



Maanteede Valitsuse katse kaitsta teid: mudel-taluvankri lugu

Annika Kupits, Eesti Maanteemuuseumi teadur-kuraator

125

SISSEJUHATUS

Eesti Maanteemuuseumi kogus leidub fotoseeria salapärasest mudel-taluvankrist. Uurima hakates, millega täpsemalt tegu, leidis sellest jälgi nii ajakirjanduses kui Riigiarhiivis. Nii selgus, et 1935. aastal hakkas Teedeministeeriumi Maanteede Valitsus¹ välja töötama mudelvankrit, mis võimalikult hästi sobiks Eesti oludesse ja – mis peamine – lõhuks võimalikult vähe maanteid. Ilmselt püüdis MV sillutada kesktee jõuvankrite ja hobuvankrite vahel, astudes seda tehes aga osaliselt Põllumajandusministeeriumi haldusalasse.

1930-ndate aastate algust dikteeris majanduslangus, millest toibuti aegamööda ja mis rahuaja ühiskonna arenguid, ka teedevaldkonnas, pidurdas. Siiski suurenes autotranspordi osakaal, mille kiiluvees hakkas muutuma kogu infrastruktuur. Euroopas ehitati noolsirgeid kiirteid, kaupu transporditi suurtes kogustes rongide ja veoautodega, üha rohkematele inimestele sai võimalikuks liikumine ja liiklemine. Ka Eesti Vabariik oli astumas autostunud Lääneriikide ridadesse. Auto ei olnud enam pelgalt luksusese: suuremates keskustes vurasid ringi eraautod, taksod, liini-autobussid ja veoautod. Aga hobuveok oli visa taanduma – selle kõrgaeg ulatus veel 1920-ndatesse, mil linnalähitransport ja suur osa talutöödest korraldati just veovankrite abiga. Ka 30-ndail tuli hobuveokitega igati arvestada nii inimeste kui kõikvõimalike kaupade transpordis: hobuvanker oli teelude suhtes üpris leplik, autoliiklus aga nõudis oluliselt paremaid teid. Eriti just maapiirkondades ei tahtnud teede kvaliteet järele jõuda autode vajadustele ja niigi ahtaid olusid õonestasid vankriroopad veelgi. Vahendeid teede haldamiseks riigil aga nappis.²

-
- 1 1928. aastal moodustati Teedeministeeriumi alluvuses maanteede ja ehituse osakond, mis 1934 reorganiseeriti Teedeministeeriumi Maanteede Valitsuseks (1938. aastast Maanteede Talitus). Maanteede Valitsuse/Talituse direktor oli maanteede keskalduse juht, kelle alluvuses olid maanteede inspektorid, masinate inspektor, liiklemise inspektor ja sildade büroo. Maanteede inspektorile allusid kohtadel täidesaartvate asutustena maavalitsuste teedeosakonnad. Siin tekstis tähistab Maanteede Valitsust edaspidi lühend MV.
 - 2 Selle kohta vt. Scene, Andres. Teetööde mehhaniseerimise esimene kümnend Eestis. – Eesti Maanteemuuseumi aastaraamat 2016. Eesti Maanteemuuseum, 2017.



- ▶ Mudel-taluvanker Tallinna põllumajanduse näitusel 1936. aastal (Eesti Maanteemuuseum).

Nii on arusaadav, et MV asus teede tervishoiuga tegelema rohujuuretasandil, seda enam, et valdav enamus tollastest maanteedest olid katteta pinnasteed, mis märjal ajal viimaks ka hobuveokitele läbimatuiks muutusid.³ Kas ja milliste tulemusteni oli lootust jõuda eesti taluvankrite ühtlustamisel ja seeläbi teede roobaste vähendamisel, sellele püüab käesolev artikkel vastuseid leida.

MITTE PIITS, VAID PRÄÄNIK

Ilmselt algatas MV uue teedesõbraliku taluvankritüübi väljatöötamise lootuses, et sel õnnestub talumehi veenda oma paremuses ning et seda hakatakse vabatahtlikult ehitama ja tarvitama üle kogu vabariigi. Mudel-taluvankri lugu saab jälgima hakata alates 1935. aasta 5. veebruarist, mil Päevalehes ilmus uudis „Universaal-vankritüüp põllumehele. Maanteede Valitsuse uusim kavatsus”, milles teatati: „Maanteede Valitsus peab tarviliseks välja töötada põllumehele uut vankri tüüpi, mis sobiks kõigile toimingutele ja kus oleks vankri rehvi laius otsustatud. Täheldatud nõue on üles kerkinud asjaolust, et leida vankri mudel, mis teede korrashoiu kulude vähendamise seisukohast oleks kõige vastuvõetavam.”⁴

Artiklis oli ära toodud Tallinna Eesti Põllumeeste Seltsi juhatuse seisukoht, milles kaheldi nii universaalse taluvankri kui ka rehvi laiuse muutmise võimalikuses. Need kaks punkti jäidki laias laastus mudelvankri loos peateemadeks.

Vastuseks ja artiklis viidatu täpsustamiseks saatis MV direktor Maksimilian Grasberg⁵, keda ajakirjanduses on nimetatud ka mudel-taluvankri projekti algatajaks⁶, Päevalehe peatoimetajale öiendi, milles seisab:

„Maanteede Valitsus ei kavatse mingit vankri tüüpi ette kirjutada, veel vähem põllumehele kahju teha /.../ vaid tahab vastuvõetavaid vankri tüüpe peale üksik-asjalikku katsetamist tarvitamiseks propageerima hakata, jättes sellega küsimuse meie põllumehe hea arusaamise otsustada.

Mis puutub välismaasse, eriti Saksamaasse, mille kohta öeldakse artikli viimases lõikes, et seal ei olla universaalvankri tüübi küsimus lahendatud, siis ei pea see paika. Universaal-vankri tüüp ei ole seal küll lahendatud, kuid Saksamaal vankri rehvi laius /.../ on lahendatud juba varematal aegadel. Sarnast kitsast vankri rehvi nagu meil seal tarvitusel ei ole.”⁷

Öiend ilmus kaks päeva hiljem, avades põhjalikumalt kogu mudelvankriprojekti tausta. Edaspidigi esineb materjalides muret selle üle, kas ehk uue vankri-

3 Einer, Väino. Korilasrajast kirrteeni. Tallinn, Valgus, 1988, lk. 114.

4 Päevaleht, 05.02.1935.

5 Maximilian Uriko (end. Grasberg, 1892–1971). Omandas insenerihariduse Berliinis 1920. aastate algul. Teedeministeeriumi Maanteede Valituse (1938. aastast Maanteede Talituse) direktor aastatel 1934–1939 (juhtis Maanteede Valitsust ka Saksa okupatsiooni ajal 1941. aasta sügisel). 1941–1944 Eesti Omalvalitsuse Tehnikadirektooriumi ehitusvalitsuse juhataja ja sisedirektori abi. 1944 lahkus Eestist, suri USA-s New Yorkis.

6 Sakala, 30.06.1939 – „Eesti maanteede areng ins. M. Uriko juhtimisel.”

7 Päevaleht, 07.02.1935 – „Kirjad toimetusele.”

tüübi propageerimise varjust ei ähvarda mõni sanktsioon, mis taluvankri kasutaja elu kibedaks muudaks. MV toonitas ajakirjanduse vahendusel aga korduvalt, et kuigi see võimalus ju on, ei peeta tõenäoliseks sunnimeetodiga tulemuseni jõuda. Kirjavahetustes ametkondadega viidati rahvamajandusliku üldise kasu valguses ikka kõikide osapoolte heale tahtele ja kasule.

ALGUSES OLI ROOBAS

128

Ilmselt tänu tõrgetele töös ja vajadusele nende menetlemisest aru anda, on säilinud mudelvankri loo kirjeldus. MV masinate inseneri Arnold Volbergi⁸ seletuskirjas⁹ tüüp-taluvankri kavandi väljatöötamise (ja kavandikohase katsevankri soetamise) kohta, seisab:

„Saanud ülesandeks töötada välja uus vähem teidlõhkuv taluvankri tüüp, asusin esmajoonel tutvunema meil seni käigusolevate taluvankrite konstruktsiooni erisustega. Käigusolevate taluvankrite kohta vajaliste andmete ammutamiseks pööras Maanteede Valitsus kirjaga 21.1.35 Põllutöökoja, põllutöökoolide ja Tallinna, Tartu ning Viljandi Põllumeeste seltside poole, paludes saata andmeid rohkemlevinud tüüpi taluvankrite konstruktsiooni ja peamõõtude kohta. Saanud kätte üldtähendatud asutiste poolt Maanteede Valitsusele saadetud käigusolevaid taluvankreid iseloomustava materjali, asusin üksikutes maakondades levinud vankritüüpide võrdlemisele ja selle alusel uue vankritüübi peamõõtude määramisele.

Uue taluvankri tüübi kujunemiseks eeskujumaterjali ammutamiseks palus Maanteede Valitsus kirjaga 20.5.36 Välisministeeriumi kaudu andmeid Soomest, Rootsist, Lätist, Prantsusmaalt, Saksamaalt ja Taanist seallevinenud vankritüüpide kohta. Nimetatud riikidest saatis neil tarvituselolevate taluvankrite kohta andmeid ainult Rootsi ja seda peamiselt kahehobuse vankri osas. Olles pettunud vankrite kohta välismailt eeskujumaterjali mittesaamises, asusin 13.8.35 tüübilise taluvankri kavandi projekteerimisele, mis valmis 21.9.36.”

MV 1935. aasta järelepärimiste käigus välisministeeriumi¹⁰ kaudu teatati, et Taanis hobuvankritesse puutuvaid ettekirjutisi seadustes ei sisaldunud. Mõnel pool olevat aga maksuma pandud erimäärused vankri maksimaalmõõtude osas, mis aga ei olnud ühtlustatud üle kogu maa. Liiklemisvahendite kohta üldiselt märgiti järgmist:

„Üldiselt on Taanis hobuse vankri osa liikumisest maanteedel viimaste aastate jooksul suuresti langenud. 1929. aastal ettevõetud lugemisel vedud hobuse-

8 Arnold Volberg (1900–1967) masinaehitusinsener. Alates 1933. aastast töötas Teedeministeeriumi Maanteede Valitsuses masinate insenerina, hiljem ka masinate ja töökodade inspektori kohusetäitjana. Enam tuntud 1940. aastate lõpul ja 1950. aastatel Nõukogude Liidus tähelepanu pälvinud teedemasinate konstruktorina, mida toodeti Maanteede Valitsuse Paide Teedemasinate Tehases.

