



# Kuidas valitseda autotransporti? Autotranspordi regulatsiooniprobleeme 1920.–1930. aastatel

*Andres Seene, Eesti Maanteemuuseumi teadur*

153

*Jõuvanker<sup>1</sup>, kui uus transpordi ja liikumise vahend, on seni mitmeti elustanud mahajäänud maanurki, vähemaid linnu ja kaugel asuvaid tööstusi. Jõuvanker on loonud uusi töövõimalusi, nagu: garaažid, parandustöökojad, bensiinijaamad, autode kauplused, teede korrashoid jne., ja annab tööd paljudele töölistele, nagu: autojuhtidele, mehaanikutele, müüjatele, esitajatele, teede ehitajatele ja ettevõtjatele. Jõuvanker on teedele tagasi andnud endise suure tähtsuse ja endiste põlvede poolt teede ehituseks mahutatud kapitali vääriliselt uutele töövõimalustele ergutanud.<sup>2</sup>*

Suuremahuline autotranspordi ja maanteevedude osakaal on iseloomulik Lääne ühiskondade transpordikorraldusele Teisele maailmasõjale järgnenud kümnenditel. Muutused ei toimunud järsult, vaid pikema arenguperioodi vältel. Autotranspordi osakaalu järk-järguline esiletõus on jälgitav juba 20. sajandi alguskümnenditel. Juba sõdadevahelisel ajajärgul elanud kaasaegsetele oli autoliiklus saanud igapäevaelu osaks, sõltumata sellest, kas nad ise alati autotranspordi hüvedest vahetult osa said.<sup>3</sup>

Küsimusele, millal algas autoajastu Eestis, võib muidugi vastata väga erinevalt. Vastus sõltub sellest, kuidas defineerida autoajastut. Samuti sõltub vastus vastaja erialasest vaatest või lähenemisnurgast. Eesti Rahva Muuseumi küsitluste vahendusel kogutud vastuste (1997, 2001) põhjal, kus uuriti muuhulgas ka inimeste autokasutuskogemusi, on järeldatud, et autoajastu algas Eestis nõukogude ajal, mil piirangutest ja defitsiidist sõltumata hakkas auto inimeste olmekultuuri järjest enam kujundama.<sup>4</sup> Küsitluslehtedega (1997) lähemalt tutvudes võib siiski leida kuni kümne isiku kirjeldustest (sündinud aastatel 1912–1932) märkmeid

- 
- 1 Jõuvanker – 1920.–1930. aastatel kõigi mootorsõidukite sünonüümina käibele tulnud sõna saksa keelest (Kraftwagen). Jõuvankreiks nimetati tollal Eestis nii autosid kui ka mootorrattaid (Saksamaal ainult autosid).
  - 2 ERA. 1354.1.474. L. 162–167. – Autotranspordi küsimuste ratsionaalne lahendamine (ülevaade, dateerimata, u 1934–1935).
  - 3 Mom, Gijs. Atlantic Automobilmism. Emergence and Persistence of the Car 1895–1940. Explorations in Mobility. Volume 1. New York, Oxford, Berghahn Books, 2015, P. 619.
  - 4 Rattus, Kristel. Nõukogude ajal algas autode ajastu: autokasutuskogemusest Nõukogude Eestis Eesti Rahva Muuseumi küsitluslehtede vastuste põhjal. – Eesti Rahva Muuseumi aastaraamat 56, Tartu 2013, lk 15–41.

selle kohta, et kuigi nende lapsepõlves (1930. aastad) oli auto haruldane, oldi seda siiski juba nähtud ja kogetud. Mainitakse, et külas või naaberkülas oli sageli jõukamaid talunikke või ettevõtjad, kellest said tollal veoautoomanikud.<sup>5</sup>

Riikideülese või võrdleva autoliikluse ajaloo uurijad on leidnud, et pärast Esimest maailmasõda toimunud „veoautode arvu plahvatusliku kasvuga” kaasnenud erinevate Euroopa ja Ameerika ühiskondade praktikad ja probleemidele lähenemine liiklus- ja transpordiküsimuste reguleerimisel ei erinenud riigiti kuigi märkimisväärselt.<sup>6</sup>

Eeltoodu alusel üritatakse järgnevas artiklis vaadelda motoriseerumisega kaasnenud arenguid maailmasõdade vahelise ajajärgu Eestis. Kas ja kuivõrd resoneerusid tähtsava autoliikluse korralduslikud küsimused Eestis kui Euroopa perifeerias ja kuidas reageerisid neile asjassepuutuvad riigi ametkonnad?

154

### VEOAUTO VÄLJUB MAAILMASÕJAST VÕITJANA

Üldiselt aktsepteeritud seisukohaks on, et Esimene maailmasõda tõestas praktikas veoauto väärtust transpordivahendina. Kuuekümmet kilomeetri pikkune maantee, mis algas Bar-le-Duc'ist ja mida mööda viidi varustust Verduni, oli „Püha Tee” (*Voie Sacréé*), seda mööda liikunud autokolonnid oli improvisatsioon, mis sai võimalikuks, kui Prantsuse sõjaväevõimud 1916. aastal mõistsid, et tühikuid raudteevõrgus on võimalik täita „paindlikuma” autotranspordiga. Toonane veoautode katkematu voolu sihipärane juhtimine sõjaväe poolt koos paralleelselt organiseeritud maanteehoiuga on mõjutanud mõnd ajaloolast seda juhtumit käsitlema esimese kiirteena ajaloos.<sup>7</sup> Kas maailmasõda oli transpordi mõttes vaid „raudteede sõda” või mitte, see sõltub paljuski vaatenurgast. Auto oli tõusnud vaieldamatult üheks tähtsamaks Ameerika ja Euroopa ühiskondade sotsiaalsete ja kultuuriliste muutuste põhjustajaks. Kuigi hobuvedude maht oluliselt ei muutunud, täitsid mootorsõidukid maailmasõjas mitmesuguseid olulisi funktsioone (varustusveod, luure, kullerteenistus, haavatute vedu).<sup>8</sup> Teatavat nihet transpordikorralduses iseloomustab ka sõja järel levinud retooriline ütlus, et maailmasõda oli logistiliselt „liitlaste veoautode võit Saksa raudteede üle.”<sup>9</sup>

5 ERM KV 837–838. Küsimuslehe „Jalgratas. Auto. Raadio. Televiisor” (1997) vastused. Üks sellele ajale üsna tüüpiline näde: „Kui elasin veel isakodus, siis esimene autoomanik meie kandis oli Porkuni ärimees hr Nigol. Tal oli veoauto. Ta ise ei sõitnudki, vaid palkas juhi ja ajas oma äri asju. Autoomanik oli tähtis mees ja teadagi suhtuti temasse lugupidamisega, sest rikkuse ees on inimesed alati pead kummardanud. Sõiduautosid sel ajavahemikul (1918–1945) meie ümberkaudsetes küladest veel polnud kellelgi. Kui ma 1946. a. abiellusin ja kolisin teise külla, siis hakati pikapeale sõjast toibudes ka autosid muretsema.” ERM KV 838, KL 198, naine, sünd 1918, Lääne-Virumaa, lk. 185.

6 Mom 2015, P. 618.

7 Ibidem, P. 247.

8 Volti, Rudi. *Cars & Culture. The Life Story of Technology*. Baltimore. Johns Hopkins University Press, 2006. Pp 43–45.

9 Mom 2015, P. 270.

Pärast sõda said paljud veoautot juhtima õppinud sõdurid autojuhideks ja tihti ka autoomanikeks. Sõjast naasnud maapoised, kes olid õppinud juhtima ja parandama veoautot, lisasid uut hoogu kogukondade motoriseerumisele. Kui sõjaeelsetel aastatel Euroopa avalikkus käsitles autohuvilistest motoriste kui huligaane ja anarhistlikke seiklejaid, siis sõjas omandasid sõdur-autojuhid patriootidena heroilise kuulsuse. See maine kandus nüüd üle ka tsiviilsektorile. Kümned tuhanded sõjaväeteenistusest ülejäänud veokid<sup>10</sup> realiseeriti ja rakendati järgnevalt tsiviiltranspordi sektoris ja müüdi erakätesse<sup>11</sup>. Lääne ühiskondades oli veoautode arvu maailmasõja järgse tõusu näol tegemist omalaadse „plahvatusena”, mida algselt toitsid sõjast ülejäänud veokid, kuid üsna varsti toetasid seda arengut ka kasvavad tootmisvõimsused ja teede seisukorra paranemine. Paljudes Euroopa riikides kahekordistus veoautode arv esimese 2–3 aasta vältel pärast sõda. Sel ajal tutvustati uusi transporditeenuseid nagu väikesemahuline kodunt-kojuvedu (ilma vahepealse kaupade ümberlaadimiseta) ja kiiresti riknevate toidukaupade vedu maalt linna. Viimatinimetatud tegevus oli eriti oluline USA veoautosektori tekkes. 1930. aastal olid Ameerika farmerid peaaegu miljoni masinaga suurim veoauto-omanike grupp. 1932. aastaks kuulus 2/3 Ameerika Ühendriikide veoautodest ühemeheveofirmadele.<sup>12</sup> Uue liikumissüsteemi, kui mitte just teistsuguse ühiskonna ettekuulutajana esindas veoauto detsentraliseeritud ühiskonnamudelit, kasvavat vajadust vedada väikeseid kaubakoguseid ja toetada pigem põllumajanduse tootlikkust kui raudteede poolt edendatavat rasketööstust. Vaatamata jätkuval Euroopa „vana” riigiraudteede süsteemi domineerimisele transpordikorralduses, toimus sõdade vahelisel ajajärgul siiski kõikjal autoliikluse elavnemine. Mõjub mõneti kummaliselt, et samal ajal investeeriti kõikides Euroopa riikides ka olulisel määral maanteede ehitusse, mis võib tunduda otseselt õnnestavat riiklikku kaitset, mida sooviti samal ajal tagada (riigi)raudteedele. On peetud oma-moodi ironiaks seisukorda, kus maailmasõjast mõjutatud ühiskonnakorraldusse seninägematul määral sekkuv riik, mis üldjuhul kaitses „vana” transpordisektori (raudtee) huve, panustas samas ka paralleelse teedesüsteemi arendamisse, mis

10 Sõjaväe tarbeks rakendati mitmeid erinevaid veoautotüüpe. Kõige tuntumaks neist jäi ikkagi Ford T(T), 125 000 seda tüüpi autot teenindas sõja vältel Entente'i ja USA sõjavägesid. Lahingupiirkondadel oli teatavaid sarnasusi USA maapiirkondade kehvade teeludega, milles Ford T oli oma kõlblikkust sõiduvahendina tõestanud. Masina hea vastupidavus ja lihtne remonditavus kinnitasid selle õnnestunud konstruksiooni ka sõjaoludes. 1918. aastast hakati USA-s tootma universaalset raskemat tüüpi (3–5-tonnise kandevõimega) standardiseeritud armeeveokit (nn Liberty Truck). Masinat valmistasid riigi tellimusel paljud erinevad USA autotootjad.

Eestis leidis ligi 50 peamiselt Ameerika päritolu veoautot Vabadussõja ajal kasutatud soomusautode abi-või saatemasinatena. Levinumateks masinateks olid Packard, Dodge Brothers, White, A.E.C. ja Albion. Selle kohta vt näit. Klesment, Martin; Valge, Jaak. Eesti autoveondusest sõnas ja pildis XX sajandi algusest tänapäevani. Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon. Tallinn, 2008, lk. 38, 71–74.

