

Eesti teedevõrgu riigikaitsest ettevalmistamisest 1930. aastatel

Andres Seene, Eesti Maanteemuuseumi teadur

Sissejuhatus

On leitud, et tungivamalt kui kaubaveovajadus nõudis teede korrastamist raskete tulirelvade – suurtükkide kasutuselevõtt, mis toimus Eestis 15.–16. sajandil.¹ Esimesed kirjalikud teated teedevõrgu riiklikult juhitud korrastamise ja arendamise kohta Eestis pärinevad 17. sajandist, mil Rootsi riigil tuli oma valdusi siin kindlustada ning sellega seoses tagada vägede kiire liikumine piirkonnas. 18. sajandil kindlustas Vene riik oma võimu Läänemere provintside üle, kuid teedehalduses jätkus paljuski varasem praktika.

1830.–1840. aastatel algas kogu maailma infrastruktuuris oluline tehnoloogiline pööre, see tähendas raudteevõrgu ja samal ajal ka telegraafside võrkude loomist. Riigi majandusliku edu hindamisel muutus oluliseks näitajaks territooriumi hõlmatus raudteega. Raudteevõrgu strateegilist tähtsust sõjaliste eesmärkide saavutamisel mõistis ühena esimestest Preisi kindralstaabi ülem krahv Helmuth von Moltke (1800–1891), valmistudes pidama tulevasi sõdu n-ö sõiduplaani järgi. 1864. aastal moodustati Preisi kindralstaabis raudteeosakond, kuhu koondati ohvitserkonna parim kaader, kelle kanda jäi sõjategevuse planeerimise ja korraldamise pearaskus.² Raudteede sõjalist ja strateegilist tähtsust tõestasid 19. sajandi teise poole Euroopa sõjad ja I maailmasõda. Alles II maailmasõja järgsetel kümnenditel suutsid maantee- ja õhutransport ning raadioside murda raudtee ja telegraafi ülemvõimu.³

1 Väino Einer. Korilasrajast kiirteeni. Tallinn 1988, lk 75.

2 William R. Weir. Sõjaajaloo pöördepunktid. Tallinn 2007, lk 173–174.

3 Külle Arjakas. Eesti Raudtee 140. Sissevaateid ajalukku. Tallinn 2010, lk 31–32.

I maailmasõjas kasutasid nii Prantsuse kui ka Saksa väejuhatuse raudteid edukalt oma sõjaplaanide elluviimiseks. Saksamaal, kus oli välja arendatud tihe raudteede võrk, mis oli ette valmistatud koos vastava teenistusega sõjaajal toimimiseks, andis see võimaluse võtta ette sõjalisi operatsioone kord ühel, kord teisel rindel, paisates väekoondisi vastavalt vajadusele läänest itta Venemaa või idast läände Prantsusmaa vastu.⁴

Maailmasõja kogemused näitasid lisaks raudteevõrgule ka maanteede ja autotranspordi osatähtsuse tõusu sõjalistes operatsioonides ning nende logistilisel toetamisel. Seda küll peamiselt Lääne-Euroopas. Juba 1914. aasta septembris Marne'i lahingu ajal, kui Saksamaa armeede grupi tiivamanööver oli Pariisile lähenemas, mobiliseeris Prantsuse väejuhatuse Pariisi taksod abivägede kiireks veoks rindele. Maailmasõja eel ja algul puudusid osapooltel veel plaanid autotranspordi laialdaseks kasutamiseks koondamis-⁵ ja operatiivvedude⁶ eesmärgil. Seetõttu puudusid sõja algul ka autotranspordi planeerimise eriteenistused. Kindlakujulisem organiseeritud eriteenistus oli prantslastel liikluse reguleerimiseks Verduni lahingute perioodil nn pühal teel (prantsuse keeles *voie sacrée*) 1916. aasta veebruaris. Siin tuli maanteel autodega iga päev edasi toimetada ligi 12 000 inimest ja 2000 tonni mitmesugust varustust. Autovooridel oli seejuures kasutada üks maantee, mis kulges Bar-le-Ducist Verduni. Tee pikkus oli umbes 60 km ja seda läbis näiteks 1916. aasta märtsis 24 tunni jooksul 6000 veoautot. Kahesuunalise autovoori liikumiseks suunati igasugune muu liiklemine teistele teedele. Et vältida vooide sattumist kõrvalteedelt autoteele, paigutati kõrvalteedele kontrollpostid. Intensiivsel liiklemisel ja eriti suurte koormuste korral ei pidanud maantee kaua vastu ja muutus liiklemiseks kõlbmatuks. Seda ette nähes olid tee korrashoiuks piki teeäärt asetatud vastavad materjalid, samuti avati kogu tee ulatuses hulk uusi kruusaauke. Saksa kindralstaabi ülem Erich Ludendorff (1865–1937) kirjutas hiljem

4 Selle ja kogu transpordikorralduse kohta 20. sajandi sõdades vt **Martin van Creveld**. Sõda ja logistika. Wallensteinist Pattonini. Tallinn 2008.

5 Siin mõeldakse sõjaväevvedusid, millega mobilisatsioonivedude käigus formeeritud üksused toimetati sõjaplaanis ette nähtud tegevusrajoonidesse. Koondamisvedude puhul tuli raudtee rakendada tööle selliselt, et oleks võimalik rongide maksimaalne läbilaskevõime tagada ja vedude kiirusega vastase kavatsusi ennetada.

6 Siin mõeldakse sõjaväevvedusid, mida kõrgem väejuhatuse võttis ette strateegiliste või taktikaliste eesmärkide saavutamiseks, paigutades väekoondisi ümber ühelt rindelt või rindeosalteisele, et teha vastavalt olukorrale vajalikke manöövreid.

oma sõjamälestustes, et „1916. a. liitlasriikide võit osutus Prantsuse veoauto võiduks Saksa raudteede üle”. Ka prantslased rõhutasid, et just maanteed päästsid 1916 Verduni operatsiooni ja 1918 kogu Prantsusmaa.⁷

Eesti iseseisvumisel tuli hakata teedevõrku arendama ja hooldama iseseisva riigi vajadustest ja võimalustest lähtuvalt. Allpool jälgitakse peamiselt omaaegsetele allikmaterjalidele tuginedes, kuidas hinnati teedevõrku riigikaitse seisukohalt 1930. aastate Eestis ja mida reaalselt sellel alal ette võeti.

Liikumisteed Vabadussõjas

13. novembril 1918 otsustas Eesti Ajutine Valitsus luua Raudteevalitsuse kui tähtsaima liiklemist korraldava ameti. Raudtee tegevust haldas raudteede ülem, kes juhtis Raudteevalitsuse tegevust. Ajutise valitsuse otsusega 20. detsembril 1918 anti kogu vabariigi territooriumil asuv raudteede võrk Sõjaministeriumi alluvusse. Ülemjuhataja institutsiooni loomisel sama aasta lõpul allutati raudteevõrk täielikult sellele kui kõrgeimale sõjaväevõimule. Samas esines Vabadussõja ajal arusaamatusi raudtee ja sõjaväe juhtivate isikute vahel, sest teedeministri alluvusvahekord ülemjuhatajaga jäi täpsemalt reguleerimata (vt juuresolevat skeemi).⁸

7 Riigiarhiiv (ERA) 495-12-835, **Juhan Vint**. Maanteede ja raudteede võrgu kasutamine ja korrashoid sõjaajal meie oludes. Tallinn 1937, l. 12, 41.

8 ERA 495-12-835, l. 48–50.

Maanteede haldamiseks ja korrashoiuks asutati 26. novembril 1918 Maanteede ja Sisemiste Veeteede Valitsus. Vabadussõja-aegne maanteede võrk hõlmas ligi 18 000 km. Liiklemise iseloomu ja teekatte järgi jagunesid maanteed postimaanteedeks; kihelkonna- ehk kirikuteedeks ja valla- ehk külavaheteedeks. Vabadussõja ajal ei olnud Eesti rahvaväe käsutuses küll suurt autoparki, kuid teed mõjutasid väidetavalt ka suurtükiväe ning hobuvoori liiklemist, sest tollaste teede kvaliteeti on hinnatud üsna halvaks⁹ (vt ka lisa nr 1). Tollane autopark koosnes keskeltläbi paarisajast sõidukist ja heal juhul pooli neist sai kasutada varustuse veoks.¹⁰ Maanteede võrku kasutasid sõjalisel eesmärgil vaid sõjategevuse piirkonnas moodustatud voorid ja küüdid. Seetõttu oli liiklusintensiivsus maanteedel väike ning liiklemise juhtimine ja korraldamine lasus väeosadel.



