuhtidele just kõige parem ööbimispaik – liikvel on igasugu rahvast ja mõni võib hakata su varanatukest ihaldama.

Kaugsoiduautojuhil on ju kogu elamine kaasas. Telekas, et aega pauside ajal parajaks teha, arvuti. Mõistagi raha ning kõikvõimalikud panga- ja maksekaardid. Kui kokku hakata rehkendama, võivad külas käivad pikad näpud tekitada mitmekümne tuhande eest kahju, suur sekeldus ja asjaajamine veel peale selle. Just sellepärast ei sõiduta Vello ka hääletajaid. Kolleeg oli kord lahke mees, võttis kord hääletaja, eesti poisi peale. Pakkus õhtul süüa ja napsi ka. Hommikul, kui ärkas, oli hääletaja otsustanud hüvasti jätmata edasi minna. Juhi raha, dokumendid ja autovõtme võttis kaasa. Milleks võti, võib vaid mõistatada, teha polnud tal sellega niikuinii midagi. Aga just seesama võti tekitas juhile kahenädalase sundpausi. Ta sõitis Mercedesega ja Mercedese võtmed on unikaalsed. Igal masinal oma, mis käivitab ainult ühte autot. Varuvõtit polnud. Uus tuli tellida tehasest autonumbri järgi, aga selle kättesaamine võttis kaks nädalat.

11. august

Eile läbisime ühe hooga Saksamaa, Hollandi ja osa Belgiastki. Hommikul kell 10 kohaliku aja järgi sõitsime Travemündes laevast maha ja kohe Prantsusmaa poole ajama. Vellol on neli kohta maha anda. Lisaks paberirullidele tõsteti meile Rootsis peale veel neli alust.

Uhame praegu Lille'ist Le Havre'i poole. Paari tunni pärast peaksime kohal olema. Kahel pool kiirteed laiuvad põllud. Oleme tuvastanud kasvamas maisi, kartulit, peeti ja teravilja. Viljalõikus on kohati käimas, kohati juba lõpetatud. Belgia piiri äärne lauskmaa on asendunud mägisema maastikuga. Kohati läheb kiirtee mööda või üle väikelinnadest või küladest. Ülimalt maaliline kant. Olgu linnake kui väike tahes, kirik on igapähe olemas. Kaugelt silma torkav ja suur.

Hollandis juhtis Vello mu tähelepanu teeäärsele künkale, mis tõendab, et kui väga tahta, ei pruugi prügi olla enam probleem, vaid maastikukujunduselement. Eriti kui segada see mullaga ja külvata sinna peale muruseemet. Prügimäe ühes servas käis veel ladustamistöö, teises täitsid oma kõhtu orgaanilised muruniidukid – lambad. Hollandi tasasele maastikule oli prügist tekitatud korraliku kelgumäe mõõtu kungas, mis ajendas mind edaspidi teeveeri märksa hoolikamalt silmitsema, otsisin märke sellest, kas ka muud kõrge-
mad paigad võiksid koosneda prügist. Kui olidki, siis varjas rohelus saladust ülimalt hästi.

Nii mõnigi, kellega mul on olnud juttu sellest, et mu mees on kaugsõiduautojuht, tavatseb nentida: küll ta saab siis palju reisida ja maailma näha. Ka nii võib mõelda. Midagi ta kahtlemata näeb ja kohalikust elust mingi ettekujutuse saab.

Põhiline, mida rekkajuht näeb, on kiirtee ja rekkaparkla, kus tal tuleb aega parajaks teha, et mitte sattuda politseiga pahuksisse. Eile õhtul tekkis väike paanika, sest Vello ei olnud kindel, kas me jõuame Meerini välja sõita. Otsisime juba paaris bensiinijaamas peatuspaika, sest sõiduaeg hakkas täis saama. “Oleks nina kodu poole, laseks see parkümmend minutit üle, aga prantslased võivad pahaks panna,” arutles Vello. Jah, tõsi – küsimus oli 10–15 mi-



Foto 1. Kaugesõiduautojuhi suurim vaatamisväärsus – päevast päeva autorodu silme ees. Mõõda sõita ka ei saa, sest rekkad on seadistatud nii, et kiirusepiirang ei võimalda spurtida. August 2005. Asta Niinemetsa foto.

nutis, mitte enamas. Mõlemad bensiinjaamad olid aga täis. Õigupoolest oli esimene nii pisike, et rekkaga sinna parkima ei mahtunudki, teine aga tõepoolest autodest ummistunud. Nii tuli tahestahtmata edasi sõita. Ketast kontrollides selgus siiski, et õnneks jäi 10 minutit sõiduaega ülegi. Ööbisime Meeris.

Vello tavatsebki Belgias ööbida suurtes parklates. Meeris polevat tal kunagi mingit sekeldust olnud. Väiksemates parklates võid aga hommikul avastada, et revidendid on külas käinud. Kui muud pahandust pole, siis on tent (koormakate) ikka katki lõigatud.

Hispaanias vaatab Vello öist peatuspaika selle järgi, kas ümbuskonna majadel on aknad trellitatud või mitte. Kui juba kohalikud elanikud peavad oma turvalisust trellidega tagama, ei ole möödasõitjal mõtet seal saatust proovile panna. Teine kaval nipp on see, et ööbima ei tohi jääda tühjas parklas. Ikka peab olema teisi autosid ümber, siis on häda korral vähemalt teiste toetustki loota.

Nagu paljudes suurtes rekkaparklates, käib ka Meeris parkla juurde teeninduskompleks koos kaupluste, restorani ja baariga. Siin saab ennast värskendada, lasta pesu pesta ning koju ja autosse nänni osta. Rekkajuhi ostuparadiis paistab siin olevat, sest poes on müügil iga-sugust puid-padi, millele kodus rakendust ei leiaks, aga autokabiini kaunistuseks vägagi loosi läheb: kõikvõimalikud sildid, vimplid, linikud, narmad, tuled jne. Vello auto on üsna tagasihoidlik (põhjamaine vaoshoitus), aga vingemate maanteerongide kõrval näeb Coca-Cola jõuluaegse telereklaami tulesäras auto välja sama hale nagu kutsika niuksatus bernhardiini bassi kõrval. Kabiini aknaservad ehitakse narmastega, lamedad pinnad kõikvõimalike linikutega, kusa-gile paigutatakse kunstlilled (sageli vilkurlambid sees), jõulude paiku seatakse aknale vilkuma kunstkuusk. Autoaknale seavad juhid tavaliselt oma nimesildi. Mõnel on need öite uhked ja mõnel on kõigile vaatamiseks kogu pere nimekiri üles loetud.

Meerist ostsime mulle pruunid pealt karvased puukingad. Vanasti ei võinud Vello silma otsaski sallida, kui ma mõnikord puukottadega välja läksin, nüüd kannab neid ise päevast päeva kogu aasta. Puukingad on autojuhi garderoobi vältimatu osa, sest neid on väga mugav kabiini ronides trepile sokutada. Kabiinis istutakse ja sõidetakse sokkides. Valged peavad need olema, sest korraliku juhi kabiin on nii puhas, et seal neid ära ei määri (pika pausi üks meelegaletusi on ka kabiini vuntsimine).

Vello sõnul pidavat mugavaimaid puukingi tegema rootslased, aga kõige suurem valik on Belgias. Juba paari aasta eest lubas, et kui

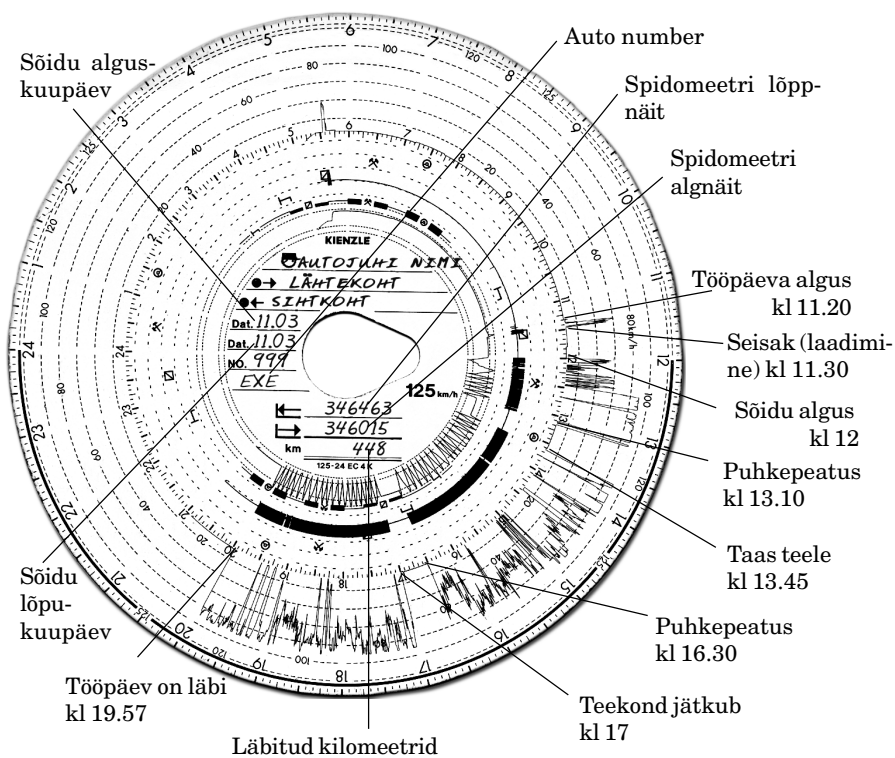


Foto 2. Selline näeb välja ketas, millele autoelektronika salvestab sõitu puudutava informatsiooni. Kollaaz.

