



Sisemere lai

Enamik inimesi on tõenäoliselt harjunud mõtlema laevadest kui meresõiduvahenditest ja unustavad seejuures täiesti meie suurima siseveekogu – Peipsi. Peipsi juurde kuulub lahutamatult jõgede ema Emajõgi.

Nii Peipsil kui ka Emajõel on minevikus toimunud vilgas laevaliiklus – on veetud nii reisijaid kui ka kaupu ning isegi sõjalaevastikud on ristelnud meie sisevetel.

Aleksander Suur

Fotod: Tartu linnamuuseum, Janno Simm, Peedu Sammalsoo arhiiv, reprod



86 Tehnikamaailm 6/2008

Tahan tutvustada lugejat põgusalt Peipsi–Emajõe laevanduse ajaloo, mis on täis huvitava saatusega laevu. Valikusse sattusid laevad, mille kodusadamaks oli nõukogude ajal Tartu, sest neist on veel kõige rohkem infot saadaval. Nende laevade elulood aitavad taasluua ununema kippuva pildi lähiminevikust või meenutada aegu, mil sisevetelaevanduses tegutseti palju suurema hooga kui tänapäeval.

Joala

Esimese hooga võiks ju arvata, et laev sai oma nime tuntud laulja järgi, kuid siiski mitte – Jaaku polnud siis veel olemaski, kui laev meie vetel juba müttas.

Sellel laeval on väga kirev ajalugu. Laev ehitati 1909. aastal Soomes Varkhausis reisilaevana spetsiaalselt liini Narva–Narva-Jõesuu jaoks. Omaniku järgi sai laev nimeks Pavel. 1919. aastal laev mobiliseeriti ja määrati vahilaevana Eesti sõjaväe koosseisu. Aastatel 1919–1921 sõitis see ikka vanal liinil, kuid täitis nii vahi-, transpordi- kui ka reisilaeva ülesandeid.

1931. aastal laeva nimi eestistati ning uueks nimeks sai Paul. 1937. aastast oli laeva uueks omanikuks Narva linnavalitus ning laeva nimeks sai Linda. 1939. aastal oli taas nimevahetus ja siis anti laevale nimeks Joala.

1940. aastal laev küll natsionaliseeriti Peipsi jõe-järve laevanduse koosseisu, kuid ta jäi siiski sõitma liinile Narva–Narva-Jõesuu.

Sõja-aastatel 1941–1945 oli Joala kodusadamaks Rõbinsk. Saabunud 1945. aasta sügisel tagasi kodusadamasse, jätkas Joala kurseerimist vanal tuttaval marsruudil.

1947. aastal viidi ta üle Tartusse, kus hakkas sõitma Tartu–Pihkva liinil. 1959. aastal lõpetas Joala navigatsiooni, jäi ankrusse Tartusse ja ehitati ümber kohvikuks nimega Emajõe – rahvasuus oli ta rohkem tuntud nime all Santa-Maria. Populaarne joogikoht seisis põhiliselt praeguse Laila tänava otsa lähedal, 60ndate lõpus mõnel hooajal ka Kaarsilla juures. Kuna laeva ei viitsitud remontida ega tema eest eriti hoolt kanda, siis 70ndate lõpus muljus jää talle pardasse augu sisse. Seejärel pukseeriti ta Kvissentalist 3 km ülespoole Rannule ja jäeti sinna ühte jõepoole seisma uppununa ja hüljatuna. Praeguseks on Joalast järele ainult riismed Emajõe põhjas.

Lermontov

Vene luuleklassiku nime kandnud Lermontov ehitati ilmselt 1955. aastal Saksamaal. Ka Nõukogude Liidus toodeti seda tüüpi laevu ning nende nimelised olid OM (ozernõi moskvits). Saksa-



????????????????????
????????????????????
????????????????????

Lineküündjad

maal ja N. Liidus ehitatud selle tüübi laevad erinesid n-ö sisekujunduselt, esimeses ehitati nn kajutivarianti laevu – projekt 623/252 – mitmepäevasteks reiseideks, venelaste OMid – projekt 780 – olid aga ühissalongidega banketilae- vad peoks ja pillerkaareks. Paljude taga igatsetud Lermontovil oli 60ndate lõ- pul Tartus tehtud sisetööde käigus ka- jutikohtade arvu tõstetud koguni 56ni, kuigi tavaliselt oli neid umbes 30. Eks see tähendas parajat ruumikitsikust, aga ju siis laevareisidel sellest hoolima-

ta juhtus nii mõndagi ilusat, et seda laeva nostalgiahoos taga nutetakse.

Lermontov on üks suuremaid laevu, mis on Tartu jõesadamat külastanud – pikkus 43, laius 7,1, süvis 1,5, lainetalu- vus 2 m. Laev oli nii suur, et tal oli Ema- jõel probleeme ringi keeramisega. Või- du silla all oli siiski õnneks piisavalt ruu- mi manööverdamiseks. Lermontovi iseloomustas ka hea püstuvus.

Selliste tehniliste parameetrite juu- res pole ime, et alguses sõitis Lermon- tov paar aastat hoopis merd, sh ka Virt-

su-Kuivastu liinil. Alates 1959. a kur- seeris laev Peipsil. Kõigepealt liikles ta umbes 10 aastat Tartu-Pihkva liinil rei- silaevana ning pärast eelmainitud sise- töid tegutses juba kruisilaevana. Piki- mad Peipsi kruisid kestsid 12 päeva, mille sees oli näiteks kolmepäevane peatus Pihkvas.