9 ERA. 2075.1.350 – Kirjavahetus vankri uue tüübi väljatöötamise asjus ja plaanid; Tartu ajutise maavalituse koosolekute protokollid. Tüübilise taluvankri kavandi väljatöötamise ja kavandikohase vankri soetamise käik, 11.01.1937.

10 ERA. 957.3.341 – Kirjavahetus Eesti välisesindust ja Teedeministeeriumiga taluvankrite tüübi, vaimuhaigete kodumaale toimetamise praktika ja teiste teadete kogumise kohta välismaalt; ERA. 2075.1.350.

vankritel moodustasid üle maa kaalu järele vaid 18% kogu liikumisest, ning olla praegu tuntavalt vähemad kui 1929. a. Ka leiab ikka rohkem tarvitamist kummi-rehvidega vanke, kusjuures tihti kasutatakse ära vanu autokumme ja autorattaid.”

Soome vastusest selgub, et „põllumajanduse tööratsionaliseerimise seltsil [on] kõnet olnud ka taluvankri tüüpide ühtlustamisest, kuid senini ei ole mingisuguseid reaalseid sammusi selleks tehtud. Sellepärast puudub ka igasugune trükitud materjal asja kohta.”¹¹

Rootsist saabunud dokumentides on kirjeldatud juba 1907. aasta seadusega kehtestatud töövankri rattarehvide laiust. 1935. aasta tõlge taluvankrit puudutavast seadusest on järgmine:

„Meie Oskar, Jumala armust, Roots, Gootide ja Vendide Kuningas, anname teada, et Meie, ühes Riigipäevaga, oleme arvanud heaks määrata järgmist:

Kui olukord mõnes maakonnas seda nõuab, on kuningliku võimu esindajal õigus, ära kuulates landstingi ja teede korraldajate arvamist, määrata, et ratta rehvi laius töövankritel, mida kasutatakse maakonna piirides olevatel avalikkudel teedel, ei või olla alla teatava mõõdu. /.../ Selles seaduses tuleb töövankri all mõista sarnast veoriista ratastel, mida edasi veetakse veoloomade abil ja mis on määratud ainult või peaaesjalikult koorma veoks. /.../ Ratta rehvi laius ei või olla alla 7 ja üle 12 sentimeetri.”¹²

Sellest seadusest lähtuvalt otsustati Rootsis maakonniti ajavahemikus 1912 kuni 1928 kahe rattaliste veokite rehvilaiuseks määrata kas 8,5 cm, 9 cm või 10 cm. Neljarattaliste puhul neli eri varianti vahemikus 7–9 cm. Igatahes oli ja on see kõvasti laiem meie 2-tollisest¹³ ja mudelvankriga kavandatavast 2,5-tollisest variandist.

Rootsi Põllumajandus-tehnilise Ühingu vastusest ilmneb, et lisaks ratta rehvi laiusele kehtisid määrused ka telje asside, ratta pusside ning telje mutrite osas, ja et ühtegi kasutuselolevaist vankritüüpideist pole peetud teistest sedavõrd etemaks, et see võiks olla aluseks mudelvankrile.

Eesti vasteks eeltoodule oli 1928. aasta Maanteede seaduse teede tarvitamise ja liiklemisvahendite määruse §10, mida hiljem korduvalt muudeti ja täpsustati.¹⁴ Ent nagu artikliski äramärkimist leiab, oli tegu jõustumata jäänud määrusega.

11 ERA. 957.3.341 – Kirjavahetus Eesti välisesinduste ja Teedeministeeriumiga taluvankrite tüübi, vaimuhaigete kodumaale toimetamise praktika ja teiste teadete kogumise kohta välismaalt; ERA.2075.1.350.

12 ERA. 2075.1.350 – Seadus töövankrite rattarehvide laiuse kohta maal, antud Stockholmi lossis 28. juunil 1907. a.

13 Eestis enam levinud taluvankritüüpide kohta rohkem teavet edaspidi.

14 „§10. Avalikkudel maanteedel liikuvate veo- ja sõiduriistade rehvi pinnasurve iga sentimeetri rehvi laiuse peale ei või olla enam kui: 120 kilogrammi õhukummirehvide juures, 75 kilogrammi täiskummirehvide juures, 50 kilogrammi metallrehvide juures. Mõõtmisel võetakse arvesse ainult see rehvi laius, mis harilikult liikumise juures kõval teel maapinnaga kokku puutub. Metallrehvid peavad olema pealt siledad, et hoida ära ebahariliku tee pinna löhkumist. Alates 1. aprillist 1933. a. on keelatud sõidu- ja veovankrite liikumise klassiteedel, mille metallrehvid on kitsamad kui: 5 sentimeetrit sõiduvankri juures, 6 sentimeetrit ühehobuse veovankri juures, 7,5 sentimeetrit kahehobuse veovankri juures.” <https://dea.digar.ee/cgi-bin/dea?a=d&d=AKriigitcataja19290628.2.4>

Hobuveokite hulka ja tüübilist variatiivsust arvestades võis lauskontrolli, seega määruse kehtestamise võimalikkust aga ka puhtpraktiliselt vähetõenäoliseks pidada.

PÖLLUMEESTE PÖLLULE TRÜGIMINE

130

Taluvankri universaaltüübi väljatöötamine võinuks esmase loogika alusel kuuluda pigem Põllutöoministeeriumi haldusalasse. Põllumeeste arvamust ja kogemust ka kaasati, kuigi mitte ministeeriumi tasandil, vaid põllumeeste seltside kaudu. MV erihuvi sai loota pärituulele mudelvankri projektis lisaväärtuse pakkumise kaudu vankrite tarvitajale: rehvilaiuse muutmine, mis põllumehelt paratamatult lisakulutusi nõudnuks, pidi talle otseselt kasulik olema. Ilmselt oli jõuline uuendus ja selle eestvedamine oodatud ja tervitatud – Maanteede Valitsusse laekus peale esimesi uudisnupukesi ajakirjanduses mitmelt poolt arupärimisi¹⁵ täpsema kavandi kohta, milles meistrid ja vankritarvitajad näitasid valmisolekut ja huvi uut vankrit valmistama ja katsetama hakata. Kuid leidis ka skeptilist hoiakut¹⁶: kuigi vajadus uute lahenduste järele oli selleks hetkeks ilmne, ei tahtnud rahalised võimalused elu vajadustele järele jõuda.

Elmar Järvesoo¹⁷ Tartu Põllumeeste Seltsist viitab oma 1936. aasta kirjutises „Püüdeid veovankrite ehituse ratsionaliseerimiseks”¹⁸ MV algatusele välja töötada hästitoimiv universaalvanker, lisades:

„/.../ vaatamata visadele püüetele sel alal, ei ole need veel viinud välja tegeluses täiesti rahuldavatele tulemustele. Mõningaid puudusi on küll märksa suudetud vähendada, aga teinekord on puudused teisel taas seeläbi suurenenudki. /.../ Põllumajanduses tarvitusel olevate ratasveeriistade areng on niihästi meil kui ka välismail läinud üsna pikkamööda. Tundub, nagu oleks tavaline talupoja veovanker mingisugune ajast ja arust läinud muuseumiese meie juba võrdlemisi häädel maanteedel ja teiste tehniliste liiklemis- ja veovahendite kõrval. Hääd teed ja halvad vankrid meil ja välismail näitavad, et vanker on oma arenemises ajast maha jäänud ja nende ehitust mõjutavad praegugi, enam kui see kohane oleks, vanad viisid ning harjumused.”¹⁹

Järvesoo toob välja alternatiivseid arengusuundi töövankrile: artikkel propageerib kummirehvide kasutamist, samuti kindlaid printsiipe vankriehituses. Järvesoo viitab Skandinaavia üha enam autostuvatele oludele, millekohast kinnitust

15 ERA. 2075.1.350 – Päevalehe artikli vastukaja: lugejakirjad MV-le.

16 Ibidem.

17 Aastani 1935 Elmar Gerberson (1909–1994) oli Eesti poliitik ja agronoomiateadlane, kes omandas hariduse TÜ-s ja kaitses doktorikraadi Berliinis. 1930. aastatel töötas Tartu Ülikoolis, mitmete väljaannete toimetaja. Lahkus 1944. aastal Saksamaale, kus oli Balti Ülikooli professor ja (pro)dekaan 1949. aastani, mil lahkus USA-sse, kus jätkas akadeemilist karjääri ja oli mh ka eksiilvalitsuse haridusminister ja põllutöominister.

18 Tehnika Põllumajanduses, nr 1, 1936, lk. 11.

19 Ibidem.

pakub ka eelpool mainitud Taanist tulnud vastus MV järelepärimisele tüüpvankri asjus. Mis puutub aga rehvilaiuse suurendamisse, universaalsusesse ja kergusesse, siis ühtib Järvesoo nägemus MV taotlustega. Veel nimetab ta, et veoriistad peavad olema odavad, vastupidavad ja maakohaski hõlpsalt valmistatavad ja parandatavad ning et 2-tollised rattad on liiga kitsad.

Pärnumaa vankrimeister Johann Kõösel teatab universaalvankri esialgsete plaanide vastukajas 1935. aasta märtsi lõpus, et tema tellijad nõuavad enamasti hästi laia, samas kerge jooksuga veovankrit.²⁰ Kõösel mainib, et Eestis oli seni ühehobusevankri rataste vahe 36 tolli, Lätis ja Kuramaal seevastu 39 tolli, mis tegi sealsed vankrid jooksu poolest kergemaks. Kõöseli pöördumise peamisi rõhuasetusi oligi vankri laiuse suurendamine, milles seisnevat ka universaalvankri edu pant. Ilmselt jõudis sama järeltõlge ka Volberg, sest 39 tolli oli ka mudel-taluvankri rataste vahe.

Vahepalana võib lisada, et 1938. aasta augustis toimunud Pärnu põllumajandusnäitusel korraldatud katsetustes osutus Teedeministeeriumi mudelvanker edukaimaks. Mõõtu võtsid Kõöseli ühe- ja kahelihuvanker ning mudelvanker, millest viimane osutus kergeimaks, esimene aga raskeima veoga vankriks. Kuigi, nagu mainitakse ajaleheartiklis²¹, Kõöselit ennast see ei üllatanud – vankri rehvi laiusest sõltuvat ka selle (jooksu)kergus.