11 Vastavaid näiteid leiab ka Eestis: nt kujunes maailmasõdade vahelise perioodi üheks suuremaks ja edukamaks autoveoettevõtjaks Eduard Poola, kes ostis ära Eesti Sõjaministeeriumilt aastatel 1920–1924 kasutatuse ja remonti vajavad maailmasõja aegsed Renault raskeveoautod. Vt Klesment ja Valge 2008, lk. 40; [http://eag.vanatehnika.ee/ewedpoola\\_art1933.html](http://eag.vanatehnika.ee/ewedpoola_art1933.html) (viimati vaadatud 05.11.2018)

12 Mom 2015, P. 615.

võimaldas nii ärimehel oma sõiduautos kui ka väikeveoki juhil järjekindlalt kasvatada oma reisiteekondi.<sup>13</sup>

1918. aastale järgnenud veoautode arvu kiirel kasvul oli vahetu mõju ka lääneriikide teedesüsteemile. Nt Ameerikas muutusid sajad miilid teid raske mootortranspordi koormuse survele läbimatuiks<sup>14</sup>. Avalikkus nõudis massiipiirangute seadmist ja kõrgemaid makse veoautode kasutajatele. Kui 1920. aastatel hakkasid täiskummist rehve järjest enam asendama õhkrehvid, mõistsid ka teede arendajad ja planeerijad, et maanteede ehitus veoautode jaoks on odavam kui hobuveokitele, mille metallrehvid kahjustasid siitpeale teekatteid isegi enam. Ametivõimud hakkasid eelistama uusi tehnoloogiaid, mis omakorda tõmbasid ära kaubavedusid raudteelt. Kui rong vahetas postitõlla transpordivahendina välja, kaasnesid sellega küll suuremahulised kulutused taristu ehituseks, samas veoautode arvu kasv ei toonud kaasa otsustavat ja kiiret rongiliikluse lõppu. Rongi- ja autoliikluse õige tasakaalustatuse otsingud ja debatt selle üle kestab mitmel pool maailmas tänaseni.<sup>15</sup>

156

## VEOAUODE ARVU KASV EESTIS

Ehkki esimesed autod ja ka veoautod kinnistusid Eesti suuremate linnade liikluspildis juba 20. sajandi esimesel kümnendil<sup>16</sup>, jäid nad tollastes oludes ikkagi eksklusiivseiks sõiduvahendeiks. Esimene maailmasõda pärssis autotranspordi vaba arengut ja rakendas olemasolevad masinad peamiselt sõjaväe teenistusse. Autode arvu hoogsam kasv koos inimeste ja kaupade vedudega Eestis saab alguse 1920. aastate teisel poolel. Kuigi hobuajastu loojangust transpordis saab Eestis rääkida alles Teise maailmasõja järgsetel kümnenditel, annab kasvav autotransport oma elujõust arvestatavalt märku juba 1920.–1930. aastatel. Autode ja mootorataste eriti kiire kasvu ajaks olid suure majanduskriisi eelsed aastad 1927–1928. Vajadus veoautode järele oli suur, sest veetava kauba kogused kasvasid, ainult

13 Mom 2015, Pp. 616–618.

14 Eesti tollased teed olid autotranspordile üsna ebasobivad. Järgnev kaasaegse kirjeldus loob sellest ilmselt üsna ilmeka pildi: „1922. aasta jaanipäeva paiku levis külas kõmuline uudis: metsakaupmees Lass olevat Virumaa Teedevalitsusega kihla vedanud, et tema sõidab esimese inimesena oma sõidumasinaga Rakverest Rannapungerjale välja! Kogu külarahvas kogunes tee äärde seda maailmaimmet ootama. Südasuvine aeg oli selle põrgupõhja palktee porilombid kõvaks kuivatanud ja oligi metsa poolt müürit ja raginat kuulda. Ja ilmus lagedale põllule mingisugune ratastega karp, millele mehed hagu rataste alla raiusid. Peagi sõitis põlluteele suure müüriinaga automasin. „Hoidke lapsed emale!” kisasid naised ärevalt, sest auto tormas inimeste poole. Kui automasin seisma jäi, kogunesid kõik küla inimesed selle ümber. Kaupmees näitas kuidas sel isevärki sõiduriistal ukсед lahti käivad. Kui kaupmees signaalpasuna hüüdma pani, oli kõikide vaimustus auto ettearvamata võimetest ülimalt suur. Rakverest Rannapungerjale on üle kuuekümmen versta (75 km). Kolmanda päeva õhtuks jõudis kaupmees Lass autoga Rannapungerjale välja.” ERM KV 838 KL 198 (Juhan Lepasaar, Tudulinna, sünd 1921). Lk. 45.

15 Lay, Maxwell, G. *Ways of the World. A History of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them.* New Brunswick, New Jersey, Rutgers University Press, 1992. Pp. 172–173.

16 Vende, Valdeko. *Esimesest autost viimase voorimeheni.* Tallinn: Perioodika, 1989, lk. 36.



- ▶ Maailmasõja aegne Briti tootja Albion'i täiskummist rehvidega ja kettveoga veoauto võis Eestisse jõuda liitlasabina Vabadussõja ajal. 1920. aastatel teenis masin Harju maavalitsuse teedeosakonda. Auto juures poseerib maavalitsuse töötaja Boris Upine (Eesti Maanteemuuseum).
- ▶ Tonnise kandevõimega Ford TT oli hinnatud veomasinaks ka Eesti äriettevõtetes ja põllumeeste seas (Rahvusarhiiv).

hobuveokitega ei saadud enam hakkama. Esialgu olid paljud veoautod 3–8-tonnised, täiskummide ja kettveoga.<sup>17</sup>

1921. aastal tehti esimesed katsed seada sisse regulaarne liinivedu reisijate veoks kohandatud veoautoga. Nn üüriautode (taksode) kõrval tegutsesid ka üüriveoautod. 1922. aastal oli Tallinnas registreeritud 155 veoautot (sõiduautosid oli vaid 37 võrra rohkem). 1930. aastal 1118 (754 linnades) ja 1940. aasta algul 2476 (1751 linnades). Asjaolust, et veoautode arv ei jäänud palju alla sõiduautode arvule, on järeldatud Eesti inimeste praktilist lähenemist – auto osteti eelkõige ikkagi materiaalse kasu saamiseks ehk ärilistel eesmärkidel (võrdluseks vt andmeid tabelis 1).<sup>18</sup> 1937. aastal veeti Eestisse sisse näiteks 338 sõiduautot ja 374 veoautot. Samal aastal omas veoautosid 402 veoettevõtet (neist maal 152). Hobuveoärisid oli samas üle tuhande, kuid vaid väga vähesed neist omasid ka palgatööjõudu. Bussiliinide pidajaid oli samal ajal vaid 28. Lisaks tegutsesid veonduses eraldi äridena veel kärumehed. 1930. aastate lõpu seisuga on hinnatud selliseks, kus (kui mitte arvestada talutöid) veoautod olid veokäibe poolest möödunud kärumeestest, jõudnud järele või isegi juba möödunud hobutranspordist, kuid raudteele jäadi veel kõvasti alla.<sup>19</sup> Kriisiaastate järel tõsteti olulisel määral autode registreerimistasu määrasid, samuti kodumaise bensiinitööstuse kaitseks importbensiinile kehtestatud kõrgeid tollimakse, mis kasvatasid oluliselt ka auto- kütuse hinda. Tulemuseks oli veoäride tasuvuse langus, millest üritati pääseda suurema kandevõimega masinate hankimise ja metsa ning teiste odavataariifilistele kaubavedude osatähtsuse suurendamisega. Eeltoodu valguses on 1930. aastate teise poole veoautode arvu kasvus nähtud pigem Eesti meeste tehnikahuvi kui majanduslikku mõtlemist.<sup>20</sup> 1938. aasta lõpu seisuga on Eesti kõigi veoautode (2305 tk) kandevõime arvestatult 7350 tonni, mis võrdus ligi 432 raudtee kaubavaguni kandevõimega. Samal ajal veeti veoautodel kõige enam metsamaterjali, küttepuid, teravilja, erinevaid jooke ja väetisi.<sup>21</sup>

Maal hankisid põllumajandusühendused endale järjest enam kergeveoautosid, millega sai toidukaupu kiirelt linnade turule transportida. Veoautode kastis sõites sai ka senisest enam inimesi autotranspordi poolt pakutavaist võimalusist osa. Valitsuse ja taristuhaldajate ette seadis uue tehnoloogia levik aga terve rea uusi väljakutseid. Kuidas valitseda uut ja kiirelt kasvavat autotransporti, et tagada ühiskonna kõigi gruppide huvid, liikumisvõimalused ja turvalisus?

17 Klesment ja Valge 2008, lk. 40. Tollal loeti kergeteks veoautodeks kuni 3-tonnise kandevõimega veoautosid ja raskeiks neid, mille kandevõime ületas seda näitajat. 1938. aasta lõpu seisuga oli Eestis kõige enam 1–3-tonnise ja 4–5-tonnise kandevõimega veoautosid.

18 Riho Paramonovi kogutud andmed ja järeldused. Autorilt saadud tekstifail (publitseerimata uurimus) Eesti Maanteemuuseumi masinahalli näituse arenduseks, 10. aprill 2017. (Tekst Eesti Maanteemuuseumis).

19 Klesment ja Valge, 2008, lk. 42, 44, 48.

20 Ibidem, lk. 76–78.

21 Pakri, A. Kaubavedu veoautodel Eestis I.VIII 1938–30.VI 1939 – Tehnika Ajakiri, nr 7/8, lk. 177, 180.

Tabel 1: Mootorsõidukite arv Eestis 1921–1940<sup>22</sup>:

Aasta	Sõiduautod	Autobussid	Veoautod
1921	110	-	34
1925	448	141	302
1930	1574	138	839
1931	1777	180	1118
1932	1739	203	1141
1933	1700	192	1128
1934	1710	170	1065
1935	1780	166	1193
1936	2127	220	1438
1937	2425	249	1734
1938	2753	268	2124
1939	3227	282	2314
1940	3275	268	2220

### KUIDAS KORRALDADA AUTOTRASPORDI?

Juba 1930. aastate keskel tagasivaateid tehes eristati Eesti autotranspordi arengus perioode, millest esimene algas pärast Vabadussõda. Tollane autoliiklus ei olnud veel seadusandlikult reguleeritud. Autosid registreeriti omavalitsuste juures, ja selle toimingut eest tuli tasuda maksu, mis oma suuruselt võis piirkonniti erineda. Uue ajajärgu alguseks Eesti autoliikluse reguleerimisel on loetud 1923. aastat, mil tähtsavad bussiliinid allutati Teedeministeeriumile. Nõ liinisõidukeid registreeris Teedeministeerium, erasõidukeid – omavalitsused. Bussiliinide lubasid andis välja Teedeministeerium, kes ühtlasi määras sellele tegevusele ka kohustused ja tingimused. Sel ajal anti liiniveolubasid peaaegu kõigile, kes soovi avaldasid. Selle tagajärjeks oli loomulikult liiniühenduste kiire areng, mis viis omavahelise võistluseni. 1923. aastal oli bussiliine 92, üldpikkusega 3420 km ja neil liikus 126 sõidukit. 1934. aastaks oli liine 106 ja nende üldpikkus oli kasvanud 5333 kilomeetrile. Vedajaiks oli 106 sõidukit ja aasta vältel veeti ligi miljon reisijat. Bussiliikluse madalpunktiks oli 1926. aasta, mil oli veel alles kõigest 46 liini, üldpikkusega 1781 km. Sellele järgnes uus kestev tõus.<sup>23</sup>

Kolmandaks ehk kõige olulisemaks verstapostiks sõjaeelse Eesti autoliikluse arengus on loetud 1929. aastat, mil pandi maksma „Jõuvankrite seadus” ja selle

22 Tabeli allikad: Postimees, 24.05.1938 – Meie autotranspordi arenemiseks suured võimalused; Päevaleht, 09.06.1940. – Motoriseeritud Eesti. Kümme tuhat mootorsõidukit. Erinevused eelnevas tekstis sisalduvate arvudega on seletatavad andmete esitamisega erineva kuupäeva seisuga.

