

Toimetaja Urmas Lauri, tel 50 94 062, urmas.lauri@hiiunadal.ee

Halulaeva kaared märgiti maha

Reedel oli Tuuru maja saal muudetud suureks joonestuslauaks. Sokiväel mehed joonisid hiigelsuurt papitükki ja märkisid sellele halulaeva kaared. Viimati tehti sellist tööd meie saarel sõja ajal.

Urmas Lauri

urmas.lauri@hiiunadal.ee

Halulaeva kaarte nn plaazi valmistamine on osa täiskasvanute ümberõppe programmist, millega Tuurus juba mõni aeg tagasi algust tehti. Kuressaare ametikooli õpetaja Kaido Trei käis üle viiekümnele meesle pidamas väikelaevaehituse ja -hooldamise loenguid, nüüd jätkatakse praktilist tööd.

"Kõik mehed on siin asjalikud," kiitis halulaeva ehituse eestvedaja Ain Tähiste plaazi kohal sehkendavat seltskonda. "Paadiehituse kogemusega on Ülo Eller, on ka vanu meremehi nagu näiteks Vaino Leo ja puutöökogemusega Villem Alt. Kõik on asjalikud mehed."

Plaazi valmistamine on väga peen töö. Piltlikult öeldes on meeste näol tegemist suuredusmasinaga, sest laevameistri joonistest tuleb teha elusuuruses variant. Halulaeva plaaz on viis ja pool meetrit lai ja ligemale neli meetrit kõrge, just selline, nagu laeva ristloige on.

Laevameister Jorma Friberg selgitas meestele, et mahamärkimine pole sugugi lihtne. Põhjalikult arutati selle üle, kas ja kui palju arvestada miiut ehk plangutise kaardumisel tekki vat paksusemuutust. Mida täpseltamalt on kaared välja märgitud, seda parem.



TÄPPISTÖÖ: Jorma Friberg (vasakul) selgitab, kuidas kaared jooniselt plaazile tuleks kanda.

URMAS LAURI

"Laevameistreid on tänapäeva Eestis vaid paar tükki ning üks neist on Jorma," rääkis Tähiste. Läänemaa mees Jorma Friberg on ehitanud tosin puitlust, suurim neist Ruhnu jaala, parasjagu on läänlastel käsil kahemastilise kuunari ehitus, millega ollakse enam-vähem sama kaugel kui hiidlast oma halulaevaga. "Saime ta Hiiumaa halulaeva ehitamisega nousse. Algul ajas natuke tagasi, aga siis sai öeldud, et kus sa pääsed," naeris Ain Tähiste. "Ma arvan, et tal on heameel näha, et meil on siin hulk abivalmis ja ka juba kogemustega mehi olemas. Usun, et koostöö sujub väga ilusasti."

Halulaeva kaarematerjal on olemas. "Plaazi pealt võtame

šabloonid ja lähme nendega materjalivirna juurde, siis hakab nagu lego kokkupanemine. Kaarepuud on juba looduslikult kõverad ja nüüd tuleb nende hulgast need õiged välja valida," selgitas Tähiste lähema aja töid. Kaarte saagimine toimub ilmselt mõnes puutöökojas, seejärel kolitakse oma toimetustega Suuresadamasse ellungusse.

Töödega sujub kõik kenasti, kuid rahastamise on jõnkesisse tulnud. "Loodetud, ühe ropsi rahastamisotsust me ei saanud," nentis Tähiste, viidates kurikuulsale EAS-i taotlusvoorule, kus raha oli jagada 250 miljonit krooni, taotlusi esitati aga 2,7 miljardi eest. "Seitse projekti (ka Kärkla sadam – U. L.) sai, 121 ei saanud. Ka kõik

teised laevaprojektid, Muhu, Kihnu ja Läänemaa oma ning ka Emajõe lodi jäid koos meiega ilma," lausus Ain Tähiste. "Eks me siis kirjutame jälle uusi projekte, tulevad uued programmid, kust me loodame oma osa saada. Nii et ega me jäta," on Tähiste siiski optimistlik.

Praegune laevaehtus on töö, mida Hiiumaal tehti viimati 65 aastat tagasi. "Nullist ehitatud viimane laev jäi Öngu rannas 1944. aastal pooleli, Koolmeister ehitas," rääkis Ain Tähiste. Pärast sõda kasutas Vene sõjavägi seda piirivalvekordonina ja küttis selle lõpuks ära. "Ei saa ka ette heita, sest nende jaoks oli see tarbetu luukere mõtestatud puuridana."

Kärkla pürib sadamalinnaks

Kärkla sadama ehitamine võib peagi alata, aga juba praegu üritatakse linnale sadamalinna väljanägemist anda. Praegu on linnavalitsuses uudistamiseks üleval kolm varianti, milliseks sadama lähiümbrus võiks kujuneda.