Mudelvankri küsimuse üldtaustu lahkas R. Tiitso²² Tallinna Põllumeeste Seltsist 1936. aastal oma vastuses tüüpvankri esialgsele kavale:

„Üldse on küla vankrites uuendusi raske läbi viia, sest tegemist on sadade tuhandete konservatiivsete tarvitajatega ja tuhandete vankrite tegijatega, kes oma senisele tüübile truuiks jäävad, seni kui midagi radikaalselt paremat pole loodud. Seepärast oleks meie oludes Maanteede Valitsusel, kui ta aga tahab, suur ja väärtuslik ülesanne, mitte vanu puuduseid kopeerida ja neid vanu tüüpe sanktsioneerida, vaid uut arengut jälgida ja katsetamist ja uute tüüpide konstrueerimist toetada /.../ ja siis vast lasta asi ise enese eest rääkida. /.../ Mis puutub rehvi poole tolli võrra laiemaks tegemisse, siis on seda kõige lihtsam ja odavam sundnormide abil teha, mis meil erakondlises võitluses kustutati. Neid norme tuleb uuesti maksmata panna, kuid teatud kannatuse ja ettevaatusega, et nende täitmine omanikele kahjusid ei tekitaks ja seega suurt vastulaenet välja ei kutsuks.”²³

Juba 1935. aastal aga, kuuldes MV plaanist mudelvankrit välja töötama hakata, läkitas ta omapoolse uurimuse „Meie praeguse vankri omadused ja selle

20 ERA. 2075.1.350 – J. Kõöseli käekirjaline kiri MV-le.

21 Uus Eesti, 31.08.1938 – „Uus taluvanker on hea. Teedeministri poolt konstrueeritud taluvanker nõuab väikest veojõudu.”

22 Arvatavasti on tegemist isikuga: Richard Tiitso (1886–1952) geodeet, agronoomiainsener ja õppejõud. Õppis Venemaa ülikoolides, TÜ-s ja lõpetas Saksamaal Bonni Ülikooli kultuuritehnika alal. 1930. aastatel riigiametnik, Tallinna Tehnikumi, hiljem ka Tallinna merekooli, Tartu Ülikooli ja Põllumajandusülikooli maaparanduse õppejõud.

23 ERA. 2075.1.350 – Mõni sõna Teie poolt soovitatud Eeskujuliku taluvankri kohta, 10.03.1936.



► Õhkrehvidega vedruvanker oli Eesti põllumehele kättesaamatu luksus. Foto 1930-ndate Leedust (Eesti Maanteemuseum).

► Tõllaseppmeister J. Kõõseli poolt valmistatud ja 1931. aastal Pärnu põllumajandusnäitusel premeeritud vanker (Rahvusarhiiv).

mõju maanteele”²⁴, milles sisalduvad tema konstrueeritud universaalsõiduki joonised seletustega.

Kirjutis algab huvipakkuva statistikaga Eesti maapiirkondade hobusõidukite kohta 1935. aasta seisuga: 151 000 raudtelgedega ühehobuse töövankrit, 45 000 puutelgedega töövankrit ja 6000 kahehobuse raudtelgedega vankrit. Ehk kokku hinnanguliselt üle 200 000 töövankri toonases Eestis. Lisaks 32 000 sõiduvankrit ja samas suurusjärgus regesid ja saane. Hobuste arvuks nimetab ta veidi üle 200 000. Oletuslikult hindas Tiitso Eesti hobuvankrite arvu koos kaitseväge kasutuses olevatega umbes poole miljonini ulatuvaks, pidades seepärast hobuvankri optimeerimise küsimust ülitähtsaks ning seni ebaproportsionaalselt vähe tähelepanu pälvinuks. Ka Tiitso viitab kesistele oludele, mis mistahes muudatuste tõhusust paratamatult pärsivad: „Et uue vankri tüübi elluviimine väga raske ülesanne on, näitab see asjaolu, et vana puutelgedega vanker nii suure visadusega veel püsib (umbes 30% ulatuses). Igatahes ei ole see ei tsivilisatsiooni ega kõrge põllumajanduse kultuuri tunnus, vaid kõige esmalt vaesuse tunnus.”²⁵

Mis puutub Tiitso pakutud arvudesse, siis vankrite arvukust tõendab ka esimene põhjalikum liiklusloendus Tallinnas 1935. aastal. Sellest selgus, et ühe päeva jooksul saabub Tallinna keskmiselt 3000 inimest: neist 1300 rongiga, 1600 maanteed mööda (sh 350 maabussiliinidega). Maanteedel loendati Tallinna sisenavana keskmiselt 700–800 hobuvankrit, 40–50 sõiduauto ja 50–60 veoauto. Siit selgub, et hobuveokeid oli autodest kordades rohkem. Ja kuigi iseseisvusaja lõpuks oli autosid sellest näitajast kaks ja pool korda rohkem, siis oli veovankritel endiselt ülekaalukas osa.²⁶ Eelpool mainitud Taani statistika andmetest nähtuv, et 18% kõikidest veostest tehti siis sealmail hobuvankrite abil, kehtis samal ajal Eestis pigem veoautodele.

LOGISEV LOGISTIKA

Kriitika veovankrite ajale jalgu jääma kippuva sõidumugavuse ehk selle puudumise osas oli igati põhjendatud. Sajandeid oli vankrite rattaid üritatud pehmedada, kasutades nahka, metalli ja erinevaid puitlahendusi, vedrustustaktikatest rääkimata. Läbimurre saabub 1839. aastal, kui Charles Goodyear avastas kautšuki vulkaniseerimise.²⁷ Õhkrehv – tänaseni tõhusaim sõidumugavuse võimaldaja – leiutati 1845. aastal. Ometi oli sada aastat hiljemgi ülim innovatsioon, mida Eesti riiklikul tasandil põllumeestele pakkuda sai, ikka veel puitratatsega taluvanker. Siinses artiklis viidatud Skandinaavia praktika, kus mahakantud autode osi kasutati edukalt veovankrite töö optimeerimiseks, võinuks Eestiski kujuneda alternatiiviks või

24 ERA. 2075.1.350.

25 ERA. 2075.1.350 – Meie praeguse vankri omadused ja selle mõju maanteele, 13.04.1935.

26 Praust, Valdo. Eesti teede ja transpordi 100 aastat. Tallinn, Post Factum, 2018, lk. 120–121.

27 Lay, Maxwell. G. Ways of the World. A History of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them, Rutgers University Press, 1992, lk. 145.

koguni laiemalt levinud praktikaks, nagu lubab spekuloida kujunema hakkav pilt 30-ndate Eesti autode järelturust. Autoga sõideti seni, kuni õhkrehvid vähegi vastu pidasid. Mitmendat ringi omanikku vahetav auto võis viimaks maksta vaid 150–200 krooni, mis oli sama suurusjärg hea jalgratta ja kahe taluvankriga. Uute õhkrehvide komplekti maksumus oli aga 300 krooni kanti.²⁸

Ilmselt jäi meil selliste taaskasutustaktikateni jõudmiseks – nagu õhkrehvid ja/või šassii vankri all – vaba riigi arengus aastakümneke puudu. Üpris kiire autostumise valguses võinuks eeldada, et 40-ndate lõpuks oleks rahutingimustes ka Eesti kasutatud autode hulk saavutanud kriitilise piiri, et varuosadena imbuda talumajapidamistesse.

134

MAAKONDLIKUD TÜÜPVANKRID

Nagu ka Volbergi eelnevalt äratoodud avalduses mainitud, pöördus MV 1935. aasta veebruaris maavalitsuste poole, et koondada teavet kohalike levinud vankritüüpide kohta üle riigi:

„MV peab tarvilikuks põllumeestele uue vankri tüübi välja töötada ja seda eriti vankri rehvi laiuse küsimuses. Tähendatud nõue on üleskerkinud asjaolust, et leida vankri mudel, mis teede korrashoiu kulude vähendamise seisukohast (ratta-rehvi laiusest) oleks kõige vastuvõetavam ja seda peale üksikasjalist katsetamist ja seisukohtade ärakuulamist hakata propageerima, millega avaneks võimalus hoiduda vastavate sundabinõude tarvitusele võtmisest rehvi laiuse küsimuses. Selle juures vanker peaks eeskätt muidugi rahuldama selle kasutaja põllumehe soove ja nõudeid.”²⁹

Viidatakse, et küsimuse lahendamine on „rahvamajanduse huvides” ning palutakse „mitte keelduda teatamast” detailset teavet kõikide vankri osade, nende ehituse ja materjalide kohta, koos kõikvõimalike mõõtude ja kinnitusviiside kirjeldusega. Lisaks soovitati lähtuda sellest, et vanker oleks „valmistatav kõige harilikumast ja kohapeal kättesaadavamast materjalist, valmistamine peab lihtne olema, vanker peab kerge olema ja vedudel võimalikult vähe (hobusel) jõudu nõudma.”

Ilmneb, et maavalitsuste poole pöördutakse teise ringiga, et leida lisameetmeid põllumehi koondavate organisatsioonide utsitamiseks – esimese hooga ei õnnestunud neid piisaval määral kaastööle ärgitada. Põllutööseltsidel ja -koolidel nappinud ressursi vastavate uuringutega tegelemiseks, nii on andmeid läkitanud esiotse vaid need, kel oli tähelepanekuid veovankrite kohta juba varem vormistatud. MV ei andnud aga alla:

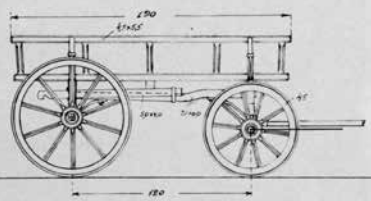
„Selle ringkirja peale saadud vastustest nähtub, et kasutusel olevad vankrid on väga mitmet tüüpi ja seda olenevalt teedest, hobustest, veetavast materjalist

28 Klesment, Martin; Valge, Jaak. Eesti autoveondusest sõnas ja pildis XX sajandi algusest tänapäevani. Tallinn, Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon, 2008, lk 36.

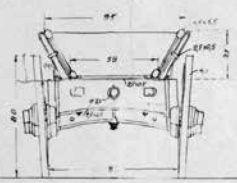
29 ERA. 2075.1.350; ERA. 2013.1.1859 – Taluvankri kavandid ja neisse puutuv kirjavahetus.