Kaks transpordivahendit Vabadussõjas: varustuse laadimine rongilt Suurbritannia abina 1919. aasta kevadel Eestisse jõudnud veoautole. (Erakogu)

9 ERA 495-12-835, l. 46.

10 **M. van Creveld.** Sõda ja logistika. Wallensteinist Pattonini – **Toe Nõmm.** Eessõna eestikeelsele väljaandele, lk xv.

Sõjategevuse piirkonnas andsid diviisiülemad korraldusi teede korrastamiseks. Nii kirjutas 19. juunil 1919. aastal 2. diviisi ülem kõigile Tartu-, Võru- ja Petserimaa komandantidele: „Käsen kiiremas korras korraldust teha, et kõik kivi-, posti- ja kirikuteed saaks silutud, kraavid puhastatud, sillad parandatud ja kus tarvis, kruusaga sillutatud. Igal teelahkmel peavad olema teenäitajad (2 jalga pikad ja 9 tolli laiad), tähed mustal põhjal ja nime all nool.”¹¹

Maanteede võrku korrastati tagalas Teedeministeeriumi keskvalitsuse juhtimisel ja maavalitsuse teedejaoskonna korraldamisel ning sõjategevuse, eriti aga väeosa piirkonnas väeosa korraldusel.

Kui sõda lõppes, selgus et teed oli sõja ja vahepeal aset leidnud ühiskondlike muutuste tõttu üsna kehvast seisukorras. 1921. aasta suve algul juhtis näiteks sõjaminister Teedeministeeriumi tähelepanu posti- ja kirikuteede viletsale seisukorrale ning ohule, et kui selline olukord jätkub, võib mõne aasta pärast maanteedel liikumine porisel ajal peaaegu võimatuks muutuda (vt ka lisa nr 1).¹²

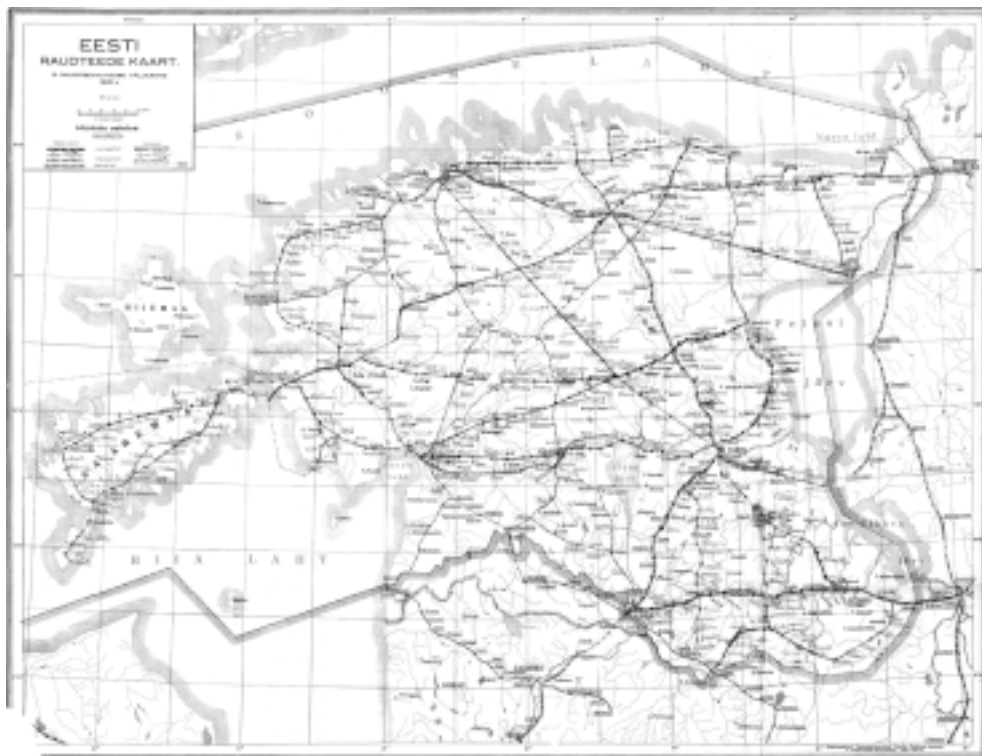
Raudteed *versus* maanteed

Eesti Vabariik sai endale Vene keisririigi pärandina mitu laiarööpmelist raudteed ja mitu eravaldusse kuulunud kitsarööpmelist teed, lisaks kindluseraudteed ja mõned väliraudteelõigud. Varem rajatud raudteede võrk aitas küll Vabadussõda võita, kuid ei vastanud täielikult iseseisvunud riigi vajadustele. Näiteks ei ühendanud raudtee omavahel kõiki olulisi linnu. 1920. aastate algupoolel valitsesid seoses raudteede võrgu tulevaste arendustega optimistlikud ootused.¹³ Tartu–Petseri laiarööpmelise ja Rapla–Virtsu kitsarööpmelise raudtee rajamine 1931. aastal jäid alanud majanduskriisi tõttu aga sõja-eelse Eesti suurimateks iseseisvateks raudtearendusprojektideks.

11 ERA 495-12-835, l. 59–60.

12 Sõjaminister nõuab teede parandamist ja korrashoidmist. – Postimees 1921, 1. juuni.

13 K. Arjakas. Eesti Raudtee 140, lk 133; 157–160; 171–182.



Raudteevalitsuse 1925. aasta raudteevõrgu arenduskavasid kajastav kaart. Kaardile on tehtud käsikirjalisi märkeid võimalike uute raudteeliinide kohta. (Erakogu)

1930. aastatel hoogustus koos majandusolude paranemisega ka auto-transporti areng ja kasvas autode arv, mis andis põhjust kalkulatsioonideks, kas investeerida raudteede või maanteede arendusse. Lääne-Euroopas hakkas juba 1920. aastatel raudteega konkureerima autotransport. Eestis hakati nihkeid sellel alal tunnetama 1930. aastate keskpaiku. Autotransport oli kiire ja paindlik ning bussiliine oli lihtsam ja odavam ümber korraldada kui raudteed. Tehnika arengu tõttu muutusid nii autotransport kui ka bussiühendus aina kiiremaks ja kättesaadavamaks. Juba raudtee-optimismi ajajärgul, 1925. aastal, arutles teedeinsener August Vellner, kas ei oleks kohasem osa raudtee-ehituseks mõeldud ressursse maanteede tarvis suunata. Tema hinnangul vastas tollane raudteede võrk Eesti rahvaarvule ja majandusoludele. Arvestuste kohaselt võimaldanuks kogu raudteede ja maanteede ehituseks tol ajal mõeldava riigieelarve ressursi (nn teedefond) suunamine maanteede ehitusse rajada kümne aastaga 3000–6000 kilomeetrit

korralikke kivi- ehk kruusateid, mis loonuks olemasolevale raudteevõrgule vajalikud juurdepääsud. Ta leidis, et kaubavedudeks kuni 30 kilomeetri kauguselt raudteejaamadesse autotranspordi jaoks rajatavad teed oluks põllumajandusliku riigi jaoks igati sobilik lahendus.¹⁴

1938.–1939. aastal tehtud veoautode kaubavedude uurimuse tulemused näitasid, et veoautode osatähtsus kaubavedudes moodustas raudtee omast veokaalult 37,6% ja veojõudluselt 9,8%, mis näitab, et tollases raudteetranspordis domineerisid pikamaa- ja autotranspordis lühimaaveod. Kogutud andmete järgi näitas autotransport sügis- ja talvekuudel langust. See oli põhjustatud nii teede seisukorra halvenemisest kui ka sel perioodil veetavate kaubaliikide vähesusest. Kaubaveod raudteel näitasid seevastu sügiskuudel suvega võrreldes tõusu. Veoautode osatähtsus linnadevahelistes kaubavedudes moodustas raudteevedudest 12,5%. Veoautodel veeti 53 600 tonni ja raudteel samal ajal 428 300 tonni kaupa. Samas on märkimisväärne, et autotransport Tartu, Pärnu ja Viljandi linna kui kaubavedude sihtkohta moodustas 53–73% raudteevedudest. See näitab teatud võistlust kahe transpordivahendi vahel.¹⁵ Raudtee ja autotranspordi konkurentsi riikliku reguleerimise vajadust nii kauba- kui reisijateveos puudutati mitmes 1930. aastate keskpaiga ajakirjanduses ilmunud kirjutises¹⁶, mis tinglikult osutavad ka autoajastu algusele Eestis.