23 ERA. 1354.1.474. L. 1–7. – Jõuvankrite liiklusest Eestis (ülevaade, dateerimata, u 1934–1935); ERA. 1354.1.474. – Seletuskiri (lehed nummerdamata, dateerimata, u 1934–1935).



korraldamise määrused.<sup>24</sup> 1. aprillil 1929 jõustunud „Jõuvankrite seadust” ja selle elluviimise määrusi on hinnatud esimeseks kaasaeget liikluseeskirja meenutavaks reglemendiks<sup>25</sup>, mis määratles erinevad sõidukiliigid, ühtlustas nii maksud kui registreerimise korra, määras kindlaks sõidukite juhtimisõiguse alused. Kui varem maksustati sõidukeid hobujõudude alusel, siis siit alates tehti seda kaalu põhjal. Seaduse kohaselt registreerisid autosid endiselt omavalitsused. Registreerimismaks ühtlustati üle kogu riigi ja sellest laekunud summasid kasutati teede korrashoiuks ja uute teede ehitamiseks. Teedeministril oli seaduse järgi õigus anda määrusi mootorsõidukite liikluse korraldamise ja tehniliste tingimuste kohta. Seaduse korraldamise määrusi muudeti ja täiendati vahepeal, täiesti uus „Jõuvankrite seaduse” redaktsioon anti dekreediga korras välja 1936. aastal<sup>26</sup>. Muuhulgas ei registreeritud selle seaduse järgi enam alates 1. aprillist 1937 täiskummidega mootorsõidukeid, välja arvatud need, mis kuulusid Kaitseministeeriumile ja kaitsevæele või ei olnud tüübilt veotraktorid.

1929. aasta sügisel lubas Teedeministeeriumi maanteede ja ehituse osakond jõuvankrite seaduse elluviimise määruse alusel ja teedeministri nõusolekul veoautoga kaasa sõita kolmel isikul kaubasaatjatena. Seal, kus bussiliin ei tegutsenud, oli reisijate vedu veoautodel lubatud niivõrd, kuivõrd see ei ohustanud sõitjaid. Paljud bussiliinide pidajad avasid veoautoga kaubaveoliinid koos kaubasaatjatega kas samal liinil või selle läheduses. Eraveoautodega oli reisijate vedu keelatud, et kaitsta bussiliinide pidajate majandushuve. Riigi kui terviku huvides ei olnud mõistlik lubada vaba ja piiramatut veoautodel reisimist, mis võtnuks sissetuleku regulaarsetelt autobussiliinidelt. Märgukirjad, milles bussiliinide omanikud süüdistasid veoautoomanikke reguleerimata reisijateveos ehk oma õiguspäraste majandushuvide kahjustamises, sundisid Teedeministeeriumi maanteede ja ehituse osakonda uurima Skandinaavia riikide kogemusi. Selgus, et sealt midagi otse üle võtta polnud. Põhjamaades oli veoautode arv ja kasutus oluliselt suurem ning konkurentsi ühistranspordiga ei tuntud.<sup>27</sup> Veoautode konkureerimist autobussidega ei peetud soovitavaks, sest kaugveoliinide käigushoidmist peeti vajalikuks inimeste liikumisvabaduse tagamiseks. Elanikkonnale võis ametlik bussitransporditeenus tunduda muidugi liiga kallina.

Alates 1928. aastast hakkasid reisijateveoliinide kõrvale tekkima segaveoliinid, eriti kohtades, kus reisijatevedu üksi ära ei tasunud. Nii tekkisid liinid, kus reisijateveo kõrval teostati posti- ja kaubavedu.<sup>28</sup> 1931. aastal anti liinipidajale

24 ERA. 1354.1.474. L. 1–7. – Jõuvankrite liiklusest Eestis (ülevaade, dateerimata, u 1934–1935); Jõuvankrite seadus – Riigi Teataja, 1929, 30, 218; Jõuvankrite seaduse elluviimise määrused – Riigi Teataja, 1929, 45, 321.

25 Vende 1989, lk. 95.

26 Jõuvankrite seadus – Riigi Teataja, 1936, 45, 364.

27 ERA. 2075.2.187, lehed nummerdamata – Teedeministeeriumi maanteede ja ehituse osakonna direktori Eesti saatkonnale Stockholmis, 26.02.1930; Eesti saatkond Stockholmis Teedeministeeriumi maanteede ja ehituse osakonnale, 06.03.1930.

28 ERA. 1354.1.474. L. 1–7. Jõuvankrite liiklusest Eestis (ülevaade, dateerimata, u 1934–1935).

õigus teostada oma liinil ja selle lähemas ümbruses kaubavedu veoautodega, kusjuures kaubasaatjate arv võis olla piiramatu tingimusel, et vastava piirkonna inimeste veovajadused leiaksid täiel määral rahuldamist. Järgmisel aastal laiendati sama tingimust ka reisijateveole. Ühtlasi anti ka maavalitsustele õigus välja anda ühekordseid lubasid reisijate ja kaubasaatjate transportimiseks veoautoga suuremal arvul, näiteks ekskursionidele sõiduks, laadale minekuks ja muudel eesmärkidel. Ühekordseid sõidulubasid andis välja maavalitsus, olles enne kohustatud ära kuulama kohaliku liinipidaja arvamuse veo kohta, ning juhul, kui liinipidaja nõudis liiga kõrget veotasu, ehk kui liinipidaja ei suutnud rahuldada veonõudeid, anti välja sõiduluba veoautole. 1932. aastal rõhutati maanteede ja ehituse osakonna ringkirjas maavalitsustele, et ühekordseid veolubasid ei tohi välja anda sõiduks piirkondadesse, kuhu oli võimalik sõita raudteel, et mitte kahjustada viimase huve<sup>29</sup>. Lubade kestvuse aeg oli küll piiratud kuni kolme päevani, kuid suuliste seletuste alusel võis lubasid anda välja ka pikemaks ajaks, kuid sel puhul tuli ära märkida teed, mida mööda igal päeval vastav sõiduk liikus, olgu see liikumine ühes või mitmes maakonnas, näiteks väljasõitudel ja laadadel käimise puhul. Pulma- ja matusesõidud, põllumajandusühingute ekskursionid ning kaitseliitlaste sõidud hädavajalikel kordadel loeti loavabadeks juhtumiteks.<sup>30</sup> Enne maavalitsuse poolt loa saamist tuli veoauto maavalitsusele ette näidata, mille käigus kontrolliti, kas veoauto on reisijate veoks ohutu, rool ja pidurid korras, pingid kinnitatud põranda külge jne. Suuremates maavalitsustes (Harjumaa), kus autode arv oli suurem, kurdeti sageli läbivaadatavate autode ja taotletavate lubade suure arvu üle, millest tulenevalt ei suutnud maavalitsuse personal peamiselt maainseneri isikus alati veenduda kõigi autode vastavuses tehnilistele nõuetele. Teedeministeerium ei saanud aga lubade väljastamisele eelneva autode ülevaatusse nõudeid lõdvendada, sest tehnilistest rikestest tulenevalt esines veoautodega palju liiklusõnnetusi.<sup>31</sup>

Nii veoärid kui ka maanteede valitsuse inspektorid kaebasid jätkuvalt politseile juhtumitest, kus ühed ja samad veoautod üsna järjekindlalt ilma loata reisijaid vedasid.<sup>32</sup> Bussifirmad kaebasid teedeministri poole pöördudes, et nende sissetulek kannatas lisateenistust otsivate veoauto-omanike tõttu, kes soodsamatel tingimustel inimesi vedasid. Näiteks 1930. aasta talvel põhjendasid osad bussiettevõtjad oma muresid teedeministrile läkitatud pöördumises nii: „Praegu on meie kasutada olevatel liinidel sõitjate arv, liinide järgi, 30–50% vähem sellest, mis see lubata veoautode reisijate veota oleks. Iga väiksempi edaspidine soodustus

29 ERA. 2075.2.187, lehed nummerdamata – Maanteede ja ehituse osakonna direktori ringkiri kõikidele maavalitsustele, 04.08.1932.

30 ERA. 2075.2.187, lehed nummerdamata – kirjavahetus Teedeministeeriumi maanteede ja ehituse osakonna ja maavalitsuste, omavalitsuste, ettevõtete ja isikutega (1929–1932).

31 ERA. 2075.2.187, lehed nummerdamata – Harju maavalitsuse teedeosakond maanteede ja ehituse osakonnale, 29.08.1932; Maanteede ja ehituse osakonna direktor Harju maavalitsusele, 08.09.1932.

32 ERA. 2075.2.187, lehed nummerdamata – Teedeministeerium maanteede ja ehituse osakond Politseivalitsusele, 10.1932.

veoautodele reisijate veos muudab sellepärast edaspidise liinide pidamise küsitavaks. Kui tänavu juba ei ilmu määrusi, mis võimaldaksid praeguse pikaldase kohtu teel veoautode lubamata reisijateveo eest karistamise asemel tarvitusele võtta nende administratiiv korras karistamist, oleme sunnitud juba sel aastal mõnel liinil liikumise katkestama. /.../ Lubame Teie tähelepanu ka juhtida asjaolule, et praegused veoautode pidajad pole sugugi põllumeeste hulgast, ega teeni nende huvisid. Suurem hulk nendest on omale veoautod muretsenud kaubaveoks linnast maale ja võtavad reisijaid, mitte kaubasaatjatena, vaid lisateenistuse otstarbel, peale, peatuskohtadel autobusse sõitjaid oma veoautole kaubeldes.<sup>33</sup>

Veoäri omanik Johannes Kruusement teatas 1932. aasta veebruaris Teedeministeeriumi maanteede ja ehituse osakonnale, et tema poolt peetud Tartu maantee autobussiliinidel vedasid reisijaid regulaarselt veoautod. Ettevõtja pöördumine kõlab üsna meeleheitlikult:

„Käesoleva aasta 21. jaanuariks kaevasin /omal kulul/ Tartu maantee lumest lahti ja vasin liinil liikumise. Esimesed 3 päeva kui veel teel olid halvad, ei liikunud ükski veoauto ja autobussis oli reisijaid 24–26 isikut päevas. Kui aga 24. jaanuaril ilmusid ka mõned veoautod liinile, langes autobussi reisijate arv 10 isikule ja juba 26. jaanuaril kui ilmusid kõik veoautod välja ja nii, et nad läbistasid /endiste aastate eeskujul/ liini umbes 10 minuti eel autobusse, oli autobussis 26., 27., 28., 29., 30. ja 31. jaanuaril ning 1., 2. ja 3. veebruaril ainult 3–5 reisijat päevas. Kõik nimetatud 3–5 reisijat on olnud Koselt Tallinna ehk Tallinnast Kosele sõitjad, teel pole olnud ühtki reisijat, sest veoautod viivad kõik kaasa. On juhtumisi, kus eelnimetatud päeval on olnud mõnel veoautol 10 kuni 15 isikut. Sarnase olukorra juures tuleb minul iga päev juurde maksta 20 kuni 22 krooni. Päevil, mil liigub ka segaveo autobuss, on juurde maks poole suurem. Palun Teie arvamist, kas tuleks autobussi liinil ühenduse pidamine lõpetada, või ehk leiab Teedeministeerium siiski võimaluse lähemal päevil küsimust kaaluda ning otsustavaid sammusi astuda sõidumääruste täiendamiseks selles mõttes, et liinidel, kus liiguvad puhtreisijate veoautobuste kõrval ka segaveoautod saaks veoautodel reisijate kaasa võtmine täiesti seisma pandud. Nagu ministeeriumil teada, siis ei aita praeguste määruste juures, mingisugune politsei järelevalve, sest möödunud aastail on üks minu liinidel politsei poolt üle 120 protokollu tehtud, kuid umbes 95% nendest on seetõttu tühjaks läinud, et veoautodel kaasa võetud isikud tunnistavad, et neid on veetud „sõbra mehe” poolest tasuta.<sup>34</sup>

Sõiduvabaduste piiramine tekitas eriti maarahva ja põllumeeste seas palju pahameelt. Maarahva ja põllumeeste jaoks oli kõige häirivamaks asjaoluks just veoautodel sõitvate kaubasaatjate arvu piiramine kuni kolmele isikule. Selles

33 ERA. 2075.2.187, lehed nummerdamata – Autobussiliinide pidajate märgukiri teedeministrile, 11.02.1930. Üle poole veoautodest oli 1920. aastate esimesel poolel rakendatud Tallinnas ja ka 1930. aastatel oli mõnedel hinnangutel üle 1/3 veoautodest tegevad pealinnas. Klesment ja Valge 2008, lk. 40.

