



63-51EAE

Eesti NSV autoveondus Jõgeva Autobaasi näitel (1952–1991)¹

Jens Raevald, Tartu Ülikooli ajaloo- ja arheoloogia instituudi magistrant

SISSEJUHATUS

183

Autonduse ajaloost Eestis on siiani ilmunud vähe akadeemilisi uurimusi. Martin Klesmenti ja Jaak Valge raamat 20. sajandi autovedudest, mis ilmus Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni tellimisel, on pigem populaarteadusliku suunitlusega.² Käesoleva artikli koostamisel tuli tugineda Nõukogude perioodil ilmunud brošüürile autotranspordi ja maanteede süsteemi asutustest 1940–60.³ Lisaks on tänaseks ilmunud veel mõned uurimused autotranspordi ja maanteede süsteemi ettevõtete kohta (Viljandi Autobaas, Tartu Autoremondi Katsetehas).⁴ Rohkem on ajaloolaste tähelepanu pälvinud (Tallinna) ühistranspordi ajalugu.⁵ Puuduvad andmed, et autoveondust ajaloolises plaanis oleks seni uuritud üliõpilaste teaduslike tööde raames.

Artiklis käsitlen autotranspordi arengut Eesti NSV-s ühe regionaalse transpordiettevõtte näitel. Siinne käsitus ei hõlma autobussiliiklust ja puudutab vaid põgusalt taksondust, keskendudes kohaliku tähtsusega üldkasutatava (kaubaveo) autotranspordi lähiajaloole ühe Eesti regiooni näitel. Samuti jääb käsitlusest täiesti välja rahvusvaheliste vedude teema (neid antud autobaas ei teostanud) ning peaaegu puudutamata jäävad ka veod liiduvabariikide vahel. Teemavalikut põhjendab asjaolu, et just kohaliku tähtsusega üldkasutatav (kaubaveo) autotransport Nõukogude perioodil on üks vähem tähelepanu pälvinud maanteetranspordi ajaloo tahke. Autotranspordibaas nr 5 oli vaadeldaval ajajärgul ainus kohapeal (Jõgeva rajoon ja selle eelkäijad) asunud maanteetranspordi ettevõtte. Automajandeid oli siin rohkemgi, aga nende puhul oli veokipark ettevõtte põhi-tegevust abistav üksus.

-
- 1 Artikkel põhineb autori poolt 2017. aastal Tartu Ülikooli ajaloo- ja arheoloogia instituudis kaitsitud samateemalisel bakalaureusetööl.
 - 2 M. Klesment, J. Valge. Eesti autoveondusest sõnas ja pildis XX sajandi algusest tänapäevani. Tallinn 2008.
 - 3 I. Kongi. Eesti NSV autotranspordi ja maanteede süsteemi asutused aastail 1940–60. Tallinn 1978.
 - 4 A.-E. Känd. Viljandi autobaas nr. 8: kroonika, meenutused. Viljandi 2016. T. Tammearu. Tartu autohittuse hiilgus ja allakäik. Tallinn 2009.
 - 5 R. Neriman. Autobussiliiklus Tallinnas. Tallinn 2007; A. Olander. Tramm, buss ja troll Tallinnas. Tallinn 2008; V. Vende. Esimesest autost viimase voorimehena. Tallinn 1976.

Üritan tabada autobaasi toimimisloogikat ja elu-olu kogu tema täiuses. Artikkel tugineb arhiivmaterjalile (põhiliselt Rahvusarhiivi Rakvere osakonnas asuva Jõgeva Autobaasi/Autotranspordibaasi nr 5 fondi materjalil). Samuti on kasutatud Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi materjale, kirjandust ja mälestusi (nt intervjuu autobaasi kauaaegse taksojuhi Raivo Viigiga, lisaks katkendeid siit-sealt). Autobaas andis aastail 1988–1990 välja oma infolehte, mida olen samuti töö koostamisel kasutanud. Lisas nr 1 annan lühikese ülevaate artiklis mainitud automarkidest ja mudelitest.

Perioodi algust iseloomustab veonduse kiire areng. Just autotranspordibaas nr 5 loomisega Põltsamaal sai hoo sisse tõeliselt massiline veoautode levik tänasel Jõgevamaal. Autotranspordi mahud kasvasid 1950. aastatel kiiresti. Toonastel andmetel kasvas aastail 1950–1957 autobaaside poolt nn üldkasutatava autotranspordiga veetava kauba maht tonnides 19 korda ja tonnkilomeetrites 16 korda. Seejuures Nõukogude Liidus tervikuna kasvas (kogu) autotranspordi veomaht vaadeldaval perioodil vaid 2,7 korda.⁶ 1950. aastatel leidis rohkelt kasutust veel ka hobutransport. Kuni 1960. aastate alguseni leidsid hobused kasutust pea kõikides suuremates majandites, taandudes kümnendi teisel poolel spetsiifiliselt kolhooside-sovhooside veovahenditeks, kuid marginaliseerusid seejärel ka seal. Põgusalt käsitlen Jõgeva Autobaasi ka plaanimajanduse lagunemise ajajärgul aastatel 1990–1992, nõnda on pealkirjas sisalduv aastaarv 1991 kokkuleppeline. Kokkuleppeline on ka Jõgeva Autobaasi nimi pealkirjas. Uuritav ettevõtte kandis 1989. aasta 3. jaanuarini nime Autotranspordibaas nr 5, aga Jõgeva linna territooriumil ei asunud ei baas ega selle ükski kolonn kunagi.

JÕGEVA RAJOOINI KUJUNEMINE

1949. aastal moodustati Tartumaa põhjaosast ja Viljandimaa kirdenurgast Jõgeva maakond. Juba aasta hiljem, 26. septembril 1950, jaotati vastloodud maakond rajoonideks. Endise maakonna idaossa tekkis Mustvee rajoon, keskossa Jõgeva ning läände Põltsamaa rajoon. Põltsamaa rajooni alla liideti ka alasid, mis ei kuulunud Jõgeva maakonna koosseisu. 1959. aastal liideti Jõgeva rajooniga Mustvee rajoon, mille põhjaosa anti 1962. aastal Kohtla-Järve linnapiirkonnale. Samal aastal liideti Jõgevaga enamuse Põltsamaa rajooni alast.

6 Autotransport ja Maanteed. 1958, 1. NSV Liidu üldkasutatava autotranspordi osatähtsus ja töötulemused. Esineb ka teistsuguseid arvandmeid. 1950–1955 kasvasid Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi majandite veetud tonnkilomeetrid u. 4 korda ja plaan nägi ette kasvatada mahtu 1960. aastaks 7,5 korda 1950. aastaga võrreldes (RA, ERA.R-2049.5.18, l.134, näitajad seoses 1956–60 viisaastaku-plaaniga). ATMM-i süsteemis oli 1950. aastal 1063 veoautot ja 191 taksot. 1955. aasta keskmiseks loodeti saada 2408 veokit ja 519 sõidutaksot. 1.01.1966 oli realselt süsteemis 8613 veokit ja 956 sõidutaksot (ERA.R-2049.5.218, l.146, ATMM 1966. aasta autode arvu plaan) ja standardse ZIL-tüüpi veoki mahutavus oli suurenenud kolmelt tonnilt neljale. Seega ei tundu kuidagi usutav, et isegi perioodil 1950–1966 oleksid veomahud kasvanud 19 korda.

JÕGEVA RAJOONI ETTEVÕTTED 1952–1991

Rajooni majandustegevus oli kogu Nõukogude perioodi vältel põhiliselt seotud põllumajandusega. Muud ettevõtted olid peaausjalikult rajooni teenindavad ehitus- ja teenindustegevused ja töötlev tööstuski oli eelkõige toiduainetetööstus. Mõningal määral oli esindatud kergetööstus. Masinaehituse vallas oli rajoonis vaid kaks tootjat: Puurmanis asunud „Volta” tsehh ja Põltsamaal asunud „Progressi” tsehh (seejuures kumbki ei kajastu autobaasi klientuuris).⁷ Jõgeva linna ja ümbruse suurimaid käitisi oli villa- ja nahavabrik, Põltsamaal veel ETKVL (Eesti Tarbijate Keskliidu Vabariikliku Liidu) toiduainete kombinat.