Sõjaväelaste vaadetes jäi raudtee 1930. aastate Eestis kaugvedude puhul asendamatuks transpordiliigiks, mida sai autotranspordiga vaid osalt täiendada või vajaduse korral dubleerida.¹⁷

14 **August Vellner**. Mõnda meie maanteed korraldamisest. – Eesti Raudtee 1925, nr 8, lk 93–98.

15 **A. Pakri**. Kaubaveod veoautodel Eestis I.VIII 1938–30.VI 1939. – Tehnika Ajakiri 1939, nr 7/8, lk 176–180; nr 9/10, lk 221–223.

16 **August Tõllassepp**. Raudtee ja tema võistleja. Mootorvagnid – hästitasuvad liiklemisabinõud. – Postimees 1934, 13. jaanuar; **K. Kask**. Raudtee ja jõuvankrid. – ERK 1935, nr 2, lk 43–47.

17 ERA 495-12-708, l. 59; ERA 495-12-835, l. 72.

Autopargi loomise võimalused

1937. aastal oli Eestis 1762 veoautot. Veoautosid oli ligi 80 eri tüüpi. Suuremal arvul olid esindatud Chevrolet (632 tk), Ford (425), International (164), Opel (78).¹⁸ Autode üldarv kasvas pidevalt, kaks aastat hiljem oli see juba 2305.¹⁹ On leitud, et 1939. aastal edestas Eesti tsiviilautode ja mootorrataste arvult tuhande elaniku kohta nii Lätit, Leedut, Poolat kui ka NSV Liitu. 40% kõigist Baltimaade autodest sõitis tol ajal Eesti teedel.²⁰

Sõja korral kuulunuks masinate paremik rekvireerimisele, mistõttu huvitas nii sõjaväelasi kui ka riigijuhte tsiviilmasinapargi võimalikult ühtlane kvaliteet. Autovoori loomisel peeti vajalikuks piirata sisseveetavate veoautode tüüpide arvu ja korraldada veoautode importi nendest riikidest, kust sõja korral saanuks lihtsamalt sobivaid varuosi tarnida. Nende küsimuste riikliku reguleerimise vajadusele juhiti tähelepanu sõjaväelaste kirjutatud uurimustes.²¹ Eesti tollaste teedeolude jaoks peeti sobivaks kahekolmetonnise kandejõuga veoautosid, mida oli võimalik kasutada I ja II klassi maanteedel. Suurema kandejõuga veomasinad eeldasid permanentkattega teid²², mis Eestis suuresti puudusid.²³ Kodanikele kuuluvate veo- ja sõiduautode ning autobusside pargi (sõja korral kaitseväge käsutusse võetavad masinad) kohandamise vajadust sõjaaja nõuetele rõhutas oma kirjas teedeministrile 1936. aasta sügisel ka kaitseminister.²⁴ Küsimust arutasid 1938. aastal majandus- ja teedeminister oma kirjavahetuses, pidades seda vajalikuks²⁵, kuid mingite praktiliste sammudeni ilmselt siiski ei jõutud.

Sõjaväe vajaduseks planeeriti ligi 1100 autot ja veidi üle 300 mootorratta. Täiendust sõjaväe käsutuses olevatele autodele ja mootorratastele oleks saadud sõjaaegse rekvireerimisega. Aastatel 1938–1940 tellis Eesti sõjavägi välismaalt kokku üle 400 mitmesuguse spetsiaalauto, mis katnuks põhivajaduse. Ükski tollane Euroopa riik, sealhulgas selline suurriik nagu Saksamaa, ei suutnud kogu oma sõjaväge täielikult motoriseerida. USA, kes tootis sõja ajal mitu korda rohkem veoautosid kui Saksamaa ja NSV Liit

18 ERA 495-12-835, l. 94.

19 A. Pakri. Kaubaveod veoautodel Eestis, lk 177.

20 T. Nõmm. Eessõna eestikeelsele väljaandele, lk xvii.

21 ERA 495-12-835, l. 93.

22 Selle all mõeldi peamiselt tsementbetoon- ja asfaltbetoonkattega teid ning kiviteid.

23 Samas, l. 95.

24 ERA 1354-1-1889, l. 59.

25 ERA 1354-1-2301 (nummerdamata lehed).

kokku, suutis ainukese riigina maailmas oma armee ulatuslikult mehhaniseerida.²⁶

Häid võimalusi autotranspordi arendamiseks pakkus tollases Eestis (alates 1929. aastast) toodetav põlevkivibensiin. Bensiinitoodang kattis kohalikud vajadused ja ligi pool sellest eksporditi. Nii on peetud sõjajärgset Eestit Saksamaa kõrval ainsaks riigiks, kus sünteetiline põlevkivibensiin etendas tarbimises olulist rolli.²⁷

Maanteede organisatsioon Eesti Vabariigis 1928-1940

Maanteede seaduse alusel, mille riigikogu 24. mail 1928 vastu võttis (seadus jõustus järgmise aasta algul)²⁸, liigitati maanteed avalikeks ja erateedeks. Üldkulul ehitatud ja korras peetavad teed liigitati kolme klassi: I klass – suurema liikluskoormusega linnadevahelised teed, laiusega mitte alla 8 m; II klass – väiksema liikluskoormuse ja tähtsusega teed, laiusega mitte alla 6 m; III klass – külateed, laiusega mitte alla 4 meetri. Maanteede ehitamise ja korrashoiu seisukohalt liigitati teid veel teedekapitali ja naturaalkohustuse alusel korras peetavateks maanteedeks. Teedekapitali ehk maksudest kogutava raha eest hoiti korras I ja osa II klassi teedest, naturaalkohustuse korras aga suurem osa II ja III klassi teedest (vt lisa nr 2).

Teedeasjandust korraldas Teedeministeerium ja selle koosseisus oli 1934. aastast alates Maanteede Valitsus (enne seda Teedeministeeriumis teede ja ehituse osakonnana, 1938. aastast alates aga Maanteede Talitusena), mille ülesandeks olid: maanteede ja sildade ehitus, korrashoid ja järelevalve, samuti autoasjanduse ja bussiliinide korraldamine ja järelevalve. Maanteede Valitsuse direktor oli maanteede keskhalduse juht, kelle alluvuses olid maanteede inspektorid (3), masinate inspektor, liiklemise inspektor ja sildade büroo.

26 T. Nõmm. Eessõna eestikeelsele väljaandele, lk xvi–xvii.

27 Samas, lk xviii.

28 Selle kohta vt nt: Helena Kaldre. 1928. aasta Maanteede seadus – naturaalkohustuse kaotamise katse. – Eesti Maanteemuuseumi aastaraamat 2008, lk 102–119.

Maanteede inspektorile allusid kohtadel täidesaatvate asutustena maavalitsuste teedeosakonnad. Maavalitsuse teedeosakonna üldjuhiks oli üks maavalitsuse liikmeid. Maavalitsuse teedeosakonna ülesandeks oli maanteede seaduse järgi teede, sildade ja parvede ehitamise ja korrashoiu korraldus ning järelevalve. Teedeasjanduse otseseks vastutavaks tehniliseks juhatajaks oli maainsener, kelle valis maavalitsus, kuid kinnitas ametisse teedeminister. Teedeasjandust puudutavaid küsimusi lahendas maavalitsus, kuulates ära maainseneri arvamuse. Teedeosakonna tehnilised jõud allusid tehnilistes küsimustes maainsenerile. Teede ehitamiseks ja korrashoiuks ning järelevalve teostamiseks kujundati maakondades teemeistripiirkonnad. 1936.–1937. aastal oli Eestis 69 teemeistripiirkonda (lisaks Läänemaal veel üks tagavarateemeister, vt lisa nr 2). Teemeister allus üldises korras maavalitsuse teedeosakonna juhatajale ja ehitustehnilistes küsimustes otse maainsenerile või tema asetäitjale. Seega oli teemeister kahekordse alluvusega.