Tüüpilise Saaremaa vanker. =
1-20

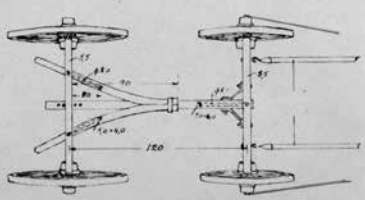
Vaade küljelt



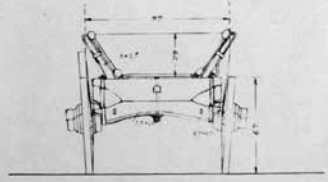
Vaade laesest



Vaade pealt

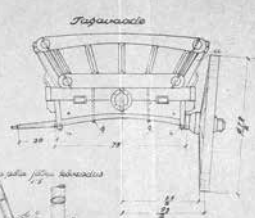
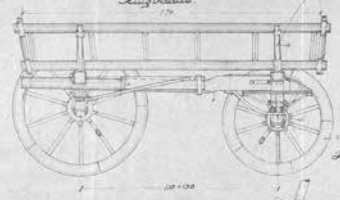


Vaade eest

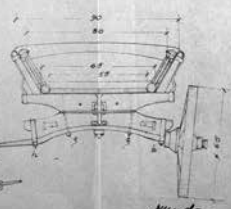
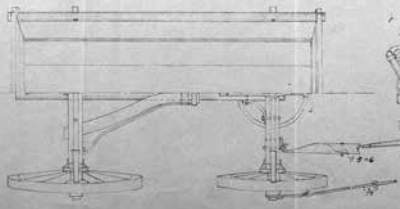


Kõik mõõdud on millimeetrites.
1:10

Harilik vanker tüüp Võrumaal
Nõel 1-10
Küljvaade
170



Pealtvaade



Müüja
2.4.35

- ▶ Saaremaa tüüpvanker (Rahvusarhiiv).
- ▶ Võrumaa tüüpvanker (Rahvusarhiiv).

jne. ja et selle küsimusega pole ennem põhjalikult tegeletud ning et nähtavasti eel-tähendatud organisatsioonel puudub võimalus täpseid andmeid ja eriti tarvilisi joonestusi MVele selles küsimuses anda.

Eelmisi asjaolusid kui ka seda [arvestades], et küsimus tuleb siiski lahendada, palun Teid mitte keelduda Maanteeede Valitsusele teatamast:

- 1) andmed ühe või kahe Teie maakonnas rohkem levinud vankri tüübi kohta vastavalt eelpool toodud küsimustele,
- 2) lasta koostada ja vastusele juure lisada sellekohane joonestus.
- 3) Teie seisukoht ja ettepanekud käesolevas küsimuses.³⁰

136 Teisele ringkirjale laekusid põhjalikud vastused kõikidelt maavalitsustelt. Tänu sellele kaardistati 1935. aasta seisuga Eesti tüüpilisemad taluvankrid Saaremaalt Petsserini³¹.

TÜÜP A VÄLJATÖÖTAMINE

Insener Arnold Volbergi ülesandeks sai laekunud jooniste ja kirjelduste põhjal, või vähemasti neid arvesse võtta püüdes, projekteerida mudel-taluvanker „tüüp A”. Kui palju ta maakondlike eripäradega tegelikult arvestas ehk palju sealt üle võtta sai, vajaks eraldi uurimist. Laekunud andmete koondamine ja tõlgendamine kestis mõned kuud: insener Arnold Volbergi allkirjaga tüüpvankri joonis kannab kuupäeva 21. september 1935.

Maakondadesse ja põllumeeste seltsidesse saadeti mudelvankri joonis tutvumiseks jaanuari lõpus 1936. Projektiga kaasnes teave universaal-taluvankri „tüüp A” erisustest võrreldes käigus olevate enamtarvitatavate taluvankritega, sh:

- 1) rehvide laius 2,5 tolli varasema 2 asemel;
- 2) rataste vahe suurem;
- 3) telgede vahe muudetav;
- 4) vankri käändenurk pea 100% suurem;
- 5) rataste pussid kapseldatud, mistõttu asside kulumine ja määrdekulu pea poole väiksem. Asside määrimine survepripsiga, st hõlpsam ja kiirem (ratast ei tule alt ära võtta);
- 6) eelistena on välja toodud: teede korrashoiu seisukohalt etem; väiksem määrde-ainekulu pluss asside-pusside pikem iga, pehmel pinnal raskema koorma vedamise võimalus jne.³²

Uue vankri kavandile oodati vastukaja, millest puudust ei tulnud. Kriitikas või ka konstruktiivsemas stiilis ettepanekutes esines vasturääkivusi pea kõigis punktides, nagu sedastas Volberg oma 1937. aasta alguse kirjapanekus: „Saabunud

30 ERA. 2075.1.350; ERA. 2013.1.1859 – Taluvankri kavandid ja neisse puutuv kirjavahetus.

31 ERA. 2075.1.350.

32 ERA. 2075.1.350; ERA. 2013.1.1859.

avalduste³³ võrdlemisel 17.3.36 selgus, et ettepanekud kavandi muutmiseks on vastukäivad ja ei sunni kavandi hädavajalikule muutmisele, millest lähtudes esinesin ettepanekuga jätta taluvankri „tüüp A” kavand muutmata ja chitada võimalikult pea kavandikohane proovivanker, et kohe peale lume minekut saaks alustada vankri katsetamisega.”³⁴

Järgnevalt mõned 1936. aasta veebruaris maakondadest ja seltsidest laekunud kommentaarid. Saaremaa vankrikomisjonilt tuli muuhulgas märkus: „Kuna vanker on talupidajale kalliks inventariks, siis vankri tüübi loomisel tuleks silmas pidada, et vanker kõigi võimalikkude vedudele otstarbekohane oleks.” Ja veel, vankriprojekti põhieesmärgi silmas pidades: „Ratta rehvi laiuse suhtes oleks soovitatav kui see seadusega määramata jääb ühehobuse vankrite juures.”³⁵ Saarlased polnud ainukesed, kes seda MV poolt kavandatud põhilist muutust sootuks ära jätta soovi(ta)sid.

Valga Maavalitsuse vastuses rõhutatakse ehk kõige arusaadavamalt ja üldisemat takistust projektile, mis üldjoontes siiski positiivset äramärkimist leidis:

„Suurt poolehoidu maapidajate poolt sellele vankritüübile oodata ei saa /.../: nimelt on ta märksa raskem võrreldes praegu tarvitusel olevate vankritega, samuti on ka vankri üldhind kõrgem kasutamisel olevate kergetüübiliste vankrite hinnast. /.../ rehvi laiuse suurendamise asemel, mis leiab maarahva poolt palju vastupanu ja on seotud raskustega, teha vankri tagumisel teljel rataste vahe suurem kui esimesel teljel. /.../ Ühtlasi tuleks vankri rataste vahe teha mitte ühesugune kõigil vankritel 1,00 m, vaid kõikuv, piirides 0,95–1,05 m, missugune väike kõikumine praktiliselt raskusi ei tekitaks.

[Valga veo- ja sõiduabinõude] tehase esindaja arvamisest oleks ülaltoodud põhimõtetele maanteedel roobaste tekkimise ärahoidmine hoopis kergem, kuna sarnase reformi läbiviimine vankrite juures ei sünnita suuri raskusi: vanad vankrid ja rattad jäävad, ainult teljed tuleksid ümber teha, samuti jääks kõlblikuks kõik turul olev materjal pöidade ja rehvide jaoks, vankri raskus ei muutuks, samuti ka mitte hind ja, mis kõige tähtsam, jääksid endised vankrid, milledega inimesed harjunud ja kodunenud. Sarnase reformi teostamine oleks võimalik ka hoopis lühema aja jooksul, kui uue vankritüübi läbiviimine.”³⁶

R. Tiitso Tallinna Põllumeeste Seltsist on oma tagasisides³⁷ olnud kriitiline, selle kaudu saab aga hea ülevaatliku pildi toonasest Eesti veovankrist:

„Võrreldes Eestis tarvitusel olevate vankritega ei sisalda soovitatud „taluvankri tüüp” midagi uut, peale kapseldatud pusside ja sellest tingitud juhede ümberpaigutuse. Ka seegi uuendus oli juba möödunud sajandil Eestis tarvitusel, kuid taluvankrite juures pole ta katsetamisest kaugemale jõudnud. Selleks on nähtavasti ka

33 A. Volberg viitab siin tagasisidele maavalitsustelt ja põllumeeste seltsidelt.

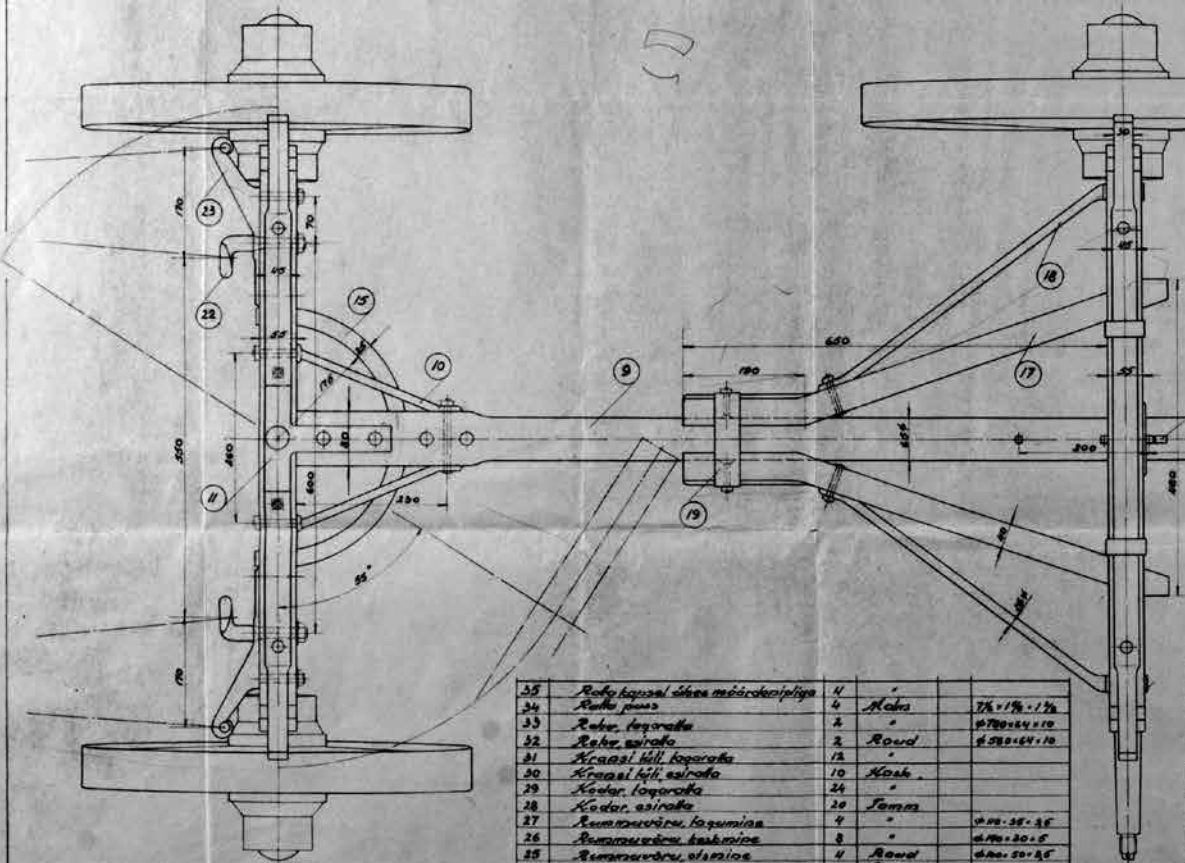
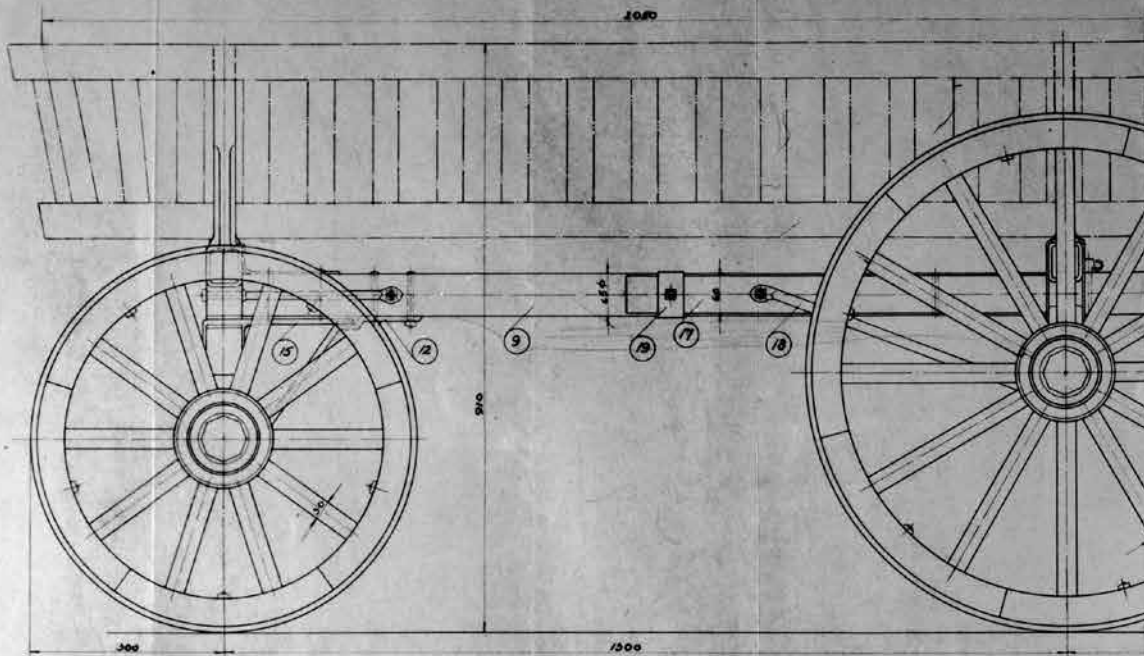
34 ERA. 2075.1.350 – Tüübilise taluvankri kavandi väljatöötamise ja kavandikohase vankri soetamise käik.