Iseloomulik on, et enamik ettevõtteid olid territoriaalse iseloomuga. Kolhoosid niikuinii, aga ka ehitustegevused (kolhooside ehituskontor ehk KEK, mehhaniseeritud ehituskolonn ehk MEK, ehitus-remondikontorid), maaparandusega tegelevad MTJ-id (masina-traktorijaam), RTJ-id (remondi-tehnikajaam) ja EPT (Eesti Põllumajandustehnika) osakonnad, tarbijate kooperatiivid ning autobaas ja selle kolonnid tegutsesid rajoonipõhiselt. Paljud neist oleksid võinud olemata olla, kui 1950. aastal poleks loodud rajoone. Pärast Mustvee ja Põltsamaa rajooni likvideerimist kadusid vähehaaval ka iseseisvad asutused neist linnadest. Põltsamaa puhul kestis rajoonile iseloomulike keskasutuste (KEK, EPT, autobaas, aga ka kohtumaja) liitmine või üleviimine 1980. aastate lõpuni. Mustvee rajoon kaotati 1959. aastal ja juba samal aastal likvideeriti ka seni iseseisvalt toimunud Mustvee RTJ. Viimane liideti Torma osakonnana Jõgeva rajoonikeskuse RTJ-ga. Sama teed läksid ka teised kohalikku majandust teenindavad ettevõtted. On täheldatav, et paljude ettevõtete ja asutuste loomine oli seotud rajoonide loomisega ning ilma 1950. aasta haldusreformita ei oleks pruukinud neid tekkida. Asjaolu, et Põltsamaale jäid mõned ettevõtted (nt autobaas) alles pärast iseseisva rajooni kaotamist, on seletatav ehk sellega, et Põltsamaa oli kuni 1970. aastateni Jõgevast elanike arvult suurem linn.

MAANTEED

1950. aastatel olid teoolud küllaltki rasked. Korduvalt on aruannetes teateid ligipääsmatusest laadimiskohtadesse halbade teeolude tõttu, eriti talvel ja kevadel. 1955. aasta aprillis seisis aruande järgi 14% autopargist halbade teeolude tõttu.⁸

Suuremad maanteed olid 1950. aastatel valdavalt kruusakattega ja väiksemad kohalikud teed olid pinnasteed. Asulates ja nende ligiduses leidis ka lühikesi munakivikattega löike. Teedevalitsuse autopark polnud kuigi suur ja oli mahukama teedeehituse tarbeks kindlasti ebapiisav. 1952. aastal loodud autobaasi nr 5 tähtsamaid ülesandeid selle algusaastail oligi teede, eriti Tallinna–Tartu maantee ehituse toetamine. Seda on näha ka baasi autopargi koosseisust, kus kallurite hulk

7 S. Nõmmik. Eesti NSV majandusgeograafia. Tallinn 1979, lk. 234.

8 RA, LVMA.739JO.1.20, l. 13, plaanitõstmise aruanne sept. 1954 kuni apr. 1955.

jõudsalt suurenes (vt lisa nr 2). 1960. aastal moodustasid teedevalitsuste tellimused 60% kogu autobas nr 5 veomahust.⁹ 1960. aastal nimetati Jõgeva Teedevalitsus ümber Teede Ehitusvalitsuseks nr 3 (TEV-3).¹⁰ Asfalteerimise põhiraskus langes kuuekümnendatele aastatele, just selle kümnendi lõpus võib hakata rääkima asfaldist ja mustkattest kui põhilistest maanteed standardkatetest. Nõukogude võimu lõpuajaks oli asfalkattega teede kogupikkus Eestis enam-vähem sama kui kümnekonna aasta eest. Seda näitab statistika tolmuvaaba katte leviku kohta Jõgeva Teedevalitsuse hallataval teedevõrgul (vt tabel 1).

Tabel 1. Mustkatte levik Jõgeva Teedevalitsuse haldusalas¹¹

1953	3 km
1966	179 km
1970	252 km
1980	337 km
1990	370 km

186

1953. aastal valminud esimene 3-kilomeetrine lõik oli üldse esimeseks asfalkattega teeks Jõgeva rajooni territooriumil.¹²

1960. aastaks oli Jõgeva Teedevalitsuse tööpiirkonnas asfalteeritud kogu Tallinna–Tartu–Põltsamaa maantee, Võhma–Põltsamaa–Jõgeva–Torma tee pooles ulatuses ja osaliselt Tartu–Mustvee–Jõhvi tee. Teiste teede puhul oli asfalteeritud vaid kuni paarikilomeetriseid lõike.¹³ Kogu Eestis oli 1955. aastal 989 km mustkattega teid, 1965. aastaks aga 2289 km.¹⁴ Üldises plaanis oli mustkattega teede pikkus Jõgeva Teedevalitsuse tööpiirkonnas teiste Eesti regioonidega võrreldes keskmisel tasemel.

Võib öelda, et moodsa teedevõrgustiku tekkimise eelduseks oli moodsa veo vahendi – auto – olemasolu. Teedeehitusel võis hooajati osaleda kuni 100 kallurit. Ühe kalluri, olgugi kõigest 3,5- või 2,25-tonnise kandevõimega, tööjõudlus ületab hobuse oma kordades. Fantaspeerides võimaluse üle ehitada Tallinna–Tartu maantee ilma autodeta – see oleks nõudnud ilmselt kõiki Põltsamaa ümbruskonna hobuseid.

1962. aastaks olid teolud põhimaanteedel Autotranspordi ja Maanteed Ministeeriumi (ATMM-i) arvates juba piisavalt head, et vähendada kütuse kulunorme. Nii vähendati kütuse kulunormi 20% alates 15. detsembrist 1962. aastal

9 RA, LVMA.739JO.1.120, l. 5, aastaaruanne (1960).

10 I. Kongi. Eesti NSV autotranspordi ja maanteed süsteemi asutused aastail 1940–60, lk.45.

11 EMM 26:12, Jõgeva Teedevalitsuse aastaaruanne (1960).

12 E. Grauberg. 50 aastat muutuvus ajas. Sissejuhatus Jõgeva Teedevalitsuse arhiivimistmus. Samas ka tabelis sisalduvad andmed. Andmed on Jõgeva rajooni/maakonna territooriumi kohta alates 1972. aastast kehtinud piirides.

13 EMM 26:12, Jõgeva Teedevalitsuse aastaaruanne (1960).

14 „Autotransport ja Maanteed”, 1965, 3, lk. 20.

ka kolmel Jõgeva rajooni jääval teel:¹⁵ Mäo–Põltsamaa–Tartu–Võru; Põltsamaa–Jõgeva; Tartu–Saare.

TEISED AUTOMAJANDID RAJONIS

1950. aastatel oli arvestatav roll autotranspordi alal üldkasutatava autobaasi piirkonnas veel ka masina-traktorijaamad (MTJ). Peaaegu kõigil ühismajanditel oli küll autosid, aga enamasti üks või kaks. Väikeste automajandite likvideerimise kampaania käigus aastail 1958–1959 korjati needki kokku. Soov suurendada üldkasutatava autotranspordi osakaalu pikemas perspektiivis siiski ei täitunud. Nõukogude majandusmudeli eripäradest ja tollasest logistika arengutasemest (ka maailma mõistes) johtuvalt löid majandid 1960. aastatel taas oma autopargi. Samasse aega jääb ka rajooni majanduse tugisamba – põllumajanduse tõus ning kolhooside mehhaniseerimine. Protsess süvenes järgmisel aastakümnel ja üldkasutatava autotranspordi spetsiifikaks jäi teedehitus ning ettevõtete abistamine erakorralise veomahu korral. 1980. aastate lõpul moodustas näiteks Jõgeva Autobaaši Jõgeva kolonni autopark selge vähemuse kogu linna ja lähiümbruse veokipargist. Ainuüksi Jõgeva KEK-i autopark ulatus ligemale pooleni autobaasi mahust. Jõgeva Tarbijate Kooperatiiv läks üle oma autopargile ning ei vajanud teatud hetkest enam autobaasi teeneid.

Peale autotranspordibaasi omasid suuremat autoparki ka MTJ-id ja nende järglased RTJ-id, samuti EPT osakonnad, ehitusmajandid KEK ja MEK, hiljem ka Jõgeva Tarbijate Kooperatiiv.