Meeri satume, siis sealt ma endale parajad puukingad saan. Mul ju väike jalg ja jalatsite mure jääb mind vist elu lõpuni saatma. Meeris, ennäe imet, oli tõesti puukingi kõigile, nii beebidele kui ka naelakasti kandjaile, siledaid ja karvase nahaga, ühevärvilisi ja laigulisi.

12. august

Täna hommikul sai maha viimane alus Orleans'i külje all ja paberilast Blois's, Pariisi külje alt korjasime peale 30 alust džinni ja Charles de Gaulle'i lennujaama lähistelt Mirty-Mory-nimisest kohast

veel Göteborgi saadetava aluse ning nüüd on sihiks taas Travemünde. Laev läheb 14. augustil kell 3 öösel, st pühapäeval jõuame Göteborgi.

Peamine vaatamisväärsus on olnud kiirtee ja selle ääres asuvad tanklad. Tõsi, täna sõitsime läbi ka mõnest väikelinnast ja hommi-kuse mulje põhjal võin kinnitada, et ei ole prantslaste majadel luugid ühti ilu pärast. Neid pruugitakse päris hoolsalt. Nii kaugele, kui silm ulatus nägema, olid hommikul vara luugid akende ees.

Veidi teeserva lõbustustest. Kui õhtul tanklasse pidama jääd, on oma asi, kas ostad toidu tankla poest või vaaritud ise midagi kõhutäiteks. Tanklapoed on teatavasti kõikjal kõige kallimad ostukohad. Seega tuleb oma rahakoti peale mõtlevatel meestel ise süüa teha. Sestap ongi meestel kaasas kohviaparaadid, pliivid, pannid, potid ja kodune toidumoon nii kauaks, kui seda jätkub. Kui kodust võetud varud otsas, tuleb käia Lidlis. Võib muidugi käia ka muudes kauplustes ja tanklapoodides, aga kui suurema varu soetamine plaanis, tuleb mõelda rahakoti peale.

Ah jaa, hoopis meelelahutusest pidin pajatama. Eile õhtul jäime ööbima mingisse Shelli (oli vist, kuigi see polegi tegelikult oluline) tanklasse. Tankla kõrval laius ka kiirtoidukoht, mida uhkelt restoraniks nimetati. Meelelahutus? No ei läinud me sinna, ei läinud. Kes see's rahakoti peale vihane on.

Vello rääkis paar sõna kõrval parkiva leedulasega, kes ütles, et tal kodus pisike põngerjas, paariaastane vist. Mees kurtis, et koduigatsus on suur. Muretses, et laps hakkab varsti onuks kutsuma. Ei ole keegi siin sellepärast, et elu liiga hea oleks. Igaüks tahab leivatüki välja teenida ja pagana hea oleks, kui leiva ja vorsti vahele ka võid saaks määrada. Ega päris või mekk enam meeles olegi. Nüüd saab ju enamasti leivale laotatud seda ahvihigi, mida võidemargariiniks kutsutakse ja mille kohta kinnitatakse, et see tervisele palju parem olla kui suure rasvasisaldusega või. (Küll vanaemal vedas. Tema ei jälginud kaalu, ei lugenud kaloreid ega uurinud kolesteroolihirmus toiduainete rasvasisaldust.)

Mitte kuidagi ei jõua meelelahutusteni. Paremini tähendan üles jutu, mida eesti autojuhid räägivad. Ühes Hollandi parklas tavatsevat käia lähedal elavad naised. Tont seda teab, on nad lesed või lahutatud, igal juhul üksikud. Sõitvat kohale, vaatavat välja meelepärase mehe ja tegevat juttu. Kui jutt sobib, kutsutakse mees kaasa, viiakse hotelli, pestakse puhtaks, lustitakse temaga ja hommikuks tuuakse parklasse tagasi. Raha makstavat seltsihärrale mõistagi ka.

Vello ütles, et kõik mehed räägivad, aga ükski ei ole öelnud, et see on tema endaga juhtunud. Nii et võta sa kinni, on sel lool tõepõhi taga või on lihtsalt *bahnilegend*. Kindlalt ju väita ei saa, et pole olemas ja niisuguseid asju ei juhtu.

Õhtul, kui magama läksime, tõmbas Vello autouksed seest riimaga kinni. Igaks juhuks. Kes ise ennast hoiab, seda hoiab ka jumal. Ei tohi jumala ülesannet liiga raskeks teha. Igas parklas Vello nii ei talita, mõnes piisab ka lihtsalt ukse lukku panemisest, aga mõnda kohta ei jää ta üldse ööbima. Kahtlasi kohti tuleb vältida. Le Havre'is ööbimise eest hoiatas isegi logistik. Et kahtlane paik, sadamalinn ja palju juhuslikku rahvast liikvel, ei või iial teada.

Vello autosse ei ole seni sisse murtud (ptüi-ptüi-ptüi), aga alles sel suvel tehti üks eesti mees nii puhtaks kui teha sai. Jäi teine ilma nii läpparist, rahast, dokumentidest kui ka maksekaartidest.

Raha kulub kiirteel sõitjal ohtrasti. Igal riigil oma teemaksud. Rootsi, Taani, Hollandi ja Belgia on ühtse süsteemiga – seal on päevamaks. Üks päev maksab 8 eurot. Ja kiirteeloa saab Rootsis, Taanis ja Hollandis lunastada paljudest tanklatest. Aga Belgias, kus on kõige suuremad trahvid kiirteel maksuta sõitmise eest, ei saa kiirteel sõitmise luba kusagilt osta. Peapostkontorites pidi küll luba müügil olema, aga need asuvad ju enamasti kesklinnas, kuhu rekka ligi ei pääse. Seega tuleb maks öiendada kas Rootsis, Taanis või Hollandis või Prantsusmaa poolt tulles Prantsusmaal – seal pidi olema enne piiri kolm tanklat, kus saab kiirteel sõitmise eest maksta. Teine samasugune riik, kus kiirtee on maksuline, aga maksmise kohta pole, on Luksemburg. Ka sealt läbi sõites tuleb juba aegsasti kiirtee peale mõelda, lisaks seegi välja arvestada, kui kaua kavatsed riigi kiirteedel sõita. Päevahind ju.

Prantslased raiuvad kiirteemaksu juhi taskust jupiti. Iga mõne aja tagant läheb tee laiaks ja iga sõiduk peab läbima värava, kus juhile antakse kas pilet (maksutsooni sisenejale) või kasseeritakse vastavalt sellele sisse raha (maksutsoonist väljumisel). Enamasti saab teemaksuametile maksta kaardiga, aga mitte päris igas kohas. Kusagil oli Vello igatahes päris hädas, sest temal kaasas olevat kaarti ei tahetud tunnistada, Visa kaarti ka mitte, ainult krediitkaart päästis hädast välja. Sularaha oleks ka muidugi kõlvanud, aga seda parasjagu polnud.

Muidugi saab kiirteemaksu ka vältida – sõida mööda *bundekat* (riigisisest teed) ja raha ei küsi keegi. Iseasi, kui kiiresti sa seal oma suure kaubarongiga edasi jõuad. Ajaga on aga autojuhtidel ena-

masti kitsas käes, sest koorma mahaandmise tähtaeg on teada ja pidevale hilinejale jäävad kehvemad tööotsad.

Üsna kaua sõdis Vello läppari vastu, väites, et see teeb inimese laisaks ja lolliks. Nüüd kinnitab, et laisaks ongi juba teinud. Varsti lubab lolliks ka hakata. Suur laiskus seisneb selles, et kui tippida läpparis Autoroute'i aadress, annab arvuti marsruudi ette. Häda on vaid selles, et läppar ei oska rehkendada veo- ja sõiduauto erinevusi. Täna tuli meil seda vägagi teravalt kogeda, kui Pariisi ümber tiirutades laadimiskohta otsisime. Läppar juhatas kõige otsemat teed kohale, aga paraku ei saanud Vello oma suure Tartu-Elva rongiga sealt sõita. Küll oli ees kõrguse-, küll kaalupiirang. Tubli poolteist tundi tuli tiirutada, enne kui kohale jõudsime. Kuhu iganes keerasime, soovitas masin idioodi järjekindlusega tagasi minna. Alles siis, kui Vello suutis ennast piisavalt kaugele keerutada, leidis läppar üles ka selle tee, mida mööda suure autoga kohale sai. "Oleksin ma alguses läinud mööda seda teed, mis kaardi pealt vaadates endale kõige loogilisem tundus, oleksime ammu kohal olnud," arvas Vello. Nojah, üks oleks vaja professionaali Autoroute'i, too ehk ei suunaks rekkat sõiduauto marsruudile.

Kusagil Lille'i kandis sai tänavu valmis uus jupp kiirteed. Kaart arvutis on aga vanem ja kui sellele teelõigul sõita, näitab arvuti, et kihutada mööda põldu.

Arvuti vajalikkust autos tõestas Vellole selle kevade juhtum Poolas, kus ta kaardi järgi kohale sõites leidis, et on täiesti vales kohas, kuigi kohanimi on õige. Pärast selgus, et sama nimega kohti, nagu temal vaja, oli Poolas kõvasti üle 20. Vello atlas aga postiindeksit ei näidanud. Arvuti võtab küll koha ka postiindeksi järgi välja, aga ikkagi on sellega nii nagu parima sõbraga – usalda, aga kontrolli. Kontrolli kohe mitu korda ja võta tingimata tee-deatlas kõrvale.