34 ERA. 2075.2.187, lehed nummerdamata – Veoäri Joh. Kruusement Teedeministeeriumi maanteede ja ehituse osakonnale, 04.02.1932.



- ▶ Ford TT šassiile chitatud 1920. aastatele iseloomulik autobuss (Eesti Maanteemuuseum).
- ▶ Võrumaa teemeistrid õppereisil Valgamaale 1931. aastal 1,5-tonnise kandevõimega veoautol Chevrolet International Model Series LQ-ga. 1928. aastal ostis Teedeministeerium maakondade teedevalitsustele esimesed sellised kergeveoautod. Chevrolet oli selles sõidukikategoorias üks eelistatumaid masinaid selle perioodi Eestis (Eesti Maanteemuuseum).

küsimuses pörkusid nähtavalt eraveoautodel põllusaaduste turule vedajate ja autobusside omanike huvid. Mitmete märgukirjadega esinesid ministrile just Harjumaa põllumehed, kus autode hulk oli ka märksa suurem kui teistes maakondades. Näiteks pöördusid Kiiu valla talupidajad 1929. aasta juulis teedeministri poole ühise märgukirjaga, milles teavitati: /.../ Paar viimast aastat on siin kergete veoautode soetamise näol, ühiselt kasutamiseks kui ka üksikute põllupidajate poolt ostetud, tuntava paranemise toonud. Autodel sünnib kauba turule toimetamine rutemini ja odavamalt, mis võimaldab linnast kaugelgi kõrgema väärtusega, kuid kergesti rikkiminevaid saadusi produtseerida ja turule toimetada. Kuid paremus, mis veoautode soetamisest lootsime kaubaveo korralduses, näib tumestuvat, kuna jõuvankrite seadus ja selle elluviimise määrused mitmeti takistavalt mõjuvad, või mitmeti neid tõlgitsetakse. Olgu nimetatud kitsendust politsei poolt, mis ei luba talupidajail oma kaupa veoautodel müügile saates ise kaasas olla. /.../<sup>35</sup>

Maaomavalitsuste Liidu esindaja kirjas 1932. aastal Teedeministeeriumile mööndi näiteks küll korrapärase liiklemise arendamise vajadust nii kaubaveo kui reisijateveo seisukohalt, kaitses bussiliinide pidajate huve eraautode hoolimatu ja vastutustundetu võistluse eest, kuid mööndi, et maainimeste huvides, kes elasid kaugel raudteest ja autobussiliinidest, oli tarvilik lubada vedada kaupa ka veoautodel koos kaubasaatjatega. Ettepanek oli tõsta kaubasaatjate arv 6–8-ni<sup>36</sup>.

Ühe võimalusena pakuti ministeeriumi poolt välja, et põllumehed moodustaksid ühise autoühingu, mille liikmed oleksid siis õigustatud ühise autoga kaasa sõitma. Teiseks võimaluseks oli kasutada liinivedajate teenuseid, mida põllupidajad pidasid aga enamasti liiga kalliks. Teedeministeeriumi maanteede ja ehituse osakonna poolt juba 1930. aasta algul kokku kutsutud koosolekul jõudsid kirja järgi kõik osapooled (ministeeriumi, põllumeeste, maaomavalitsuste ja bussiliinide pidajate esindajad) üksmeelele selles, et reisijateveo bussiliine kui liikumisvõimalust tuli kaitsta ja arendada. Segaveo (reisijad ja kaup) autobusse tuli kasutusele võtta nii reisijateveo liinidel kui vajadusel ka mujal. Ühe piirkonna põllumeestel, kel oli ühine veoauto, tuli võimaldada oma kaubaga turgudele kaasasõitmist. Selleks tuli kaasas kanda sõiduki omandiõigust tõestav luba. Kaubavedu veoautodel peeti vajalikuks arendada kodanike laiaulatusliku koostööaluse alusel.<sup>37</sup> Näilisele üksmeelele vaatamata säilisid erihuvid, millele viitavad ka hilisemad tõendid. Lisaks liinipidajate huvide kaitsmisele ja üldiste liikumisvõimaluste tagamisele oli üheks kaubasaatjate arvu piiramise põhjenduseks ka sõitjate

35 ERA. 2075.2.187, lehed nummerdamata – Kiiu valla talupidajate ühine märgukiri teedeministrile, 06.07.1929. Vt samas ka: Triigi vallavalitsus Teedeministeeriumile, 07.10.1929; Harjumaa Põllumeeste Esituse märgukiri teedeministrile, 02.1930; Harju maakonna põllumeeste esitus teedeministrile, 01.09.1930; Kaja, 30.08.1931 – Kas tahetase veoautodel liikumine maal hoopis ära keelata?; Kaja, 04.09.1931 – Teedeministeerium ja veoautod (Teedeministeeriumi maanteede ja ehituse osakonna abidirektor M. Grasbergi vastus).

36 ERA. ERA. 923.1.90. Lehed nummerdamata – Maaomavalitsuste Liidu aseesimees Teedeministeeriumile jõuvankrite seaduse muutmise seaduse asjus, 05.03.1932.

37 ERA. 2075.2.187, lehed nummerdamata – Protokoll nr 12. Maanteede ja ehituse osakonna poolt kokku kutsutud komisjon veoautodega kauba ja reisijate veo asjus, 17.02.1930.

ohutuse tagamine. 1936. aastal kehtestatud „Jõuvankrite liini- ja juhuveo korraldamise seaduse” alusel tõsteti veoautodel põllundus- ja kalandussaaduste veol kaubasaatjatena kaasasõitjate arvu siiski vaid kuni nelja isikuni<sup>38</sup>.

### KOOLIEKSKURSIOONID VEOAUTOGA KEELATAKSE

Liiklusõnnetused pälvivad tollases trükimeedias tähelepanu ja leidsid seal sagedast kajastamist. Kuigi liiklusõnnetuste üldarv aastate jooksul vähenes (vt tabel 2), mis näitas inimeste harjumist ja kohanemist mootorsõidukitega, jäi õnnetuste arv ka tollastel hinnangutel liiga suureks. 1930. aastate lõpul hukkus Eestis igal aastal 60–100 inimest ja sai vigastada 500–600 inimest. Tollane liikluses hukkumate arv on võrreldav tänasega, kuid tuleb arvestada, et autode arv on kümnetes kordades kasvanud, samuti toetab liiklusohutust kaasaegne liikluskorraldus. Ettevaatamatus ja hoolimatus nii enda kui teiste liiklejate suhtes põhjustasid suurema osa tollaseid raskeid liiklusõnnetusi. Sõidukijuhist tingitud õnnetuste põhjustest oli 1938. aastal Eestis suurima osatähtsusega purjusolek, seejärel tähelepanematus, hajameelsus ja ülikiire sõit. Surma või kehavigastuse toonud õnnetustest olid arvuliselt esikohal otsasõidud jalakäijaile. Liiklusohutusala teavitustööd alustati Eestis süsteemsemalt 1938. aastal, mil korraldati esimene üleriiklik liiklusnädal. Teede puuduliku seisundi tõttu tekkinud õnnetuste arv ei ületanud tollase statistika andmetel 10% õnnetuste põhjuste üldarvust. Liiklusjulgeoleku suurendamise seisukohalt oli tollaste maanteede kvaliteedi parandamisel, samuti ümberehitamisel liiklusnõuetele vastavaks siiski väga suur tähtsus. Eesti tollased maanteed olid veel üsna kaugel motoriseeritud liiklusele vastavast seisundist ning töö sellel alal oli paljuski alles algusjärgus.<sup>39</sup>

165

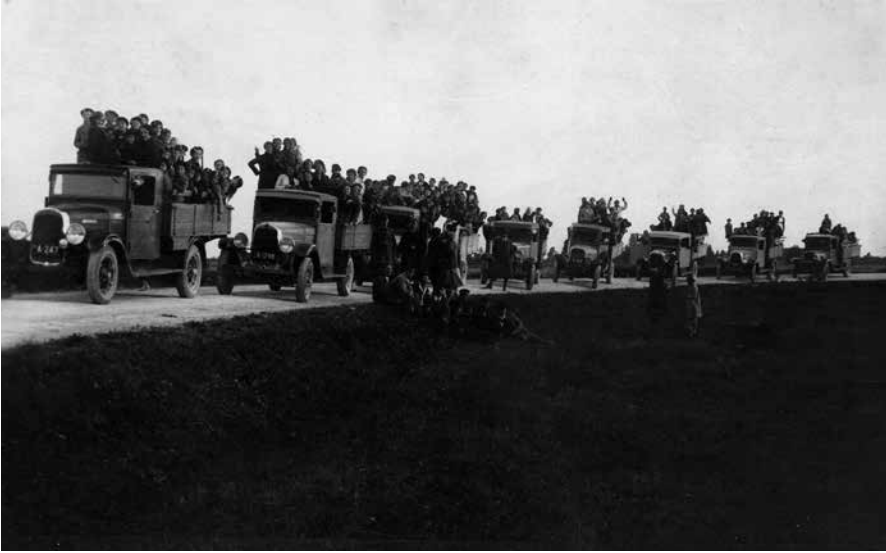
Tabel 2: Autode poolt põhjustatud liiklusõnnetused Eestis 1930–1937<sup>40</sup>:

Aasta	Õnnetuste üldarv	Õnnetusi 1000 auto kohta
1930	893	303,4
1931	700	191,1
1932	604	155,8
1933	501	128,1
1934	648	165,9
1935	700	169,5
1936	513	102,7
1937	444	66,4

38 Jõuvankrite liini- ja juhuveo korraldamise seadus – Riigi Teataja, 1936, 48, 393. § 48.

39 Ivand, Jaan. Liiklus ja teed – Tehnika Ajakiri nr 7/8, 1938, lk. 136–140.

40 Ibidem, lk. 137.



- ▶ Tallinna Saksa gümnaasiumi tüdrukud ekskursioonil Padisele 1933. aastal. Järgmisel aastal selline õpilaste transport Eestis ohutuskaalutlustel keelati (Rahvusarhiiv).
- ▶ Liiklusõnnetus Chevrolet tüüpi veoautoga Harkus 1937. aastal (Eesti Maanteemuuseum).