35 ERA. 2075.1.350; ERA. 2013.1.1859.

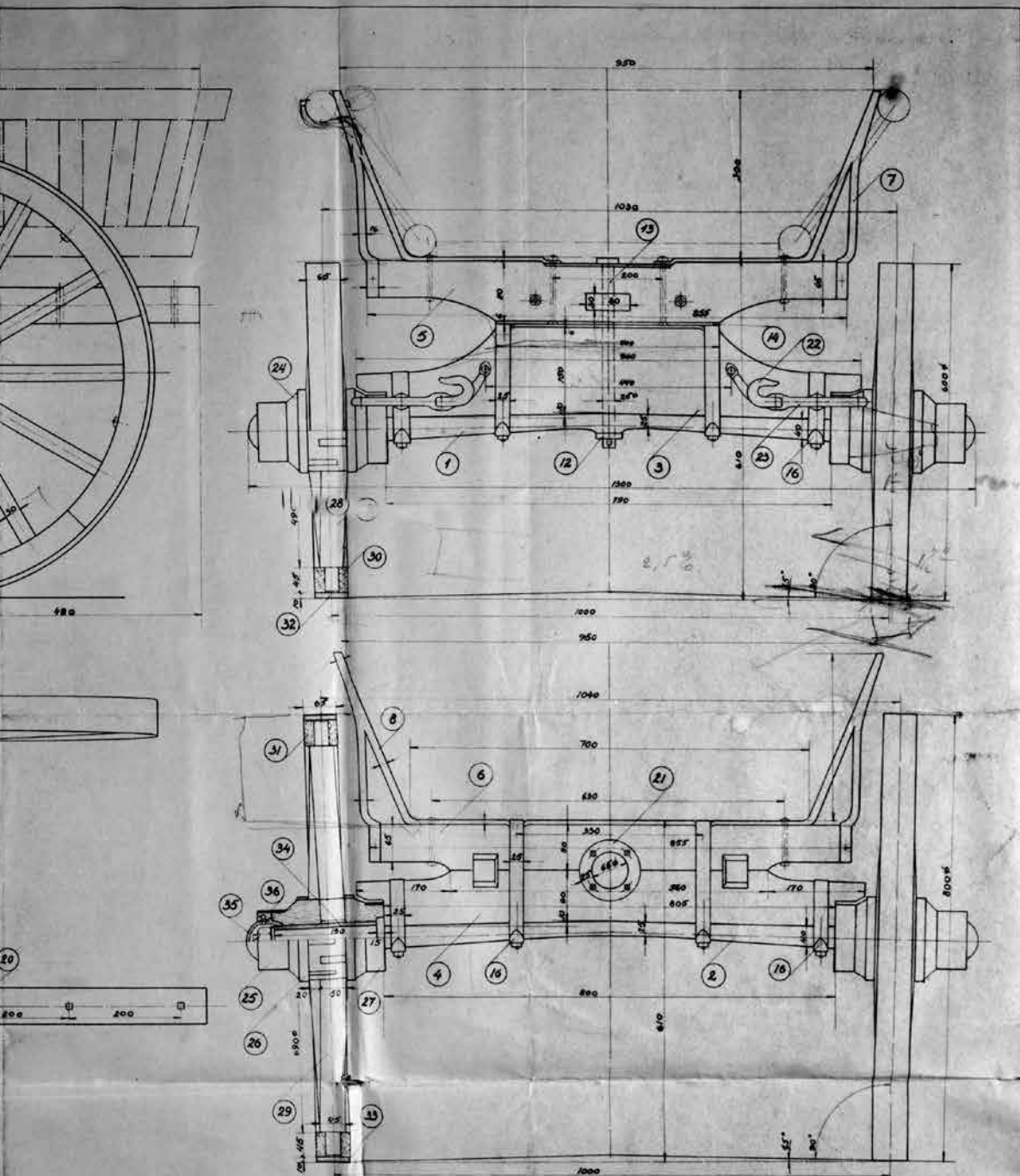
36 ERA. 2075.1.350.

37 ERA. 2075.1.350 – Mõni sõna Teie poolt soovitatud Eeskujuliku taluvankri kohta.

► Mudel-taluvanker „tüüp A” (Rahvusarhiiv).



35	Rahva koguval sõltava meistratsepiiga	4	"	
34	Rahva panna	4	Alake	176 × 176 × 176
33	Rahva koguval	2	"	1070 × 104 × 10
32	Rahva koguval	2	Raud	1050 × 64 × 10
31	Kõrgal hõli koguval	12	"	
30	Kõrgal hõli koguval	10	Kõh	
29	Kõrgal koguval	24	"	
28	Kõrgal koguval	20	Samm	
27	Kõrgal koguval koguval	4	"	100 × 25 × 25
26	Kõrgal koguval koguval	2	"	100 × 20 × 5
25	Kõrgal koguval koguval	4	Raud	100 × 50 × 25
24	Kõrgal koguval	4	3aar	
23	Kõrgal koguval	2	"	
22	Kõrgal koguval	2	"	
21	Kõrgal koguval	1	Raud	



20	Jahapanu palk	1	.	
19	Jahapanu võlv	1	.	
18	Jagatella jaherovud	2	Raud	
17	Jagatella jaherovud	2	Kost	
16	Õhke klaudivaamist	1	.	
15	Kõnnakaiter	1	.	
14	Kõnnakivool	2	.	
13	Kõnnakivool	1	.	
12	Sangarvud	1	.	
11	Jahapanu klaudivaamist	1	.	
10	Jahapanu jaherovud	2	Raud	
9	Jahapanu	1	Kost	
8	Rõõva loomine	2	.	
7	Rõõva, eumone	2	Raud	
6	Rõõvapakki loomine	1	.	
5	Rõõvapakki eumone	1	Kost	

4	Jahapanu loomine	1	.	
3	Jahapanu eumone	1	Kost	
2	Jahapanu	1	.	
1	Kõnnakivool	1	Raud	
Osa nimetus		Ara Materjal Kost Kõnnakivool		
Projekteerinud: <i>Walberg</i> 21.9.35a				
Kost:	Jahapanu ket		Tüüp A	
1.5				

põhjused olemas. Peaasjalikult kitsas aistevahe, mis peaks 30 cm laiem olema. See oleks optimaalne laius, kitsas vahe 55 cm on lubamata.

Konstruksioonis on aga alles jäänud suurem osa talu vankri puudustest:

- ▶ rataste vahe suurendamine 8–10 cm võrra on kõige ebamäärasem võte, kui vankriga tuleb sõita roopais külavaheteid: sest üks pool hakkab ikka roopas jooksuma ehk pehme maa puhul murravad kõik rattad roopa sisse, seda laiemaks puredes, kuna vana laiusega vankrirattad roopaid jälle süvendavad. Niisugune uus vanker on seega raske vedada ja ei rahulda tarvitajat. Kui aga rataste vahet 40–50 cm laiemaks teha, siis ei vea hobune, keset teed käies, enam rattaid vanadesse roobastesse, vaid tekivad uued madalamad ja laiema põhjaga roopad.
- ▶ Vankri elastsemaks tegemiseks pole midagi ettenähtud, puudub ka iste, seega on kiirem liikumine pealegi istmeta vankris põrutuse tõttu asjata inimeste vaevamine ja teederikkumine. Ameerika põllutööline põlgab niisugust veo ja põllutööriista, millel iste puudub, ka meie peame talutööd mugavamaks ja kiiremaks tegema.
- ▶ Redelitega mõisa ühe hobuse töövankri tüüp, nagu seda on soovitatud tüüp, ei vasta meie väikse talu nõuetele. Mõisas oli temal eriülesanne mitmesuguste vankrite keskel. Meil veab Virumaa mees põllult vilja ja heinu korraliku värvitud kerega kerges vankriks, millele selleks raam peale asetatakse. See vanker kõlbab ka kartulite, kruusa jne veoks, veskil, meiereis ja linnas käimiseks. Sõnniku veoks võetakse kere pealt /.../, tarvitatakse redelitega puutelgedega vankrit, millede arv on Eestis üle 40000. /.../ Täielik sõiduvankri tüüp on meilgi kadumas, teda asendab omnibus, auto ja jalgratas, osalt ka telefon.
- ▶ Lühikest koonilist 7,5 tolli pikkust pussi, nagu kaitsevää vankritelgi, tuleb lugeda selle konstruktsiooni nõrgemaks küljeks. Teatud aja pärast, kui vanker muidu veel terve, on pussid ja assid otstest ära kulunud ja vanker vaarub kahele poole, pekstes pussid liiva ja muda täis, mis nüüd madalamast otsast kinni kapseldatuna, enam sodi välja tulla ei lase. /.../ Pussi pikendamine paari sentimeetri võrra ei aita siin midagi. Siin peab uus konstruktsioon läbi viidama, mis ühe koonilise pussi asetaks kahe tsilindrilise pussiga, millede kaugus üksteisest ratta raadiusele võrduks.
- ▶ Vankri tühjendamiseks pole ka midagi ette nähtud, see peab sündima ikka kas mitte alati õnneliku ümberlökkamise ehk aega raiskava pikaldase tühjaks kühveldamise või loopimise teel, ehk niisuguse toiminguga, mis vankri lahutamist meelde tuletab, millele järgneb laiali loobitud osade kokkukorjamine. Autode juures on see puudus enam vähem rahuldavalt kõrvaldatud,

missugused seadeldised Ameerikas ja ka Läänes vankritegi juures laialt tarvitusele on võetud.”³⁸

Tiitso arvamusse on koondatud kõik peamised argumendid mudel-taluvankri väljatöötamise vastu. Üldjoontes kumab kirjutisest tugev kahtlus kogu ettevõtmise mõttekuse osas, ehk et kas sama ressursihulga mujale suunamisest suuremat kasu ei võiks tõusta.

Maavalitsustest kostis ka soosivamaid noote, kriitika koha pealt aga muretseti samuti määrdepritsi ja kapseldamise pärast, mitmele vastajale, nagu mainitud, tundus kahtlane eeldatavalt üksnes suurte raskuste hinnaga teostatav üldine laiem rehv. Veel toodi miinustena välja mudelvankri liiga suurt kaalu ja hinda, nagu ka seda, et vankri asside valmistamisega „tüüp A” projektis pakutud kujul külasepp toime ei tule. Ent seda, et mudelvankri valmistamine või vähemasti parandamine peaks olema võimetekohane kohalikule külasepale, toodi välja mitmel korral.

141

ESMASED KATSETUSED ESIMESE KATSEVANKRIGA

Esimene katsevanker telliti mais 1936 Pärnu Maavalitsuse kaudu vankritööstur Vaimannilt. Kaks kuud hiljem esitatud vankri ülevaatusel osutus vanker mitte-kavandikohaselt valmistatuks ja selgus, et see ei kõlba näitusele väljapanemiseks ega katsetamiseks. A. Volberg taotles vankri ületoomist ümberehitustöödeks Tallinna, kuhu see saabus septembris. Juba oktoobri lõpus algas aga vankri sissesõitmine, millele novembris järgnesid esmased katsed.³⁹

A. Volbergi allkirjaga taluvankri „tüüp A” katsetamise kava kuupäevaga 16. oktoober 1936 koosneb kaheksast punktist: vankri kaalu, pöörderaadiuse, stabiilsuse ja määrdekulu määramine; veotarviduse määramine olenevalt telgede vahest, koorma asetusest ja kaalust; veotarvidus tingitult teepinnast.⁴⁰

Võrdlusandmete saamiseks katsetati enamlevinud taluvankreid mudelvanker „tüüp A-ga” võrdseis töötingimuses. Novembris ja detsembris 1936 toimunud katseeriaga Kuusikul Riigi Põllutöökatsejaamas (ning detsembris asfaltteelõigul Tallinnas) võrreldi „tüüp A-ga” kolme vankrit: Kuusalu piirkonnas enamlevinud tüüpi Toomani taluvankrit, Rapla tüüpi Sopi ja Tuljaku talu vankreid. „Tüüp A” eristus oma kolmest katsekaaslasest just rataste vahe (alt: 1000 *versus* ca 900) ja rehvi laiuse (2,5 *versus* 2 tolli) poolest.

Tulemused olid soodsad mudel-taluvankrile. Vaid 500-kilose koormaga külahaheteel ehk roobasteel olid „tüüp A” näitajad mõnevõrra kesisemad Toomani taluvankrist. See puudus ilmnes hiljem ka tavakasutajate tagasisidest⁴¹: „tüüp A” jääb hätta juba sissesõidetud roobastega teel, muidu aga on senisest jõudsam.

38 ERA. 2075.1.350 – Mõni sõna Teie poolt soovitatud Eeskujuliku taluvankri kohta.

39 ERA. 2075.1.350 – Taluvankri „tüüp A” katsetulemused, 31.12.1936.

40 ERA. 2075.1.350.

41 ERA. 2075.1.568 – Mudel-taluvankrite kasutamisel saadud tegelikud katseandmed.



- ▶ Sopi talu vankri katsetamine asfaltteel (Paldiski maantee) 1000-kilose koormaga. Taluvankrite katsetamine 1936. aastal (Rahvusarhiiv).
- ▶ Taluvankri „tüüp A” katsetamine 1000-kilose koormaga Kadaka teel (Rahvusarhiiv).
- ▶ Taluvankri „tüüp A” katsetamine roobasteel 500-kilose koormaga (Rahvusarhiiv).

A. Volberg selgitab:

„Katsetulemustest võib järeldada, et taluvanker tüüp A on seni tarvitusel olevatest taluvankritest vedada kergem. See nähtus, et taluvanker tüüp A osutus käigusolevatest kitsama rehvi vankritest rööbastes veidi raskemaks, on möödaminev, sest laiarehvilise vankriga kitsamarehvilisest vankrist tekkinud rööbasteel liiklemisest muutub rööbas põhjast laiemaks. Pealegi laia rehvi tarvituselevõtmise järele praeguses sügavuses rööpauid üldse enam ei teki.”⁴²

10. veebruaril 1937 allkirjastas MV kokkukutsutud komisjon akti taluvankri „tüüp A” kohta. Komisjoni kuulusid MV masinate ja töökodade inspektor A. Elbrecht, Kaitseministeeriumi esindaja major F. Kuulberg, Kaitsevägede staabist kapten A. Pesur, Põllutööministeeriumi põllutööriistade ja masinate eriteadlane V. Nurk, Riigi Põllutöökatsejaama juhataja abi A. Käspre, Põllutöökoja nõuande talituse konsulent H. Velbri, MV masinate insener A. Volberg. Komisjoni liikmete muudatusettepanekud olid: suurendada rataste kallakust, kere pealispuud asetada sissepoole rõukusid; asendada juhede reguleerimisseadis riivseadisega; aisajuhed kinnitada väljaspoole rattaid; aisajuhede konksud ja konksusilmused teha tugevamad, lähtudes nimetatud osade kulumisest. Üldine seisukoht, arvestades asjaolu, „et vaid vankri tegelikul ja pikemaajalisel kasutamisel on võimalus vajalike muudatuste kohta selgusele jõuda,” oli:

- ▶ „praegune katsevanker ei sisalda olulisi puudusi, mis takistaksid selle katsetamisele võtmist laiemal ulatusel.
- ▶ katsetamiseks tuleks ehitada ja katsetamisvõimelistele isikutele üle riigi välja anda 10–30 proovivankrit.”⁴³

Muidu üpris kiiresti edenenud mudeltaluvankri projektis tekkis siis aga mingil põhjusel seisak. Kuigi MV kokkukutsutud komisjon andis oma heakskiidu, kulus katsevankrite tellimuse algatamiseks pea aasta.

KATSEVANKRITE TOOTMINE

Jaanuaris 1938 saadeti kirjalik hinnapäring⁴⁴ 30 komplekti mudel-taluvankri telgede valmistamiseks järgmistele ettevõtetele: AS Fr Krull, AS Ilmarine, Arsenal, Riigi Sadamatehased, H. Feierbach ja Ko, ETK, AS Aiwaz, C. H. Lellep ja G. Peetsi masinavabrik.

Vastas kolm ettevõtet. Aiwaz jäeti kõrvale kehtetu patendi tõttu, Riigi Sadamatehased pakkusid komplekti hinnaks 66 krooni, Peets soovis vaid 23.

Jaanuari lõpus G. Peetsi masinavabrikule saadetud pöördumises seisab: „Teatan, et Maanteede Valitsus kavatseb juuresolevate jooniste järele ja tehniliste

42 ERA. 2075.1.350 – Taluvankri „tüüp A” katsetulemused, 31.12.1936.

43 ERA. 2075.1.350 – Akt, 10.02.1937.

44 ERA. 2075.1.507 – Mudel-taluvankri telgede tööleping Joh. Peetsi’iga ja kirjavahetus mudel-taluvankri telgede moodustamise asjus.

tingimuste kohaselt tellida 30 komplekti mudel-taluvankri telgi ühes pusside ja kapslitega.” Gustav Peetsi asemel vastas Johannes Peets, teatades, et hoopis tema piimamasinate ja metallitööstus saab hankega tegelema hakata.

Veidi hiljem läkitab Johannes Peets Maanteede Valitsusele veel täpsustuse:

„Kuna Teie poolt on ülesseatud valmistavate asside suhtes suuremad nõudmised, kui Teie kaval näha, siis palun minu eelmine pakkumine kustutada ja vastu võtta uus pakkumine taluvankri tüüp A asside peale hinnaga kr. 25.- komplekt, franko vagun Tartu.”⁴⁵

Viimaks sõlmitakse Johannes Peetsiga leping mudel-taluvankri „tüüp A” telgede nüüd juba 39 komplekti (2 telge, 4 pussi, 4 mustrit ja 4 kapslit) valmistamise peale. Pärast mõningaid praktilisi asjaõidusi said aprilli lõpuks mudelvankri osad ametlikult vastu võetud. Kirjavahetusest Peetsiga ilmneb, et 10 komplekti tüüpvankri puitosi toodeti veel Kadrinas, Vold. Rükken'i puutööstuses. 1939. aasta ajakirjanduses⁴⁶ mainiti mudelvankrite koguarvuks aga 50. MV kaustas⁴⁷ „Katsevankrite müügilepingud ja katsetajate nimekiri ja kirjavahetus katse-taluvankrite müügi asjus” on 08.02.1941 aga Lauringsoni käsikirjaline mäрге, millest omakorda selgub, et: „Kokku on valmistatud 55 katsevankrit, millest 52 lepingu järgi müüdnud.” Kus ja mis tingimustel valmisid teised vankri(detaili)d, ei selgunud käesolevas kirjutises kasutatud allikatest.