Iga teemeistri kohta arvestati ligi 250 km klassiteid. Keskmiselt kuulus sellel ajal ühe teemeistri piirkonda 88 km teedekapitali ja 233,3 km naturaalkohustuse alusel korras peetavaid teid. Kõiki klassiteid kokku kuulus ühe teemeistri piirkonda tollal seega keskmiselt 311,3 km (vt lisa nr 2).

II maailmasõja eelsetel aastatel kuulus Eesti teedevõrku kuni 22 000 km maanteid, millest veidi üle 6000 ehk alla 1/3 (I kl ja osa II kl teedest) hooldust korraldati avalike vahendite toel, üle 2/3 ehk üle 15 000 km tuli aga endiselt hooldada naturaalkohustuse korras ehk kohalike elanike ja maaomanike abiga (vt lisa nr 2).

Seoses plaanitava maavalitsuste töö ümberkorraldamisega esitas Teedeministeerium 1938. aastal kava, milles nähti võimalust korraldada maanteede ja autoasjandust vastavalt uuema aja nõuetele. Teedeministeeriumis leiti, et teedeasjandus peab uuest maaomavalitsuste seadusest välja jääma. Kehtivat teede ehituse ja korrashoiu korraldust peeti sama segaseks nagu seda, kui posti ja raudtee töö korraldamine oleks maavalitsustele antud. Tõdeti, et Eesti on liiga väike selleks, et pidada ülal kohalikele maavalitsustele allutatud asutusi, mille juhtivad tegelased ei ole eriteadlased. Dokumendis puudutati ka riigikaitse huvides tarvilikke teetöid. Riigikaitse rahuaegse korralduse seadusega tehti²⁹ Teedeministeeriumi ja Maanteede Valitsuse / Maanteede

29 Riigi Teataja (RT) 1938, 29, 234.

Talituse ülesandeks maanteede korraldamine ja arendamine riigikaitse nõuete kohaselt ning nende sõja korral kasutamiseks ettevalmistamine, samuti maanteede transpordi- ja sidevahendite arvestamine, hädavajalike sõjatagavarade soetamise, hoidmise ja valitsemise korraldamine ning sõjaajal vedude ja liiklemise tehnilise korralduse ettevalmistamine.

Riiklikest huvidest lähtudes leiti, et Sõjaministeeriumi kavad ja nende täitmiseks välja töötatud projektid ning tööd kohtadel ei tohiks laiemale ametkonnale kättesaadavad ja teatavad olla.³⁰ Vaatamata neile argumentidele jäi maanteede korralduse ja hoolduse organisatsioon sõjaeelsel ajal Eestis siiski maavalitsuste tasandiga seotuks. Maanteede korrashoid ja uute teede ehitus pidid sõjaajal jääma üldiselt Teedeministeeriumi ja omavalitsuste ülesandeks, nagu see oli rahuajalgi. Seepärast ei kuulunud rekvireerimisele ka Teedeministeeriumi ja omavalitsuste valduses olevad maanteede ehitamise ja korrashoiu masinad, veo- ja sõiduabinõud, v.a lumesahad. Rekvireerida tuli 1936. aasta seisuga mobilisatsiooni korral vaid sõjaväelisteks formeerimisteks vajalikud kaheksa lumesahka.³¹

Sõjaline hinnang maanteede võrgule

Riigi üldine maanteede võrk huvitas sõjaväge vähe, sest selle korrashoiu ja arendamisega tegelesid Teedeministeerium ja selle allasutused. Sõjaväelasi huvitas eelkõige sõjaliste objektide juurde ja õppeväljakutele viivate teede arendamine ja nende maanteede seisukord, mis asusid võimaliku sõjateatri piirkonnas, st idapiiri naabruses.

1930. aastatel valminud sõjaväelaste uurimustes arvestati³², et võimalik vastane suunab sõja korral oma lennuväe tegevuse peamiselt suuremate elukeskuste, sh raudteesõlmede ruineerimiseks, mistõttu nähti tulevikus maanteede võrku eelkõige raudteevõrku dubleeriva või täiendava transpordikanalina. Maanteede võrgu suurimaks puuduseks peeti seda, et linnade ja suuremate keskuste vahelistel I klassi maanteedel polnud välja

30 ERA 2553-1-9, seletuskiri maanteede organisatsiooni kohta Teedeministeeriumi seisukohalt, 1938, l. 2–22.

31 ERA 1354-1-1889, l. 24.

32 ERA 495-12-708, **Johan Madisson** (Juhan Madise). Ühendusteede ülesanded sõja ajal ja teede ning transportvahendite ettevalmistamine sõja ajaks. Tallinn, 1929; ERA 495-12-835, **Juhan Vint**. Maanteede ja raudteede võrgu kasutamine ja korrashoid sõjaajal meie oludes. Tallinn 1937; ERA 495-12-836, **Juhan Vint**. Maanteede ja raudteede võrgu kasutamine ja korrashoid sõjaajal meie oludes. Lisad. Tallinn 1937.

ehitatud nende eraldamist võimaldavad liiklussõlmed. I klassi maanteed olid enamasti raudteeliinidega samasuunalised, ainult selle vahega, et esimesed polnud nii sirgjoonelised ja neid oli mõnel suunal rohkem. Et 1930. aastate autobussiliinide võrgul näis olevat rahuaegses transpordis raudteeühendusi täiendav iseloom³³, võis eeldada ka sõjaaegsete raudteevedude dubleerimist autotranspordiga.



*Eesti raudteede ja autobussiliinide skeem-kaart 1938. aastast.
(Tartu Ülikooli Raamatukogu)*

1. diviisi kaitserajooni (Narva ja Viru-Järva kaitseringkond) maanteed võrku hinnati üldiselt hõredamaks kui kogu riigi keskmist. Tähtsaima teena raudteest põhja pool kulges Tallinna–Narva I klassi maantee rööbiti raudteega. Seda peeti kõlblikuks raudtee dubleerimiseks autovoori kasutamisel ja see võimaldas laiuse poolest kahesuunalist liiklemist. Nii Tallinna–Narva I klassi maantee kui ka mitme teise siin piirkonnas asuva

³³ ERA 495-12-835, l. 72.

maantee strateegiliseks puuduseks oli asjaolu, et need asusid mere kaldale väga lähedal. See näis võimaldavat potentsiaalse vastase laevadel maanteedel liikumist jälgida ja need tule alla võtta.³⁴ Lisaks oli Tallinna–Narva maantee alates Narvast viie kilomeetri ulatuses hästi vaadeldav Narva jõe idakaldalt. Need momendid võisid sõjaajal Narva jõe kui tähtsa loodusliku tõkke kaitsel raskusi tekitada, mistõttu tegi kaitseminister 1932. aastal teedeministrile riigikaitse seisukohalt vajaliku autotransporti võimaldava 8-kilomeetrise tee rajamise ettepaneku Narva linna ja Auvere rajooni vahele lõuna pool Tallinna–Narva raudteed (nn Narva–Samokrassi maantee). Vähemalt esialgu jäi see tee-ehitus puuduvate rahaliste ressursside tõttu viibima.³⁵

Kümnendi lõpul (1938) leidis Riigikaitse Nõukogu³⁶ aruteludes mõnel korral mainimist ka Narva rindel korralike juurdepääsuteede puudumine Krivasoole ja Permiskülale.³⁷ Teedevõrku Narva sõjaväeringkonnas hinnati üldiselt hõredaks: see ei võimaldanud siin autotranspordi laiaulatuslikku kasutamist.³⁸ Et Peipsi järve ja Soome lahe vahelisel alal on palju jõgesid ja domineerivad soised alad, siis oli siinsetel teedel ka rohkelt sildu ja truupe. Ida pool Aseri–Sonda–Mustvee raudtee joont asus I ja II klassi maanteedel 61 mitmesuguse avaga silda, kusjuures ligi 30% neist olid üle 10-meetrise vooluavaga.³⁹