AUTOTRANSPORDIBAASI NR 5 LOOMINE, ALLUVUSSUHTED, STRUKTUUR

Eesti NSV Ministrite Nõukogu (MN) määrusega 28. oktoobrist 1950 jaotati asja moodustatud rajoonid autobaaaside tööpiirkondadeks. Tartus asuv autobaaas nr 4 sai endale endise Tartu maakonna rajoonid – Jõgeva, Mustvee ja Kallaste. Viljandis asuv autobaaas nr 8 pidi teenindama Põltsamaa rajooni.¹⁶ Põltsamaal ja Jõgeval asusid vastavate autobaaaside alabaasid mitte eriti arvuka autopargiga. Viieandat numbrit oli kandnud üks Tallinna autobaaasidest, nüüd otsustati see reorganiseerida Põltsamaa vajadusteks. Põltsamaal asuva autobaaasi nr 5 sünnikuupäevaks võib lugeda 7. aprilli 1952, kui ametikohale määrati direktori kohusetäitja Helmut Rooste. 16. aprillil võeti üle a/b nr 8 Põltsamaa alabaas koos masinate ja töötajatega. Baasiga nr 5 liideti ka neljanda autobaaasi Jõgeva alabaas. Nii sai uue autobaaasi tööpiirkonnaks Põltsamaa, Jõgeva ja Mustvee rajoon.¹⁷

Ajuti kuulus a/b nr 5 tööpiirkonda sealse lubjatehase tõttu ka Rakke. Aastail 1959–1962 kujundati kolmest rajoonist üks tervik, kuid vähemalt mõnda aega

15 RA, LVMA.739JO.1.179, l. 5, direktori käskkirj 14.01.1963.

16 Eesti NSV autotranspordi ja maanteedüsteemi asutused aastail 1940–60, lk. 27–28.

17 RA, LVMA.739JO.1.2, direktori käskkirjad.

teenindas autobaas edasi ka nüüd Viljandi ja Paide rajooni alla läinud alasid. Avinurme–Lohusuu piirkonna kohta, mis läks Kohtla-Järve rajooni alla, ei õnnestunud andmeid leida. Põltsamaa kolonn teenindas Viljandi rajooni alla kuuluvat Meleski klaasivabrikut ja sellele järgnenud väikeettevõtet kuni vaadeldava perioodi lõpuni. Teistest autobaasi lepingulistest klientidest väljastpoolt rajooni tuleb 1970.–1980. aastatel esile vaid Rakke Lubjatehas. Piimaveoringide ja võitööstuste teenindamise puhul pole täpselt teada vedude ulatus väljapoole rajooni piire, selleks peaks spetsiaalselt uurima juba piimanduse administreerimist, mitte autotransporti.

188

Esialgul kuulusid autobaasid Eesti NSV MN juures asuva Autotranspordi Peavalitsuse alluvusse (1989. aastal reorganiseeriti Riiklikuks Transpordikomiteeks). Sellele peavalitsusele allusid autobaasid, autokoolid ja remonditehased. 1953. aasta jaanuaris viidi Autotranspordi Peavalitsus omakorda vastloodud Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi alluvusse. 1956. aastal Autotranspordi Peavalitsus kaotati ja autobaasid allutati otse ministeeriumile, õigemini selle Autotranspordi Valitsusele. 1. juulil 1960 loodi selle baasil Vabariiklik Autotranspordi Trust. 1. jaanuaril 1966. aastal reorganiseeriti see tootmisvalitsuseks Põllumajandustransport. Viimatinimetatud asutus ise oli 1963. aastal loodud ühe tootmisvalitsusena. 1971. aasta alguses Põllumajandustransport likvideeriti ja selle asemele loodi Autovedude Valitsus. Autovedude Valitsusele allusid 18 autotranspordibaasi, 2 autokoloni, koondis Tallinna Autovedud, Töö Teadusliku Organiseerimise Keskus ning Transpordi-Ekspeditsiooni Agentuuride Sõlmkontor „Esta”. 1974. aastal „Esta” likvideeriti. Perestroika ajal tõsteti koondise alla veel hulgaliselt erinevaid majandeid, kuni 1988. aasta lõpus Autovedude Valitsus likvideeriti. Selle asemele loodi vabariiklik ühendus Eesti Autovedud, mis lõpetas tegevuse 1. aprillil 1990. aastal.¹⁸

Autobaasi juhtis direktor. Baasi juhtivtöötajate hierarhias järgnes direktorile peainsener. 1990. aasta jaanuaris peainseneri koht kaotati ning hierarhias järgmisteks jäid direktori asetäitjad, keda enne oli üks, nüüd kaks – asetäitjad tootmise ja ehituse alal. Kolonne juhtisid kolonniülemad. Kolonnist madalam struktuuriüksus oli brigaad, mis koosnes tosinkonnast autojuhust.

KOLONNID

Jõgeva ja Põltsamaa

Jõgeva kolonn tekkis kohe autotranspordibaasi nr 5 organiseerimisel 1952. aastal, kui võeti üle senine a/b nr 4 Jõgeva alabaas. 1975. aastal hakati Õunale projekteerima autobaasi uut peahoonet, mida ehitati aastatel 1978–1981. Selle valmimise järel viidi baasi keskkontor Põltsamaalt üle Jõgeva lähedale Õuna külla senisesse Jõgeva kolonni asukohta. Põltsamaale jäi alles küllaltki suur kolonn. 1980. aastatel

18 Eesti NSV autotranspordi ja maanteede süsteemi asutused aastail 1940–60, lk. 29, 44. Samuti rahvusarhiivi fonde tutvustavad sissejuhatused.

paistis Põltsamaa kolonn Jõgeva omaga võrreldes silma väiksema kaadrivoolavusega ning väiksemate probleemidega seoses tööjõuga. Põltsamaal asus autobaaas Pargi tänaval.

Mustvee

Mustvee alabaas tekkis 1952. või 1953. aastal. Teateid mõne varasema alabaasi ülevõtmisest ei ole. Kolonni hülgeaegadeks olid 1960. aastad, kui Mustveesse oli koondatud suur osa tolmtuhaveo masinatest ning masinapark hakkas arvukselt järele jõudma autobaaasi südameks olnud Põltsamaa kolonnile. 1969. aasta lõpus anti Mustvee kolonn üle koondisele Eesti Põllumajandustehnika seoses muldade lupjamistööde kohustuse üleandmisega. Likvideerimisega koondati Mustvee kolonni 128 töötajat. Vaimustust see autobaaasi töötajates ei tekitanud – just iseseisva kolonnina elujõuliseks ja tugevaks kujunenud struktuuriüksus võeti käest. Päris üldkasutatava autopargita Mustvee siiski ei jäänud, edasi tegutses autobaaasi Põltsamaa kolonni Mustvee brigaad tosinkonna masinaga. Territooriumist ja remondibaasist ilma jäetuna paiknes masinapark esialgu leivatehase valdustes, kuni õnnestus asukohaks välja kaubelda endine Mustvee raudteejaam. Iseseisva kolonni staatust Mustvee enam tagasi ei saanud. Ehkki siin-seal mainitakse Mustvee kolonni ülemat (Mustvee kolonni/brigaadi juhtis peaaegu kogu selle aja Zosima Jotkin), ei omanud kolonn enam kunagi reaalselt iseseisvat staatust. Brigaad/kolonn allutati Põltsamaa asemel mingil hetkel Jõgeva kolonnile.¹⁹

Mustvee kolonni/brigaadi üheks eripäraks Põltsamaa ja Jõgevaga võrreldes oli ka tunnitasaautode ja kaubataksode rohkus. Nendele pakkusid tööd Peipsi-äärsete külade köögiviljakasvatajad.

Rakke

1959. aastal moodustati Eesti NSV Rahvamajanduse Nõukogu väikestest automajanditest autobaaas nr 103. Baasi keskus asus Tallinnas ning oligi loodud koondamiseks väikesi autoparke, üheks neist osutus endine Rakke lubjatehase automajand. 1. juulil 1960. aastal kujundati a/b nr 103 taas ümber, mille käigus allutati selle Rakke kolonn autobaaasile nr 5.²⁰

Rakke kolonn läks 30. juunil 1961. aastal Vabariikliku Autotranspordi Trusti juhataja käskkirjaga autobaaasile nr 21. Üleandmise hetkel oli kolonnis 26 veo-
kit, neist 22 töökorras. 23 neist olid kallurid, peamiselt ZIS-585-d. Lisaks üks

19 RA, LVMA.739JO.1.303, Mustvee autokolonni üleandmis-vastuvõtu aktid. Autobaaasile vajalikke masinaid paigutati alates oktoobrist ümber Põltsamaa ja ka Jõgeva kolonni. Töötajate nimekiri direktori käskkirjas 15.12.1969. (LVMA.739JO.1.291, l. 99–102).

