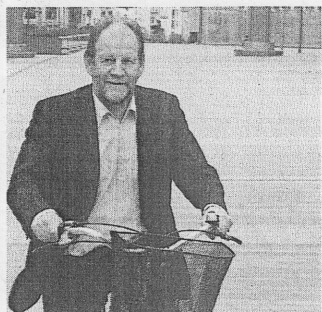


Rada mööda raudset eesriiet



Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomitee (TRAN) liige Michael Cramer (Rohe-liste/Euroopa Vabaliidu fraktsioon) on Tallinnas komitee tutvumisvisiidil. Cramer on erinevalt kolleegidest-poliitikutest ise oma alal ka aktiivne praktik, mitme rahvusvahelise projekti initsiaator (vaata www.ironcortaint-rail.eu).

Olete üks raudse eesriide raja loojaid. See matka- ja rattatras on ligi 7000 kilomeetrit pikk, kulgeb läbi Euroopa Barentsi merest Musta mereni ja järgib kunagise raudse eesriide loodud piirjoont. Mis see täpselt on – poliitika-, kultuuri- või turismi-projekt?

2009. aastal tähistasime Berliini müüri lange-mise 20. aastapäeva. Ligi pool sajandit jagas raudne eesriie Vana Maailma vägivaldselt Ida- ja Lääne-Euroopaks. Euroopa taasühine-mise meenutamiseks arendasingi selle pro-jekti, mis sisaldab säästlikku turismi ja avas-tusretke ajalukku. Sel teel on 20 riiki, millest 14 on Euroopa Liidu liikmed. Raudse eesriide rada läbib mitmeid rahvusparke ja huvita-vaid maastikke, mis on piiritsiooni tõttu, tihti olnud üsna ligipääsmatud. Samuti jääb sellele rajale palju muuseume, monumente jms, mis meenutavad Euroopa jagamise ja Ida-Euroopa vabanemise lugu.

Säästva turismi ja ajaloo ühendamise idee sai alguse kümne aasta eest Berliinis ja raja-neb Berliini ja Saksamaa jaoks väga edukal jalgrattaturismi mudelil. Kui turistid Berliini tulevad, küsivad nad sageli „kus see müür oli?“ ja kuna linn on viimastel aastatel nii kii-resti muutunud, on ajaloo jälgi raskem leida. Tänapäeval saavad turistid sõita endise müüri joonel 160 kilomeetrit ümber Lääne-Berliini, kogeda muutusi linnas ja müüri liinil alles jäänud mälestusmärke. Rada on varustatud teeviitadega saksa, inglise, prantsuse ja vene keeles. Igal suvel jagan seal ise giidina turistidele selgitusi ajaloo kohta ja räägin lugusid. Peale turistide pakub see huvi ka berliinlastele endile.

Samalaadne 1400 kilomeetrit pikk rada on ka endisel kahe Saksamaa vahelisel piiril. Jalgrattaturismi mudel on end erakordselt hästi tõestanud ja sellepärast on see üle kandunud ka Euroopa tasemele. Jalgratturite teejuhid Berliini, Saksamaa ja raudse eesriide radade kohta on avaldatud inglise ja saksa keeles ja neid uuendatakse pidevalt.

Teie varem tehtud turismiteatmikud „Berlin Wall Trail“ ja „German Border Trail“ on selgelt poliitilise tagapõhjaga. Kas Lääne-Euroopas mõistetakse teie arvates piisavalt, mis toimus siinpool raudset eesriiet?

Ilma selle mõistmiseta ei saa me ju rääkida ühtsest Euroopast.

On õige, et ilma ajalugu tundmata ei saa ehi-tada edukat tulevikku. Arvan, et Lääne-Eu-roopas on teadmine Euroopa ajaloost siiski olemas. Just see oligi mu Euroopat läbiva rattaraja eesmärk: tõsta inimeste teadlikkust meie ühisest minevikust. Seepärast oleks hea, kui riigid, mida rada läbib, osaleksid aktiivselt mälestusmärkide taastamisel, muuseumide ehitamisel ja infomaterjalide levitamisel, et hoida elus meie minevik. Tean, et mõnedel on sellega raskusi, kuna tahetakse poliitiline minevik unustada. Nii oli näiteks Berliinis, kus võitlesin selle eest, et mõned müüritükid püsti jääksid. Ainult vana säilitades anname järgmi-sele põlvkonnale võimaluse ajalugu mõista.

Transport on valdkond, kus näeme Ida- ja Lääne-Euroopas suuri erinevusi. Maanteede kvaliteedi ja eriti raudteetranspordi mahajää-mus on idas märkimisväärselt suur. Mida teha nende erisuste kaotamiseks?