34 ERA 495-12-835, l. 72–74.

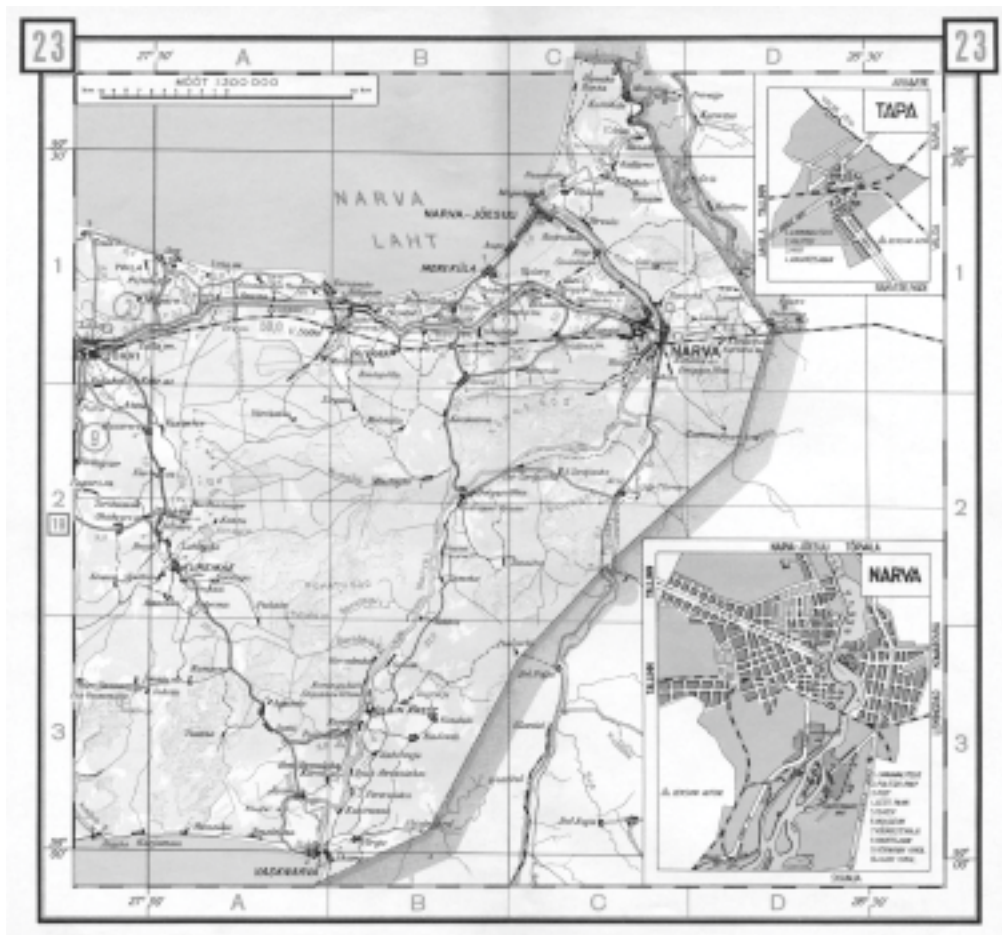
35 ERA 1354-1-1386, l. 34–40.

36 Riigivanema, hiljem presidendi juures aastatel 1933–1939 tegutsenud kõrgem nõuandev organ riigikaitse küsimustes (taasloodi 1995).

37 Riigikaitse Nõukogu protokollid 1933–1939. Allikapublikatsioon. Koostanud Urmas Salo. Tartu 2013, lk 339, 374–375.

38 Näiteks märgib kolonel Elias Kasak (1895–1985) oma mälestustes (ERA 4996-1-130, l. 150), et 1926. aastal tuli tal Sõjavägede Staabi 3. osakonna (liikumisteede ja vedude osakond) ülemana töötada teede küsimuses, eeskätt Virumaal idapiiri läheduses. Narva rindel tekitasid raskusi suured sood (Muraka ja Sirtsu). Kasaku sõnul ehitati rahuajal sõjatee Iisakust Tudulinna Roostoja kaudu. Kasaku järgi oli kaalumisel veel teise tee ehitus Pagari rajoonist Tudulinna Viru-Roela kaudu. Kuna tollase kaitseplaani kohaselt tuli Illuka–Iisaku rajooni kaitsmisel arvestada ühe rügemendiga (u 3000 võitlejat), siis võis sellise teede olukorraga rahul olla. Kui 1944. aastal tekkis rinne Alutaguse soostunud metsades, kus rakendati tegevusse mitu diviisi ühes suure tagalaaparaadiga, oleks tulnud rajada tee Pagari rajoonist Tudule, kust edasi viisid teed Rakvere rajooni. Sellise tee olemasolul ei oleks siin Kasaku hinnangul tekkinud rinde tagasitõmbumisel niisuguseid liikumisraskusi, nagu juhtus 1944. aasta sügisel.

39 ERA 495-12-835, l. 73.



Virumaa teede kaart. (Eesti maanteede kaart. Mõõt 1:300 000. Maanteede inspektori insener V. Nemirovitš-Dantšenko toimetusel. Tallinn 1938, lk 23)

Maanteede võrk 2. diviisi kaitserajoonis (Tartu, Valga ja Võru-Petseri kaitseringkond) oli riigi tihedaim. Olgugi et 2. diviisi kaitserajooni maanteede võrk oli üldiselt tihe, nähti siin ette teatud raskusi mõne raudteeveo dubleerimisel autovooriga.⁴⁰ Tartu–Petseri maanteel nähti riigikaitse huvides õgvendamise vajadust Räpina rajoonis, sest tee viis üle Võõpsu, mis asus liiga riigipiiri lähistel.⁴¹

40 ERA 495-12-835, l. 75.

41 Riigikaitse Nõukogu protokollid 1933–1939, lk 339.



Võru- ja Põhja-Põhja-Eesti teede kaart. (Eesti maanteede kaart. Mõõt 1:300 000. Maanteede inspektori insener V. Nemirovitš-Dantsenko toimetusel. Tallinn 1938, lk 22)

3. diviisi kaitserajoonis (Harju, Pärnu-Viljandi ja Lääne-Saare kaitseringkond) hinnati maanteede võrku Eesti keskmisega võrreldes veidi hõredamaks. Leiti, et maanteede võrk võimaldab otstarbekohase korralduse juures sooritada siinsete raudteeühenduste katkemise korral vedusid autovooreidga.⁴²

⁴² ERA 495-12-835, l. 81.

Kokkuvõttes leiti, et tollane Eesti maanteede võrk ja selle asend raudteede suhtes loob võimalused dubleerida raudteevedusid maanteetranspordiga. Selle eeldusteks olid aga tarvilik hulk veoautosid, vedude sooritamiseks vajalik kindel organisatsioon ning maanteede korrashoid, eriti taliteenistus.⁴³

Tegevused maanteede riigikaitsealises ettevalmistuses

1934. aastal alanud autoritaarse valitsemise perioodil võib täheldada sõjaväelaste arvu ja mõju kasvu oluliste riikliku elu valdkondade juhtimisel. Kõrgemate ohvitseride suunamist tsiviilametitesse põhjendati tollal vajadusega luua tihedam side sõjaväe ja riigi teiste ametkondade vahel, et tagada riigikaitseülesannete edukas täitmine. Teedeministriks oli aastatel 1933–1937 kolonel (hilisem kindralmajor) Otto Sternbeck (1884–1941) ja Teedeministeeriumi osakondade ja allasutuste juhtideks mitu vanemohvitseri.⁴⁴ Need muudatused riigiasutuste juhtimises andsid end peagi tunda ka maanteede valdkonnas. Teede arendamise ja ehitamise kavasad kooskõlastati siitpeale järjest enam sõjavägede ülemjuhataja ja Sõjavägede Staabiga. Tsiviilametkondade, sh Teedeministeeriumi ülesanded riigikaitse alal määratleti 1938. aasta rahuaja riigikaitse seaduses.⁴⁵

Sõjavägede ülemjuhataja ja teedeministri ühisaktiga sildade ehitamise ja korrashoiu kohta 1934. aasta mais määrati, et Petserimaal terves ulatuses, Võrumaal ida pool joont Mustjõgi – Vagula järv – Tamula järv – Võhandu jõgi ja Virumaal ida pool joont Kauksi asula – Iisaku – Jõhvi – Toila ei tohi teedel Sõjavägede Staabi nõusolekuta lubada raudbetoonist ega muust mittepõlevast materjalist kattega sildade ehitamist. Ida pool eeltähendatud jooni teedekapitali arvel korras hoitavatel teedel võis üle 5-meetrise avaga sildade ehitus ja naturaalkohustuse korras hooldatavatel II ja III klassi teedel üle 3-meetrise avaga sildade ehitus sündida ainult kokkuleppel Sõjavägede Staabiga.^{46 47}

43 ERA 495-12-835, l. 82.

44 **Ago Pajur**. Eesti riigikaitsepoliitika aastail 1918–1934. Monograafia. Tartu 1999, lk 296–297.