RA, LVMA.739JO.1.425, autotranspordibaasi üleandmis-vastuvõtu aktid 10.12.1975. a. S 323 l. 4 auto-
de paiknemise tabelis seisuga 1.07.1970 on 12 masinat, sh 2 sõiduautot märgitud Mustvees paiknevateks. M. Laose intervjuu kolonniülem Zosima Jotkiniga infolehes „Sabi” nr. 3, 1988.

20 Eesti NSV autotranspordi ja maanteedüsteemi asutused aastail 1940–60, l. 61.

platvormauto, üks sadulveok ja üks buss. Vanim auto oli aastast 1949 ja uusim 1961. aastast.²¹ Autopargi koosseis kolonnide kaupa erinevatel aastatel:

- ▶ 1.01.1961 – Põltsamaal 132 autot, Jõgeval 49, Mustvees 18 ja Rakkes 24. Kokku 223.
- ▶ 1.01.1967 – Põltsamaal 146 autot, Jõgeval 81 ja Mustvees 98. Kokku 325.
- ▶ 1.07.1970 – Põltsamaal 146 autot, Jõgeval 92 ja Mustvees 12. Kokku 250.
- ▶ 5.10.1985 – Põltsamaal 105 veokit, 13 taksot, 65 haagist. Jõgeval 91 veokit, 15 taksot, 1 buss ja 38 haagist. Mustvees 11 veokit ja 4 taksot. Kokku 207 veokit, 32 taksot, 1 buss ja 103 haagist.²²

1950. aastad

Autobaasi nr 5 tänapäeva mõistes iseseisvaks ettevõtteks sel perioodil lugeda ei saa. Ministeeriumi tasemel määrati kindlaks autopargi koosseis, palgad, veomahud, kliendibaas. Ilma kooskõlastuseta võis täita veomahu reservi, sisustada ruume ja remondikoda ja võimalusel määrata preemiat. Algusaastail, 1952–53, korjas peavalitsus/ministeerium kokku ettevõtete kasumi ja jaotas selle uuesti laiali kapitaal mahutuste või likviidsuse puudujääkide tarbeks. Mõnikord pidi mõni autobaas kandma etteantud summa teisele autobaasile üle keskuse nõudel. Näiteks 12. juunil 1952 anti autobaasile nr 4 korraldus kanda nr 5-le üle 144 300 rbl viimase kahjumi katteks. Tsentraalne korraldamine omandas tänapäevases mõttes lausa jaburaid mõõtmeid. Näiteks 15. oktoobril 1952 alandas peavalitsuse eksploatatsiooniosakonna juhataja oma käskkirjaga veotariife järgmistele kaupadele: kartul, värske köögivili, oad, kaer kottides ja lahtiselt, mitmesugune tera- ja seemnevili, päevalill peades ja seemnetes, pressitud ja pressimata puuvill. Arvestades Eesti ala „tihedat kokkupuudet” päevalille ja puuvillakasvatusega, võib aimata, et peavalitsus oli vastava direktiivi omakorda kõrgemalt saanud.²³ Plaanimajanduslikud kriteeriumid ja tariifid asendasid põhimõtet, et vedaja määrab hinna vastavalt veoga seotud kuludele. Kerged koormad olid plaanitaimise mõistes halvad, kuna kandejõu kasutamise koefitsient langes. Rohkem plaani täites võis väheneda kasum. Raskemate koormatega täideti tonnkilomeetrite plaani hästi, kuid autod lagunesid ka kiiremini.

Ministeerium pani paika ka autobaasi töötajate koosseisu. Sõltuvalt veokite arvust olid automajandid jagatud kategooriatesse, mis määrasid ära tugipersonali arvu. Palgad olid fikseeritud ja kinnitatud ministeeriumi poolt.

21 RA, LVMA.739JO.1.155, üleandmis-vastuvõtu akt Rakke autokolonna likvideerimisel.

22 RA, LVMA.739JO.1.559, l. 3, üleandmis-vastuvõtu akt direktori vahetusel. Vanemad andmed aastaaruannetest.

23 RA, LVMA.739JO.1.1 l. 17, 44, Autotranspordi Peavalitsuse juhataja käskkiri nr. 1567 kasumi osas ja käskkirja lisa nr. 309 tariifide alandamise osas.

Seega iseseisvaks autoveo ettevõtteks 1950. aastate esimesel poolel võib pidada Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi. Autobaasid andsid heal juhul filiaali mõõtmed välja.

Lisaks ministeeriumile olid autobaasid aruandekohustuslikud ka rajoonide täitevkomiteede ees. Täitevkomitee plaanikomisjonile pidi aru andma plaaniliste näitajate täitmisest ja graafikus püsimisest, samuti üldisest olukorrast kauba- ja reisijateveol. Autobaas teenindas kolme rajooni ja kõik nad nõudsid aruandeid!

1960. aastad

Varasem muster jäi püsima ka hiljem. Endiselt jaotati ministeeriumi tasemel autosid, sh ühelt autobaasilt teisele. Tootmiskoondise Põllumajandustransport tähtsus vahelülina autobaaside ja ministeeriumi vahel arhiivmaterjalidest ei ilmne. Põllumajandustransport organiseeris tsentraalselt kontoritarvete ostu. Muud olulist rolli ei tundunud olevat.

Algusest saadik jäi paika vajadus täita plaanilisi numbreid. Neid oli päris palju – plaan oli kehtestatud kasumile, veetud tonnkilomeetritele (kõige tähtsam!), läbisõidu koefitsiendile ja tehnilise valmisoleku koefitsiendile. Oli ka tööjõuplaan, kuid sellest hälbimine polnud nii oluline. Tonnkilomeetrite plaan (sh klientide kaupa) oli niivõrd oluline, et selle nimel tehti ka tühja tööd. Kruusa- ja liivakarjääridest veeti koormad välja mõnele võimalikule ladustamisplatsile, et siis vajaduse ilmnedes materjal sealt edasi toimetada. Sisuliselt mõttetu sõidu ainuke eesmärk oli täita veoplaani.²⁴ Et selline veiderdamine ei olnud midagi haruldast, kinnitab ka asjaolu, et sama skeemi on mainitud kogu Nõukogude Liidu kontekstis.²⁵

Ettepoole vaadates mainigem, et 1980. aastate eripära oli defitsiidi teraviku muutumine. Kui varasematel aastakümnetel olid autode seisupäevade põhiliseks põhjuseks varuosade ja kummide puudumine, siis nüüd olid antud kitsaskohad valdavalt ületatud. Endiselt kummitas juhtide nappus ja uudse murena oli esile kerkinud kütuse puudumine. Kütuse puudus valitses baasis juba enne perestroika ajajärgu algust. Perestroika ja vabaduse tuulte puhumise ajaks, aastaks 1990, olid sisse viidud kütuseliimid majandusautodele.²⁶

LOGISTILINE POOL

Tänapäevast logistikat, kus logistiku ülesandeks on kaupade leidmine ja vedude sobitamine, ei saanudki plaanimajanduse tingimustes olla. Veomahud ja lepingu tüüptingimused olid ette antud otse Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumist. Vedude leidmisega polnud seega mingit raskust. Küll aga rõhusid jäigad veotariifid autotranspordibaasi nr 5 (mis oli rajooni ainuke puhtakujuline transpordiettevõtte)

24 Intervjuust R. Viigiga.

25 A. Nove. *An Economic History of the USSR 1917–91*. London 1992, lk. 365.

26 RA, LVMA.739JO.1.589, l. 39, direktori käskkiri 26.03.1990. Tähtsamate masinate kütusekulu oli piirama, kuid mõningatel masinatel piiratud 300–1000 liitriga kuus.

kliepte. Korduvalt leiab arhiivmaterjalides kurtmist autobaasi teenuste kõrgete hindade üle.

