

Eesti tuletornid, nende kaasaegne olukord ja alternatiivse kasutamise väljavaated

1. Navigatsioonimärgid Eesti vetes

Meresõit Eesti rannikumeres on juba iidsetest aegadest olnud rannarahva põhiliseks tegevusalaks. Rannajoone liigestatus, saarte ja laidude arvukus ja põhjareljeefi keerukus tingis ohutu meresõidu tagamiseks vajaduse tuletornide ja -paakide järele. Esimesed tuletornid meie rannikule rajati juba 16.-17. sajandil, tõsisem ehitustöö algas 18. sajandil ja kulmineerus möödunud sajandi esimesel poolel. Käesolevaks ajaks on Eesti merealadel ja laevatatavatel siseveekogudel kasutusel 245 püsimärki, sh 61 tuletorni ja 184 tulepaaki (vt lisatud skeemi "Eesti tuletornid"). Tuletornide ja -paakide arv ja omavaheline suhe on aegade jooksul varieerunud tulenevalt kriteeriumite muutumisest. Kuni möödunud sajandi lõpuni kasutati Eesti vetes paiknevate navigatsioonimärkide klassifitseerimisel ainukese kriteeriumina tule nähtavuskaugust. Navigatsioonimärk mille tule nähtavuskaugus oli üle 10 meremiili loeti tuletorniks ja nähtavuskaugusega alla 10 miili tulepaakide hulka. See kriteerium võis olla piisav viimase aastakümneni, kui 10 miili nähtavuskauguse tagamiseks vajalikud tuleseadmed olid äärmiselt suured ja rasked (kaal võis ulatuda tonnidesse) ning nõudsid kapitaalset rajatist. Kaasaegne valgusdiodidel baseeruv latern kaalub mõnest kilost mõnekümne kiloni ning seda on võimalik monteerida suvalisele konstruktsioonile. Selleks, et ühtlustada tuletorni mõistet globaalses ulatuses töötas Rahvusvaheline meremärkide- ja tuletorniadministratsioonide liidu (IALA) ajalooliste tuletornide töörühm 1997. aastal välja ühtsed kriteeriumid navigatsioonimärkide klassifitseerimiseks (vt Lisa 2). Tuginedes IALA soovitudele vaatas Veeteede Amet (VA) üle olemasolevad märgid ning viis märkide nimetused kooskõlla IALA kriteeriumitega.

Navigatsiooniliselt tähenduselt on olulised nii tuletornid kui -paagid. Sama kehtib ka nende tehniliste näitajate ja konstruktsiooniliste iseärasuste kohta (mõni tulepaak on oluliselt kõrgem ja atraktiivsem kui tuletorn). Seega tuleks tuletorniturismi aspektist arvestada ka tulepaakidega, mis võimaldaks oluliselt suurendada vaadeldavate objektide arvu piirkonnas ja suurendada võimalike marsruutide valikut.

2. Eesti tuletornide ja -paakide moderniseerimine ja automatiseerimine

1993. a. sügisel vastavalt riikidevahelisele kokkuleppele andis Vene Föderatsiooni sõjamerelaevastiku hüdrograafiateenistus VA-le üle Eesti territooriumil paiknenud tuletornid ja -paagid. Valdav osa rajatistest vajab remonti või renoveerimist ning meresõiduohutuse tagamiseks nõutaval tasemel ka tuleseadmete väljavahetamist.

Arvestades arenenud mereriikide kogemusi (eriti Rootsi ja Soome) töötati välja Eesti navigatsioonimärkide moderniseerimise kava. Koostöös TA Küberneetika Instituudi arendusbürooga EKTA alustati ka kohalikele tingimustele sobiva navigatsioonitulede automaatika- ja kaugseiresüsteemi väljatöötamist ning juba 1995.a. selle testimist ja juurutamist. Sajandivahetuseks olid kõik VA halduses olevad olulisemad navigatsioonituled automatiseeritud ning käesolevaks ajaks kõik tuletornid (55) ja –paagid (73) lülitatud ühtsesse seiresüsteemi. Valdav osa VA tuletornidest on ka remonditud ja ajaloolised tuletornid renoveeritud (v.a. Keri ja Sorgu).

Tuletornide automatiseerimisega langes ära vajadus nende mehitamise järele, mistõttu käesolevaks ajaks on teenindav personal olemas veel ainult Ristna, Naissaare ja Narva tuletornides. Automatiseerimise tulemusena kadus ka vajadus tuletornide juures olevate kõrvalhoonete ja rajatiste järele ja VA andis need vastavalt kehtestatud korrale üle kohalikele omavalitsustele.