Mitmesuguste väljasõitude ja ekskursioonide korraldamisel muutusid just veoautod tollal populaarseks. Veoautode rentimine sel eesmärgil oli bussidega võrreldes ka odavam. Selleks otstarbeks paigaldati enamasti vedaja poolt autokasti istepingid. Veoautode rohkuse tõttu oli see enamasti ka odavam kui rongisõit. Pealegi polnud vaja nii arvestada sõiduplaanidega ja autokastis oli võimalik kaasa vedada ka vajalik varustus. Veoautol reisimise ebameeldivaks küljeks olid aga tollased kesised teeolud. Kruusateedel lahtises veoautos sõites oli reisijate sagedaseks saatjaks teetolm, lisaks võis jahedamate ilmade korral arvestada ka külmetustega. Selliste autoreisidega kaasnesid sageli ka surma või raskete vigastustega lõppenud liiklusõnnetused. Nagu õnnetuste põhjuste selgitamisel tihti ilmnes, olid masinad tehniliste puudustega ja ilma maavalitsuse poolt väljastatud sõiduloata. Mitmete traagiliselt lõppenud liiklusõnnetuste tõttu keelati kooliekskursioonidega keelati 1934. aastal õpilaste vedu veoautodel.<sup>41</sup> Õpilaste vedamise keelamise lõplikuks ajendiks oli ilmselt 13. juunil 1934 Tallinna–Rakvere maanteel Idavere küla juures toimunud õnnetus, kus Kulina algkooli õpilasi vedanud veoauto paiskus teelt välja, mille tagajärjel suri üks laps ja veel viisteist inimest vajus haiglaravi. Nagu hiljem selgus, polnud Viru maavalitsus väljastanud eelnevalt luba inimeste veoks selle autoga.<sup>42</sup> Õpilaste vedamise keeld lahtistel veoautodel jäi kehtima ka järgnevatel aastatel.<sup>43</sup> Selle asemel soovitati kooliperedel liikuda jalgsi, sõita bussidega või reisida raudteel. Teedeministeeriumi ülevaates 1930. aastate teisel poolel hinnati tollast riigi vaadet veoautole kui inimeste veo vahendile järgmiselt: „Veoautodega ei tuleks üldse lubada vedu, sest veoauto oma eriliste tehniliste omaduste tõttu on väga sagedasti suuremate õnnetuste põhjuseks, kuna nemad ei ole nõnda stabiilsed kui teised jõuvankrid, nende raskuse keskpunkt osutab tihti kõrgel olevaks. Omnibussi massiivne kere tagab juba iseenesest parema kaitse reisijatele õnnetuse korral. /.../ Veoautodega on massiline reisijate vedu ilma sellekohase loata keelatud. Veoautodele ja autobustele juhuslikkudeks sõitudeks reisijatega antakse veolubasid välja igakordse maksu eest, igast maavalitsusest, kuid piiratud arvul ja enne loa väljaandmist, vaadatakse veoauto või autobuss tehniliselt liikumisjulgeoleku suhtes järele ning kontrollitakse juhi tunnustust. Kooliõpilaste ekskursiooni veoks ei anta veoautodele lubasid, sarnasteks sõitudeks antakse load ainult autobusele.”<sup>44</sup>

41 Päevaleht, 16.06.1934 – Õpilaste ekskursioonide vedu veoautodel keelatakse. Haridusministeerium nõuab julgeoleku kindlustamist õpilasperele. Rohkem tähelepanu jalamatkadele.

42 Virumaa Teataja, 15.06.1934.

43 Põhimõtte seadustati 1936. aastal „Jõuvankrite liini- ja juhuveo korraldamise seaduses” – Riigi Teataja, 1936, 48, 393. § 49.

44 ERA. 1354.1.474. L. 162–167. – Autotranspordi küsimuste ratsionaalne lahendamine (ülevaade, dateerimata, u 1934–1935).



## RAUDTEE TUNNETAB KONKURENTSI

1920. aastatel hakkasid Euroopas seni ainuvalitsenud rongiliiklusele konkurentsi pakkuma veoautotransport ja tihenev bussiliiklus. Euroopas 1920.–1930. aastatel aset leidnud arenguid üldistades on leitud, et tollast raudteede ja autovedude „koordinatsioonikriisi” võib vaadelda riikliku proteksionismipoliitikana, mis oli suunatud üksiku omanik-autojuhi ja tema „anarhistliku” käitumise vastu. Samas on leitud, et tollased suundumused ei toonud üldiselt kaasa märkimisväärseid majanduslikke eelistusi ja soodustusi raudteedele. On leitud, et tegemist polnud niivõrd lõhega kahe majandussektori vahel (rasketööstus ja raudteed *versus* kergetööstus-põllumajandus ja veoautod), kuivõrd erinevate ühiskondlike arusaamade ja uute ning vanade mobiilsuskultuuride vastandumisega.<sup>45</sup> Et paljudes Euroopa riikides olid raudteed riigi omandis, tähendas see otseselt ohtu riigi tuludele. Näiteks Saksamaal, kus riigiraudteel oli keskne ja domineeriv roll transportikorralduses, oli sel ka otsustav sõna uute busi- ja autoveoliinide asutamisel. Mootorveokite transporti vaadeldi seal kui juurdeveovahendit või ka kui katse-liine tulevaste raudteede rajamiseks. Neis riikides, kus raudteevedusid opereerisid eraraudteede seltsid, asutasid viimased ise ärilistest kaalutlustest lähtuvalt uusi autoveoliine ja panustasid ka maanteede ehitusse.<sup>46</sup>

Tolleaegse Eesti raudteevõrgu seisund, rongide liikumiskiirus ning reisimise üldine kvaliteet vastasid Euroopa keskmisele tasemele. Autode arv ja maanteede kvaliteet jäi Lääne-Euroopa keskmistest näitajatest oluliselt maha. Pikemate vahemaade läbimiseks sai rongiga soovitud sihtpunkti kõige kiiremini ja soodsamalt. Raudtee, mis seni oli omanud eriti kaubavedudel täielikku monopoli, hakkas juba 1930. aastate algul täheldama teatud sissetulekute kaotamist tuhatkonnale tollal regutsevale veoautole.

Autotranspordi tähtsuse tõusule osutab fakt, et aastatel 1921–1931 imporditi autosid Eestisse 22 miljoni krooni väärtuses ning sama aja jooksul investeeriti uute raudteede ehitusse umbes 12 miljonit krooni.<sup>47</sup> Samas hinnati Eesti raudteede koguväärtuseks 80 miljonit ja veoautode väärtuseks 4 miljonit krooni.<sup>48</sup> Aastatel 1919–1933 kulutati maanteede korrashoiuks kokku üle 30 miljoni krooni.<sup>49</sup> Raudteevalitsuse esitatud andmetel kulutas riik aastatel 1931–1932 maanteede korrashoiule 3,3 miljoni krooni. Sellele lisandusid tööd naturaalkohustuse korras ja linnade tehtud kulutused. Perioodi kulutuste üldmahtu hinnati 6 miljoni kroonile. Autode registreerimiselt ja bensiinimaksult sai riik tagasi 686 000 krooni. Nii leidsid raudteelased, et autodelt võetav maks kattis vaid 1/8 teede

45 Mom 2015, pp. 606–608.

46 ERA. 1354.1.474. – Selgetuskiri (lehed nummerdamata, dateerimata, u 1934–1935).

47 Viigant, J. Eesti liiklemisteed Vene aja lõpul ja nüüd. – Tähiseid. Eestluse aastaraamat 1935. Eesti Rahvuslaste Klubi Toimetised nr. 4. Tartu, 1935, lk. 131.

48 Klesment ja Valge 2008, lk. 71.

49 Viigant 1935, lk. 131.

korrashoiuks eraldatavatest vahenditest.<sup>50</sup> Kuigi bussiliinide üldpikkus oli 1938. aasta andmetel 5805 km ja raudteede üldpikkus vaid 1669 km, ületasid viimased nii reisijate kui kaupade veos maanteetransporti olulisel määral. Kui 1938. aasta suvekuudel veeti bussidega 3,3 miljonit reisijat ja 134 000 tonnkilomeetrit kaupu (1937/1938 talvel vastavalt 1,3 miljonit reisijat ja 129 000 tonnkilomeetrit kaupa), siis raudteel liikus samal aastal üle 12 miljoni reisija.<sup>51</sup> 1938.–1939. aastal (11 kuu arvestuses) veeti veoautodel 899 000 tonni kaupu ja raudteel 2 389 000 tonni. Veoautodel veetud kaubad moodustasid seega raudtee kaubamahtudest ligi 38%.<sup>52</sup>

Juba 1930. aastate algul tunti Teedeministeeriumi Raudteevalitsuses siiski tõsist muret tulude vähenemise pärast tulenevalt konkureerimisest autovedudega. 1932. aasta lõpul kurtis raudtee eksploatatsiooniamet näiteks, et kuna maavalitsused ei täitnud täpselt Teedeministeeriumi määrusi üksikute veoautolubade väljaandmisel, kannatasid sellest tulenevalt otseselt reisijate ja kaubaveost saadavad raudtee tulud. Raudteeameti arvestuste kohaselt vähenesid raudtee tulud 1932. aastal kuue kuu arvestuses 1930. aastaga võrreldes ligi 2,3 miljoni krooni võrra. 1931. aasta kuue kuu võrdluses olid tulud vähenenud 1,5 miljoni krooni võrra.<sup>53</sup> Tegevusaasta 1932–1933 lõpetas raudtee veidi alla 700 000 kroonise puudujäägiga.<sup>54</sup> Raudteelased leidsid, et tuntava osa puudujäägist põhjustas konkureerimine autotranspordiga. Teedeministeeriumi ülevaadetes hinnati Eesti raudtee majandusseisu üldises Euroopa võrdluses seoses kriisiaastate ja autotranspordi konkurentsiga siiski heaks. Näiteks hinnati raudtee puhaskasumit sellesse investeeritud vahenditelt aastatel 1929–1930 neljale kuni viiele protsendile. Järgnenud aastate kriisi mõjul need näitajad siiski halvenesid.<sup>55</sup> Ka Riigikogus toimunud 1934.–1935. aasta eelarve arutelul võeti vastu sooviavaldus reguleerida senisest enam ja paremini mootorsõidukite ja raudteeliiklust inimeste ja kaupade veo paremaks korraldamiseks ja parandada nende omavahelist kooskõlastatust. Ühtlasi soovitati uurida võimalusi, et ka Raudteevalitsus võiks tulevikus täiendada oma veovõimalusi inimeste ja kaupade veol autotranspordiga. Sellest sooviavaldusest lähtudes soovis teedeminister oma ametkonna allasutustelt – Raudteevalitsuselt ja maanteede ja ehituse osakonnalt (Maanteede Valitsus) ettepanekuid rahvaesinduse soovide lahenduseks<sup>56</sup>. Keskvõimu vaadetes valitsesid tsentraliseerimise meeleolud. Raudteevalitsuse abidirektor

50 ERA. 49.1.795, lehed nummerdamata – Raudteevalitsuse direktor Teedeministeeriumi maanteede ja ehituse osakonnale, 10.12.1932.

51 Klesment ja Valge 2008, lk. 71.

52 Pakri, A. Kaubavedu veoautodel Eestis I.VIII 1938–30.VI 1939 – Tehnika Ajakiri, nr 7/8, lk. 177.

53 ERA. 2075.2.187, lehed nummerdamata.

54 ERA. 49.1.795, lehed nummerdamata – Raudteevalitsuse direktor teedeministrile, 19.02.1934.

55 ERA. 1354.1.474, lehed nummerdamata – Seletuskiri (ülevaade, dateerimata, u 1934–1935).

56 ERA. 49.1.795, lehed nummerdamata – Teedeministeerium Raudteevalitsusele, 03.04.1934; ERA. 1354.1.1711, L. 10–11 – Koosoleku protokoll teedeministri resolutsiooni põhjal 15.05.1934, küsimuses, kas allutada jõuvankriasjandus Raudteevalitsusele, 18.05.1934.



- ▶ 1930. aastatele iseloomulik autobuss Kuressaares. Bussikered ehitati üldreeglina veoautošassiidele kohapeal. Sellise bussiga reisijal oli tavaliselt võimalik ka jalgratas kaasa võtta (Saaremaa Muuseum).
- ▶ Skaudid väljasõidul kaitseväele kuuluval Ameerika päritolu kergeveokil Reo Speed Wagon umbes 1940. aasta paiku (Rahvusarhiiv).