45 RT 1938, 29, 234.

46 ERA 1354-1-2301, l. 23–23p.

47 Siin loetletud ja alates 1934. aastast kehtestatud põhimõtted selgitavad ehk sedagi, miks nt Omedus ja Võõpsus valmisis sillad alles II maailmasõja järel.

Petserimaal tuli näiteks 1935. aastal kohalike elanike hobusega liiklemise võimaldamiseks lubada Laura vallas Kõrgesilla (Vössoki Most) – Babino teel ehitada ajutise iseloomuga puusildu (15 mitmesuguse ava suurusega puusilda ja truupi). Sõjavägede Staap seadis nõudeks, et sildade kandejõud ei tohi olla suurem kui 1 tonn, laius mitte üle 2,5 meetri ning sillad võivad toetuda kahele-kolmele talale. Sildade avausi ei olnud soovitatav kitsendada.⁴⁸ Laura rajoonis kulges läbi soode ainuke tee Kõrgesilla kaudu Nõukogude Liidu piirile.

Alates aastatest 1935–1936 asetas sõjavägi kokkuleppel maavalitsustega piiriäärses ribas mitmesugustesse väiksematesse truupidesse laengukambreid.⁴⁹ Seoses suurte raudbetoonsildade ehitamise kavaga 1930. aastate teisel poolel⁵⁰ kooskõlastas Maanteede Valitsus Sõjavägede Staabiga nende võimaliku õhkimise sõja korral. Selleks projekteeriti ja ehitati sildade sammastesse kindla kava ja arvestuse kohaselt laengukambriid.⁵¹ Kirjavahetus ja joonised käsitlevad näiteks Siimu, Tori, Kärevere ja Luunja silla sammastesse ehitatavaid laengukambreid.⁵²

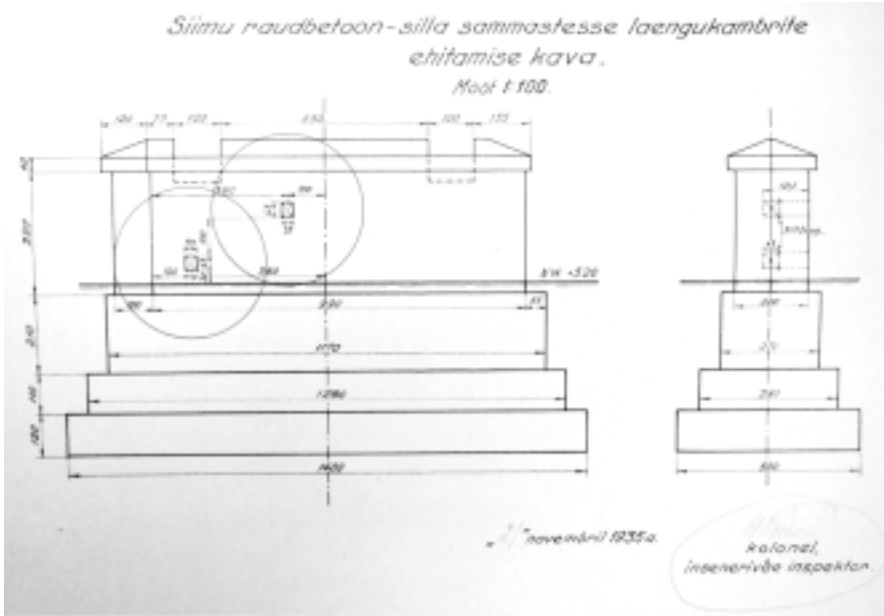
48 ERA 1354-1-1787, l. 9–18.

49 ERA 1354-1-1889, l. 2–2p.

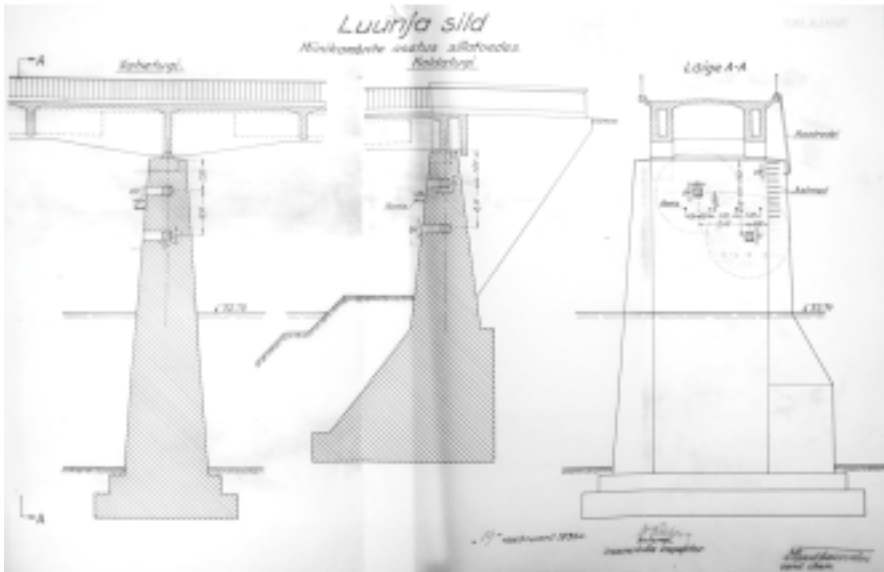
50 Aastatel 1934–1939 valmisid riikliku ehitusprogrammi raames järgmised 13 n-ö suurt (raudbetoonist ja terasest) silda: Pirita, Rumba, Siimu, Tori, Rae, Rannu-Jõesuu, Kärevere, Luunja, Kadaja, Pikasilla, Kirumpää, Mustjõe ehk Mõniste sild ja Pärnu Suursild.

51 ERA 1354-1-1787, l. 127–128.

52 ERA 1354-1-1787; ERA 1354-1-1889.



Siimu silla sammastesse projekteeritud laengukambrite joonis.
(ERA 1354-1-1787, l. 132.)



Luunja silla sammastesse projekteeritud laengukambrite joonised.
(ERA 1345-1-1889, l. 26.)