1976. aastal jäeti Lermontov seisma ja tehti hotelliks, 80ndate lõpus veeti see Pihkvasse. Üsna varsti lasti tal kelle- gi lohakuse tõttu uppuda, mis rikkus laeva päästmatult. Laeva edasiseks

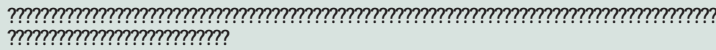
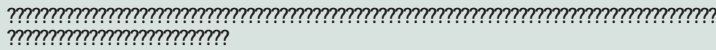
saatuseks oli saada lõigatud vana- rauaks.

Koidula ja Kreutzwald

Kodumaiste kirjandusklassikute järgi nimetatud laevade tüüp on M ehk moskvitš, sest selliseid ehitati Moskvas. Mõlemad laevad ehitati levinuima projekti 544 järgi. Nende tehnilised pa- rameetrid olid: pikkus 27,3, laius 4,8, sü- vis 0,9 ja lainetaluvus 1,2 m. Analoog- seid laevu tehti ka Ukrainas Hersonis ning samuti Leedus Kaunases (väikse-

????????????????????
????????????????????





aga mitte jõe-, vaid merelaevade hulgas. Ilmselt pole teda siiski enam hulk aega kasutatud.

Uuem Zarja-glisser (projekt P-83) tuli Tartusse küllap 1977. Sõitis vaid 1977-1978 või isegi ainult ühel hooajal neist kahest aastast. Nagu öeldud, Peipsi lainetus talle ei sobinud ja vahetati Raketa 3 vastu välja. Pihkvas on praegu analoog alles, sest Velikaja jõgi on mitu korda Emajõeest laiem ja Pihkva järve lainetus väiksem kui Peipsil.

Glisserite toomisega loodeti, tänu nende üliväikesele süvisele, peatused sisse seada Peipsi rannakülades. Mingit randumissilda poleks nad vajanud, vaid oleks võõriga otse kaldasse sõitnud. Kuid Emajöel tekitasid nad oma kõrge ja järsu päralainetusega paadimeestest suurt meelepaha, kindlasti kahju ka kaldale.

Zarja tüüpi laevadel oli mitu miinust. Kõige suuremaks puuduseks oli väike lainetaluvus – ametlikult vaid 0,6 m (tegelik piir 0,8) ning seetõttu nad Peipsile ei sobinud. Tugevama tuulega nad Praagalt välja ei saanud. Lisaks oli neil ka suur kütusekulu ning ökoloogiliselt olid Zarjad väga mustad. Koos mootori väljalaskegaasidega satust vette naftajääke, laevaga (eriti vanema tüübiga) käis kaasas korralik tumehall tossupilv. Juba 70ndate teisel poolel keelati nende kasutamine Venemaa Euroopa osa väiksematel jõgedel (nt Okaa). Siberis, kus suured teedeta alad, laiad jõed ja vähe inspektoreid,

omavad nad siiski tänapäevalgi tähtsust. Sõltuvalt mootori võimsusest (ligikaudu 1000 hj) on nende kiiruseks 40–48 km/h.

Polesjed

1990. aasta kevadel jõudsid Tartusse Valgevenes Gomelis 1989 ehitatud Polesje 36 ja 37. Esimene kandis siin nime Eesti Ekspress. Kas 1995 või 1996 parseldati see Pihkvasse, kus on tänini alles.

Polesje 37 sai meil nime Polaris ja ta tuiskab ringi siiani (1995-1996 küll lihtsalt seisis). Polesjede töökiirus Peipsil oli/on ca 70 km/h, 1990. aastal katsetustel olla ka 83 km/h kätte saadud. Mootor ikka 1000 hj. Tartu Polesjed sõitsid näiteks Pihkvasse, tehes vahepeatuse Piirissaarel, ilusa ilmaga pisut üle 2,5 tunni.

Oma tehniliste andmete poolest sobib Polesje erakordselt hästi madalate jõgede jaoks (pikkus 21,25, laius 5, süvis seisu ajal 1,1 m, täiskiirusel aga ca 45 cm, lainetaluvus 1,2 m). Tänapäeval on Polesjed päris levinud – neid sõidab nii Venemaa jõgedel Neevast Amuurini välja kui ka Ukrainas, Valgevenes, Leedus, Poolas, Ungaris, Doonaul ning mõni on jõudnud Hollandisegi.

Tartu Polarisel ripub seinal tehases paigaldatud plaat, kus on märgitud kandevõimeks 53 reisijat. Laeval on tegelikult 54 istekohta ja Piirissaare vahet on ta käinud ka kindlasti 65 inimesega.

Kõikide möödunud sajandil Tartu kandis tegutsenud laevade kohta tõest infot leida muidugi ei õnnestunud ja ega see vast polekski siia ära mahtunud ka. Loodan, et lugeja sai siit väikese konseptiivse ülevaate mõnest Emajöel ja Peipsil liikunud laevast, ning et selle jutukese lugemisrõõm oli tema jaoks sama suur kui minu jaoks teema avastamisrõõm. Loo avaldamise lisajend on õhutada inimesi, kellel on andmeid Emajõe–Peipsi laevade kohta, edastama neid TMile või riputama militaarneti veebilehele (www.militaar.net).

Igal juhul oli minu jaoks asi nii põnev, et otsustasin möödunud suvel teha kadunud laevade otsimiseks väikese avastamisretke Emajõe ja Peipsile. Mis mul õnnestus kuulda-näha ja millised seiklused meil ekspeditsioonil olid, sellest juba mõnes järgmises numbris.

Toimetus tänab abi eest loo valmimisel Peedu Sammalsood ja Jaanus Sood, kes lisasid loole olulisi fakte, esimene ka fotosid. ☺☺