Aga 1938. aasta suveks valminud 39 katsevankril olid peremehed juba ette teada.

ÜLERIIGILISED KATSETUSED

Sobivate katseisikute väljaselgitamine toimus põllumeeste seltside kaudu, kus teati soovitada neid, kes vankrit töös ise tarvitaksid, ning ka tähelepanekuid teha ja kirjeldada oskaksid. Sedakorda pöörduiti otse seltside poole:

„MV on valmistanud uue taluvankri, mis vastab kõigiti maantee korrashoiu nõudeile ja sobib ka talule. Viimast on tarvis aga veel katseliselt järele proovida pikema aja kestes. Selleks palub MV, et Põllutöökoda soovitaks temale põllumehi, kes katsetused uue vankriga oma peale võtaksid.”⁴⁸

Leping⁴⁹ vankri kasutajaga sõlmiti kolmeks aastaks. Selle vältel tuli kasutajal anda kaks korda aastas tagasisidet vankri puuduste ja tugevate külgede kohta. Samuti oli tal kohustus vankrit korras hoida ja jagada vankri kohta erapooletut ja tõele vastavat teavet asjast huvitatuile. Eraldi oli mainitud, et mistahes muutuste

45 ERA. 2075.1.507 – Mudel-taluvankri telgede tööleping Joh. Peets'iga ja kirjavahetus mudel-taluvankri telgede moodustamise asjus.

46 Järva Teataja, 04.09.1939 – „Kas põllumees on rahul uue taluvankriga.”

47 ERA. 2075.1.510.

48 ERA. 2075.1.510 – Katse-taluvankrite müügi lepingud ja katsetajate nimekiri ning kirjavahetus katse-taluvankrite müügi asjus.

49 Ibidem.

tegemine vankri konstruksioonis on lubatud vaid MV nõusolekul. Katseks vajaliku standardkoorma materjali, mille varal mudelvankrit kasutaja isikliku vankriga võrrelda, võimaldas MV.

Kuigi piirkondlikud põllumeeste seltsid tegid omapoolsed ettepanekud sobivate tüüpvankrite katseisikute osas, ei olnud mitte iga kord talunik nõus väidetavalt soodsail tingimusi ehk 80 krooni eest pakutava tüüpvankri ostmisega. Nt on 18. aprillil 1938 Tallinna Põllutöökojale vastuseks kirjutanud P. Kallit:

„Täna austava ettepaneku eest, võtta omale katseks üks Maanteede Valitsuse valmistatud uus taluvanker. Kahjuks pean Teie ettepanekule eitavalt vastama, põhjusel, et ei soovi peaaegu puhtalt oma raha eest ostetud vankril näha teist pere-meest, s. o. Maanteede Valitsust. Kui võtta vankri hind Kr.80.- ja selle saatekulu Tallinnast kohale, siis jääb vankri tegelikust hinnast, nimelt kui see kohal valmistada, kaunis väike osa Maanteede Valitsuse poolt antavaks katsetamise tasuks.

Kuna mul omal võimalus puudub ise tööde juures olla, siis ei ole mul ka võimalust vankri kohta tarvilikke tähelepanekuid teha. Samal põhjusel võib vanker võera tööjõu käes kergesti nii rikutud saada, et Maanteede Valitsusele tuleb vankri eest täishind maksta, mis aga on liiga kallis, eriti veel siis, kui siia juure arvata ka vankri saatekulu.”⁵⁰

Osaliselt samuti rahalistel kaalutlustel, osalt peljatud roopalaiusest tingitud keeldumine:

„Teie kirja põhjal teatan, et ei ole nõus Maanteede Valitsuselt uut taluvankrit ostma – põhjusel, et mudel taluvankril on rataste vahe suurem kui käigusolevatel taluvankritel, millepärast osutub koorma vedu roobasteedel hobusele koormavaks. /.../ Kui Maanteede Valitsus leiaks võimaliku olema tasuta katsevankrit välja anda ehk veikse tasu eest katsete tegemise otstarbel, siis oleksin nõus vastu võtma. Austusega. K. Jalak.”⁵¹

E. Salamaa Elvast vastas küll väikse mööndusega, ent siiski jaatavalt:

„Vastuseks Teie kirjale taluvankri asjus teatan, et põhimõtteliselt olen nõus lepingu tingimustega. Olulised on aga siiski täpsed andmed – hind, kasutamise kestvus, veokulu Tallinnast Elva jne. Lõpliku „Jaa” ütlen siiski, kui leping täpsel kujul esitatud.”⁵²

Tallinna Põllutöökoda on aprilli lõpus 1938. aastal Maanteede Talitusele saatnud kirja, millest selgub, et andmed vankri kohta, ostutingimused ja lepingu kava edastati 46-le põllumehele, ning vastuseid oli laekunud 22. Viidatakse, et kuigi huvitatuid jätkus, soovisid põllumehed siiski lepingule lisada täiendused, et Maanteede Talitus kohustuks vankrit tagasi võtma, kui see osutub puudulikuks, ning et määratlema peaks, kuidas toimida juhul, kui vankri juures tekivad vankri ehitajast tingitud rikked. Põllumehed, kelle arvamused kirjavahetuste kaudu MV

50 ERA. 2075.1.510 – Katse-taluvankrite müügi lepingud ja katsetajate nimekiri ning kirjavahetus katse-taluvankrite müügi asjus.

51 Ibidem.

52 ERA. 2075.1.510.

arhiivikausta on jõudnud, suhtuvad mudelvankri projekti küll huviga, aga ka põhjendatud ettevaatlikkusega, ning teavad, et 80 krooni on hind, mis ei ole kuigi suur vastutulek riigi poolt. Lepingule allkirja andma ja katses osalema soostus siiski vajalik hulk talupidajaid, nii et katseperiood võis alata.

KATSETULEMUSED JA PÖLLUMEESTE VASTUKAJA

146

Aasta hiljem ehk 1939. aasta kevadel saadeti laiali üldküsimustikud⁵³ neile, kes olid sõlminud eelnevalt mudel taluvankri ostu-müügi lepingu, sh eraisikud, aga ka sõjaväe varustusvalitsuse üksused Petseris, Võrus, Tartus, Narvas ja Nõmmel. Kokku 38 adressaati. Vastuses paluti üles märkida mudel-taluvankri juures ilmnenuid puudused ja võimalusel ettepanekud nende kõrvaldamiseks. Eeldusel, et muutuste tagajärjel vankri hind ei suureneks.

Tähelepanekuid oli seinast seinä. Üldiselt oldi uue taluvankriga pigem rahul, kuigi uudne määrimissüsteem tekitas paljudel probleeme. Hiljem osutus see ankeedivastuste põhjal otsustades aga tõesti kokkuhoiukohaks ja käepäraseks muutuseks taluvankri juures.

Lepinguliste mudelvankri katsetajate ankeetides peegelduvad samad tähelepanekud, mis kajastusid veidi varem ka ajakirjanduses.⁵⁴

Teedeministeeriumi masinate ja töökodade inspektor A. Elbrecht⁵⁵ jutustab: „Aastat 5–6 tagasi pandi meil maksuma määrus, et klassiteedel liikunud vankrid peaksid omama teatava rehvilaiuse, mis vähendaks teesillutise rikkumist. Määruse jõustumise tähtaega tuli mitmel korral muuta ja lõpuks asuti seisukohale, et ministeeriumil tuleks endal asuda uue vankritüübi loomisele, mis oleks meie oludes kõige vastuvõetavam. Rea katsete tulemusena valmis lõpuks taluvankri tüüp „mudel A”⁵⁶

Põllutöökoja nõuandetalituse abijuhataja M. Ojamaa: „185 krooni ei saa [vankri hinnana] pidada kalliks, kui selle juures on vanker värvitud, varustatud aisadega, patentassidega ja määrdepritsiga. Mõned põllumehed on pidanud hinda kalliks, kuid mitte kõik. Eriti vastuvõtmatus tundub hind neile põllumeestele, kes muretsesid endale vankri 5–6 aastat tagasi odavate hindade juures. Praeguse hinnaga ei ole vankrile loota siiski suurt levikut. Peaks otsima võimalusi hinna alla löömiseks, mis suuremal arvul valmistades ei peaks olema võimatu.”⁵⁷

53 ERA. 2075.1.568 – Mudel-taluvankrite kasutamisel saadud tegelikud katseandmed.

54 Uus Eesti, 03.11.1938 – „Uue taluvankri head ja vead. Ringküsimus eriteadlaste ja tegelike põllumeeste keskel.”

55 Alfred Elbrecht (1901–1964). Osales Vabadussõjas (VR II/3). Lõpetas Pariisi Lennuasjanduse ja Mehhaaniliste Konstruktsioonide Kooli. Lennuväeinsener ja Lennukooli lektor. 1926. aastast Teedeministeeriumi ametnik, 1934. aastast Maanteede Valituse masinate ja töökodade inspektor, hiljem lennuasjanduse ja jõuvankrite inspektor. 1944. aastast elas Saksamaal, hiljem Kanadas.