Hermann Perna<sup>57</sup> sõnastuses tuli kogu transpordiküsimust siseriiklikus mõttes juhtida ühest keskusest. Et raudteevõrku vaadeldi tollal peamise transpordimeetmena ja maanteid nähti sellele juurdeveoteedena, siis leiti Raudteeametis, et kogu autoasjanduse reguleerimine ja korraldus tulnuks anda nende haldusalasse. Ettepaneku eesmärgiks oli kogu transpordiküsimuse koondamine ühte keskusesse.<sup>58</sup> Küsimus „jõuvankriasjanduse” ametkondlikust alluvusest peegeldab omal moel autotranspordi tähtsuse kasvu tollastes oludes, aga kindlasti ka ametkondlikku vägikaikavedu. Autotranspordi Raudteevalitsuse võimkonda viimise küsimuses toimus Teedeministeeriumis nõupidamine 18. mail 1934.<sup>59</sup> Koosolekust võtsid osa nii Raudteevalitsuse kui Maanteede Valitsuse, samuti Teedeministeeriumi kui nende kahe ameti katusorganisatsiooni juhid ja spetsialistid, samuti esindajad Majandusministeeriumist, sidealalt, autobussiliinide pidajate ühingust, maaomavalitsuste ja linnade liidust. Nõupidamisest säilinud protokolli kaudu on osalejate vaated jälgitavad, need kujunesid koosolekul ülekaalukalt Raudteevalitsuse ettepanekule vastanduvateks. Autobussiliinipidajate ühingu arvamusel järgi oli küsimuse püstitus alusetu ja tühisõnaline. Bussivedajate arvates oli Raudteevalitsuse tegelikult püüdeks bussiliinide hävitamine, et sundida rohkem rahvast kasutama raudtee teenuseid. Raudteevõrku heideti ette sekeldusi ja takistusi ning kantseleilikkude asjaajamist, mida ei soovitud rakendada palju paindlikuma autotranspordi juures.<sup>60</sup> Ka maaomavalitsuste liidu nõukogus leiti, et bussiliiklus pidi maarahva huvides olema sõltumatu Raudteevalitsusest ja olema pigem tihedas seoses maanteelasjandusega.<sup>61</sup> Üldjoontes samale seisukohale jäi ka linnade liit.<sup>62</sup> Protokollis esinevad seisukohad võtab üsna hästi kokku Teedeministeeriumi peasekretär J. Tiitso hinnang: „Tsentrum ei peaks olema Raudteevalitsus, vaid alad peavad jääma diferentseerituks. Tasakaalustav võim peaks jääma. Ei tohiks ühte liiklemise ala anda teise mõju alla. Raudtee ei esita nende küsimuste lahendamiseks ühtegi kava, vaid nõuab oma alla jõuvankrite asjandust. /.../ Esiteks, kui Eesti seisukohalt meie raudteed peaksid omama suure tähtsuse seoses maailma transpordiga, siis ei pruugiks üldse kõne alla tulla mingi konkurentsi kartus kohalikke nõudeid teeniva omnibusse transpordiga, ning raudteed võiksid niigi hästi teenida transiit- ja otseühendusvedudest. Kuid seda ei ole ning meil tuleb peatähelepanu pöörata kohalikkude, peaaosalikult maarahva, veo nõuete rahuldamisele ning siin nihkub

57 Hermann Perna (1883–1969). Ehitusinsener. Oli 1919–1927 Teedeministeeriumi tehnikaosakonna juhataja, 1927–1929 ehitus-tehnikaosakonna direktor, 1929–1934 maanteede ja ehituse osakonna direktor, 1934–1939 Raudteevalitsuse abidirektor.

58 ERA. 1354.1.1711, lehed nummerdamata – Raudteevalitsuse abidirektor H. Perna selgitus, 19.05.1934.

59 ERA. 1354.1.1711, L. 1–12 – Koosoleku protokoll teedeministri resolutsiooni põhjal 15.05.1934, küsimuses, kas allutada jõuvankriasjandus Raudteevalitsusele, 18.05.1934; Sama dokument ka näit. ERA. 49.1.795, lehed nummerdamata.

60 ERA. 1354.1.1711, lehed nummerdamata – Autobussiliinide Ühingu palve teedeministrile, 24.05.1934.

61 ERA. 1354.1.1711, lehed nummerdamata – Maaomavalitsuste Liit Teedeministeeriumile, 17.05.1934.

62 ERA. 1354.1.1711, lehed nummerdamata – Eesti Linnade Liit Teedeministeeriumile, 30.05.1934.

paratamatult ikka enam ja enam esiplaanile jõuvanker, kui paenduvam ja kohalike kudele tarvetele kohaldatav veoabinõu.”<sup>63</sup>

Nende seisukohtade juures jäi autotranspordi kontrollimine ja üldjuhtimine edasi Maanteede Valitsuse alluvusse. Loomulikult oli selle ametkonna arvamus plaanitud ümberkorralduse suhtes skeptiline, et mitte öelda negatiivne.<sup>64</sup>

Teedeminister Otto Sternbeck iseloomustas 1935. aastal kujunenud olusid raudtee positsioonilt siiski märksa lootusrikkamalt: „Suurtes riikides jäävad kaugveod ikkagi veel kindlasti raudtee monopoliks. Sellelt positsioonilt ei suuda neid maantee ja jõuvanker kunagi välja lüüa. Meil on ka kõige kaugemad veod õieti lähiveod ja kaupade keskmine veokaugus nii väike – umbes 50 kilomeetri ümber – nii et jõuvanker raudteelt vedusid ära näppama pääseb peaaegu kõigis veoliikides. /.../ Oleks täiesti asjata selle nähte vastu võidelda keeldudega, maanteede hoole- tusse jätmisega ja üldse igasuguse surveavaldusega autotranspordile. Veod libise- vad raudteelt ära mitte sellepärast, et olemas on maantee ja olemas on jõuvanker või et jõuvanker oma veohindade poolest jaksaks raudtee täiesti surnuks võistelda. /.../ On vaja ainult kohaneda muutunud majandusliku eluga, muutunud olukor- raga. /.../”<sup>65</sup> 1934. aastast nõudis minister O. Sternbeck<sup>66</sup> raudteelt kaubandus- likku aktiivsust ja konkurentsivõimeliseks muutumist. Raudtee pidi kauba saatjalt ise üles otsima ja saatjale kätte toimetama oma veoautodel. Minister ootas Raud- teevalitsuselt ka kaubavedude kiiruse tõstmise plaani.<sup>67</sup>

Teedeministeeriumis ja Raudteevalitsuses võetigi järgnevalt ette muudatusi, mis pidid tasakaalustama autotranspordi konkurentsist tulenevaid nähtusi ja tulude kaotusi. Eelkirjeldatud muutusi raudteel hakatigi korraldama kolonelist teedeminister O. Sternbecki juhtimisel. Samal ajal toimusid mitmed muudatused ka Raudteeameti personalis. Neil aastail lähetati riigikaitsele oluliste ministeeriumide juhtkonda rida tegevväe vanemohvitseri, kes pidid aitama kaasa nende

63 ERA. 1354.1.1711, L. 1–12 – Koosoleku protokoll teedeministri resolutsiooni põhjal 15.05.1934, küsi- mused, kas allutada jõuvankriasjandus Raudteevalitsusele, 18.05.1934.

64 Maanteede Valitsuse direktori kt Maksimilian Grasbergi (Uriko) (1892–1971) seisukoht protokollis: „Kui jõuvankritevõrk ei ole korraldatud otstarbekohaselt, siis tuleb see korraldada; miks Raudteevalitsus teda paremini korraldaks, kellel ei ole selleks ei vastavaid eriteadlasi ega järelevalvevõrku. Et joobnud autojuhtide süü läbi statistilistel andmetel on õnnetusi, see ei ole põhjuseks anda autoasjandust Raudtee- valitsuse alla, kus selleks aparatuur puudub. Toonitan, just nagu hr-ra Peainspektor, et meil tuleb luua tihe koostöö liiklemise vahendite; eriti raudtee ja autode vahel, väljudes rahvamajanduslikult vaatepunktilt. Meil on kontrollaparaat ja terve kontrollvõrk, ca 100 eriteadlast, aga mitte ainult liiklemise inspektor, nagu seda alla kriipsutatakse. Ühekülgne asja korraldamine ei ole asjale kasuks. On täiesti vale arvami- ne, et just nagu maavalitsuste teedeosakonna personal; mis allub Maanteede valitsusele, ei toimiks re- videerimist korralikult. Pean ütlema, et maavalitsuse personal täidab täpselt meie nõudeid. Ei saa oma süüd maavalitsuste peale veeretada. Kui autobused ja autoasjandus peaks Raudteevalitsuse alla minema, siis tuleb üks igavene süsteemi segadus, sest siis on sellega seotud Teedeministeerium, Raudteevalitsus ja Maanteede valitsus ning liinipidaja. Ühesõnaga, süü ühe-teise peale veeretamine kirjavahetuse süsteem.”

65 Sternbeck, Otto. Uutes oludes – uut vaimu! – Eesti Raudtee, nr 1 (122), 1935, lk. 1.

66 Otto Sternbeck (1884–1941). Sõjaväelane ja poliitik. Kindralmajor (1937), teedeminister 1933–1937. Hukati nõukogude julgeolekuorganite poolt.

67 ERA. 49.1.795, lehed nummerdamata – Teedeministri resolutsioon Raudteevalitsuse kirjale 27. augustist 1934, 23.10.1934.

valdkondade paremale lõimumisele riigikaitse huvidega<sup>68</sup>. Näiteks määrati sel ajal Raudteevalitsuse eksploatatsiooniosakonna (hiljem oli ta Raudteevalitsuse abidirektor) juhatajaks kolonel Elias Kasak<sup>69</sup>, kelle mälestused pakuvad tollal teostatud muudatustele ja nende tagamaadele ning üksikasjadele huvitavaid ametkondlikke sissevaateid<sup>70</sup>. Kasaku järgi konkureeris autotransport tollal raudteega kaubavedudel just väiksematel kaugustel. Eesti oludes võis aga auto ohustada raudteevedusid kõigil kaugustel. Nii sooritasid üksikud veoautod ka Petseri, Valga ja Narva rajoonidest juhuvedusid Tallinnasse. Selliste vedude põhjuseks oli raudteevedude aeglus, ebatäpsused ja tihti ka saadetiste halb kohtlemine. Kaubavedudel teostati raudteel autotranspordi konkurentsipurvel mitmed ümberkorraldused aastatel 1934–1936, millega paranes kaubarongide kiirus ja mindi üle uuele põhimõttele – „täna vastuvõetud kaup on järgmisel päeval sihtkohas”<sup>71</sup> 1935. aastast alates hakati Raudteevalitsuses ette valmistama kaupade kodunt-kojuveo teenust mõnede Lääne-Euroopa riikide praktikale ja eeskujudele tuginedes. Vastava põhimõtte järgi võttis raudtee saadetised ise kodudest vastu sihtkohta edasitoimetamiseks ja toimetas kaubad saaja poolt näidatud kohta. Selleks tuli Raudteevalitsusel hankida veoautod või sõlmida lepingud autovedajatega. Idee lähtus raudtee ja auto vahelisest võistlusest kaupade veol keskmistel kaugustel. Raudteel oli selles konkurentsivaja ilmutada rohkem paindlikkust ja initsiatiivi, otsides ise vedusid ja mitte neid vaid jaamadesse ootama jäädes. Kasaku järgi põhjustas idee raudteeametkonnas esialgu vastuseisu – see olevat voorimeestelt leiva võtmine. Vastuväiteks oli, et need veod liiguvad edaspidi niikuinii autovedajate kätte ja neist jäävad ilma siis nii raudtee kui ka vaene voorimees.<sup>72</sup> 1936. aastast hakkas Raudteevalitsus osutama kodunt-kojuveo teenust Tallinnas, seejärel ka Tartus ja Viljandis. Selleks ostis Raudteevalitsus veoautod või sõlmis veolepingud autoettevõtetega. 1938. aastal sõitis pealinnas üheksa Raudteevalitsuse veoautot. Raudteevalitsus sõlmis 1935. aastal lepingu Postivalitsusega, mille järgi väljaspool raudteejaamu paiknevates postkontorites võeti vastu kaubasaadetisi, et neid raudtee kaudu edasi saata.<sup>73</sup> Lisaks võeti mõned kohalikud bussiliinide pidajad oma palgale, näiteks Jõgeva–Põltsamaa–Tallinna liinil. Nii tekkis ka Põltsamaale raudteekaubajaam, kuigi ilma raudteeta. Lisaks loodi raudtee maakaubajaam ka Tõrvasse, kus selle vedusid teostas Puka–Tõrva bussiliin. Niisiis, veoautode poolt

68 Selle kohta vt näit. Pajur, Ago. Eesti riigikaitsepoliitika aastail 1918–1934. Monograafia. Tartu, Eesti Ajalooarhiiv, 1999, lk. 296–297.