1958. aastal kaotati ülevabariigilise tsentraliseerimise käigus ka autobaasi nr 5 vastutusallas mitmeid väikseid automajandeid. Paljud neist hiljem taastati. Nähtavasti ei tasunud veoteenuse sisseostmine ära ega polnud seda ka mugav kasutada. Kogu Nõukogude autoveondust kipub iseloomustama asutuste oma autopargi olemasolu. Autobasidest teenuse sisseostmine ei olnud asutuste esimene valik ning iseseisvamad asutused vältisid seda. Üheks põhjuseks oli sisseostetava teenuse kõrge hind. Jõgeval tegutsenud artelli 1949. aasta majandusaruandes kurdetakse: „Raskusi on autotranspordiga. Oleks hädasti vaja muretseda veoauto, millega kaupu realiseerida väljapoole oma tegevuspiirkonda Kiviõlisse ja Jõhvi jne. Kaupade järele, mida saame pakkuda, on nõudmine väga suur. Laenuautoga kaupade vedu võtab kuludeks peaaegu kogu saadava kasu.”²⁷ Jõgeva KEK-i juhatuse esimees Remmel kurdab 1962. aasta aastaaruande seletuskirjas, et oma veokite seismajäämise tõttu (kummide puudusel) tuli laenata transporti, mis „osutus väga kulukaks ja end majanduslikult ei õigustanud.”²⁸

Kasuliku läbisõidu koefitsient sellest muidugi ei võitnud. Nii 1952. kui 1954. aastal oli autobaasi nr 5 läbisõidu kasutamise koefitsient 0,59, 1965. aastal 0,54.²⁹ Tagasi sõideti peaaegu alati tühjalt.

TSENTRALISEERITUD VEOD

Alates 1955. aastast juurutati Eesti NSV veonduses tsentraliseeritud vedude süsteemi. Autobasid vedasid kooskõlastatud graafiku alusel teiste majandite ja asutuste kaupa. Kauba laadimise eest hoolitses saatja, mahalaadimise eest saaja. Ekspediitori ülesanded lasusid autojuhil. 1960. aasta lõpuks veeti Eesti NSV-s tsentraliseeritult 58,7% autoveonduse mahust.³⁰ Autobasid nr 5 tööpiirkonnas hakati tsentraliseeritult teenindama järgmisi kliente (sõna „klient” kasutamine on plaanimajanduses tinglik. Olid ju veomahud ja tingimused kokku lepitud ministeeriumide, mitte autobasid ja kohaliku käitise vahel):³¹

- ▶ esimesena viidi tsentraliseeritud vedudele üle võitööstused: Imavere, Kolga-Jaani, Kursi, Päinurme, Põltsamaa, Avinurme, Järve, Jõgeva, Palamuse, Torma ja Vägeva;
- ▶ Meleski klaasivabrik;

27 E. Randoja. Jõgeva Rajooni RSN Täitevkomitee tööstuskombinaadid ja teeninduskombinaat „Jõgeva” aastail 1944–78. 1. osa, lk. 158.

28 RA, LVMA.662JO.1.47, l. 18, Jõgeva KEK-i aastaaruande seletuskiri (1962). 11-st masinast seisis 4 kolm kuud pukkide peal, kuna poole aasta jooksul ei eraldatud majandile ühtegi kummi.

29 RA, LVMA.739JO.1.11, l. 5 (1953. aasta transfinplaan), LVMA.739JO.1.32, l. 20 (1954. aasta bilanss), LVMA.739JO.1.221. Läbisõidukoefitsient 0,59 puhul sõitis auto 59% oma veoteekonnast koormaga.

30 M. Klesment, J. Valge. Eesti autoveondusest sõnas ja pildis XX sajandi algusest tänapäevani, lk. 126.

31 RA, LVMA.739JO.1.95, l. 14–16, tsentraliseeritud vedudele üleminevate ettevõtete loetelu.

- ▶ Jõgeva raudteejaam ja Põltsamaa Kohaliku Majanduse Kombinaat.

Piimavedude tsentraliseerimist vabariigis arendati edasi 1970. aastate alguses. Selle tempot takistas tehnika, s.o piimaveoks sobivate tsisternautode nappus.

Tsentraliseeritud veod viidi valdavalt sisse ettevõtetes, mis olid sunnitud oma autopargi loovutama. Niisiis käis vedude tsentraliseerimine käsikäes väikeste automajandite likvideerimise kampaaniaga. Kampaaniat ennast võib lugeda läbikukkunuks, sest paljud majandid, kellelt veokid kokku korjati, taastasid hiljem iseseisva automajandi. Vähe sellest, kõikvõimalikud ettevõtted löid omaenda autopargi ja üritasid igati end lahti rakendada üldkasutatavast autotranspordist. Isegi ATMM-i sees löid teedevalitsused oma automajandid. Ettevõtete soov iseseisvalt oma autodega hakkama saada viis olukorrani, kus näiteks hiiglettevõtte Kohtla-Järve Põlevkivitöötlemise Kombinaat palus endale eraldada piimaauto!³²

193

KULUD-TULUD

Omahind

Nõukogude võim armastas statistikat ja kogus seda ka autoveonduse valdkonnas ohtrasti. Kahjuks pole toonane statistika päris võrreldav tänapäevasega. 1949. aasta aruandes arvutas Palamuse MTJ keskmiseks omahinnaks kilomeetrile 1 rbl 9 kop (11 kop 1961. aasta vääringus),³³ mis võiks tänapäeva ostujõus olla 20–30 eurosendi ümber. Autobaasi 1952. aasta keskmine omahind oli 1 rbl kilomeetrile, taksodel 82 kopikat.³⁴ 1960. aastaks oli omahind langenud nii jooksvatel kui tonnkilomeetritel. Jooksva kilomeetri omahind oli 85 kopikat (taksodel 51 kop), sellest:

- ▶ 31% ehk 26 kopikat kütuse ja määrdeainete kulu;
- ▶ 30% ehk 25 kopikat töötasud;
- ▶ 28% ehk 23 kopikat rehvikulu ja autode remont, mõlemat ligikaudu samapalju;
- ▶ 11% ehk 9 kopikat autode amortisatsioon.³⁵

Arvestada tuleb ka, et autode kandevõime oli enamasti 3 tonni ümber. Võrdluseks – tänapäeval on ühe kilomeetri omahind 24-tonnise koormaga veoautol umbes 1 euro.

Säilinud on põhjalik ülevaade omahinna analüüsist 1969. aasta kohta. Mee-todina kasutati kulude läbijagamist üldise autode läbijooksuga. Majandi kogutulu oli 2,03 mln rbl, aga kuluks loetud vaid 135 000 rbl (samas 1975. aasta 11 kuuga saadi tulusid 1,834 mln rbl ja kasumit 362 000 rbl (keskmine aastatöötasu

32 RA, ERA.R-2049.11.18, l. 45, V.I. Lenini nim. Põlevkivitöötlemise Kombinaadi direktori asetäitja kiri ATMM ministrile 8.01.1971.

33 RA, LVMA.90JO.1.51, l. 24, Palamuse MTJ aastaaruanne (1949). Plaani järgi 88 kop, kuid autod olid pidevalt remondis.

34 RA, LVMA.739JO.1.11, l.12, 1953. aasta transfinplaan.

35 RA, LVMA.739JO.1.120, l. 15, aastaaruanne (1960).

oli 2024 rbl³⁶). Ühe kilomeetri omahinnaks tuli kaubaveoautodel tasustatud kilomeetri kohta 13,5 kopikat ja sõidutaksodel 6,4 kopikat. Need numbrid olid kasvanud 1960. aastaga võrreldes, kuid nagu tulude ja kulude vahekorra näha, on üsna keeruline neid näitajaid tänapäevasesse konteksti panna. Annan siiski ka kaubaveo omahinna struktuuri:³⁷

- ▶ 30% töötasud;
- ▶ 21% kütus ja määrdeained;
- ▶ 19% amortisatsioon (autod ja ehitised);
- ▶ 15% üldkulud;
- ▶ 9% autode remont;
- ▶ 7% kummide kulumine.

194

Võrdluses tänapäevaga on üld- ja palgakulu sarnases suurusjärgus. Autode remont ja rehvid on aga tänapäeval marginaalsed kulud võrreldes vaadeldava perioodiga. See-eest kütus kui sisend on tähtsust juurde saanud. Tookordsed autod olid tänapäevastega võrreldes ebaökonomsemad ja jõuetumad, kuid kütus ei olnud naftariigi jaoks mingi mure. Valukohad olid rehvide pidev puudumine ja autode pidev lagunemine.