Urmas Lauri

urmas.lauri@hiiunadal.ee

Projekti "New Bridges" raames koostatakse ruumilise arengu lahendus maa-ala kohta, mis paikneb Vabrikuväljaku ja Kärkla sadama vahel ning piirneb ühelt küljelt Väike-Sadama ja Sadama tänavaga, teiselt poolt Nuutri jõe ja Lubjaahu tänavaga. Reedel tutvustati esi-

mest korda kolme varianti, mil-line Kärkla sadamaala võiks välja näha.

Aga juba mõni aeg tagasi valmis tööde teostajal ASE OÜ analüüs, mis on aluseks erinevate ruumilise arengu võimaluste ja detailplaneeringu väljatöötamisel nn Hiiumaa turunduskeskuse rajamiseks. Projekti lähteülesandest tulenevalt pakuti välja kolm ruumilise arengu eskiislahendust – ASE OÜ, HMK Ehitus ja Projektid OÜ ning KAMP Arhitektid OÜ poolt (vt lk 4).

Kolm arhitektide seltskonda töötas oma variandi kallal nii, et kolleegide omi nähti esimest korda alles Kärklal. "Lähenedamine oli erinev, näha oli, et nad nautisid seda protsessi,

sest suhteliselt väikese ala peal on suudetud lahendada väga palju eri funktsioone, mis ühes linnas võiks olemas olla," oli Kärkla linnavalitsuse arengu- ja majandusosakonna juhataja Kaidi Nõmmmerga esmamulje esitatud variantidest. "Rabas see viimane lahendus. Just see rohelise linna idee on see, millega peame tulevikus tegelema." Nõmmmerga sõnul võlusid teda selle variandi puhul säästvad lahendused energiakasutuses ja omanäoline roheline ruumikasutus.

Kolmanda variandi autorid Jan Skolimowski ja Peeter Loo (KAMP Arhitektid OÜ) lähene-sid ülesandele, pakkudes välja ootamatuid lahendusi. "Tahame näidata meie arust parimat

varianti, et Kärkla ei oleks vaid üks paljudest väikelinnadest, vaid eristuks teistest," ütles Jan Skolimowski.

Kavandid on rahvale vaatamiseks väljas 13. aprillini. Laekuvate ettepanekute põhjal teeb linnavalitsus lõpliku otsuse, millise lahendusega minnakse koostama detailplaneeringut. "See ei tähenda seda, et me tingimata valime ühe lahenduse," selgitas Nõmmmerga. "Me võib-olla kombineerime eri lahendustes pakutud elemente, et saada kokku kõige ideaal-lähedasem nägemus. Arhitektid on sellega algusest peale arvestanud."

Detailplaneering peaks projekti kava kohaselt valmima sügisel.

Vallad: enamik teede hooldamiseks mõeldud rahast kulus lume lükkamisele

Lumerohke talv pani põntsuga paljude Hiiumaa omavalitsuste eelarvele, neelates mõne kuuga suurema osa tänava teede korrashoiuks planeeritud rahast. Lähikuudel loodab tänavate korrastamisega enam-vähem probleemideta toime tulla Kärkla linn, kus oli 1. aprilli seisuga kulutatud teede hoolduseks 20 064 eurot.

Kalev Kask

kalev.kask@hiiunadal.ee

"Praegu on veel vara hinnata, kui suured on talvised ja keva-

dised kahjustused tänavatel, sildadel ja truupidel," selgitas Kärkla arengu- ja majandusosakonna juhataja Kaidi Nõmmmerga.

Kärkla otsis esmaspäeval lõppenud riigihankega teede ja tänavate hooldustööde teostajat ning hanke edukaks tunnistamisel alustatakse linnas kohe korraliste töödega, nagu lõkkaudke parandamine, teede puhastamine ja kruuskattega tänavate profileerimine. Oda-vaima pakkumise linna teede hoolduseks tegi AS Veolia Kesk-konnateenused.

Töid tehakse sõltuvalt rahast

Teistes omavalitsustes on eelarve seis lumeuputusega üllatanud talve järel tunduvalt keerulisem, mistõttu ulatuslikumaid plaane seoses teede korrastamisega esialgu teha ei saa. Käina valla majandusnõunik Ene Reitsnik teatas, et vald kulutas novembrist aprillini lume lükkamiseks kokku 40 925 eurot.

"Esimene töö, mis tänavatel ja teedel tehakse, on auku-de lappimine," rõhutas Reits-

nik. "Esmalt lapitakse asfaldi-augud ja siis kruusateed niipalju, kui eelarve seda võimaldab."

Kõrgessaare valla maanõuniku Kalle Viina väitel olid valla lumetõrjekulud tänava talvel umbes 30 000 eurot.

"Kui teed tahenevad, siis on esimeseks hooldetööks hõõvel-damine," nentis Viin. "Peame arvestama ka sellega, et tänavugi võib lumi tulla varakult enne aastavahetust. Selleks on samuti raha vaja. Seega pole kohalike teede uuendamist võimalik planeerida."