Transport pole elutähtis teema mitte ainult inimeste liikumisvõimaluste avardamisel vaid ka kliimaprobleemide lahendamisel. 1990. aastast on CO² atmosfääri paiskamine transpordisektoris kasvanud 35%, teistes sek-torites, näiteks tööstuses ja elamuehituses, vähenes see aga 10%.

Seega nullib transpordisektor kõik kesk-konna-alased pingutused, mis teistes sektorites Euroopa maksumaksjate miljardite eurodega tehtud. Sellest lähtuvalt ei saa me ilma muu-tusteta transpordi alal olla edukad ei võitluses kliimamuutustega ega naftast sõltumatuse saavutamisel. Praegune keskonnakatastroof Mehhiko lähel näitab hirmuäratava selgusega, milliseks riskiks on valmis naftakompaniid, et rahuldada maailma nõudlust nafta järele.

70% kliimale ohtlikest heitgaaside põhju-seks on linnatransport. Kui võtame taas Berliini näite, siis igal teisel majapidamisel pole enam autot ja 90% inimesi elab vähem kui viie minuti rattasõidu kaugusel järgmisest trammi-, bussi- või metroopeatusest. Saksamaa trans-pordiministeeriumi andmetel on Saksamaal 90% kõigist autosõitjatest linnas lühemad kui kuus kilomeetrit. Suurepärane vahemaa bussi, trammi, jalgratta või jalutamise jaoks!

Euroopa Liit on kõrvõimalike transpordi-liikide jaoks kaasfinantseerimist pakkunud, olgu selleks siis maantee-, rongi- või veetrans-port. Liikmesriigid aga, iseäranis need, kus on tugev autotööstus, elasid kaua usus, et auto on ainus vastus kõigile me liikumisvaja-dusele. Seepärast kulutati palju rohkem raha teedehitusele kui raudteetranspordile. Meie, rohelised, võitlesime edukalt selle eest, et raudteeprojektides oleks ELi osalus minimaal-selt 40% ja et Euro-Velo jalgrattavõrgustik lüli-tataks Trans-Euroopa Transpordi võrgustikku (TEN-T). Tegelikult on siiski teistsugune: TEN-T pole mitte üksnes pidevalt alafinantseeritud, vaid rahvuslik egoism takistab investeerimist kõige kiiremasse ja efektiivsemasse transpor-diliiki. Ida-Euroopa riigid ei tohiks teha sama viga nagu Lääne-Euroopa ja peaksid autoteede asemel pigem investeerima raudteevõrgus-tikku.

2003. aastal võttis mul rongidega Berliinist Tallinnasse tulek aega 60 tundi, keskmine kii-rus oli alla 30 km/h. Vanad auruvedurid võiks samuti sõita 27 km tunnis! Hämmastav, kuidas meie prioriteetidid on kõrgtehnoloogia ajastul muutunud!

Küsinud **Tiit Pruuli**

VALTER PORMEISTER 17. IV 1922 – 18. V 2010

Sisearhitekt Valter Pormeister sündis Valgas rät-sepa perekonnas. Valga keskkooli lõpetas ta 1941. aastal. Aastatel 1942–1945 õppis ta Tartu ülikoolis metsandust ja aastast 1947 Tallinna Riiklikus Tarbe-kunsti Instituudis, mille lõpetas ruumikujunduse erialal 1953. aastal.

Töötas aastatel 1954–1979 kombineadis Ars. Eesti Kunstnike Liidu liige oli ta aastast 1964, Eesti Sisearhitektide Liidu liige aastast 1992.

Koos abikaasa Ingridiga kavandas ta reisilaeva Estonia suure baari (1967), Tallinna hotelli Kungla õõbaari ja saali (1969) ning Piritas näituseväljaku paviljonid (1975), seal kujundas ta ka kõik näitu-seid kuni Sinise paviljoni valmimiseni 1975. aastal. Ta võttis osa kõigist „Ruumi ja Vormi“ näitustest

(1969, 1972, 1977 ja 1984).

Valter Pormeistri sisekujundustööd olid kaas-aegsed ja sündisid administratiivtöö kõrvalt. Tema juhtimisel töötati välja näituste alumiiniumkon-struksioonide valik, mis oli pikki aastaid kasutusel.

Aastal 1972 hakkas Valter Pormeister kunsti-kombineadis Ars tööle võtma noori disainereid, kes mäletavad teda kui head juhti. Suures kunsti-nõukogus oli ta väga hinnatud ekspert: kolleegid hindasid tema märkusi, mis olid alati serveeritud heatahtlikult ja vaimukalt.

Eesti Kunstnike Liit
Eesti Sisearhitektide Liit
Eesti Kujunduskunstnike Ühendus