Tegelikult on kõik toonased analüüsid veo omahinna osas tänapäevale kohandamatud, kuna suur osa väärtusi liikus läbi fondide ning nende bilansiline maksumus ei kajastanud kauba tegelikku väärtust. Tartu Ülikooli majandusteadlane Jüri Sepp on öelnud ühes interjvuu: „Tähtsam on ressurside, nii tooraine kui valmistoodangu liikumine, mitte raha liigutamine. Hinnad ei peegeldanud tol ajal kaupade väärtust.”³⁸ Tõestus sellele väitele on lisas nr 3 ära toodud uute autode bilansijärgsed hinnad. Kui veoautosid vabamüügis polnud, siis sõiduautode hinnad elanikkonnale algasid umbes 5000 rublast, mis oli üle kahe korra kõrgem bilansilisest hinnast, mustal turul maksti auto eest väidetavalt veelgi rohkem.

Palk

Tööjõu (v.a autojuhid) põhipalgad kinnitas autotranspordi ja maanteede minister. Suur osa sissetulekust laekus palgalistele aga kõikvõimalike lisatasude ja preemiade näol plaaniületuse, autokummide säästu, kütusesäästu eest. Palgad, võrrelduna kolhoositöelistega, olid 1950. aastatel igatahes head (1959. aastal maksti vaid 14%-s kolhoosidest palka rahas), küllap olid needki vähesed autobaasis teenitud rublad ajastu kontekstis heaks sissetulekuks. 1960. aastatel jõudis küll ka kolhoosides makstav palk jõudsalt linnaettevõtete omale järele.³⁹

36 RA, LVMA.739JO.425, l. 3, autobaasi üleandmis-vastuvõtu akt.

37 RA, LVMA.739JO.1.297, l. 84, autotranspordibaasi nr 5 1969. aasta omahind.

38 Jüri Sepa kommentaar teemale, kas Eesti NSV andis või sai rohkem NSV Liidu käest („Teadustöö või soov panna okupandile vastu lõugu?”). Postimees, 8.04.2017.

39 Toivo U. Raun. Viron historia. Helsinki 1989, lk. 251.

Töötasu oli suurem parema tasuvusega, s.o uuematel ja suurematel masinatel. Nii võidi distsiplinaarrikkumiste, näiteks omavoliliselt töölt puudumise eest, karistada vanema ja viletsama auto peale ümberpaigutamisega.⁴⁰

Tabel 2. ⁴¹ Mõningate aastate keskmised töötasud autotranspordibaasis nr 5

Aasta	Keskmine töötasu kuus	Sh autojuhtidel
1955	799 (80) rbl	948 (95) rbl
1962	93 rbl	105 rbl
1967	132 rbl	152 rbl
1970	171 rbl	...
1975	185 rbl	...
1980	227 rbl	...
1985	248 rbl	...
1989	274 rbl	...

195

Perestroika perioodile olid iseloomulikud töötajate (või endiste töötajate) palved ühekordseks rahaliseks toetuseks, mis tavaliselt ka rahuldati. Põhjuseks toodi enamasti raske majanduslik olukord, matused, lapse sünd, korteri remont või ka abiellumine. Raha võeti materiaalse ergutamise fondist, kust maksti ka preemiaid. Materiaalse ergutamise fondi kujunemine on ära toodud lisas nr 5.⁴²

Eesti üleminekul isemajandamisele kadusid kõrgemalt ettekirjutatud palgad ning see küsimus liikus ettevõtte enda pädevusse. Seoses alanud isemajandamise ja inflatsiooniga tõusid (juhtivtöötajate) põhipalgad hüppeliselt 1. juulist 1990. aastal. Uuesti vaadati palgad üle 1. jaanuaril 1991, kuid enamikul töötajatest palk sel korral ei tõusnud. Tükitöötasud tõusid märgatavalt 1. aprillist 1991 ja põhipalgad kuu aega hiljem. Samast ajast hakati ka klientidele rakendama hinnatõusu koefitsienti. Augustis tõsteti veelkord palkasid. 12. juulil oli eelnenud hinnatõusu koefitsiendi tõstmine klientidele.⁴³

KLIENDID

Kui 1960. aastate teine poolt välja arvata (tuhaveo kõrgaeg), oli põhiline veomahu tekitaja Autotranspordi ja Maanteede Ministeerium teedehitusega seotud

40 RA, LVMA.739JO.1.30, l. 169, direktori käskkiri 14.07.1955. Näiteks autojuht E. Turu paigutati omavoliliselt töölt puudumise pärast GAZ-51-lt ümber ZIS-5-le.

41 RA, LVMA.739JO.1.31, l. 15, 1955. aasta transfinplaan. LVMA.739JO.1.175, l. 13, aastaaruanne (1962), LVMA.739JO.1.258, l. 22 ja 24, aastaaruanne (1967). LVMA.739JO.1.487, l. 42, aastaaruanne (1975). ERA.R-2311.1.1062, l. 103, aastaaruanne (1980). ERA.R-2311.1.1732, l. 71, aastaaruanne (1985). ERA.R-2311.1.1732 l. 71. aastaaruanne (1985). ERA.R-2311.1.2276, l. 23, aastaaruanne (1989).

42 Töötajate omakäelised palved rahaeraldusteks asuvad a/b nr 5 direktori käskkirjade juures (Rahvusarhiivi fond LVMA.739JO).

43 Direktori käskkirjad 1991. aastast RA, LVMA.739JO.1.598, 1990. aastast LVMA.739JO.1.590.

tellimustega. 1962. aastal andsid kallurid 84% veomahust.⁴⁴ Muudest vedudest paistis silma piimavedu. Tuha- ja piimavedu olid tihti ka murelapsed. 1967. aastal sai autobaas tuha- ja piimaveost kokku 43,1 tuh rbl kahjumit. Õnneks kattis seda 98,4 tuh rbl kasumit muudest veolõikudest.⁴⁵ Alates 1970. aastast teostasid tolmutuha vedu põldudele autobaaside asemel EPT koondised. Seoses sellega anti Mustvee kolonn üle EPT Põlva koondisele ja Nuia osakonnale. Pärast Rakke kolonni teket oli mõnda aega oluline ka Rakke Lubjatehase teenindamine. Rakke Lubjatehas oli ka ühe Nõukogude autoveonduse innovatsioonilise algatuse katse-lavaks. Nimelt hakati 1971. aasta algusest teenindama ATMM-i süsteemis mitmeid kliente, sealhulgas Rakke Lubjatehast, limiidivabalt, otselepingutega (sellal oli lubjatehase põhiline teenindaja küll Tapal asunud autotranspordibaas nr 21).⁴⁶ Märkimisväärsemat veomahtu pakkus ka Jõgeva Ehitus- ja Remondikontor. Tarbijate kooperatiivide, metsakombinaatide ja rajooni väheste piimandusega mitte-seotud töötleva tööstuse ettevõtete poolt tellitud vedude maht oli väike. 1971. aastal osales a/b nr 5 ka raudtee ehitusel, abistades Paides asunud autobaasi nr 10 Kärü–Kolu raudteetammi ehitusel.⁴⁷

1960.–70. aastatel arendasid paljud majandid välja oma autopargi. Üldise autoveonduse arengu juures jagus tegevust siiski ka autotranspordibaasidele. Traditsiooniliselt üks suurimaid veomahu tekitajaid oli teedehitus, kuid selle osatähtsus siiski langes, moodustades 1974. aastal 65,5% kallurite veomahust.⁴⁸ Perestroika päevil abistas autobaas teedevalitsust ka talvise teehoolduse ajal.

1975. aastal oli autobaasil 25 klienti, neist 10 n-õ kohustuslikud ehk lepingulised. Tunnitasuautode limiit on välja antud 15-le, kellest 4 on limiidi lõpuni ära kasutanud.⁴⁹ 1991. aastal oli lepinguliste klientide arv 26, seega oli nende arv jäänud stabiilseks.⁵⁰ Klientide arv ja tulud on ära toodud lisas nr 5.

Kui võrrelda autobaasi nr 5 teiste omataolistega Eestis, siis 1970. aastate alguses oli baasil nr 5 võrreldes teiste autobaasidega vähem ehitusmaterjalide ja ehitusobjektidega seotud vedusid, samas suurusjärgus oli teedehitusega seotud vedude maht ning märksa suurem kaal piimavedudel.

PIIMAVEDU

A/b nr 5 tööpiirkonnas tähistas tsentraliseeritud vedu eelkõige piimaveo ülevõtmist võitööstustelt. Aastatel 1961–66 kasvas piimaautode arv 4-lt 32-le. Piima-

44 RA, LVMA.739JO.1.175, l. 4, aastaaruanne (1962).

45 RA, LVMA.739JO.1.258, l. 30. Autobaaas ise põhjendas miinust tuhaveol autopargi madala tehnilise valmisolekuga ja halbade ilmadega.

