



Mobiilsuslahendused Emajõel

20.06.2012

MoMa.Biz e-ülikool

Liisa-Lota Kaivo ainetel

Linnainsener

Mati Raamat





Mobiilsuslahendused Emajõel

Eesti siseveeteed

Siseveetee Eestis- numbrid

Emajõgi- numbrid ja ajalugu

Tartu- Planning the traffic

Tartu- Traffic today



Mobiilsuslahendused Emajõel

Laevatavate veeteede kogupikkus Eestis ulatub 650 kilomeetrini, sellest 635 km ülalpool Narva koske. Laevaks loetakse tänapäeval kehtivate seadusaktide järgi alust, mille pikkus küünib üle 12 m.

Peipsi on pindalalt Euroopa neljas järv, 2611 m² km

Surim laius 52 km

Suurim pikkus 70 km

Suurim sügavus 12,9m



Mobiilsuslahendused Emajõel

rahvusvahelise transiitkaubanduse veeteed:

- Tartu-Narva,
- Tartu-Pihkva ja
- Tartu-Viljandi-Pärnu veeteed..
- Peipsi järv,
- Emajõgi,
- Narva jõgi,
- Võrtsjärv,
- Tănassilma jõgi
- Pärnu jõgi koos
- Navesti, Halliste ja Raudna jõega



Mobiilsuslahendused Emajõel

Sisvete ajalooetapid:

- esiaeg (9000 e. Kr - 13. saj),
- Hansaaeg (13.-16. saj),
- Poola ja Rootsi aeg (16.-17. saj),
- Põhjasõda (1700.-1721.),
- tsaariaeg (18.-20. saj),
- I Maailmasõda ja Vabadussõda (1914.-1919.),
- Eesti vabariigi aeg (1920-1939),
- Eesti NSV (1940-1991),
- tänapäeva Eesti (1991-2012). I



Mobiilsuslahendused Emajõel

esiaeg (9000 e. Kr - 13. saj): Pulli asulakoht 9500 aastat tagasi, Lammasmägi 1000 aastat hiljem

kasutati puitmaterjali ja tööriistade puudumise tõttu tõenäoliselt nahkpaati. Tööriistavaliku täienedes järgnesid sellele arvatavasti õõnestatud palk ehk ruhe ning hiljem kuumusega laialipainutatud külgedega ühepuulootsik ehk haabjas, mis on kasutusel tänini



Mobiilsuslahendused Emajõel

esiaeg (9000 e. Kr - 13. saj): Nooremast kiviajast pärinevad tähelepanuväärsed muistised on avastatud Emajõe alamjooksult.

Akali ja Kullamäe asulakohad. Asulad on püsinud ühes paigas mitutuhat aastat: 3000 a. e. Kr – 1000 a. e. Kr



Mobiilsuslahendused Emajõel

8. sajandil ilmub Läänemere alustele puri ja eestlasedki õpivad tegema esialgu kuusejuurte või looma kõõlustega kokku õmmeldud, hiljem juba kokku needitud plankpaate. Raua puudusel kasutati plankude õmblemise tehnikat ka hilisematel aegadel.



Mobiilsuslahendused Emajõel

Samaaegselt hakkab toimima kaubatee
Rootsist itta piki Eesti rannikut. 9. sajandil
kulgesid teed Novgorodist Volhovi jt jõgede
kaudu edasi Bütsantsi ja kaugemale Orienti.
Aastatuhande vahetuseks on Novgorod
kujunenud suureks kaubanduskeskuseks.



Mobiilsuslahendused Emajõel

piratica -pikka ja kitsas alus
rüüsteretkede ja sõjakäikude tarbeks

knarr -laiemat tüüpi kaubalaev.

uškui-tüüpi laeva – madala süvisega
sõude- ja purjelaev, mis kandnud 30-
40 meest ning mida kasutati
röövretkedel



Mobiilsuslahendused Emajõel

9, 10. sajandil osales eesti juba
rahvusvahelises kaubanduses
(leitud on araabia münte 9. sajandist)

Liivimaa kroonika järgi nimetati
Emajõge „**mater aquarum**“



Mobiilsuslahendused Emajõel

HANSAAEG – kaubanduslik õitseng (13.-17. saj)

Hansa Liidu liikmed: Tartu, Tallinn, Pärnu ja Viljandi.

Novgorod 30 000 elanikku

Tartu: lääne-ida tähtis õitsva majandusega piirilinn

Koge- uus, mahukas ja kaubaveoks
viikingilaevast rentaablim merelaev

1479- kirjalik teave Lodjast



Mobiilsuslahendused Emajõel

ROOTSI JA POOLA AEG - kaubanduse vähenemine (16. saj – 1700)

Liivi sõja algus, Venemaa ekspansioon Novgorodi

Rootsi-Poola-Vene omavahelised sõjad

Alates 1550 Valge meri ja Arhangelsk

Maanteetranspordi hoogustumine



Mobiilsuslahendused Emajõel

17. sajandi keskel üritati taastada kaubavood läbi Tartu, kuid vaatamata investori olemasolule ja mitmetele eeltöödele jäi sõlmitud ehitustööde leping siiski täitmata



Mobiilsuslahendused Emajõel

PÕHJASÕDA - Tartu hävimine (1700-1721)

1702.-1703. ehtasid rootslased Tartus ehitusmeister Johan Falcki juhtimisel valmis 19 eri mõõdus sõjalaeva: 3 brigantiini, 6 jahti, 2 kitzarit, 1 galeeri, 5 poolgaleeri ja 2 praami. Koos 30 väiksema lodja ja lootsikuga moodustasid need laevad Peipsi eskaadri. Laevastikus teenis 500 meest, laevadel oli kokku 86 kahurit.