69 Elias (Ilja) Kasak (1895–1985) kolonel, 1926–1934 Sõjavägede staabi III osakonna (transpordi ja vedude osakond) ülem. 1934–1940 Teedeministeeriumi Raudteevalitsuse eksploatatsiooniosakonna juhataja ja hiljem Raudteevalitsuse abidirektor. 1944. aastast Saksamaal ja 1950. aastast USA-s.

70 ERA. 4996.1.127, L. 68–79. – Kasak, Elias. Mälestusi. IV osa. Kätesaadav Rahvusarhiivi virtuaalses uurimissaalis: [http://www.ra.ee/dgs/browser.php?tid=259&ciid=110703716248&lst=2&cid=1&img=era4996\\_001\\_0000127\\_00001\\_t.jpg&chash=163b64ed42522b66fe84eee67c15ca21](http://www.ra.ee/dgs/browser.php?tid=259&ciid=110703716248&lst=2&cid=1&img=era4996_001_0000127_00001_t.jpg&chash=163b64ed42522b66fe84eee67c15ca21)

71 ERA. 4996.1.127, L. 68–79. – Kasak, Elias. Mälestusi. IV osa.

72 ERA. 4996.1.127, L. 76–79. – Kasak, Elias. Mälestusi. IV osa.





73 Ibidem; Klesment ja Valge 2008, lk. 67–71; Arjakas, Küllö. Eesti Raudtee 140. Sissevaateid ajalukku. Tallinn, AS Eesti Raudtee, 2010, lk. 190–192.

2. Sord.

S O O

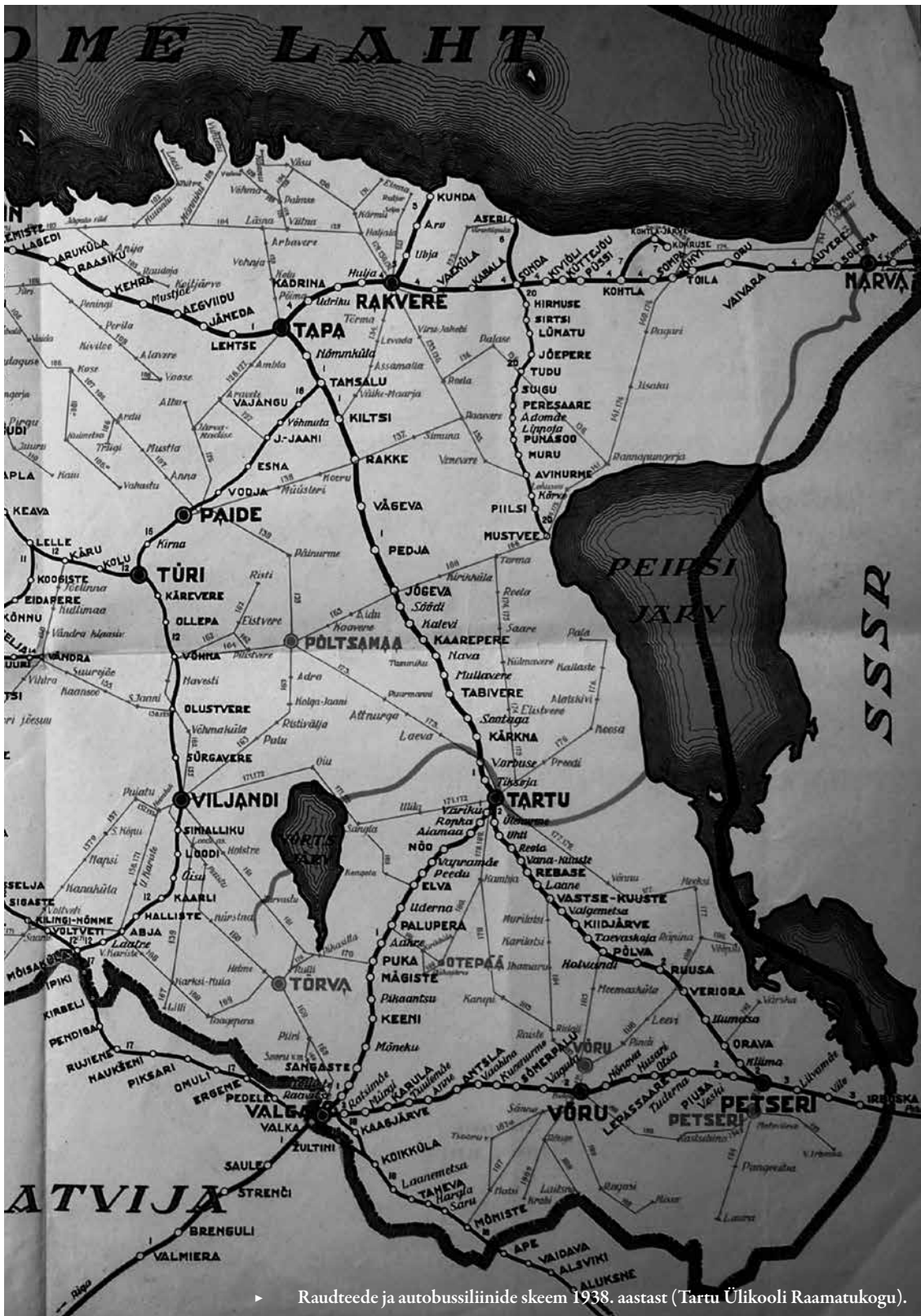
# EESTI RAUDTEEDE JA AUTOBUSE-LIINIDE KAART

## Märkide seletus:

- Laiaroopaline raudtee 
- Kitsaropaline " 
- Autobuse-liinid 
- Vabariigi piir 



RIIA LAHT LAT



▶ Raudteede ja autobussiliinide skeem 1938. aastast (Tartu Ülikooli Raamatukogu).



pakutav konkurents kaubavedudel sundis 1930. aastatel riigile kuuluvat raudteed ette võtma muudatusi, et olla kujunenud olukorras paindlikum.

Samas säilitas raudteeametkond 1930. aastate teisel poolel ka teatud administratiivsed kontrollimehhanismid autoliikluse kui uue konkurendi suhtes. Teedeministeeriumi juurde moodustati liikluskomitee, mille ülesandeks oli nii liiklemise ja veojaotuse organiseerimise kavade kui ka jõuvankrite ja riigiraudtee ning teiste liiklusvahendite koostöö küsimuste lahendamine ja elluviimine. Liikluskomitee koosnes kolmest alalisest liikmest – teedeministri abist, Maanteede Valitsuse ja Raudteevalitsuse esindajast. Liikluskomitee tegevuse põhimõtted kirjutati sisse ka 1936. aastal kehtestatud „Jõuvankrite liini- ja juhuveo korraldamise seadusesse.” Mootorsõidukitega teostatavaks kehtis ja korrapäraseks reisijate ja kaupade veoks oli seaduse järgi Raudteevalitsusel maaliiniühenduste pidamisel eesõigus. Liiniveo luba anti välja ainult siis, kui Raudteevalitsus ei kasutanud oma eesõigust liiniühenduste sisseadmisel. Samuti nähti ette, et liinipidajad olid kohustatud loandja nõudel vedama postisaadetisi ja raudtee otseühenduse pagasi- ja kaubasaadetisi vastava veohinna alusel või teostama raudteel veetava kauba ja pagasi kodust-kojuvedu. Inimeste tasuta või ka tasuline vedu veoautodel oli mõningate eranditega keelatud. Lubatud oli kuni nelja inimese kaasasõitmine põllundus- ja kalandussaaduste vedudel. Samuti võis tööandja vedada veoautoga oma töölisi töökohale ja tagasi. Veoautodel olid lubatud ka kaitseliidu-, politsei- ja tuletõrjesõidud õppustele ja kaitsevägeveod. Sõitudeks laatadele, näitustele, pidudele, pulma või matustele ning huvisõitudeks võisid maavalitsused välja anda ühekordseid lubasid (kuni 10 päevaks). Kui 1930. aastate algul väljaantud lubadelt tuli tasuda vaid riigimaksud, siis nüüd kehtestati juhuveolubadele küllaltki kõrged hinnad. Näiteks maksis veoautole väljastatav 3-päevane luba 8 krooni, 7-päevane 15 krooni ja 10-päevane 20 krooni. Silmatorkav on ka, et autobussidele väljastatavad vastavad juhuveoload olid kuni poole odavamad.<sup>74</sup> 1936. aastal kehtestatud seaduse sätted viitavad raudtee juhtivale rollile tollases transpordikorralduses. Maksustamisega sooviti ilmselt teataval määral taltsutada veoautovedusid.

Maanteetranspordi, autoveonduse ja kaupade veo kohta täpsema andmesitiku saamiseks kehtestati 1938. aasta augustis teedeministri poolt „Veoautode kaubaveo saatekirjade määrus”<sup>75</sup>, mille eesmärgiks oli täpsemate andmete kogumine maanteedel toimuva kaubaliikluse kohta. 1939. aastal 11 kuuga kogutud andmeist kokkuvõtteid tehes leiti, et kui kümme aastat varem loeti veoautode tegevusraadiuseks 50 km ja aastaseks läbisõiduks 15 000 km, olid nüüd need näitajad kasvanud poole võrra (vastavalt 100 ja 30 000 km). Kui tagasisõiduks oli koorem kindlustatud, võisid üksikuhtudel veod ulatuda kuni 500 km kaugusele. Teede seisukord võimaldas autovedusid siiski alates maist sügis- ja talvekuudeni, mil nende osakaal ilmaolude tõttu oluliselt langes. Juba siis tõdeti, et kuna auto-

74 Jõuvankrite liini- ja juhuveo korraldamise seadus – Riigi Teataja, 1936, 48,393.

75 Riigi Teataja 1938, 57, 552.

transport ja raudtee konkureerisid osaliselt kattuvalt kõrgemate tariifklasside ehk kallimate kaupade vedudele, võis see konkurents edaspidi maanteedel olukorra paranemise ja edasise autostumise kasvu tingimustes teravneda.<sup>76</sup>

Rahvamajanduse seisukohalt oli riigi tollaseks poliitikaks kindlustada igale liiklemisvahendile veod, mida ta suutis realiseerida minimaalsete kulude ja maksimaalsete tulemustega. Otstarbekuse mõõdupuuks loeti majanduslikku tasuvust ja tehnilist rakendatavust. Kaugtranspordis sõjaeelseil aastail auto siiski rongiliikluse positsiooni oluliselt kõigutada ei suutnud. Ometi ilmnisid juba siis märgid, mis sundisid valitsusametkondi võtma tarvitusele meetmeid riigiraudtee huvide kaitseks ja selle moderniseerimiseks. Maanteetransport jäi neil aastail veel üsna paljuski hobustranspordikeskseks. Kui vaadata sõjaeelse Eesti transpordiskeeme, siis võib järeldada, et valitsus üritas arendada bussiliine nii, et need oleksid täiendanud raudteevõrgu poolt pakutavaid võimalusi, aga ei konkureeriks viimasega.