14. august

Nina on sätitud kodu poole. Prantsusmaaga saime kähku ühele poole. Ei olnud veel koorem maaski, kui juba ekspediitorist helistati ja anti teada, kust uus laadung peale võtta. Vello leidis, et tööjooksu poolest võiks praegu tööle jääda, aga augusti jooksul on vaja ülevaatus teha ja tegelikult tahaks koju ka. Ikkagi juba kolm kuud tööl oldud, neljas jookseb.

Eile startisime Prantsusmaalt, läbisime paari pausiga Belgia, Hollandi ja Saksamaa ning sõitsime öhtul kell 11 kohaliku aja järgi laeva. Kettad said lõhki söidetud, aga rootslased selle peale veel eriti kurjad ei ole. Kõige karmimad on Prantsusmaa ja Poola.

Laevasõit on autojuhile omamoodi õnnistus – saab korralikult kõhu täis süüa, kusjuures sööki ei pea ise auto kõrval vaaritama, saab duši alla – mõnes laevas on koguni saun (see kuulub autojuhi pileti sisse) – ja saab korralikult kois magada – ei ole vaja unes üht kõrva kikkis hoida ja hommikul esimese asjana vaadata, kas tent ikka terve on.

Täna hommikul tulime Trelleborgis laevast maha ja sõitsime Göteborgi, kus homme hommikul on vaja üks osa koormast maha anda. Tulime kindla plaaniga, et meil on terve päev aega kohapeal olla ja saame minna linna peale. Kui parklasse jõudsime ja kaarti uurisime, sain aru, et plaan on utoopiline. Linna on siit oma tubli 10 km kui mitte rohkemgi. Tegelikult on see ka Göteborg, aga tööstusrajoon, *industri*, nagu ütlevad autojuhid. Sadas ka. Mitte just kogu aeg, vahepeal paistis isegi päike, aga niipea, kui tekkis tunne, et võiks minna uitama, kas või lähiümbrusesse, tuli jälle väike vihmäsagar, nii tund või pool. Vaatasime ära kolm filmi: *Kelgukoerad* ja *Nunnad hoos* mõlemad osad. Vello ütles, et on neid kedranud oma tubli parkümmend korda, aga eks see olegi autojuhi meelelahutus kahe tööpäeva vahel. Ei midagi eksootilist ega põnevat. Vaat niisugused meelelahutused.

Arvutimänge võib mängida. Netis võiks ka kolada, aga või neis parklates siis WiFi-ala on.

16. august

Istume taas Trelleborgi sadamas ja ootame õist laeva nagu esmaspäeval nädala eest. Kui olime eile hommikul saanud Göteborgis koorma maha, tuli Vellole teade, et ta peab peale võtma koorma Virsbo metallitehasest ja viima selle Hispaaniasse Águilasesse. Vaatasin juba kaardilt, et see on üsna lõunas ja täiesti Vahemere ääres. Niisugusest pakkumisest ei saa ometi ära öelda, kuigi Vellol oli kindel kojuminekuplaan. Kiire rehkendus ütles, et kui kõik klapib, jõuame kenasti autoga augusti lõpuks Eestisse. Kõne Tartusse ülemusele ja siis taas Rootsi Ämblikusse (nii kutsutakse Stjärnströms International AB-d, sest kõiki tema haagiseid ehtival firmalagol on



Foto 3. Stjärnströms Int. AB ämblikulogoga autosid saadavad parklates laste kilked: "Näe, ämblik!" Foto erakogust.

ämblik, kelle iga jala juures linna nimi (alates paremast esijalast): Helsinki, Moscow, Ankara, Athens, Casablanca, Madrid, Berlin ja Oslo) kontori ekspediitorile ning kaup oligi koos. Sõidame Hispaaniasse!

Hispaaniat ei osanud enam tahtagi mitte, aga kui juba niisugune võimalus tuli, siis olen pärast valmis kas või poole tagasitee pealt laeva või lennikisse istuma, et õigeaks ajaks tööle jõuda.

Augustiöö Trelleborgis on tume ja tähine. Meie laev väljub kella kahe paiku. Sinna on veel tubli paar tundi. Aga üks laev on kohe varsti minemas. Rekkarodu ronib mööda rampi üles pikalt-pikalt nagu üüratu jaaniusside paraad. Niikaua roomab, kuni laeval kõht tihedalt autosid täis topitud. Kui masin on paigaldajate näpunäidete järgi kohale manööverdatud, keeratakse vabale küljele jääv peegel vastu kaabiini, et järgmine auto seda küljest maha ei sõidaks. Nii tihedalt on autod üksteise kõrval. Vaid külg ees mahub nende vahel liikuma.

Rootsi ja Saksamaa vahet käib tihe laevaliiklus. Iga päev on merd ületamas rohkem kui 15 laeva. Ja kõik need laevad on täis rekkamehi. Mõned üksikud turistid mahuvad ka peale, aga rekkamehed on aukohal. Neile on söögisaalides eraldatud omaette nurk, kus lubatakse ka suitsetada. Rekkameeste seas on eriti hinnatud TT-Line'i Robin Hood ja Nils Dacke, kus pidavat olema parimad söögid ja mõnusaim teenindus. Ainus häda on see, et magada tuleb kiiresti. Öösel kell 2.30 väljuv laev on hommikul kell 10 Travemündes. Sõiduaja sisse peab mahtuma kaks söögikorda, duši all käimine ja uni. Mõnikord tahaks sauna ka, siis jääb uneaeg eriti napiks.

Võrreldes omaaegsete Venemaa, täpsemalt küll N Liidu sõitudega, on autojuhi elu praegu tunduvalt mõnusam. Eks toonagi olnud olemas gaasipliidid, et tee peal süüa teha, aga ei saanud siis perega

telefonitsi ühendust pidada ega midagi. Läks lihtsalt mees kodunt minema ja teatas, et peaks paari nädala pärast tagasi olema. Nii kolme nädala pärast muutus kodune elu juba pisut närviliseks: ikka veel ei tule. Ei tea, mis lahti. Enamasti polnud midagi erilist lahti – lihtsalt koormat tuli oodata või läks auto rikki.

Diagonaalis läbi Rootsi sõites tekkis mul vastupandamatu soov lehitseda Selma Lagerlöfi *Nils Holgerssoni imelist reisi läbi Rootsi* – nii ütlemata mitmekesine maastik ja hingematvalt kaunis, et tahaks tingimata lapsepõlves loetut värskendada ja kujutluspildid tegelikkusega sobitada.

Nüüd ma tean, et kui mul kunagi mingil seletamatul moel peaks tekkima majake metsa veeres, saaks see tingimata olema rootsipunane musta katuse ja valgete piiretega. Eks kasutada Rootsis muidki värve, aga roheline metsa taustal on just see kõige silmatorkavam ja maalilisem.

Rootsis kasvavad imelikud puud. Pealtnäha täiesti tavalised kuused, männid ja kased, aga kasvavad kivil. Ma saaksin veel aru, kui nad



Foto 4. Trelleborgi ja Travemünde (Lübecki) vahel on tihe liiklus. Teiste seas pakuvad TT-Line'i värvides autopraamid Robin Hood ja Nils Dacke on rekkajuhtidele võimalust ennast korraks täielikult välja lülitada. Autos magades on ikka üks silm paokil ja kõrv poolkikkis (<http://www.marine-marchande.net>).

ajaksid juuri kivide vahel, aga ei, nemad sirutavad end suisa kõrgetel kaljudel, kus mullakihti heal juhul kümme-kond sentimeetrit.

Tohutud tuulemurrud, mis läbi Rootsi sõites silma jäid, andsid aimu jaanuaritormi laastamistööst – hektarite kaupa laiusid tee ühel või teisel või mõlemal poolel tüükad, nagu oleks keegi täitnud hiiglaslikku nõelapatja. Kuid hiljem kodus sellele tüügastikule mõeldes hakkab hinges ikka kriipima. See on masendav pilt. Kuigi rohkem kui poole aastaga on jõutud mahamurtud puud ära koristada ja kogu kasutatav puit kokku koguda. Teeäärsetes puiduladudes tundub olevat üsna kitsas. Sageli võib näha vihmuteid puitu niisutamata, et see töötlemise ootel ülearu ära ei kuivaks.

17. august

Kaugetel sõitudel peab olema valmis igasugusteks ootamatusteks ja suutma kohaneda kõiksuguste kentsakustega. Prantsusmaa tanklates häiris mind kõige rohkem see, et kempsuuksed olid alati pä-rani. Ka siis, kui meeste ja naiste käimlad juhtusid olema vastami-si. Kõik pidasid seda loomulikuks. Alguses kippusin enda järel vi-



Foto 5. Piiripunktidesse kogunevad ajuti pikad sõidukirivid. Rekka-juhi õnn, kui see juhtub ainult vastassuunal. Vello Niinemetsa foto.

salt ust kinni tõmbama, kuni Vello manitses, et ei maksa ennast peale suruda, tuleb arvestada kohalike tavadega.

Tõsi küll, kabiinid käisid ikka kinni, aga ka käsi pestes ja sihverplaati värskendades tahaksin mina rohkem privaatsust. Temperamendi küsimus vist. Rätistatud mosleminaisi ei paista lahtised kempsuuksed põrmugi häirivat.

Moslemeid võib suvistel teedel kohata ohtrasti. Kui mõnes parklas ühtegi moslemit silma ei hakka, tundub, nagu oleksid sattunud valesse maailma. Ikka on nad haagissuvilaga teel ja peatuspaigas pudeneb neid haagisest välja nii palju, et aina vaata ja imesta.