56 Uus Eesti, 03.11.1938 – „Uue taluvankri head ja vead. Ringküsimus eriteadlaste ja tegelike põllumeeste keskel.”

57 Ibidem.

Üks peamisi probleeme mudel-taluvankri juures – selle kõrge hind – oli tingitud suurest käsi- ja eritööhulgast. Kui vankri metall-konstruksioonide tootmisel oleks jõutud masstootmiseni, oleks ehk ses osas midagi muutunud. Põlluministeeriumi spetsialist loodab aga just vastupidise lahenduse – kohaliku käsitöölise – peale, eeldades, et külasepp uue vankri valmistamisega toime tuleb, tehes seda pealegi soodsamalt (1930-ndate lõpus valmistati taluvankreid hinnaga kuni 100 krooni). Samas arvab A. Elbrecht, et soodsama hinna garant on hoopis mass-tootmine, mis aga on mõeldav alles pärast igasuguste katsetuste ja parenduste faasi seljatamist.⁵⁸

Ajaleheartiklis⁵⁹ viidatakse mudelvankri ühele suurele puudusele, nimelt, et seda on pea võimatu ümber lükata, mis mõnede talutööde puhul suureks takistuseks võib saada. Põllumees Karl Indermitte, katseisik Mäo vallast Järvamaalt, vastab aga: „Koorimat ei ole vajagi ümber lükata. Vilja- ja heinaveoks peaks kasutama teistsuguseid vankreid. Selleks ei ole mudelvanker kuigi kõlblik. Mina kasutan seda rohkem talust väljasõitudeks.” Ainsa mudelvankri veana märgib Indermitte: ”õige kergesti lähevad rikki õlipritsi nüplid. Kuna neid ei ole saada, siis tekitas vahetamine raskusi ja vankri kasutamises seisakut.” Põllutöoministeeriumi põllutööriistade ja masinate inspektor M. Nurk vastab aga:

„Õlitamine ja pritsiga määrimine – see on paremaid omadusi uue vankri juures. /.../ Samuti hea on porikindel puss. Laiemate rehvide tõttu on vankri kasutamine pehmel maal kergem, kuna rattad ei vaju sisse, samuti rikub laiem rehvi vähem teekatet. Konstruksiooni paremuseks on ka see, et uue vankri rattad seisavad otse. Seniste taluvankrite juures ei ole see põhimõte läbi löönud. /.../ Päriliseks ei saa [uut vankrit] muidugi pidada, kuid erilist ka midagi silma ei torka. Uue vankritüübi põhikonstruksioon on pea sama kui seniste taluvankrite juures, uus on vaid laiem, mahukam, tugevam.”⁶⁰

Järgmisel aastal ehk pärast aastast katsetamist uute vankritega, ilmub juba põhjalikum käsitlus Maanteede Talituse esindaja V. Laurissonilt⁶¹, mille raames sedastatakse sama – mis ühele viga, see teisele eelis⁶²:

„Nimetamisvääretest puudustest õieti ei saa rääkida. Kuid ega inimesed ühe asjaga täiel rindel kunagi rahule jää. Nii on ka uue vankri kohta kuulda ütlemisi peamiselt seespool rattaid asetsevate juhtmete arvel. Need takistavad pööramist ja ka juhe konksud tõmbuvat sirgeks. Sellised vead on aga kergesti parandatavad. /.../„Mehed ütlevad nagu ühest suust, et vanker on kerge. Laiu rehvi tõttu

58 Uus Eesti, 03.11.1938 – „Uue taluvankri head ja vead. Ringküsimus eriteadlaste ja tegelike põllumeeste keskel.”

59 Ibidem.

60 Uus Eesti, 03.11.1938 – „Uue taluvankri head ja vead. Ringküsimus eriteadlaste ja tegelike põllumeeste keskel.”

61 Hetkel jääb lahtiseks, kas tegemist on sama isikuga, keda hiljem ajakirjanduses nimetatakse V. Lauringsoniks ja / või kes on sama mudelvankri protsessi alguses Saaremaa ajutise maavalitsuse töökoja meister. Ka on selgusetu, kas tegemist võiks olla isikuga Voldemar Laurisson (1899–?), sündinud Tartumaal Avinurmes.

62 Järva Teataja, 04.09.1939 – „Kas uus taluvanker leiab pooldamist?”

vanker munakividest teel ei põruta nii palju nagu tavaline vanker. Ka määrimist kiidetakse. Uue vankri juures määrimine toimub survepitsi või kapsli abil, nii et määrimiseks pole vaja ratast alt ära võtta. Määrdeaine kulu on 50% vähem kui endiste vankrite juures. Näib, et sobivaimaks määrdeks on tavott. /.../ Laia rehvi-ga ollakse täiel määral rahul, samuti laiemate rataste vahega, mis vankril ei lase nii kergesti ümber minna. Kahe ja poole tolli laiuse rehvi kohta üldiselt leitakse, et see lõhub märksa vähem teed, lõikab poole madalama roopa ja tarvitab vedamisel seetõttu vähem jõudu.”

148

Ka Laurisson toonitab, et vankri levitamisel mingit sundust ei rakendata, vaid tehakse selgitustööd ja reklaami, mis peaks rahval aitama vabatahtlikult uut vankritüüpi soosida. Lisaks mainib ta⁶³, et mudelvankri katseperiood kestab veel kaks aastat. Pärast seda töötatakse selgunud plusside ja puuduste valguses välja uus taluvankri üldtüüp. Sama tõendab ka tsitaat Volbergi kirjalikust aruandest Elbrechtile:

„Teede korrashoidu soodustavatest muudatustest tingitud hüvesid taluvankri „tüüp A” juures katsetega tõestanud, kavatsesin välja töötada viimistletud taluvankri „tüüp B”, milline nii vankri kasutamise kui ka teede korrashoiu seisukohalt oleks suuteline välja tõrjuma käigusolevaid taluvankreid.”⁶⁴

Hiljem käekirjaliselt samale aruandele lisatud kommentaar vastusena Elbrechti lisaküsimustele „tüüp A” kõlbulikkuse kohta: „Taluvanker „tüüp A” ei ole taluvankrite tüübi väljakujundamise lõppsaavutis, vaid nimetatud „tüüp A” katseandmete ja katsetamisel saadud kogemuste põhjal tuleb kujundada viimistletud tüüpvanker.”⁶⁵

Mudel-taluvankri algatuse eesmärgi – teede parem heakord – seisukohast oli projekt edukas, sest suudeti tõepoolest välja töötada taluvanker, mis teid enam säästis. Siiski on kaheldav, kas see – või ka järgmine mudel „tüüp B” – põllumeeste täielist poolehoidu leidnuks. Osalt ei olnud uue vankritüübi plusside ja miinuste vahekorrd võrreldes senistega ehk piisavalt suur, et massiliselt muutust ette oleks võetud. Pealegi on kaheldav, kas uute mobiilsete võimaluste ajastu lävel uuetüübilised vankrid enam Eestit vallutada oleks jõudnud. Spekulatsiooniks see aga jääbki, sest edasised arengud nii mobiilsuse kui mistahes muus vallas tingisid hoopis teised valutajad. Viimane teade mudel-taluvankri projekti kohta on 1941. aasta käekirjaline märg V. Lauringsonilt⁶⁶, et proovivankreid oli kokku 58.

63 Järva Teataja, 04.09.1939 – „Kas uus taluvanker leiab pooldamist?”

64 ERA. 2075.1.350 – Tüübilise taluvankri kavandi väljatöötamise ja kavandikohase vankri soetamise käik, 11.01.1937.

65 Ibidem.

66 ERA. 2075.1.510 – Katse-taluvankrite müügi lepingud ja katsetajate nimekiri ning kirjavahetus katse-taluvankrite müügi asjus. Maanteede Talituse poole katsetele antud mudel-taluvankrite katsetajate nimekiri.

KOKKUVÕTE

1930-ndate Eesti seisis uue ajastu lävel – sõidu- ja veoautosid ning liinibusse vuras teedel üha enam, samas lohises minevik slepis kaasa: hobuveokite kõrgaeg veel kestis. Näiteks kaubavedudel linnalähiümbruses ja maapiirkonnas oli hobuvankritel endiselt kanda peaosa. Kesiste ressursside ja teelolude tingimustes oli seega loogiline pöörata pilk just nende seni reguleerimata liiklusvahendite poole.

Niisiis ajendatuna suhtelisest vahenditepuudusest ja ka seni läbikukkunud sundmäärusest veovankrite rehvi laiuse reguleerimisel, algatas MV 1935. aastal koostöös põllupidajate ja kaitsevägega mudel-taluvankri projekti. Selle abil kavatseti põllumehi mõjutada vabatahtlikult valima uut veovankritüüpi, mis pidi teede säästmise kõrval olema ka igati kergem ja töökindlam ning sobima enamiku talutööde jaoks.

Mudel-taluvankri „tüüp A” projekteeris MV ülesandel insener Arnold Volberg, tutvudes eelnevalt kõikide Eesti maakondade tüüpilisemate vankritega ning lähtudes peamisest eesmärgist muuta vankrirehvi laius seni levinud ca 2 tollilt 2,5-le. Esmase tagasiside järgi otsustades ei leidnud kavatsus sel kujul lauspoolehoidu – vankri kallis hind ning suhteliselt väike erinevus seni kasutusel olevaist vankreist panid potentsiaalseid tarvitajaid kahtlema projekti põhjendatuses.

1938. aastaks anti siiski riigi põllumeestele ja kaitsevæele kolmeaastaseks katseperioodiks kasutada 39 mudel-taluvankrit (1941. aastaks oli nende arv tõusnud 55-ni). Nii katseisikute kui MV korraldatud katsete tulemused olid „tüüp A-le” soodsad. Samas aga ilmnis, et mudel-taluvanker ei saanud asendada kõiki teisi kasutusel olevaid vankritüüpe, vaid sobis peaausjalikult sõiduks maanteel, kus ta liigikaaslastega võrreldes ka märgatavalt vähem teepinda kahjustas.

Kas pinnas oli ka järgmisele kavakohasele mudelvankrile „tüüp B” soodne, ei ole üheselt selge. Spekuleerida võiks nii ja naa, ent 1942. aasta sõjakeerises ei olnud hobuvankri parendamine enam prioriteet. Mis aga mudel-taluvankri loost kõlama jääb, on praegu juba üllatav fakt, et kiiresti areneva Eesti „kuldajal” viibisime veel hobuajastus. Kuigi 80 aastat hiljem on mudel-taluvanker koos oma määrdepritsi ja juhedega juba ammu unustatud minevik.

KASUTATUD ALLIKAD

Arhiiviallikad:

- Eesti Riigiarhiiv (ERA)
Fond 957: Välisministeerium
Fond 2013: Saare maavalitsus
Fond 2075: Teedeministeeriumi Maanteede Talitus

Perioodika:

- Järva Teataja, 1939
Maa Hääl, 1938
Päevaleht, 1935
Päevaleht, 1935
Päevaleht, 1938
Riigi Teataja, 1929
Sakala, 1939
Tehnika kõigile, 1937
Tehnika põllumajanduses, 1936
Uus Eesti, 1938

Kasutatud kirjandus:

- Einer, Väino. Korilasrajast kiirteeni. Tallinn, Valgus, 1988.
Klesment, Martin; Valge, Jaak. Eesti autoveondusest sõnas ja pildis XX sajandi algusest tänapäevani". Tallinn, Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon, 2008.
Lay, Maxwell. G. Ways of the World. A History of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them. Rutgers University Press, 1992.
Praust, Valdo. Eesti teede ja transpordi 100 aastat". Tallinn. Post Factum, 2018.
Seene, Andres. Teetööde mehhaniseerimise esimene kümnend Eestis. – Eesti Maanteemuuseumi aastaraamat 2016. Eesti Maanteemuuseum, 2017.

Internet:

- Eesti Rahvusraamatukogu digitaalarhiiv: <https://dea.digar.ee>
Digiteeritud Eesti ajalehed: dea.nlib.ee
Eesti Kirjandusmuuseumi Eesti Biograafiline Andmebaas ISIK:
<http://www2.kirmus.ee/biblioserver/isik/>