## KOKKUVÕTE

1920. aastad olid kogu läänemaailmas kiire autotranspordi kasvu ajastu. Senise raudteetranspordi kõrvale ilmus uus ja oluliselt paindlikum transpordiviis, mis tagas kiiruse, mugavuse ja odavad veohinnad, eriti lühematel vahemaadel. Raudteetranspordiga võrreldes (raudtee oli valdavalt riigi omandis ja sellest tulenevat kaitset nautiv taristu) kujutas autotransport endast palju individualistlikumat, demokraatlikumat ja raskesti kontrollitavat uut reaalsust. Autotransport võimaldas senisest enam varustada linnu lühikese säilivusajaga toidukaupadega ja pakuda kiireid kodunt-kojuveo teenuseid. Riigi poolt ellu kutsutud ametkonnad pidid kujundama uued kontrollipoliitikad ja adapteerima uue kujuneva reaalsusega, tagama uue transpordiliigi reisijate ohutuse ning eri huvigruppide huvide tasakaalustatuse.

Kuigi Eesti jäi Euroopa perifeeriana autostumise taseme ja tempo poolest Ameerikale ja Lääne-Euroopale oluliselt alla, olid siingi aset leidvad globaalsed ilmingud märgatavad. Tollasele autokasutuspraktikale on Eestile kui toona valdavalt agraarsele maale iseloomulik veoautode suur osakaal võrreldes sõiduautodega. See osutab autokasutuse praktilisele iseloomule. Kuigi suurem osa veoautodest leidis kasutust suuremates linnades, oli nende osakaal võrdluses sõiduautodega maapiirkondades veelgi märkimisväärsem. 1920. aastate alguse paarikümnel veoautolt tõusis nende arv 1930. aastate alguse kriisiaastate eel 1000-ni. Pärast kriisiaega jätkus kiire kasv, ületades 1939. aastaks 2300 veoauto piiri. Autotranspordi riikliku korraldamiseni jõuti 1923. aastal, mil Teedeministeerium hakkas registreerima autode regulaarset liiniveondust (veoautod, bussid), teiste mootorsõidukite registreerimine jäi omavalitsuste ülesandeks (linna- ja maakonnavalitsused).

76 Pakri, A. Kaubavedu veoautodel Eestis 1.VIII 1938–30.VI 1939 – Tehnika Ajakiri, nr 7/8, 9/10, 1939, lk. 176–180; 221–224; ERA. 1831.1.4979, L. 1–19. – A. Pakri. Kaubavedu veoautodel Eestis 1.VIII 1938–30.VI 1939. (Ettetkanne 8. Eesti–Läti–Leedu maanteedel tegelaste nõupidamisel Tallinnas 21.08.1939).

Mootorsõidukite arvu kasv muutis vältimatuks suurema riikliku regulatsiooni, mille verstapostiks sai „Jõuvankrite seaduse” kehtestamine 1929. aastal. Seaduse järgi registreerisid mootorsõidukeid omavalitsused. Registreerimismaks ühtlustati üle kogu riigi ja sellest laekunud summasid kasutati teede korrashoiuks ja uute teede ehitamiseks. Teedeministril oli seaduse järgi õigus anda määrusi mootorsõidukite liikluse korraldamise ja jõuvankrite tehniliste tingimuste kohta. Kontrolli teostas Teedeministeeriumi maanteede ja ehituse osakond (hiljem Maanteede Valitsus) oma inspektori ja maakondade teedeosakondade kaudu. Ühiskonna üldhuvide ja huvigruppide erihuvide tasakaalustamine läbi erimääruste kehtestamise, nendest teavitamine ja jõustumise kontrollimine osutus neis oludes keerukaks. Ühest küljest oli elanike liikumisvõimaluste tagamiseks vajalik luua läbi eraettevõtjate toimiv bussiliinide võrk. Samas olid põllumehed huvitatud oma kaupade veolinnadesse veoautodel kaasasõidust nõ kaubasaatjana piiritlemata arvul. Sõiduohutuse ja bussiliinide kaitse huvides kehtestas ministeerium piirmäära veoautodel kaasasõitmisel – lubatud oli alguses kolm, hiljem neli sõitjat. Sellist lahendust pidasid põllumehed üldiselt liikumisvabaduse piiramiseks ja esitasid ka korduvaid proteste selle piirangu kõrvaldamiseks. Samas lubas riik väiksemate liikumisvõimalustega piirkondades asutada segaveoliine ja inimeste vedu veoautodel. Üksikute juhtumite puhul veoautodel reisimiseks tuli võtta maavalitsusest ajutine veoluba. Seal, kus samas suunas tegutses bussiliin või oli olemas raudtee, oli alust lubade andmisest keelduda, et kaitsta tegutsevate vedajate majandushuve. Sõiduvõimaluste ja vajaduste mitmekesistumine, samas veovahendite vähesus tõi neis oludes kaasa siiski ka palju kehtestatud korra eiramisi. Teedeministeeriumisse laekus paiguti infot (seda osaliselt asjast huvitatud bussiliinide omanikelt, aga ka raudteeametkonnalt) kestvalt illegaalsest, kuid regulaarsest inimeste veost lahtistel veoautodel. Palju juhtus veoauto kassis sõitvate inimestega ka õnnetusi. 1934. aastal keelati näiteks sel ettekäändel kooliõpilaste ekskursioonid veoautodega.

Autotranspordi esiletõus tõi kõikjal läänemaailmas kaasa koordinaatsiooni-probleeme vana transpordimeetme ehk raudteega. Raudteed olid valdavalt riigi omandis ja tollal valitsev tugev riigikapitalistlik majanduspoliitika nägi raudtee tulude vähenemises ohtlikku tendentsi. Ka Eestis andis Raudteevalitsus juba 1930. aastate algul märku, et autotranspordi poolt pakutav konkurents, eriti kaubavedude kui peamise tuluallika osas vähendas raudtee sissetulekuid. Eestis, kus üldiselt kõik vahemaad olid suhteliselt väikesed, pakkus autotransport kiiremaid ja paindlikumaid võimalusi (nt jäi ära kaupade ladustamine ja ajamahukas dokumentide vormistamise protseduur). Tollal valitsevate vaadete kohaselt tuli kogu transporti juhtida ühest keskusest ja välistada liigset dubleerimist ning ressursikulu transpordialal. Teedeministeeriumi haldusalas korraldas raudteid ja raudteetransporti Raudteevalitsus ja maanteede ehitust, korrashoidu ja autotranspordi korraldust Maanteede Valitsus. 1934. aastal esitas Raudteevalitsus ettepaneku võtta Maanteede Valitsuse võimkonnalt üle bussiliinide ja autoasjanduse haldamine. Enamik asjaomaseid kutseühinguid, linnade ja omavalitsuste ühendused

ja Maantee Valitsus mõtet siiski ei toetanud, mistõttu ümberkorraldused ka ei teostunud. Selle asemel võeti Raudteevalitsuses sõjaväelasest ministri ja ametisse pandud sõjaväelastest ametnike juhtimisel alates 1935. aastast ette rida samme raudtee veokorralduse, sh kaubavedude tõhustamiseks ja moderniseerimiseks. Järgnevalt kehtestatud seadustes võib näha siiski raudteeametkonna administratiivseid ja kontrollivaid püüdeid autotranspordi reguleerimiseks. Autovedude konkurentsist ajendatult soetas Raudteevalitsus veoautosid, millega hakati suuremates linnades ja mõnes regionaalkeskuses Lääne-Euroopa eeskujudel pakkuma nn kodunt-kojuveo teenust. Sel ajal ei suutnud autotransport üldiselt veel kõigutada kaubavedudes raudteevedude positsiooni, kuid konkurents andis end juba tunda viimase tulude vähenemise näol. Täpsemat statistikat sel alal hakati koguma ja välja selgitama alles vahetult Teise maailmasõja eelsel ajal. Võrdlevad rahvusüleised uurimused maantee ja raudtee koordineerimise osutavad, et vaatamata nõ „vana” riigiraudteede süsteemi jätkuvalle domineerimisele, leidis samas sõdade vahelisel ajajärgul siiski enamikes lääne ühiskondades aset ka autoliikluse elavnemine ning sellele sobiliku taristu arendamine. Seda ilmingut tõestab üldiselt ka Eesti näide.

**KASUTATUD ALLIKAD JA KIRJANDUS****Arhiiviallikad:**

Eesti Riigiarhiiv (ERA):

Fond 49 – Teedeministeeriumi Raudteede Talitus;

Fond 923 – Eesti Linnade Liit;

Fond 1354 – Teedeministeeriumi üldosakond;

Fond 1831 – Riigi Statistika Keskbüroo;

Fond 2075 – Teedeministeeriumi Maanteede Talitus;

Fond 4996 – Sõjaveteranide Sõprusühing (Rootsis).

Eesti Rahva Muuseumi arhiivkogu:

ERM KV 837–838. Küsimuslehe „Jalgratas. Auto. Raadio. Televiisor” (1997) vastused.

**180****Käsikirjad:**

Riho Paramonovi kogutud andmed ja järeldused. Autorilt saadud tekstifail (publitseerimata uurimus) Eesti Maanteemuuseumi masinahalli näituse arenduseks, 10. aprill 2017. (Eesti Maanteemuuseumis).

**Perioodika:**

Eesti Raudtee 1935

Kaja 1931

Postimees 1938

Päevaleht 1934, 1940

Riigi Teataja 1929, 1936, 1938

Tehnika Ajakiri 1938, 1939

Virumaa Teataja 1934

**Kirjandus:**

Arjakas, Küllö. Eesti Raudtee 140. Sissevaateid ajalukku. Tallinn, AS Eesti Raudtee, 2010.

Ivand, Jaan. Liiklus ja teed – Tehnika Ajakiri nr 7/8, 1938.

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

Lay, Maxwell, G. Ways of the World. A History of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them. New Brunswick, New Jersey, Rutgers University Press, 1992.

Mom, Gijs. Atlantic Automobilmism. Emergence and Persistence of the Car 1895–1940. Explorations in Mobility. Volume 1. New York, Oxford, Berghahn Books, 2015.

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

Pakri, A. Kaubavedu veoautodel Eestis I.VIII 1938–30.VI 1939 – Tehnika Ajakiri, nr 7/8, 9/10, 1939.

Rattus, Kristel. Nõukogude ajal algas autode ajastu: autokasutuskogemusest Nõukogude Eestis Eesti Rahva Muuseumi küsitluslehtede vastuste põhjal. – Eesti Rahva Muuseumi aastaraamat 56, Tartu 2013.

Sternbeck, Otto. Uutes oludes – uut vaimu! – Eesti Raudtee, nr 1 (122), 1935.

Vende, Valdeko. Esimesest autost viimase voorimeheni. Tallinn: Perioodika, 1989.

Volte, Rudi. Cars & Culture. The Life Story of Technology. Baltimore. Johns Hopkins University Press, 2006.

**Internet:**

[http://eag.vanatehnika.ee/ewedpoola\\_art1933.html](http://eag.vanatehnika.ee/ewedpoola_art1933.html) (viimati vaadatud 05.11.2018).