Kärkla sadamat juhib Hillar Kukk

Eelmisel nädalal valis Kärkla sadama tulevane nõukogu kaheksa kandidaadi hulgast sadama juhatuse liikmeks Hillar Kuke.

Kärkla linnavalitsuse liige Kaidi Nõmmmerga ütles Hiiu Nädalale, et kuigi Kärkla sadama juhatuse liikme kohale esitati kümme soovivaaldust, vesteldi vaid kaheksa kandidaadiga. Sihtasutuse Kärkla Sadam üheliikmelise juhatuse liikmeks valis tulevane nõukogu Hillar Kuke.

Orjakus elav Hillar Kukk on purjekaga Martha ka ümbermaailmareisi teinud.

"Maailmarändurina teab teda enamik inimesi, aga ta on tegelenud ka väga mitme-te sadamate arendusega ja ta

on erialalt ehitusinsener, mis meie praeguse arengueta-piga väga hästi sobib," rääkis Nõmmmerga.

Kärkla sadama tulevasse nõukogusse kuuluvad Kärkla linnapea Georg Linkov, linnavalitsuse liige Kaidi Nõmmmerga, Saarte Liinide Heltermaa–Rohuküla sadama direktor Riho Sõrmus, aastaid sadamaid haldava riigiettevõtte Saarte Liinid nõukogus olnud Jüri Ojasoo ja Riigi Kinnisvara aktsiaseltsi analüütik Andrus Ait.

EAS-i piirkondade konkurentsivõime tugevdamise meetmest sai Kärkla linn sadama ehitamiseks 3,2 miljonit eurot ehk 50 miljonit krooni.

Urmas Lauri



ASJATUNDJA: Hillar Kukk käis mullu novembri algul Kärkla sadama ideest rääkimas ka Terevisioonis.

URMAS LAURI

Valitakse Eesti parimad ajaloolised turismisihtkohad

EAS-i turismiarenduskeskuse korraldatud Eesti avastamata aarete konkursi poolfinaali jõudsid taastatud ajalooliste turismisihtkohtadena Kõpu, Ristna ja Tahkuna tuletorn, Mooste mõis, Jaani kvartal Tartus, kolm kaunist Lahemaa mõisa ja Olustvere mõis. Finaali pääseb neist edasi kolm sihtkohta, konkursi võitja kuulutatakse välja 5. mail Tallinnas Rotermanni kvartalis.

"Eesti avastamata aarded 2011. Turism ja taastatud ajaloolised paigad" konkursile laekus 9 kandidaati. Turismi-eksperdistest koosnev komisjon valis konkursile esitatud üheksa kandidaadi seast välja viis parimat, mille turismi-tooteid minnakse testima 18.–20. aprillil. "Žürii valib viie poolfinalisti seast pärast sihtkohtade külastamist välja kolm parimat, mille hulgast selgitab konkursi võitja välja juba rahvusvaheline žürii," andis EAS-i turismiarenduskeskuse direktor Tarmo Mutso (fotol) ülevaate konkursi hindamisetappidest. "Võitja saab lisaks laialdasele meediatahelepanule ja täiendava-



tele tasuta turundusvõimalustele ka väärtuslikku tagasisidet oma ala ekspertidelt," lisas Mutso.

EAS-i turismiarenduskeskuse konkurs "Eestimaa avastamata aarded 2011. Turism ja taastatud ajaloolised paigad" on seotud Euroopa Komisjoni viis aastat tagasi algatatud projektiga "European Tourist Destinations of Excellence" (EDEN), millest Eesti võtab osa neljandat aastat. Eelmisel aastal pälvis võitjatiitli SA Võrtsjärv, 2009. aastal Soomaa rahvuspark ja aastal 2008 Viljandi linn.

Hiiu Nädal

Tsiklid saavad sadamates oma ooterea

Selleks et vältida mootorrataste sattumist parvlaevasadamate ootealal teiste sõidukite vahele, määratakse neile oma kindel rida, kuhu esmajärjekorras suunatakse just rattad.

"Möödunud suvel, kui uus sadamasüsteem käivitus, muutus ka mootorrattaga reisi-jate olukord, kuna laadimisprotsessi ei suuna enam töö-taja, vaid foorimärguand," ütles OÜ Väinamere Liinid teenindusjuht Anu Hiiuväin,

kelle sõnul on sadamasüsteemi eelolevaks suvehooajaks täiendatud.

Nimelt suunatakse tsiklid nüüd sõiduaudote ooteritta, mida hakatakse autodega täitma alles siis, kui kõik teised rajad on juba täis. "Reeglina jääb see rida ainult mootorratastale," kinnitas Hiiuväin. Mootorrataste rada võib olla erinevatel päevadel erinev, seega tuleb alati jälgida tab-loole ilmutat rajanumbrit.

Hiiu Nädal