Millest autojuhid omavahel räägivad? Kas arvate, et meeste juttu naistest? Võimalik. Üks, mida Vello tavatseb rääkida, on see, et üle kolme nädala kodus olla ei saa. Esimesel nädalal loeb naine soovid silmist, teisel on veel üsna leebe, ainult vihjab, et seda ja teist ja kolmandat oleks vaja teha, aga kui ta kolmandal küsib, miks üks või teine asi ikka tegemata on, ja ütleb, et prügipang tuleb välja viia, on mehel aeg tööle tagasi tulla.

Tegelikult on muidugi raha see, mis rattad sõna otseses mõttes liikuma lükkab. Kui ikka pangaarve kiiresti kahaneb ja midagi ei ole peale tulemas pole ka kodus kuigi lustiline olla. Nii mõnigi mees on öelnud, et kui naine saaks kaasa sõita, võiks tema kas või kogu aeg Euroopa vahet heegeldada. Kui vaid töandja rahaga ei nõõgiks. Sõidus olles peetakse eelkõige silmas ekspediitorfirmat. Tänaagi kurtis üks mees, et tema võttis peale Hispaania koorma ja viis selle Hööri, kus rootslasest juht selle taha võttis, jättes eestlasele Pariisi koorma. Raha tuleb teatavasti pikema reisi eest rohkem. Nii autojuhi otsesele töandjale kui ka isiklikule pangaarvele.

18. august

Saksamaal on üks Schumacher, kõik ülejäänud on *staumacherid*, tavatseb Vello korrata. Prantsusmaa reisi ajal nägin *staud* kõrvalt vastasrajal, eile tegin Dortmundi all ussipesaks kutsutavas teederägastikus osaluseksperimenti. Sattusime sinna enam-vähem õhtuse tipp-tunni ajaks ja 6,6 km läbimiseks kulus meil 45 minutit. Vello leidis, et pääsesime veel lihtsalt, ja meenutas paari aasta tagust Hamburgi, kus oli teeremont ja laevast tulles kulus Hamburgi läbimiseks viis tundi.

Eile õhtuks jõudsime Luksemburgi lähistele ja ööbisime Bitburgi all ühes väikeses tanklas, kus hommikul käisin hirvedele saia vii-



Foto 6. Bitburgi-lähedase tankla söögipaiga taga aedikus elavad hirved on möödasõitjate lemmikud. Ühel päeval toidavad nemad hirvi, teisel on võib-olla hirvepraad nende laual. Vello Niinemetsa foto.

mas. Hirved elavad otse teeäärse toidukoha taga aedikus. Vello on neid siin varemgi toitmas ja pildistamas käinud. Ega neid siin ilu pärast peeta, menüüs pidi sageli hirvepraad olema, aga sedapuhku polnud. Jõime kohvi ja sõime ahjutulist saia. Praegu on kell koduaja järgi 14.35 (kohaliku aja järgi 13.35) ja me oleme vähem kui 10 tunni kaugusel Hispaaniast. Täna me sinna ei jõua, Vellol saab enne sõiduaeg otsa. Oleme Burgundias, 491 m merepinnast. Kohe tuleb langus, aga eks me peagi tõuse taas.

Autojuhid on ropp rahvas, ütleb nina rekkaparklates. Need haisevad. Üks vähem, teine rohkem, aga mingil määral kempshaisu levib nende kõigi kohal. Mehed ei viitsi minna tanklas asuvasse kempsu, vaid tühjendavad põie otse platsil. Asfaldil aga teatavasti pampersi omadusi ei ole. Eile Saksamaal kilkasin teeveeres kollaka vedelikuga täidetud pudelit märgates: “Keegi on õlipudeli kaotanud!” Vello arvas, et neid “õlipudeleid” saan ma Hispaanias veel küllastuseni näha. Hispaania juhtidel pidi olema komme aega kokku hoida ja roolis istudes pudelisse pissida. Kuidas see neil õnnestub, ei taha ma teada. Pärast lendab pudel autost välja.

Kuigi autodest pudeneb lisaks pissiproovidele veel ühte ja teist (Rootsis lendas eessõitva sõiduauto aknast meile vastu vahtimist terve kilekotitais prahti), on teeservad enamasti puhtad. Aeg-ajalt sõidame mööda oranžidest autodest, mille läheduses võib kindlasti näha askeldamas neonvärvides meest. Täna sõitsime mööda terve meeskonnast. Minu meelest oli kaks või kolm autot. Üks mees käis ringi suure musta kilekotiga ja korjas sinna metallkäpaga suuremat lahtist prügi, teine askeldas trimmeriga ja kolmas nühkis teeserva üle teetolmuimejaga.

Oleme mööda sõitnud mitmest sajanditevanusest elupaigast. Silma jäid üks uhke mõis, paar vana uhket talu – kõigis tänaseni elu käimas.

Just äsja tegi meie ees paugu üks sõiduauto järel veetav matkakodu, õigemini selle parempoolne rehv. Mõne aja eest oli sama auto meist umbes neljandal katsel mööda rüsinud, saba kahtlaselt vänderdamas. Haagisessuvitajad on suvel Euroopa kiirteedel tavaline nähtus. Vello kinnitusel üsna tülikas. Enamasti pidid sõitma pensionärid, aga ka noored pered tavatsevat niimoodi puhata. Paari aasta eest oli Vello üht sellist peret kohanud Taanis mingis parklas. Kraamised papa-mamma autost välja laua ja toolid ning asusid parkimisplatsi asfaldil piknikut pidama. Laupäeval jõuti kohale, pühapäeva lõuna ajal oldi ikka samal parkimisplatsil. Siis sai eestlaste pausiaeg läbi, taanlased jäid edasi “puhkama”.

Kiirteel sõidab igasuguseid masinaid. Kiiresti. Mõni torkab kohe erilisel silma. Märkasin vastasvööndis mööda vilksamas suurt musta kandilist elukat. Küsisin Vello käest, mis saapakast see on. Ta vaatas mulle pika pilguga otsa ja manitses tõsise häälega: “Proua, see on ju Hummer!” No näed! Sain minagi teada, missuguse masinaga sõitmist mu ajakirjanikest ametivennad politseiboss Robert Andropovile pahaks panid. Heh-eh-heh! Nii palju siis minu autoalastest teadmistest! Olen alati arvanud, et auto on ratastel vihmarvari, mis mind vajadusel kiiresti punktist A punkti B toimetab. Ei ole ma kunagi osanud hinnata auto marki, veel vähem tunda aukartust selle hinna ees. Võimalik, et kunagi muudan oma arvamust. Inimene ju areneb. Miks siis mitte minagi.

Nojah. Eks ma esitanud neid jaburaid küsimusi veelgi. Kohe mitu ühel päeval. Teise musta, hästi maadligi auto ristasin pannkoogiks. Olevat hoopis Ferrari. Olnuks ta punane, siis ehk taibanuksin isegi... Ja padja moodi puhvis masina ütles Vello olevat Porche. Seda

aimasin küll isegi, aga miks mitte proffi natuke õrritada, kui selleks võimalust on.

Igal vorstil kaks otsa. Rekkapuhkusel samuti. On palju asju, mis jääb kiirteel kulgedes nägemata – näiteks suurem osa iga turismimarsruudi vaatamisväärsusi. Suurlinnadesse võib ju rekkaga sisse pääseda, aga peatuda pole seal sellega kusagil. Kuid seda teadsin ma juba sõitu tulles. See-eest tean nüüd, et Saksamaa lõunaosa orgudes asuvate väikelinnade ja eriti külade majad on eranditult säravvalged, Prantsusmaa lõunaosas domineerivad aga ülekaalukalt liivakarva kollane ja beež. Sageli on majad sama karva nagu augustikuine kuivanud rohi nende ümber.

20. august

Oleme Hispaanias. Juba teist päeva. Eile jäime pidama piirilinnas La Jonqueras, mis paistabki elatuvat turismist. Prantslased käivad seal ostmas toitu, suitsu, alkoholi, keraamilisi aiakaunistusi (päkapikud, antiikkujude koopida, vaasid jne) ja tont teab mida veel. Hämastavalt populaarne tundub aiakeraamika siinkandis olevat. Poed on rahvast tulvil, valitakse ja arutletakse ning ostetakse usinalt ka päkapikke. Võibolla on kusagil tõesti olemas aiapäkapikkude kaitse ühing või selts?

Elvast väiksemas linnakeses on igal sammul suuri rekkaparklaid. Vello teab vähemalt viitteist ja kinnitab, et nädalavahetusel, kui Prantsusmaal on sõidukeeld, jääb neist rekkameestele väheks. Täna õhtuks, võib arvata, on La Jonquera rekkadest ummistunud. Lisaks prantslased, kes tulevad nädalvahetuse sisseoste tegema. Nemad, tõsi küll, ei pruugi ööbima jääda, vaid võivad rahumeeli tagasi minna, sest kiirteel sõidu keeld kehtib vaid suurtele autodele.

Tegime La Jonqueras 24-tunnise pausi, sest tagasiteel võib minna kiireks ja Vello ei taha mingi hinna eest Prantsuse poliisiga pahuksisse minna. 1000 euroga on endal ka midagi peale hakata, seda ei taha mingil juhul trahvirahana ära maksta.