*1941. aastal purustatud Luunja sild.
(Eesti Maanteemuuseum)*

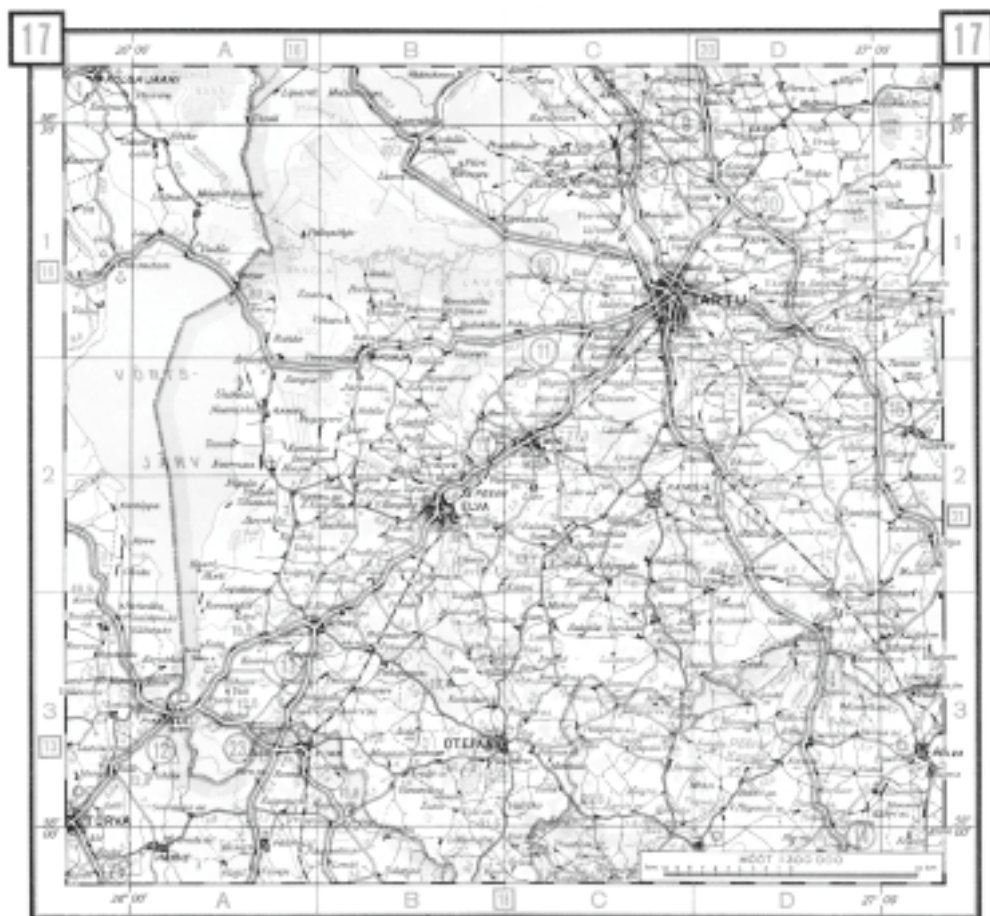
I klassi teede võrgu kujundamisel oli 1934. aastal üldjuhul määravaks maanteede kuuluvus linnu ühendavate teede hulka, mistõttu olid kõik sellesse võrku võetud teed linnadevahelised teed, välja arvatud riigikaitse kaalutlustel I klassi arvatud Luunja–Kilgi tee Tartumaal. See teelõik oli otseseks ühendusteeks Tartu–Petseri ja Tartu–Narva maantee vahel, võimaldades nii luua Tartut läbimata ühenduse Narva ja Petseri rajooni vahel.⁵³ 1937. aastal otsustati võtta I klassi teede hulka ka Põltsamaa–Võhma ja Põltsamaa–Jõgeva–Mustvee II klassi tee, põhjendades seda sõjaliste ja rahvamajanduslike vajadustega.⁵⁴ Need teed võimaldasid luua lisavõimalusi vedudeks Türi–Viljandi kitsarööpmelise raudtee piirkonnast Tartu poole (nt juhul, kui Türi ja Mõisaküla raudteesõlm oleksid lakanud töötamast). Lisaks pakkusid need teed uut ühendust Viljandi ja Tartu vahel. Jõgeva–Mustvee lõik aga pakkus lisavõimalust liikuda Tartust kirde suunas Virumaale.

1937. aastal soovis näiteks ülemjuhataja viia ka mitu Petserimaa teed III klassist üle II klassi.⁵⁵

53 ERA 1354-1-2301, l. 34–34p.

54 Samas.

55 ERA 1354-1-2301 (nummerdamata lehed).



1930. aastate teisel poolel riigikaitse kaalutlustel I klassi teede hulka arvatud Luunja–Kilgi maantee (lõik märgitud kaardil numbriga 30), mis lõi otseühenduse Virumaa ja Petserimaa võimalike sõjateatrite vahel. (Eesti maanteede kaart. Mõõt 1:300 000. Maanteede inspektori insener V. Nemirovitš-Dantšenko toimetusel. Tallinn 1938, lk 17)

Kokkuvõte

Vaadeldes allikmaterjalide alusel teedevõrgu arendamise ja kasutamise plaane II maailmasõja eelses Eestis, võime täheldada, et sõjalisest ja riigikaitsest aspektist nähti võimalike vedude pearterina raudteevõrku. Järk-järgult on märgatav siiski maanteede ja autotranspordi tähtsuse kasv ja sellele pööratav tähelepanu. Väikeriigis nagu Eesti ei olnud võimalik planeerida suurriikidele vastavas mahus tearendusi vaid riigikaitsest huvidest lähtuvalt. Sellele ei loonud eeldusi veel mootorsõidukite arv. Maanteede võrku nähti eeskätt raudteed dubleeriva ja täiendava vedude kanalina, kuid selle tähtsuse kasv on vaadeldaval perioodil tajutav nii tsiviil- kui militaarsfääris. Sõjaväe tähelepanu tõusu ja mõju kasvu maanteede ja sildade riigikaitsest eesmärgil ettevalmistamisel võib täheldada eriti pärast 1934. aasta autokraatlikku riigipööret, seda just idapiiriäärsetes rajoonides. Eriti ilmneb see piiriäärsetesse rajoonidesse sildade ehitamisele seatud piirangutes ja koostöös Teedeministeeriumiga sildade sammastesse laengukambrite projekteerimisel, et valmistada need ette võimalikeks õhkimisteks sõjaajal.

LISAD

Lisa 1. Eesti maanteede võrku iseloomustavad andmed (1919)

Maakond	Posti- maanteed (I kl) km	Kihelkonna- ehk kirikuteed (II kl) km	Valla- ehk külavaheteed (III kl) km	Teedevõrgu üldpikkus	Teede seisukord
Harjumaa ⁵⁶	365 921	1 189 055	1 116 705	2 671 681	
Järvamaa ⁵⁷	344 100	486 900	690 100	1 521 100	Väga halb. Hobustega liiklemine on seotud suurte raskustega
Läänemaa ⁵⁸	252 782	861 005	198 381	1 312 168	I kl teedest kiviteid 16 750 km. Muud kruusa- ja liivateed
Petserimaa				499 000 ⁵⁹	
Pärnumaa	363 000	744 000	674 000	1 781 000	Väga halb
Viljandimaa	309 090	600 130		909 220	Väga halb
Saaremaa ⁶⁰	207 900	718 280 ⁶¹	813 549 ⁶²	1 739 729	Võrdlemisi halb
Tartumaa ⁶³	416 020	1 616 130	1 994 000	4 026 150	Võrdlemisi halb
Valgamaa	196 000	434 000	512 000	1 142 000	I kl teedest 20% köblilikud. II ja III kl teede seis halb
Virumaa ⁶⁴	290 000	1 003 000	472 000	1 765 000	
Võrumaa	334 564	856 067		1 190 631 ⁶⁵	
Kokku Eestis:	3 079 377⁶⁶	8 508 567⁶⁷	6 470 735⁶⁸	18557 679⁶⁹	

Allikas: ERA 495-12-836, **J. Vint.** Maanteede ja raudteede võrgu kasutamine ja korrashoid sõjaajal meie oludes. Lisad. Tallinn 1937, l. 8. (Tabel on koostatud maavalitsustelt Teedeministeriumi Maanteede Valitsusele saadetud andmete põhjal, 1934)

56 Teede arv: I klass – 9; II klass – 121; III klass – 316.

57 Kiviteid (I k) – 38,6 km; (II kl) – 11,5 km.

58 Esimene teede mõõtmine toimus 1921. aastal.

59 Esimese teede nimestiku järgi 1922. aastal.

60 1921. aasta andmeil.

61 1921. aasta andmeil.

62 1928. aasta andmeil.

63 Esialgsed andmed puuduvad. Mõõtmised tehti siin aastatel 1922–1925.

64 1920. aasta andmeil.

65 Kogupikkus ilma III klassi teedeta. Verstad on ümber arvatud kilomeetriteks.

66 Arvestamata Petserimaa teid.

67 Arvestamata Petserimaa teid.

68 Arvestamata Petserimaa ja Viljandimaa teid.

69 Arvestamata Võrumaa III klassi teid.

Lisa 2. Klassiteede pikkus maakondade administratiivpiirides ja teemeistripiirkondade keskmine pikkus maakonniti (1937)

Maakond	Teedekapitali teid			Naturaalkohustuse alusel korras peetavaid teid			Teemeistripiirkondi	Keskmiselt ühe teemeistripiirkonna kohta				
	I kl	II k	III kl	I kl	II kl	III kl		Teedekapitali teid	Naturaalkohustuse korras			
Harju	338,6	1350,8	34,1	723,5	-	491,1	1113,7	1604,8	9	80,3	178,3	258,6
Järva	239,8	239,0	7,2	486,0	-	183,1	723,3	906,4	6	81,0	151,1	232,1
Lääne	178,3	288,8	28,7	495,8	-	457,7	829,4	1287,1	5+1	99,1	257,4	356,5
Petseri	49,9	195,8	-	245,7	-	330,3	702,7	1033,0	4	61,4	258,2	319,6
Pärnu	257,0	406,8	4,2	668,0	-	310,8	990,4	1301,2	7	95,4	186359,5	281,4
Saare	84,9	216,7	7,0	308,6	-	491,6	587,1	1078,7	3	101,8	340,1	461,3
Tartu	398,0	369,0	-	767,0	-	1112,4	1608,2	2720,6	8	95,8	136,4	435,9
Valga	157,0	152,8	-	309,8	-	189,4	356,2	545,6	4	77,5	177,9	213,9
Viljandi	233,5	342,1	-	575,6	-	175,9	892,0	1067,9	6	95,9	338,0	273,8
Viru	292,7	595,9	32,2	920,8	-	406,4	1621,8	2028,2	6	153,4	167,0	491,4
Võru	227,0	362,8	-	589,8	-	554,9	1282,5	1837,4	11	53,6	2549,9	220,6
Kokku	2456,7	3520,5	113,4	6090,6	-	4703,6	10707,3	15410,9	69+1	995,2		3545,1

Allikas: ERA 495-12-836, J. Vint. Maanteede ja raudteede võrgu kasutamine ja korrashoold sõjaajal meie oludes. Lisad. Tallinn 1937, l. 17.

