

Kunda sadama taassünd: elu ja surma küsimus

KATKENDEID RAAMATUST "KUNDA TSEMENT - 140"

Kui Eesti iseseisvus, siis selgus, et Kunda tsemendi jaoks on maksevõimeline turg Läänes. Eksport läände suurenes 1993. aastal eelmise aastaga võrreldes ligi kolm korda ja 1994. aastal eelmise aastaga võrreldes veel 55 protsenti. 1994. aasta tsemendimüügist moodustas eksport 70 protsenti ja siseturu osa oli vaid 30 protsenti.

Seega oli väljaveo suurenemisega seoses vaja taastada Kunda sadam, mille kaudu turgu traditsiooniliselt kaubaga varustati. 1805 oli tsaar Aleksander I andnud ukaasi rajada Kunda sadam. Uus tänapäevane sadam valmis Kundas 189 aastat hiljem.

AS Kunda Nordic Tsement alustas sadama ehitamist 1993. aasta kevadel ja lõpetas 1994. aasta septembris.

Taasiseseisvunud Eesti esimese uue sadama ehitus Kundas võttis aega 18 kuud. Sadam avati pidulikult 2. septembril 1994. Sadama rajamise käigus ehitati 2,8kilomeetrine maantee tehastest sadamasse, sild üle Kunda jõe, muul ja kaks kaid (176 meetri pikkune põhisildumislina ja 40 meetrit pikk tehnoloogiline kai) ning merekanal, mille pikkus on 2225 meetrit, laius 70 meetrit ja sügavus 10,4 meetrit. Sadama projektivõimsus oli 2 miljonit tonni kuivlastkaupu aastas.

"Kui tulin 1. juunil 1992 Kunda Nordic Tsementi tööle, siis oli Kunda sadama ehitamiseks viis varianti. Ma ei suutnud otsustada. Tallinna sadama tollane direktor Peeter Palu küsis, kas oma isa ja isaisa austad – siis tee sadam

sinna, kus see juba oli," räägib ehitusdirektor Lembit Kaljuvee. "Siis ma istusin nelja jalaga sellele ajaloolise asukoha variandile selga. Mõned akadeemikud jätkasid võitlust, kuid meregeoloogia doktor Kaarel Orviku toetas ka seda vana traditsioonilist asukohta. 15 aastat sadama tööd näitab, et sai rajatud õigesse kohta."

Kaljuvee: "Sadam oli elu ja surma küsimus. Oli hea, et suutsime sadama valmis ehitada enne, kui Eesti turg lõplikult kokku vajus. Väljapääs merele oli väga tähtis.

Ka siin oli väga suur roheline vas-



tasseis. Vastuseis oli nii tolmutamisele kui sadamale. See oli muidugi arusaamatu, miks rohelised olid sadama vastu. Teadlastel ei olnud sadama suhtes vastuseisu ja nad aitasid maandada kohalikke pingeid ja rahustada ärritunud inimesi."

Kunda sadama ehituse konkursi võitis OÜ Rakvere KEK ja viimasega seotud OÜ Viru Konsortsium,

mille kaasomanik oli Pyrisko OY Soomest. "Tänu Soome kogemusele tegime projekti muudatusi. Projekteerija poolt ette nähtud suuremahulistest betoonplokkidest seinakonstruktsioon sai asendatud terasest torupunnseinaga.

Samuti said kaldakindlustuse betoonplokid asendatud graniitrahudega, mis andis ehitusele nägusama ja looduslähedasema ilme," meenutab Ago Koldits, Rakvere KEKi juhatuse esimees aastatel 1982–2003. "Need muudatused andsid võimaluse alandada oluliselt ehitusmaksumust, võita konkurss ja osaleda oma ametiaja ühes huvitavas projektis."

Esimene laev klinkri väljaveoks võeti vastu 2. mail 1994. aastal. Vene lipu all sõitev Amur-2506 sildus Kunda sadama kai ääres, võttis peale klinkrilaudungi ja viis selle Slite sadamasse Gotlandil, Rootsis.

Tervikuna läks sadama ehitus koos lisatöödega maksma nii 10 miljoni dollari ringis. (VT)