Mobiilsuslahendused Emajõel

VEENE TSAARIRIIGI KOOSSEISUS – industrialiseerumine (1710- 1914)

Veekogu oli vajalik nii poleerimisetöodel
tarvitatava veejõu tarbeks kui ka
kaubaveoks: küttepuid ja toormaterjali
kohaleveoks vabrikutesse ning õrnade
peeglite ja klaasanumate vedamiseks St.
Peterburgi.



Mobiilsuslahendused Emajõel

1842. a Kuigatsis Baltimaade esimene aurik „Juliane Clementine“, mis hakkas sõitma Emajõel ja Peipsil. 1843. a. valmis aurupaat „Karl“, mis kurseeris Rõika ja Tartu vahel. Maailma esimene aurulaev „Clermont“ võeti Ameerika Ühendriikides kasutusele 1807. a ning 1815. aastal valmis Peterburis Venemaa esimene aurik „Jelizaveta“



Mobiilsuslahendused Emajõel

1903. aastal asutati Tartus Liivimaa Aurulaevasõidu selts, mis tegeles reisijate ja kauba veoga Peipsi vesikonnas. Seltsile kuulusid aurikud „Dorpat“, „Maria“, „Nikolai“, „Karl Gustav“, „Graf Kirchbach“ ja „Olga“ ning 2 suurt mootorpaati

Aurikute tulek elavdas kaubaliiklust Tartu ja Kulgu (Narva) vahel



Mobiilsuslahendused Emajõel

Katariina II külastas 1764. Pärnut ning tegi veete rajamise eeltööd ülesandeks toonasele Eesti- ja Liivimaa kindralkubernerile George von Browne'ile.

Napoleoni sõdade tõttu jäi asi soiku

1821. puhastati Emajõge ning aasta hiljem jõuti rajada ka 2 km Kuude külast algavat Uusna-Viljandi kanalit.



Mobiilsuslahendused Emajõel

Esimene Maailmasõda ja Vabadussõda (1914-1920)

Peipsi flotilli nime kandnud sõjalaevastik moodustati I maailmasõjas 1915. aasta talvel. Selleks relvastati reisilaevad „Imerator“, „Olga“, „Delfin“ ja „Tsesarevits Aleksei“ 75-mm suurtükkidega. Flotilli lipulaevaks sai ratasaurik „Jurjew“, m

Lotjasid kasutati I maailmasõja ajal dessantlaevadena sõdurite vedamiseks relvastati kuulipildujatega.



Mobiilsuslahendused Emajõel

Eesti Vabariik (1920-1939)

Kaitsejõudude Peipsi Laevastiku Divisjon;
Piirivalve valitsusele kuulus vahilaev
„Erilane“.



Mobiilsuslahendused Emajõel

Tartust väljusid pea üle päeva aurikud Vasknarva, Värskasse, Oiule, Laashoonele, Suisleppa, Läänistesse ja Paala jõe. Linnalähiliinil Tartu-Haaslava-Kabina-Kaagvere sõitis laev mitu korda päevas.

Suurem osa kaupu veeti endiselt lotjadega, mis olid pooliku pähklikoore kujulised poollameda põhja, terava vööri ja ahtri, 1-2 masti ja raapurjega alused. Lodja keskmised mõõtmed olid 18 m pikkust ja 10 m laiust, laaduruumi kõrgus 1,8 m ning mahutavus 80-100 registertonni. Mereleksikoni andmetel seilas 1929. aastal Peipsil ja Emajõel 72 lotja, 1941. aastal 112



Mobiilsuslahendused Emajõel

1940. aastal formeeriti Peipsi Sõjalaevastiku Divisjon - kokku 10 aurikut - ümber Leningradi Dzeržinski merekooli kursantidega mehitatud ja ristlejalt „Aurora“ demonteeritud õhutõrjesuurtükkidega varustatud Peipsi flotilliks.



Mobiilsuslahendused Emajõel

Pärast sõda oli Emajõel ja Peipsil 114 lodjast alles 4 lotja. Tartu sadama laevastikus töötas viimane lodi 1953. aastani.

Tartusse ja Pihkvasse veeti palgiparvesid, tarbepuitu ja küttepuid. Reisilaevad liiklesid samadel liinidel, kus enne sõda, kuid tunduvalt harvemini. Reisiliinide kogupikkus oli 798 km.



Mobiilsuslahendused Emajõel

2.9 Eesti vabariik 1991-2006

Eestil tekkis taas kinnine idapiir ja vene sadamad suleti Eesti laevadele. 1994. aastal anti Tartu Jõesadama teenistuslaevad üle Veeteede Ametile ja sadam erastati



Mobiilsuslahendused Emajõel

Aina rohkem tekib jõele kaatreid ning kasvab vajadus slipikohtade, sildumis- ning tankimisrajatiste järele. 29. aprillil 2006 lasti emajõe üle pika aja esimene emajõe-peipsi lodi



Täna

linnainsener

Mati Raamat

mati.raamat@raad.tartu.ee