Vello pidi korduvalt mind manitsema sammu aeglustama, sest pika pausi ajal ei ole autojuhil kuhugi kiiret. Jõuab käia kohaliku kaubandusega tutvumas, niivõrd, kuivõrd see jalutuskäigu ulatusse jääb. Autojuht ju teatavasti pikka maad jala ei kõnni. 5 km linna ja teist sama palju tagasi on liiga pikk tee. Ühest küljest laiskus, teisest alalhoidlikkus, sest La Jonqueras ja mujalgi Hispaanias pidi

liikuma palju ka sedasorti rahvast, kes käib uurimas, mis on võõra auto kabiinis ja koormas. Järsku saab matti võtta. Vello töökaaslane oli rõõvli ohvriks langenud kogunisti ise kabiinis viibides. Oli teine lesinud ülemisel koikul ja lugenud raamatut, kui äkki nägi, kuidas kabiini lahtisest aknast sirutus sisse käsi, haaras armatuur-laualt juhi rahakoti ja kadus. Kuni mees koikult alla ja kabiinist välja sai, oli käeomanik koos autojuhi rahakotiga kadunud.

Lisaks kauplustele, tanklatele, restoranidele, baaridele ja hotellidele on läbisõitjate pealt teenivas linnakeses arenenud ka inimkaubandus. Eileõhtune vihm rikkus tüdrukute töö-öö nähtavasti ära, igatahes ei jäänud minule ükski neist silma, aga Vello kinnitab, et ka sellel parkimisplatsil, kus meie oma 24 tundi seisime, on tüdrukud töötamas. Mingist kellaajast hakkavad platsil seerima otsiva pilguga piigad ja kui mehed neid ise ei märka, käivad auto juurest auto juurde küsimas, ega keegi seltsi vaja. Pidid olema viisakad piigad – kui mehel naine kaasas, siis tülitama ei tiku. Vello ütles, et see pidi olema kohalikel päris arvestatav elatusallikas. Ta oli ise näinud, kuidas ühe platsil töötava noore naise juurde tulid külla ta mees (arvatavasti) ja poeg. Istusid baaris, jõid kohvi ja ajasid juttu. Natukese aja pärast läks mees lapsega minema, naine aga siirdus taas autode vahele klienti otsima.

Hilisõhtune aeg pidi olema päris tumedate naiste päralt – n-ö teine vahetus.

Olen juba päris hästi omandanud kombe kabiini tulles kohe uks lukku lükata (mõnikord kipun siiski veel unustama, aga üha harvemini). La Jonqueras ööbides ärkasin selle peale üles, et auto kõikus, justkui oleks keegi furgoonis ringi tuianud. Vello magas rahu-meeli hommikuni. Hommikul ütles ta, et eks see tuul olnud. Vahe-mere ääres puhuvad üldse tugevad tuuled. Lyonist Püreneedeni on autokaravanidele (haagissuvilaga sõidautod) tee peal koguni hoiatused, et nad ettevaatlikud oleksid. Vello ütles, et isegi suurel autol võib pisut rebenenud tendi puruks rebida. Prantsusmaal puhub tuul maalt merele. Isegi puud on kasvanud mere poole kaldu. Hispaanias see enam nii hull ei ole.

Kell 13.10 võisime täna taas sõitma hakata. La Jonquerast Hispaania poole oli tee vaba, seevastu Prantsusmaa poole sõitjate järjekord, millest meie rõõmsalt mööda vurasime, oli 12 km pikkune. Praegu oleme piirist 88 km ja autode vool Prantsusmaa poole ei ole vähenenud. Iga natukese aja tagant sõidame mööda pikast vastasuunas venivast *staust*. Ikka kilomeetrite viisi.



Foto 7. Hispaanias näeb tee veeres mägede otsas üsna palju muistseid kindlusi. Ajuti annab tõsiselt mõistatada, kuidas suudeti vanal ajal ehitusmaterjal nii kõrgele vinnata. Vello Niinemetsa foto.

Mägise Kataloonia maamajapidamised näevad välja armetud ja vaesed. Kõik sama poripruunid nagu mäeküljed nende ümber. Madalamatel mäetippudel paistab sageli kindluslosse. Suurem osa kunagistest uhketest majapidamistest tundub olevat mahajäetud.

Oleme umbes kolm tundi sõitnud ja jõudnud Tarragonasse, kuid vastassuuna *staud* ei ole otsa saanud. Iga maksukopli ees ootab mitmekilomeetrine järjekord, nihkudes edasi vaid teosammul. Suutsume välja mõelda selle, et kuivõrd käes on augusti eelviimane nädalavahetus, tähendab see puhkuste lõppu ja kõik puhkajad rühivad Vahemere äärest kodu poole. Vello rehkendas *stausid* vaadates välja, et see tähendaks päevas vähemalt kolme sõidutunni kaotust. Kuulu järgi pidavat sakslane rehkendama ühe *staus* veedetud tunni ümber veerandtunniseks sõiduks. Aga keegi ei ole sellise kettaga pihku jäänud ega tea kinnitada, kas see ka nii on. Prantslase kohta pole Vello midagi isegi kuulnud. Ütleb, et kui väga vaja on, siis riskib ja rehkendab, et peavad arvestama. Kui vähegi annab teisiti seada, siis katsejäneseks ei hakka.

Just praegu sõitsime üle silla, mille alt läks läbi lai pruun riba, justkui maantee. Vello teatas, et see olevat jõgi. Tema olevat sellest ka siis üle sõitnud, kui vesi ulatub ühest kaldast teise, kõva kümme meetrit laiust kindlasti, aga vaata et rohkemgi.

Eile mõni aeg enne Püreneedesse jõudmist nägime ühel viaduktil seismas meest. Vello ütles, et pärast seda, kui ta kolleegile mingilt viaduktil enesetapja auto ette hüppas, pelgab ta neid üksikuid viaduktil seisjaid. Iial ei tea, mis inimesel mõttes on, aga kui teebki tüki ära, pead sina selle mälestusega elu lõpuni vaevlema.

Kahel pool teed laiuvad oliiviistandused nii kaugele, kui silm ulatub. Istandused ronivad astangutena mööda mäenõlva üles.

22. august

La Jonquerast sõitsime ühe jutiga välja Valenciasse. Seni oli Vello vältinud Valencias ööbimist, sest seal polevat turvaline. Eriti karmilt läks ühel vene mehel, kes samuti kui Vello tõmbas ööseks kabiini ukseid koormarihmaga kinni. Sel löödi küljeaken sisse, tiriti ta ise autost välja ja anti kere peale – ärgu tehku ausate vargapoiste tööd raskeks. Viimasel ajal on aga juhid hakanud rääkima, et Valencias on võimalik parkida suisa mere ääres ja ööbida võib seal julgelt – olukorda käivad kontrollimas nii munitsipaalpolitsei kui ka mingi turvafirma. Selle teadmisega me randa tüürisimegi. Sättisime rattad paarkümmend meetrit veest ja nautisime lainete müha. Käisime Vahemeres ujumas ja vaatasime, kuidas kohalikud piknikulised endale tulel kärsatamiseks kivide vahelt krabisid jahtisid. Ühe krabi tabamist isegi nägime. Kas miskit veel saadi, ei käinud uurimas.

Et oli laupäeva õhtu, lustis mingi kümneliikimeline seltskond rannas tunduvalt kauem kui mina jaksasin üleval olla. Öösel kella nelja ajal, kui korraks ärkasin, olid kohalikud läinud, seevastu meie kõrval parkivad poolakad ja sakslane, kes samuti õhtul grillisid, tšillisid veel täiega. Minu und see muidugi ei seganud. Tõesti vastab meeste jutt tõele – seal rannas pole ööbijal praegu mingit probleemi. Vello jättis ööseks isegi pliidi välja, hommikul oli see täpselt samas kohas kus õhtulgi. Üks häda selle paigaga siiski on – kemp-su ei mingisugust. Sestap sättisimegi ennast pühapäeva lõuna ajal teele ja tegime esimeses tanklas peatuse.

Valencia rannas (loomulikult ei ole see mingi turismirand, vaid kohalike ujumiskoht, kus siiski on paar kohvikuks kutsutud putkat) nägime ka üpris kaootilist ehitist, mis esialgu tekitas tunde, et võib-olla on seal kunagi olnud mingi kohviku moodi asi, kuid nüüd on see kindlasti maha jäetud. Pühapäeva hommik veenis meid, et mulje on vale – see oli kellegi eluase. Võimalik, et vaid ajutine ja suvine, aga

igal juhul istusid esmaspäeva hommikupoolikul selle putka õuel lina-ga kaetud laua ääres mahlaklaaside taga kaks vanaprouat, pisut hil-jem märkasin üht neist lauda katmas. Hea, et ma eelmisel õhtul ke-hakergendamise kohta otsides ei olnud teiste elamisse sisse rüsinud.

Vellol oli eile plaan, et sõidame mahalaadimiskohani välja, siis saame kohe hommikul koormast lahti. Murcia ümbrus meenutab suurt mahajäetud ehitusplatsi, kus suurte kaootiliselt paiknevate mullakuhilate vahelt võib leida nii lammutusjäänuseid kui ka uusi rajatisi. Ehitusplatsi mullakuhilateks on mäed. Kõige kõrgem punkt, mille me eile saavutasime, oli 691 m merepinnast. See oli lihtsalt sõidu peal mäe ületamisel. Siinsed mäed meenutavad paljuski Ida-Virumaa tuhamägesid – kõrged eluta kuhilad. Enamasti pruunid, kollakad või hallikad, aga täna Mazarronist Alhama poole sõites jäi silma üks fantastilise värviküllusega mäekülg – sealne liivakivi oli kohati valkjas, siis erkkollane, beeži eri varjundeid ei maksa vist mainidagi, aga ühes kohas ka tumepunane ja isegi üks rohekas laik jäi silma. Taimestikku mäekülgedel muidugi on, aga kasinalt. Enamasti laiuvad mäeahelike vahel ja isegi nende külgedel istan-dused. Siinkandis kasvatatakse kõike – oliive, mandariine, sidru-neid, granaate, viinamarju, kile all ka tomatit ja kes teab mida veel – kõik ei jää ju kiirel sõidul silma ja kõiki taimi ei tunne ka.