Meie vanematest aegadest pärit tuletornid on üldreeglina omanäolised kapitaalsed rajatised, mis vääriavad nii säilitamist kui vaatamist. Et hinnata nende ajaloolist tähendust ja arhitektuurilist väärtust ning sellest tulenevalt kinnitada remondi ja renoveerimise prioriteetid viidi VA initsiatiivil Eesti-Norra ühisprojekti (Eesti tuletornide areng ja kultuuriväärtus) raames 1997.-1999.a. läbi vastavad uurimistööd. Vaatluse alla võeti 73 meremärki, millest põhjalikuma uurimise käigus inventeeriti 31 tuletorni. Uurimistöö tulemusena valmis Eesti Muinsuskaitseameti spetsialisti Jaan Vali käsikirjaline aruanne, mis on senini ainukeseks arvestatavaks uurimistööks meie ajalooliste tuletornide valdkonnas. Uurimistöö oli ka aluseks paljude meie ajalooliste tuletornide muinsuskaitseobjektidena riikliku kaitse alla võtmiseks (14 tuletorni).

3. Alternatiivne kasutamine

Ajalooliste tuletornide säilimise tagamine on probleemiks kogu maailmas ja sellega tegeleb ka üks IALA komiteedest. Sõltuvalt riigist, tuletorni tüübist, asukohast jm, võivad rajatise säilimise ja alternatiivse kasutamise võimalused olla väga erinevad ning iga konkreetset objekti tuleks käsitleda eraldi. Valdav osa Eesti tuletornidest, sh kõik ajaloolised (orienditeeritud 30 torni), on VA hallata. Peale üksikute erandite on kõik tuletornid olnud ja ilmselt lähiajaks ka jäävad kasutusele navigatsioonimärkidena. Navigatsioonilise tähenduse on minetanud Kiipsaare ja Laidunina tuletornid (VA andis need üle kohalikule omavalitsusele), Käsmu tuletorn (kuulub Käsmu meremuuseumi varade hulka) ja tänaseks juba hävinud unikaalne puidust Kunda tuletorn (1998.a. andis VA Kunda linnavalitsuse tungival palvel torni viimasele üle ja juba poole aasta pärast põles torn omaniku ebapädeva tegevuse tulemusena maani maha).

Meie tuletornide alternatiivse kasutuse suurim potentsiaal peitub ilmselt turisminduses. Siinjuures tuleks arvestada kahte liiki külastajatega – tavaturistid ja tuletorni valdkonna asjatundjad. Tavakülastaja huvi piirdub üldreeglina rajatise üldise konstruktsiooni ja võimalusega saada ülevaade ümbrusest torni vaateplatvormilt. Asjatundjaid huvitab nii torn ise kui ka selle tuleseadmed (laternaruum, latern jm). Tuletorniturismi kavandamisel tuleks seda kindlasti arvestada ja mõlema huvirühma jaoks välja töötada eraldi programmid ja marsruudid.

Tuletorniturismi kavandamisel tuleks VA arvates arvesse võtta järgmisi asjaolusid:

- a) VA kui põhilise Eesti tuletornide haldaja ülesandeks on meresõiduohutuse tagamine ning tal puudub pädevus turismindusega tegelemiseks. Seega võib tuletorniturism areneda selleks pädeva ettevõtja korraldamisel ning riigivara kasutamisele kehtestatud korra kohaselt.
- b) Tuletornid on kavandatud navigatsioonimärkideks, mistõttu paljudel juhtudel ei vasta nad masskülastuse korraldamise nõuetele. Vajaliku ohutuse tagamine nõuab vastavate eeskirjade väljatöötamist ja vajadusel olemasolevate konstruktsioonide tugevdamist või täiendamist.
- c) Tuletorniturismi laialdasem areng nõuab vastavate ekskursioonide kavandamist ja korraldamist. Üksikkülastustele orienteeritud turism õigustab ennast ja võib olla ka majanduslikult tasuv ainult väga väheste tuletornide puhul (näiteks Kõpu-Tahkuna-Ristna). Ligipääs meie tuletornidele on tihti raskendatud. Sageli puuduvad korralikud ligipääsuteed ja väikesaartel vajalikud sadamad. Seega nõuab transpordiprobleemide lahendamine tavaturismiga võrreldes palju paindlikumaid, kombineeritud ja kulukamaid lahendusi, mida tuleks arvestada tuletorniturismi kavandamisel.

Lähtudes VA halduses olevatest tuletornidest võiks tuletorniturismi aspektist arvestada lisas 3 toodud 30 tuletorniga. Nimekiri on esialgne ning võib lüheneda või täieneda mõne tuletorni võrra ja kindlasti on võimalik nimekirja täiendada ka atraktiivsete tulepaakidega.