Kasutatud allikad ja kirjandus

Arhiiviallikad

Eesti Riigiarhiiv (ERA)
Fond 495. Sõjavägede Staap
Fond 1354. Teedeministeeriumi üldosakond
Fond 2553. Johan Laidoner
Fond 4996. Eesti Sõjaveteranide Sõprusühing

Avaldatud allikad

Riigi Teataja 1938

Perioodika

Eesti Raudtee 1925
ERK 1935
Postimees 1921, 1934
Tehnika Ajakiri 1939

Artiklid

Kaldre, Helena. 1928. aasta Maanteede seadus – naturaalkohustuse kaotamise katse. – Eesti Maanteemuuseumi aastaraamat 2008, lk 102–119.
Kask, K. Raudtee ja jõuvankrid. – ERK 1935, nr 2, lk 43–47.
Nõmm, Toe. Eessõna eestikeelsele väljaandele. – Creveld, Martin van. Sõda ja logistika. Wallensteinist Pattonini. Eesti Entsüklopeediakirjastus. Tallinn 2008, lk VII–XXV.
Pakri, A. Kaubaveod veoautodel Eestis 1.VIII 1938–30.VI 1939. – Tehnika Ajakiri 1939, nr 7/8, lk 176–180; nr 9/10, lk 221–223.
Tõllassepp, August. Raudtee ja tema võistleja. Mootorvagunid – hästitasuvad liiklemisabinõud. – Postimees 1934, 13. jaanuar.
Vellner, August. Mõnda meie maanteede korraldamisest. – Eesti Raudtee 1925, nr 8, lk 93–98.

Raamatud

Arjakas, Küлло. Eesti Raudtee 140. Sissevaateid ajalukku. Eesti Raudtee. Tallinn 2010.

Creveld, Martin van. Sõda ja logistika. Wallensteinist Pattonini. Eesti Entsüklopeediakirjastus. Tallinn 2008.

Eesti maanteede kaart. Mõõt 1:300 000. Maanteede inspektori insener V. Nemirovitš-Dantšenko toimetusel. Maanteede Talituse väljaanne. Tallinn 1938.

Einer, Väino. Korilasarjast kiirteeni. Kirjastus Valgus. Tallinn 1988.

Pajur, Ago. Eesti riigikaitsepoliitika aastail 1918–1934. Monograafia. Kirjastus Eesti Ajalooarhiiv. Tartu 1999.

Riigikaitse Nõukogu protokollid 1933–1939. Allikapublikatsioon. Koostanud Urmas Salo. Rahvusarhiiv. Tartu 2013.

Weir, William, R. Sõjaajaloo pöördepunktid. Tänapäev. Tallinn 2007.

Muu

Madisson, Johan (Juhan Madise). Ühendusteede ülesanded sõja ajal ja teede ning transportvahendite ettevalmistamine sõja ajaks. Tallinn 1929 (käsikiri) – ERA 495-12-708.

Vint, Juhan. Maanteede ja raudteede võrgu kasutamine ja korrashoid sõjaajal meie oludes. Tallinn 1937 (käsikiri) – ERA 495-12-835.

Vint, Juhan. Maanteede ja raudteede võrgu kasutamine ja korrashoid sõjaajal meie oludes. Lisad. Tallinn 1937 (käsikiri) – ERA 495-12-836.

Estonian Roads from the Perspective of National Defense Preparations in 1930s

Andres Seene, Researcher of the Estonian Road Museum

The article observes the question how Estonian roads and road network as a whole was assessed in 1930s by Estonian authorities from the perspective of national defense and what were the important activities for improvement in this field.

Estonia achieved independence in 1918 and inherited from Imperial Russia approximately 18000 km of roads and the railroad network (656 km of broad gauge and 1056 km of narrow gauge railroads). Although the formerly developed railway network was not ideal for the needs of independent state, it still enabled to defend effectively declared independence in the Estonian War of Independence against Soviet Russia in 1918–1920. The railway was the only transportation channel that enabled to carry men, horses, food and equipment with adequate speed for wartime conditions as compared to horse-drawn transportation because there were not enough motor transportation vehicles and the conditions of suitable roads were quite poor. The roads quality also left its imprint to the use of horse-drawn transportation and transport of artillery pieces. In the end of 1918, when Government of the Republic of Estonia started to function, the Road Ministry was formed including 2 sub-agencies – Railway Administration and Administration of Roads and Inner Waterways. Significant fact of importance and priority of railways is that the railway and its personnel were directly subordinated to military leadership after the institution of Commander-in-Chief was created in the end of 1918. The Road Administration at the same time remained in the hands of civilian leadership. Only in regions of direct hostilities the divisional commanders gave orders to the local people and municipalities for maintenance works on roads and bridges.

For centuries the road maintenance was organized with the help of local inhabitants in principle of payment in kind.

Since the road conditions were very poor at the end of the War of Independence, the need of regulative arrangements and road law became more and more urgent. After several alterations and series of discussions in 1928 Estonian parliament passed the Road Law. The Road Law stated and defined road types and classes and determined their width. Road funds were established at the Ministry of Roads and also at the County Governments and were supposed to compensate the loss of natural duty what was abolished on the more important (1st and partly 2nd class) roads linking cities and used by heavier burden of transport (approximately 1/3 of the total length of roads). On minor roads the principle of natural duty for local people still remained in force (the natural duty was abolished in Estonia in 1959 in Sovietized Estonia). Based on the Road Law of 1928 and its later amendments, the road departments were formed as part of County Governments and county engineers were their leaders. The road masters offices were created and the base of road machines was established.

As the number of lorries was growing in the 1930s, the railway position was challenged by motor transportation but it still did not shake railway's position considerably (for instance there were more than 2300 lorries in Estonia in 1938).

These changes were in Estonia as typical Eastern Europe country much slower than in Western Europe. Studies written by military officers in question reveal that the railway remained in their calculations in central position as a main mean of transportation and car transport possibilities were considered as additional or supportive tool of trucking in possible cases of emergency when enemy was able to disrupt functioning of railway lines.

After the coup of 1934, which was followed by authoritarian government period in Estonia, the importance and role of senior military officers in the leadership of ministries and state agencies grew considerably. Several senior officers were also appointed to responsible and leading positions in the Ministry of Roads system. It should be noted however that the military leadership was not particularly interested in the questions of road network development matters as a whole (which was anyway main task of the Ministry of Roads) but predominantly of roads leading to North-Eastern and South-Eastern border regions, i.e. possible theatre of war areas. There were

only few roads, that were taken to higher class or category mainly in defense or security reasons. In the eastern border regions restrictions were introduced in co-operation between Military leadership and Ministry of Roads officials and local county authorities in road and bridge building questions. During the bridge building projects in the second half of the 1930s in co-operation between Ministry of Defense and Ministry of Roads explosive chambers were devised and built in the bridges for their possible destruction in wartime conditions. Under the new national defense laws of 1938 for peace and wartime preparations tasks in this field were put also to the Road Administration.

Small nation like Estonia did not have resources at their disposal for developing roads purely from strategic or military viewpoint. It is still notable that during the two decades of the beginning of the 20th century roads and motor transportation had got considerable relative importance.

In the 1930s in Estonia we can see that roads and communications were prepared for national defense in close co-operation between military and civilian authorities.