Õhtul jõudsime mahalaadimiskohta otsides väiksesse külakesse ni-mega Ermita del Ramonete, millest põhja pool kõrgus Almenara mäeahelik, lõunasse jäid Contari mäed, millest läbi ehitatava tun-neli ehitusele läksid ka Vello veetavad metalltorud.

Vello on alati öelnud, et talle meeldivad hispaanlased, sest need on ülimalt lahked ja abivalmid. Kui sa laadimiskohta kohe esime-sel katsel ise ei leia, tasub alati minna tanklasse või baari ja küsida sealt. Mõne aasta eest olid nad läinud paarimehega just niimoodi baarist teed küsima. Leti taga oli istunud üks sell, kes saatelehe aadressi nähes kohe reipalt püsti kargas, käega viipas ja baarist välja astus. Selle asemel, et meestele suund kätte näidata, kargas sell džiibi rooli ja näitas – sõidetagu talle järele. Ei olnudki palju sõita, kui juba näitas viit suunda, kuhu sõita, aga hispaanlane ei tunnistanud poolikut tööd ja viis nad otse tehase väravasse. Tuligi meestel sinna ööbima jääda. Esialgne plaan oli olnud küsida suun-da ja jääda samasse baari aega veetma, et alles hommikul kohale sõita. Tee polnud ju pikk. Et aga hispaanlane oli nende pärast nii palju vaeva näinud, ei tihanud mehed enam baari tagasi ka sõita.



Foto 8. Bolnuevos Grande ranna vastas asuvat parkimisplatsi ilmes-tavatest looduslikest liivakiviskulptuuridest paremale jäävad trepid, mis viivad suurte uute majadeni. Nende välimuse järgi otsustades valmistub linnake teenima suvitusturismist – liivakivikaljudele on ehitatud kaks hotelli. August 2005. Asta Niinemetsa foto.

Meil eile õhtul nii tõhusalt ei läinud. Baari leidsime üles. Kui külas on kolm maja, siis on Vello sõnul seal tingimata kaks baari. See oli vaene küla. Maju oli üle kümne, aga baare vist kaks (ei käinud teist just otsimas, kuid mingit ebamäärast silti nägin). Juhatust saime ka. Mõistagi käis kogu jutuaajamine hispaania keeles. Vello saab praegu juba hädapärased jutud räägitud, keerulisema selgituse puhul mõistagi kehakeeleta hakkama ei saa, aga seda viimast valdavad hispaanlased võrratult. Iga sõna saadab žest. Vello ütles juba tunamullu, et hispaanlastega saab kõik jutud räägitud, tuleb vaid hoolega jälgida nende käsi.

Kui hakkasime kitsal teel välja manööverdama, viipas baaridaam, et ka seal võib julgesti ööbida. Nii jäimegi ööseks mägede vahele Hispaania külakesse. Viisime baari mõned eurod (õhtul õlu, hommikul kohv) ja jälgisime kohalikku ööelu. Hispaanias on baar lahti nii kaua, kui külastajaid jagub, isegi siis, kui baarileti taga on kahe väikese lapsega ema, kel kolmanda tulek juba paistmas. Üks oli vankribeebi, õhtul tööl emmega, hommikul nähtavasti vanaemaga. Paistis olevat küla lemmik, sest igaüks, kes mööda läks, pidas

vajalikuks kas või korraks lapsega tegelda ja vanaemaga paar sõna juttu rääkida. Kuni me baari terrassil oma õlut limpsisime, saime niipalju omadeks, et iga tulija pidas vajalikuks meidki tervitada.

Täna hommikul olime kella kaheksaks tunneli sissekäigu juures valmis koormat maha andma. Ei läinud see sugugi nii kergelt kui lootsime. Kõigepealt selgus, et aadress oli vastuoluline. Ühelt poolt ütles see, et peaks olema Águilase-Mazarroni maantee 18. kilomeeter, kuhu olime teeolusid trotsides kohale ukerdanud, teiselt poolt pidi olema 2. sissesõit, mis paraku jäigi tunneli teise otsa. Üle tunni istusime ja ootasime, kuni töödejuhataja ja insener telefonitsi aru pidasid, mida sellises keerulises olukorras ette võtta. Korraga kappas töödejuhataja oma autosse ja vuhises tunneli vasakust suudmest sisse. Nüüd ta läks, ja täna me teda enam ei näe, kahtlustasime. Siiski vuras auto natukese aja pärast tunnelist välja, kuid silmapilk teisest suudmest taas sisse. Mees otsib pagemisteed, kommenteerisime meie. Veel veidi ootamist, ja siis tuiskas auto teist korda tunnelist välja. Nüüd suundus töödejuhataja kraanajuhi juurde ja saime selgeks, et õnneks meid tunneli teist otsa otsima ei saadeta.

Umbes tunni või pooleteise pärast võis Vello Mickele raporteerida, et koorem on maas. Jäime ootele. See tähendab, et vaatasime pisut kaarti ja otsustasime veel kord mere äärde minna. Mäeahelike vahelt meri ju lausa paistis, sinna oli maad kõige rohkem 15 km. Ooteaega võib ju veeta kus iganes, peamine, et vaid suure autoga ligi saab ja sellega seal ka parkida tohib. Bolnuevo linnas sättisime ennast Grande randa. Autoga nii mere lähedale ei pääsenud kui Valencias, aga see-eest olid olemas kõik tsivilisatsiooni mugavused. Ei, valetan, dušši, mille all end meresoolast puhtaks uhta, ei olnud. Käisime paar korda vees, vahepeal istusime tunnikese autos ja sõime kõhud täis, siis käisime veel meres, pöörasime end parkümmend minutit rannas nagu morsad lesilas ja asusime taas teele. Vello arvas, et kõige tõenäolisem on see, et meil tuleb sama teed tagasi minna. Siiski ei julgenud ta eriti kaugele sõita, sest meid võiduks saata ka Madridi kaudu. Nüüd istumegi tanklas ja ootame edasisi korraldusi.

Kell on vahepeal saanud pool viis (kohalik aeg). Vello helistas uuesti ekspediitorile ja sai korralduse võtta suund Barcelonale. See tähendab väga pikka sõitu, täna me kohale ei jõuagi. Aga homme on nähtavasti laadimine. Barcelonast näeme jälle vaid tööstuslinnakut, ei rohkem.

Kolm asja sain selle sõiduga selgeks.

Esiteks: prügi pole probleem. Kõik, mis näpu vahele ei mahu või on oma aja ära elanud, visatakse maha. Täiesti tavaline on see, et baari astudes jääb silma prüghunnik baarileti ees. Natukese aja pärast pühib baaripidaja selle kui muuseas ära, aga see ei sega mitte kedagi järgmist suitsupakki avades pabereid põrandale puistamast. Tuhk ja konid lendavad täie iseenesestmõistetavusega samasse, kuigi leti peal on virnas ka tuhatosid.

Teiseks: villa võib olla mis iganes. Kui keegi räägib Hispaanias asuvast villast, ei maksa kohe pöördesse minna. Pärast raua maha-laadimist Ermita del Ramonete kaudu mere poole suundudes jäi mulle silma silt, mis väitis läheduses olevat Villa Esmeralda. Uudishimust palusin Vellol aeglasemalt sõita ja küünitasin aknast uurima, mis luksusmaja külaservast paistab. Sildita poleks arvanudki, et see Eesti ärklikorrusega agulimajade sugulane kannabki uhkel-davat nimetust villa. Paistis paras tondiloss.

Kolmandaks: klubi asukohta ei maksa Hispaanias küsida. Eriti mitte mehel naiste käest või vastupidi. Võidakse hakata viltu vaatama. Tee ääres hakkas klubide silte silma päris ohtrasti. Mõni värvilisem, mõni üsna tagasihoidlik, ühel teede kolmnurka jääva asutuse katusel uhkeldas lausa neonnaine. See tekitas üsna ühemõttelise arusaama. Vello kinnitas, et kõik klubideks nimetat asutused on lõbumajad.

23. august

Öösel, kui ma uinusin, olime veel teel Barcelona poole. Hommikul ärgates leidsin, et seisame tõeliselt uhke veinitehase väravas otse viinamarjaistanduse kõrval. Tehase värava ees oli puudesalu, puude vahel turismibusside parkimise kohad.

Kui olime hoovi sisse saanud ja laadimine käis, silmasin istandusest möödumas väikest salka – paar vanemat meest ja naist. Paarikümne minuti pärast sammusid nad omavahel juteldes tulnud teed tagasi. Enne neid oli sama rada sammunud üksik mees. Vello selgitas, et see pidavat olema istandusest pensionile läinute hommikuruutiin. Igal hommikul tehakse kunagisele tööpaigale ring peale ja minnakse siis oma päevatoimetuste juurde. Omamoodi seltsielu.