46 RA, ERA.R-2049.11.18, l. 7–8. ATMM ministri esimese asetäitja R. Varvase kiri ENSV Ministrite Nõukogule.

47 RA, ERA.R-2311.1.14, l. 76. ATMM Autovedude Valitsuse aastaaruanne (1971).

48 RA, LVMA.739JO.1.407, l. 10, aastaaruanne (1974).

49 RA, LVMA.739JO.1.425, l. 3. autobaasi üleandmis-vastuvõtu akt.

50 RA, LVMA.739JO.1.596, l. 64, direktori käskkiri 12.07.1991.

autode arvu muutumist saab jälgida ka lisast nr 2, mõnede eranditega olidki pärast 1971. aastat kõik tsistern- ehk paakautod, mis autobaaasis olid, piimatsisternid. Piimavedu sai edaspidi autobaaasi pidevaks nuhtluseks keeruliste teede ja eriti alakooramatud autode tõttu (tonnkilomeetri kultuse ajastul, mil tähtis oli koormata auto suurima lubatud massiga). Kahjum piimaveost oli kogu Põllumajandustranspordi probleem. 1965. aastal sai koondis piimaveost kokku kahjumit 123 000 rubla. Kahju kandsid kõik autobaaasid peale Paide oma, mis oli läinud „uudenduslikule” kilomeetritariifile (veo hind pandi paika ainult kilometraaži järgi, mitte tonnide või aja järgi). Autobaaas nr 5 kandis kahjumit nii tonnkilomeetri kui tunnitasu arvestuses, 1 km omahind tuli 13,3 kopikat. Tulemusena kergitati pisut hinnatariife.⁵¹ Samas autojuhtide seas piimaringid põlu all polnud ning juhid ei vahetunud ülearu tihti.

Piima vedamisel kasutati tüüpiliselt suhteliselt väikese kandejõuga masinaid nagu GAZ-53, mille tsistern oli tavaliselt 3,3-tonnne. Suuremaid tsisternveokeid nagu 6,2-tonnne MAZ või 7,75-tonnne KamAZ lisandus üksikuid. Toodetava piima hulk lauda kohta oli ilmselt ka väiksem kui tänapäevastes tootmisüksustes. Elanikkonnalt piima varumisel kasutati ka furgoonautot TA-9P.⁵²

RAUDTEE

Palju tegevust pakkus Jõgeva raudteejaama teenindamine. Raudteejaama teenindasid tavaliselt tunnitariifi alusel töötavad autod (enamasti platvorm-GAZ-id) ja autojuhtide seas oli raudtee teenindamine kõige vähem armastatud tööots. Käsk jaama kaupu laadima tulla võis saabuda ka öösel. Jõgeva raudteejaama kaudu said kaupsid nii jaekaubandus, ehitusettevõtted kui ka teised asutused. Ootamatault jaama saabuvad veosed olid suureks nuhtluseks ning põhjustasid peavalu nii raudteele endale, vedajale kui ka kauba saajale. 1966. aasta veebruaris oli Jõgeva jaamas korraga tühjaks laadimist ootamas 30 vagunit.⁵³ Sama aasta juulis töötas iga päev 18–31 autot raudteejaama saabuva kauba laadimisel ja laialiveol. Kaubakogus –146–572 tonni – ei ole raudtee mõistes midagi erilist, kuid veokite hulk on päris suur. Autobaaasi direktor Vello Astrik palus seoses suurenenud mahtudega Jõgeva jaama teenindamisel eraldada autobaaasile autosid juurde. Pikamõduliste pooljäreelhaagiste puudusel oli eriti keeruline seis raudbetoondetailide veoga KEK-ile ja MEK-ile.⁵⁴ Hiljem, 1970. aastatel, olid ehitusmajandid endale ise piisava autopargi loonud ja a/b nr 5 tähtsus ehitusmaterjalide jaamast laialiveol vähenes.

51 RA, ERA.R-2049.10.2, l. 109 – 118. ATMM ministri kiri ENSV Liha- ja Piimatööstuse ning Põllumajanduse Ministeeriumile 2.06.1966.

52 TA-9P ja muu Tartu Autoremondi Katsetehase toodangu kohta on võimalik lugeda internetis aadressil minevikumasin.ee

53 RA, ERA.R-2049.10.2, l. 48, ATMM ministri kiri Põllumajandustranspordi ja selle autobaaaside juhatajatele.

54 RA, ERA.R-2049.10.2, l. 174–176, a/b nr 5 direktori kiri ATMM vedude osakonnale 15.07.1966.

Jõgeva raudteejaama kaudu veeti 1960. aastatel laiali ka autobaasi üht põhilist veoartiklit – tolmtuhka. 1968. aastani töötas Mustvees ka kitsarööpmelise raudtee kaubajaam. Selle likvideerimisel maanteedele ümbersuunatud kaubakogused olid tühised ning a/b nr 5 Mustvee raudteejaama teenindusest kunagi märkimisväärset käivet ei saanud.

POSTIVEDU

198

Autobaas tegeles ka posti laialivedamisega Jõgeva postkontorist sidejaoskondadesse. Postiveoga tegeles autobaaas vaadeldava perioodi lõpuni. Selleks olid mõeldud UAZ furgoonid, kuid need, isegi Nõukogude autotootangu mõistes viletsa kvaliteediga masinad, olid pidevalt rikkis ning nii pidid nende töö ära tegema sõidutaksod. Postiveomasinad vedasid ka sularaha.

LAADIMISED

Sarnaselt tänapäevaga oli üks suuremaid nuhtlusi laadimisaegade pikkus. Valdavalt tekkisid pikad ja planeerimata laadimisajad võitööstuste teenindamisest ja Jõgeva raudteejaama saabunud kaupade laadimisest.

Laadimiskohtade sobimatus autovedudeks oli ka üheks takistuseks järelhaagiste kasutamisel, mida muidu kõrgemal tasemel soositi (ja milles nähti veohinna alandamise võimalust). Autobaaasi nr 5 direktor Paul Alju kirjutas 1958. aasta kohta: „Väga nõrk on olnud järelhaagete kasutamine. Peamiseks põhjuseks on olnud klientide väike nõudmine sellelaadiliste vedude järgi. Suuri raskusi tekitab nende kasutamise parandamises töö klientidega, kes senini ei ole tahtnud aru saada nende kasutamise rahvamajanduslikust tähtsusest. Väga suureks takistuseks on ka klientuuri juures laadimisplatside ja nende juurdesõiduteede halb olukord, mis sageli tõmbab kriipsu järelhaagiste kasutamisele ühe või teise veo puhul.”⁵⁵

AUTOD

Ajal, mil autobaaas loodi, parasjagu eraldi ministeeriumi ei olnud ja autosid jagati Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuva Autotranspordi Peavalitsuse juhataja käskkirjadega. Nii saadi ka baasi esimesed masinad. Edaspidi jagati autosid Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumist. Autode jagamisel said ettevõtted esineda oma soovidega, kuid otsustas selle üle, kes mida saab, siiski ministeerium. Käskkirjas oli antud kvartalis saabuvate veokite jaotus autobaaasidele kaupa, mõnikord ka alabaasi täpsusega. Seejuures ei liikunud ministeeriumist saadetud autode eest vastutasuks raha, kuna ministeeriumil oli niikuinii õigus kogu kasum endale korjata või suunata see mõnda teise allasutusse rahaliste vahendite nappuse katteks. Autobaaasi



- ▶ Tartu Autoremondi Katsetehases GAZ-51A baasil valminud 2-tonnise kandejõuga TA-9E oli mõeldud kiiresti riknevate toidukaupade veoks (Eesti Maanteemuuseum).

algusaegadel esines juhtumeid, kus kasum suunati ühe autobaasi eelarvest otse teise selle puudujäägi katteks. Ka 1960. aastatesse jagub autode üleandmise juhtusid ühelt autobaasilt teisele. Hiljem autobaasid omavahel autosid ilma rahata eriti ei vahetanud.⁵⁶

Levinud oli uutele masinatele tehasesse ise järele sõitmine. Esimene teade masinale tehasesse järele sõitmisest on juba 1955. aastast ning see kord jäi püsima. Otse tehastest või Tallinnast autode toomise suhe kõikus ajas. Mõnel aastal on usinalt tehastest ise autosid toodud, mõnest aastast on teateid ainult Tallinnas autode järel käimisest. On teada, et tehnikat saadeti tehastest kohtadele ka rongiga (näiteks Jõgeva tuletõrjele saadeti UAZ-i tehastest autosid rongiga Jõgeva jaama), kuid autobaasi nr 5 puhul ei ole selliseid juhtumeid õnnestunud leida.⁵⁷

Autoparki lisandunud masinad ei pruukinud alati olla uued. Autobaaasid vahetasid omavahel masinaid, kolonnid vahetasid omanikke (Rakke, Mustvee), lisaks jaotati autosid väikeste automajandite likvideerimiste kampaaniate käigus. Autobaaas nr 5 autopark kasvas pärast loomist marulises tempos. Aastatel 1958–59 saadi autosid juurde väikeste autobaaaside likvideerimise käigus. Aastatel

56 Näiteks 1960. aastal andis a/b nr 5 viis veokit GAZ-93 üle a/b nr 22-le ja sõiduauto Pobeda ning ühe GAZ-51-e a/b nr 18-le. RA, LVMA.739JO.1.130, l. 43, 58, 103. Öiend 20.04.1960. Vabariikliku Autotranspordi Trusti juhataja käskkirj 19.02.1960 ja 30.09.1960.