Praegu on kodus kell kolm (siin seega kaks), meie oleme taas läbi-nud La Jonquera ja sõidame järgmise laadimiskoha poole, mis asub

Prantsuse Püreneedes. Vello sõnul tuleb meil sõita oma kolm tundi ja pole sugugi kindel, kas täna lasti peale saame. Kena oleks, kui saaks, siis jõuaks täna järgmisse kohta välja sõita, sest kaks kohta on veel ootamas.

Haljastus tundub Hispaanias olevat kallis lõbu, mida saavad endale lubada vaid vähesed. Mitmes kohas nägime tee ääres puukoolle, kus müüdi nii väikseid istikuid kui ka päris suuri puid. Iseäranis ohtrasti oli muidugi palme. Majade ümbrused on aga enamasti lagedad ja üsna sageli tunduvad majad eemalt vaadates mahajäetud. Lähemale jõudes võib siiski silmata elumärke (auto varjualuses, kuivav pesu lipendamas vms).

Hispaanias ehitatakse praegu palju. Teid ja maju – kõike. Paistab, et Euroopa Liidu raha toel saavad hispaanlased teha suuri asju. Lõunas jäid mulle tee ääres silma suured vastsed külad, kõik ühesuguse arhitektuuriga uusi väikemaju täis. Ühtlaselt kollakad või roosakad.

Olles veetnud mõned tunnid Vahemere päikese käes, saan aru, et erksamaid värve siin eriti kasutada ei saagi – päike teeb oma tööd tõhusalt ja pleegitab niikuinii kõik pastelseks.

Taas sõidame mööda Vahemere rannikut. Paremalt (idas) on meri, vasemal mäed. Kaardilt selgub, et meri meenutab siin pigem järve – itta jääb veel üks maariba, kus asub Leucate sadam.

Kohe jõuame Midi-Püreneedesse. (Nii kutsuvad seda paika autojuhid. Eesti teatmestu soovitab kasutada selle Prantsusmaa piirkonna omanimetust Midi-Pyrénées, kuid varasematest tekstides kohtab nimtusi Lõuna-Püreneed ja Kesk-Püreneed.) Ka siin domineerivad pastelltoonid.

24. august

Praegu sõidame Prantsuse Alpides Lyoni suunas, et jõuda viimasesse laadimiskohta. Vello andis läppari tunnikeseks minu kasutusse.

Eile õhtul saime ühes neljast laadimiskohast laadungi peale. Kohta otsides tiirutasime veidi kohalikel teedel ja sattusime puuviljamüüja peale. Ostsime nelja euro eest kaks kilo virsikuid. Praegu juba kahetsen, et rohkem ei võtnud. Viis kilo oleks võinud vabalt võtta. Kui mõne tunni pärast kiirtee tanklas pissil käisime, vaatasin hindu. Nelja euro eest oleksime saanud neli virsikut, ei rohkem. Kahte kilosse mahtus neid tunduvalt enam. Ja viljad olid täiesti küpsed.

Veinilattu minnes sõitsime läbi madaltiheda asula, kus plankude taga võis näha nii madalaid maju, haagissuvilaid kui ka suuri telke. Meenutas kangesti mingit välilaagrit või matkakeskust. Moslemite asundus, selgitas Vello. Seepeale märkasin isegi, et inimesed, kes tänaval liikusid, olid prantslastest tunduvalt tõmmumad, kuid rätte kandvad naised askeldasid peamiselt tara taga hoovil.

Pärast laadimist pidas Vello aru ja kaalus, kas sõita järgmisse laadimiskohta välja või jääda tanklasse ööbima. Kohalesõitmisega on ühest küljest hea – oled hommikul varakult kohal ja heal juhul võib laadimisaeg minna veel puhkeaja sisse (kui ei pea autot eriti liigutama, st ei ole vaja üle viie minuti sõita). Teisest küljest on oht, et koht võib olla väike ja seal ei pruugi olla parkimisruumi (kui näiteks territooriumile sisse sõita ei saa). Vello meenutas lugu Béziers's, kui ta samuti laadimiskohta otsides sõitis ennast nii kinni, et ainus võimalus ümber pöörata oli teha auring ümber linnakese purskkaevu, mis mõistagi asus linna keskel, kus õhtul kella kuue paiku oli kohalik rahvas välikohvikutes istumas ja päevatööst puhkamas. “Andsin neile oma pooletunnise priieten-duse,” naerab Vello tagantjärele. Purskkaevubasseinid ei ole ju kusagil teab mis suure läbimõõduga, aga rekkal on pikkust ligi 17 m. Selle võiks juba peaaegu purskkaevu ümber ringiks tõmata, kui ta kummist oleks. Eks Vello siis poole meetri haaval nikerdas ikka edasi ja tagasi ja siis jälle sutsuke rohkem edasi. “Vahepeal mõtlesin küll, et vähemasti ühe purskkaevu äärekivi tõmban mälestuseks kaasa, aga kohale jäid kõik viimseni.” Auringi lõppedes pälvis Vello kohvijoojate aplausi, jutuainet jätkus linnakeses ehk kauemakski.

Parklad aga kipuvad teatavasti haisema ja nähtud on neid ka juba küllalt. Keerutasime ennast kitsaid kohalikke teid pidi kohale. Vahepeal tundus, et niisugust lossi nagu Campuget polegi olemas, kuigi see on isegi teedeatlases sees. Kuid üles leidsime! Esimese hooga arvas Vello, et see on üks kehvemal järjel majapidamine, sest hooned tundusid na kehavõitu, aga silt juhatas meid ju veinitööstusse, mis asus lossipargi taga n-ö teenindustsoonis. Lossi ennast me ei näinudki. Õhtul jõudsime kohale üsna hämaras ja kui olime ennast sisse seadnud, oli ka pimedus käes. Kuulsime vaid, kuidas lossipargis huikusid öökullid ja keegi rapsis hullupööra puulehtedes.

Võtsime ette köögitoimkonna. Meil oli veel alles toidukorra jagu kartuleid ja killuke suitsupöske, mis ma puhkusele tulles olin kaasa võtnud, samuti hapukoort. La Jonquerast olime ostnud ka toma-

tit ja kurki, nii et pisukese vaevaga saime mõnusa õhtusöögi. Kõrvale limpsisime veini ja kuulasime rohitirtsude saagimist. Igatahes kümme korda etem ja turvalisem kui kusagil teeäärses parklas konutada.

Muidugi käiakse sõidus olles ikka mõnikord söömas ka. Näiteks La Jonqueras tegime korraliku restoranieine. Sõime austreid ja härjaribi. Vats sai veereni. Aga see ei ole igapäevane lõbu. Igapäevane toit on hommikul võileivad, õhtul öömajale jäädes makaronid, tatrapuder või kartulid lihaga. Vellole kodus makarone ja tatraputru pakkuda ei maksa. Võib pahaks panna.

Hommikul, kui silmad lahti saime, läks kohe laadimiseks: Eks laomees oli tööle tulles fikseerinud, et Rootsi käru seisab ukse ees, ja tõstnud kohe alused õuele valmis. Teenistusväravast parki piiludes sain aru, et puuokstega rabistas õhtul vihmuti. Park ise oli peaaegu sama suur kui Eestimaal mõne mehe tagasisaadud metsatükk. Kitsas, aga pikk.

Campuget' mõisast kiirteele sõites kohtasime vastusõitvat ratturiterühma. Hispaanias olime rattureid kohanud isegi kohalikul teel, mis oli nii kitsas, et ma aeg-ajalt krampis sõrmedega käetoest hoidsin, sest kartsin, et nii laia auto mõlemad rattad küll teele ei mahu. Vello ütleb, et kardab kohalikel teedel sõites alati rattureid. Eriti palju pidigi neid kohtama Hispaania ja Lõuna-Prantsusmaa väike-teedel. Prantsusmaal on vähemalt teeservas umbes meetrine, kohati pisut kitsam ohutusriba, kus ratturid mahuvad väntama, Hispaanias pole sedagi. Muidugi saab autojuht aru, et ratturid peavad kusagil harjutama ja maanteeõitjad mujal korralikku kogemust ei saagi. Aga ka autojuht peab oma tööd tegema ja koorma kohale viima. "Hispaanias olen pärast möödasõitu mõnikord hirmuga küljepeeglisse kiiganud – kas rattur ikka jäi püsti," kurdab Vello. Hea pole kummalgi. Lahendus? Võib-olla seda polegi.

Järgmiseks otsisime üles Gabriel Meffre'i veiniäri Gigondas's. Sõitsime läbi väikelinna, kus väikesed autod meist hädavaevu mööda mahtusid. Aga kui arvestada teeveeres nähtud siltide rohkust, on igas talus oma veinitehas ja peagi osutasid sildid ka sellele, et see piirkond on arvatud turismimarsruuti, kus turistidele näidatakse nii viinamarjade kasvatamist, veini tegemist kui lastakse ka proovida eri veinide maitset – seega peab ka suuri autosid sealkandis ohtrasti liikuma. Meie ei sattunud mingisse väikefirmasse, vaid lattu, kus last kähku peale anti, ja nüüd on ees tee viimasesse laadimis-kohta Burgundia veinitee ääres.

Kodus hakkab kell saama kaheksa ja meil on nina kodu poole. Micke palus Vellot kiirustada, sest talle meeldiks, kui jõuaksime homme kella viiesele paadile. Eks me proovi. Muidugi tähendab see ketta lõhkisõitmist, aga Vello rehkendas välja, et aeg saab täis kusagil Hamburgi kandis. Hamburgi politsei pidi aga laevalemineku suhtes olema suhteliselt mõistlik – kui teebki trahvi, siis mitte nii suure, et silmist vee välja võtaks. Vello ütles, et taanlased pidid olema kõvad ketaste lõhkisõitjad. Ta meenutas aega, kui veel paarilisega Hispaania vahet sõitis. Koos üksi sõitva taanlasega hakkasid nad Barcelonast tulema, Taani jõudis üksik hunt vaid neli-viis tundi paarirakendist hiljem. Neil on firmaga kokkulepe, et trahvid makstakse kinni, ja siis sõidab juht nii, et kettast pole lugugi. Umbes nii, nagu meie mehed omal ajal Venemaal sõitsid – kuni jaksad, sõidad, kui enam kuidagi ei jaksa, magad paar-kolm tundi ja paned jälle edasi. Vahelejäämisi on tunduvalt vähem kui õnneksminemisi ja kui kümne lõhkisõidetud reisirakorra peale ühe korra trahvi maksad, on firma ikkagi omadega kasumis. Vello on sedapuhku suutnud tekitada endale väga ilusad kettad, lõhkisõitmisi pole üldse ja mõned korralikult pikad pausid on ka vahel. See oli nädalavahetus Hispaanias, kui kõik ristiinimesed puhkasid ja meie peesitasime samuti mere ääres.

Üsna varsti sätime ennast õhtule, sest Prantsuse politseile ei taha Vello vahele jääda. Lyoni lõunaservas märkasin tasulist parklat. Vello ütleb, et kui tema peab Lyoni all ööbima, läheb ta ilmtin-gimata tasulisse parklasse. Firma maksab selle kinni, on hea ja rahulik magada ning pole hirmu, et keegi võib auto kallal käia või tenti lõhkuda.

Sealsamas Béziersis, kus Vello purskkaevu ümber auringi tegi, jäi ta ööbima kusagile äärelinna platsile, et hommikul laadima minna. “Kuut oli tühi. Jätsin tagant ukse lahti, et oleks näha – siit pole midagi võtta, aga hommikul, kui aknast välja vaatasin, nägin, et juhipoolel küljel oli tent pooleteise meetri pikkuselt lõhki lõigatud. Olin just saanud Ämblikust uue tendi, tegin sellega esimest reisi.” See kuudiukse lahtijätmine on autojuhtide väike kavalus – kui ikka on selline koorem, kust midagi võtta ei ole (nagu meil Hispaaniasse minnes need tunneliehituse torud) või sootuks tühi kuut – las siis pätid näevad ära, et siit pole miskit saada, pole neil tarvis vaeva näha ega tenti lõhkuda. Olen ka Eestis märganud seis-mas rekkat, üks kuudiuks pärani. Aga nagu elu näitab, ei pruugi kõik kavalused alati õnne tuua.

Põhja-Prantsusmaal on juba päris kodune sõita, on peaaegu nagu Lõuna-Eestis, ainult küngad on kõrgemad, orud sügavamad ja kõik kokku on tunduvalt laiem. Eks ole ka rohkem maad, kuhu kõik need pinnavormid laiali laotada. Põhja-Prantsusmaal on heinamaad veel rohelist. Lõuna pool oli kõik krõbikuiv, nii et prantslaste valkjaskollased lehmad heinamaa pealt peaaegu välja ei paistnudki. Mis nad sealt hamba alla said, teavad nemad üksi. Igatahes paaris kohas märkasin, et lehmadele oli söim karjamaale toodud ja sealt nad siis nohisid.

25. august kell 20.05 (koduse aja järgi)

Lübeckini on jäänud viimased 50 kilomeetrit ja Vello võtab autost viimast. Aja oleme igapidi lõhki sõitnud, sest enne Hamburgi valmistasid *staumacherid* meile Saksamaaga hüvastijätku kingi. 29 km liiklusummikut läbisime kahe tunni ja 15 minutiga. Sellest esimesed kaheksa kilomeetrit kulus tõsise jalakäija tempos – tund ja 55 minutit. Ka enne seda oli paar pisemat ummikukatsetust, aga Hamburgiga võrreldes ei tasu neile enam isegi mõelda.

Vello oli eile kahevahel, kas hakata punnima viiesele laevale või võtta kohe algusest peale sihiks kümnene, et ikka puhaste ketastega läbi tulla. Siiski võitis kohusetunne ja Vello üritas Micke palvele vastu tulla. Bremeni kandis oli asi selge, et parimal juhul jääb meil puudu umbes 20 minutit. Halvimat, mis meid ees ootas, me siis veel ei teadnud. Alles pisut pärast Bremenit, kui Vello märkas Eesti autot ja selle juhti lällaris hoiatas, et enne Bremenit ootab toda nii viiekilomeetrine ummik (seal oli olnud ahelkokkupõrge), teatas too vastu, et ka meil ei maksa kiirustada – kui tema mööda sõitis, siis oli meie suunal Hamburgi juures 10 km pikkune auto-rodu.

Lällar on autojuhtide raadioside. Laeva peale minnes hõiguvad mehed sadamas lällarisse, küsides, kas oma firma mehi ka liikvel on. Kui on, siis võetakse laevalt tulles kolonni ja sõidetakse omavahel vesteldes, kuni tee lõpuks lahku viib. Vastutuli-jatega saab samuti vestelda ja neid teel olevate ohtude või eba-meeldivuste eest hoiatada, samuti teada anda mootorratturhiirte teelolekust. Mootorratturhiirteks kutsutakse motopolitseid, kui aga politsei on autosid peatamas ja kontrollimas, siis on teel maksuamet.



Foto 10. See ongi stau: masin masina taga ja mitmes reas. Nii kaugele, kui silm ulatub. August 2005. Asta Niinemetsa foto.

Eks meie *stausse* jõudmiseni läinud veidi aega ja autod jõudsid koguneda, nii me siis saimegi täie rauaga. Vello kirus ja vandus sakslaste kommet sõita ka siis, kui väljas on juba märgid, et kaks rida läheb üheks, lõpuni välja ja alles siis hakata teise ritta trügi-ma.

Esimese kaheksa jalutuskilomeetri jooksul jõudsime märgata ka sakslaste kavalust. Sel lõigul oli üks parkla ja kaks mahasõitu. Paremalt (ohutusriba, kus sõita ei tohi) hakkasid autod mööda trügi-ma kõigepealt parklasse, et siis parkla teisest servast kolonnis et-tepoole jõuda ja vahele pressida. Ka mahasõidu ettekäänat kasu-tas mõnigi nupumees selleks, et ikka ennast kusagil kas või viis autot eespool vahele pressida. Vasaku rea võttis lõpuks enda karja-tada üks rekkataanlane, kes üsna tõhusalt rivi tagasi hoidis (sõitis lihtsalt ise vasakusse ritta ja hoidis rea eest tühja, kuni ise maha-sõiduni jõudis. See aitas ka meil pisut kiiremini ummiku esimesest faasist välja jõuda. Nüüd punnime hoolega, et vähemalt kümnesele laevale jõuda. Vello ütles juba, et kui nüüd veel midagi peaks juhtu-ma, siis tema küll ei tihka Mickele helistada ja öelda, et ka sellele ei jõua, kuigi Micke on ise endine rekkajuht ja teeb praegugi enda

tuulutamiseks vahepeal mõne sõidu ning teab seega suurepäraselt, mis üllatused võivad autojuhti teel oodata.

Vello jõudis ennast juba kiita, et alguses sai ikka viiesele laevale rihitud – muidu poleks nende ummikute tõttu nähtavasti ka kümnesele jõudnud. Ah jaa, laevaajad on kohaliku kella järgi, nii et tund tuleb otsa panna. Praegu on mu käekell pool üheksa, see tähendab, et laeva väljumiseni on veel poolteist tundi. Praeguse tempoga peaksime poole tunni pärast olema Travemündes, nii et suhtkoht napikas.

26. august

Rohkem üllatusi meil enne Travemündet ei olnud, nii et jõudsime ilusti laevale ja Rootsi. Siin saime kontorist korralduse sõita Ämblikupessa – nii nimetavad autojuhid Ämblikuks kutsutava Stjärnströms Int. AB kontori asukohta Sundsvikis. Pesas saavad juhid töö vaheajal puhata ja pesu pesta. Puhkeruumid ei ole just esimeses värskuses, aga köögis on elektripliit, külmkapp, laud ja toolid, toas narid.

Külmkappi ja köögikappi jätavad koju suunduvad mehed ühiskondlikuks kasutamiseks toiduvaru, mida koju viia ei taheta.

Duširuumis on pesumasin. Selle kasutamise eest raha ei küsita. Muidu pesevad juhid oma pesu näiteks Meeris või La Jonqueras, kus iga masinatäie eest tuleb maksta.

Meeris on iseäranis luksuslik teenindus. Viid oma pesu tädi kätte, tema ütleb, millal järele tulla, ja kätte saad lausa triigitud asjad. La Jonqueras pead ise oma pesu õigel ajal masinast välja korjama.

Eestikeelne silt Ämblikupesa seinal manitseb mehi puhtust hoidma. Varsti tuleb vist ka poolakeelne manitsus seinale kleepida, sest üha rohkem võetakse tööle poolakaid. Kuigi eestlased on odav tööjõud, on poolakad ometi veel odavamad ja hakkavad eestlaste leivakannikat käest kiskuma. Paraku pole neil kuigi head mainet. Pidavat pikkade näppudega olema.

Homme võtame suuna kodu poole. Vello jätab koormaga haagise Sundsvikki, haagib Eestisse saadetava koormaga käru taha ja ongi minek Kapellskäri, seal õhtul laeva ja hommikul oleme Paldiskis. Tere, kodu!