57 RA, LVMA.739JO.1.41, l. 18, kirjavahetus Autotranspordi Peavalitsusega komanderingutasude küsimuses.

1960–61 kuulus baasi koosseisu ka Rakke autokolonn. Aastail 1959–63 korjati autosid kokku veel ka võitööstustelt. Jooksvat autode arvu ja spetsifikatsiooni dünaamikat aastate lõikes kajastab lisa nr 8. Koondisele Põllumajandustransport allumise ajal kandus põhirõhk tuhaveole kolhoosipõldudele kogu Lõuna-Eesti regioonis. Tuhaveoautodeks olid ZIL-164 ja ZIL-130 tüüpi sadulveokid. Kuna neil olid taga eranditult tuhatsisternid, siis kajastuvad nad lisas nr 2 tsisternide, mitte sadulveokite all. Tuhatsisternid olid alati haagitud taha ühtedele ja samadele autodele, võimalik, et mõnel tehniliselt põhjusel. Tuhaveoga tegelesid eelisjärjekorras kolm-neli autobaasi, sh Lõuna-Eestis baasid nr 5 (eriti selle Mustvee kolonn) ja nr 4 Tartus. 1969. aasta lõpus anti Mustvee kolonn, mis koosnes peamiselt tuhaveoautodest, üle Jõgeva EPT-le (seejuures oli varem, 1963. aastal, EPT Põltsamaa osakond andnud 8 autot autobasile). Kõige rohkem masinaid oligi baasis aastatel 1968–69, mil ainuüksi veoautosid oli 295. 1960. aastatel vedas autobaas laiali ka toidukaupu poodidesse ning autopargis olid leivaautod. Hiljem vedasid tarbijate kooperatiivid kaupu laiali oma jõududega ning toidukaupade veoga autobaas ei tegeleud.

Kõige võimsamad autod, mis autobaasi käsitusest läbi käisid, olid kaks 300-hobujõulist sadulveokit MAZ-54323, mis saabusid 1989. või 1990. aastal.

Veokipargi üksluisus algusperioodil põhjustas loomulikult probleeme. Algusaastail veeti ka puistekaupu nagu kruus ja liiv harilike platvormautodega kallurite asemel. Seetõttu kulus laadimistödele erakordselt palju aega ja kuigi tööjõud oli odav, oli see siiski vaid mõõdukas samm edasi hobuveondusest. Platvormautosid kasutati laialdaselt ka inimeste veoks.

1955. aastal moodustasid Eesti NSV autopargist kallurid 25,8% ja tsisternid 1,1%. 1965. aastaks oli kallurite osakaal tõusnud 34%-ni ja tsisternide osa 6,4%-ni.⁵⁸ Autobasid nr 5 autopargi struktuuris toimus spetsialiseerumine veel järsemalt – 1955. aastal oli platvormautode kui levinumate osakaal 83%, kümme aastat hiljem oli kallureid rohkem kui platvormautosid. Teistes rajooni autoparkides andsid platvormautod veel tugevamalt tooni. 1950. aastate alguses koosnes rajooni veokipark valdavalt harilikest platvormveokitest ehk nagu sellal öeldi – „porteautodest”. Vastavast statistikast autobasid nr 5 kohta annavad ülevaate lisad nr 2 ja 3. Sama pilt avanes ka teistes ettevõtetes. Näiteks Palamuse MTJ sai oma esimese mitte-platvormauto kallur GAZ-93 näol alles 1956. aastal. Jõgeva MTJ sai 1953. aastal platvormautodele lisaks esimesed tsisternautod. Stalini-nimeline kolhoos sai 1960. aastal esimesed mitte-GAZ-51-d ehk kallurid GAZ-93. Tarbijate kooperatiivi autopark olevat veel kaheksakümnendate lõpus põhinenud platvormautodel. Võib oletada, et paljudele platvormautodele olid paigaldatud ka presentkatused, kuna kasutusotstarbelt asetusid platvormmasinad kui universaalsed, kõige tavapärase vedajad, samasse klassi tänapäevaste tenthaagistega. Rõhk oli aga teedehitusel ning kallurite arv hakkas väga jõudsalt kasvama.

58 „Autotransport ja Maanteed” 1965, 3.

Mõned eriotstarbega masinad puudusid majandis sootuks või siis oli neid vaid üksikuid. Kütuseveoks sobilikke tsisternautosid oli vähe. Assenisatsioonihk fekaaliveo masinaid ja kraanasid oli enamasti üks baasi peale. Seegi ainuke kraana oli aastaid katki ja rivist väljas. Autokraanade arvukusega hiilgasid samas Jõgeva KEK ja Jõgeva MEK.

Pärast 1989. aastat hakkas autopark kiiresti kahanema (vaata lisa nr 8). Kasumi- ja muud tootmisnäitajad sel ajal halvenenud ei ole. Üheks seletuseks on, et suurema iseseisvuse tingimustes sai autobaas vabamalt ära anda kehvas seisukorras, pidevalt katki ja seetõttu madala tootlusega masinad. Teisalt võib autopargi vähenemist seletada osade masinate ülekandmisega kooperatiivide omandusse. Kindlasti mõjus autopargi arvukusele negatiivselt plaanimajanduse kokkukukkumine 1991. aastal, kuna uusi autosid limiidi alusel enam saada polnud.

201

HAAGISED

Haagiste kasutamine algas autobaasi sünniga ning jätkus kogu tegevusaja. Põhiliselt olid kasutusel üheteljelised haagised, vähem kaheteljelised ja poolhaagised. Kasutusotstarbest annab aimu autopark ise. Furgoonidele ilmselt haagiseid järgi ei pandud. Piimaautode puhul on see samuti kaheldav. Dokumentatsioonist tuleb välja haagiste kasutamine tolmtuhaveol. Kindlasti kasutati haagiseid ka kallurite puhul. Haagiste üldarv oli 1961. aasta alguses 32, 1967. aastal 112 ja 1984. aasta alguses 99 (sh 55 üheteljelist, 18 kaheteljelist ja 26 poolhaagist).⁵⁹ Autode arvuga võrreldes haagiste arv kasvas.

AUTODE ÜLEKOORMAMINE

Suurema teenistuse huvides vedasid juhid peaaegu igal võimalusel korraga rohkem kaupa kui autotootja poolt lubatud oli. Lubatud massi mitte lihtsalt ei ületatud, vaid kaupa pandi võimalusel peale lubatust kaks või rohkemgi korda enam. Ametlikult vietonnnine ZIL vedas kümnet tonni jne. Et seda võimaldada, ehitati majandisse saabunud autod ümber – tugevdati raame ja lisati vedrusid. Originaalsed, tehased tulnud masinad ei oleks sellist ülekoormust talunud. Veolehele läks kirja auto tehasepoolne maksimumtonnaž, vahe katmiseks näidati rohkem sõite kui tegelikult tehti ning sellest vahest johtuvalt tekkisid tohutud kütuse ülejäägid. Kuigi revisjonides aeg-ajalt „nahutati” autojuhte ja ülemusi teekonnalehtede võltsimise pärast, oli see tegelikult avalik saladus. Niiviisi ei talitatud ainult 5. autobasis, vaid üleüldiselt ja ka ülemused olid sellega kursis. Vastupidi, ülemused olid isegi huvitatud sellisest skeemitamisest, sest nii sai ju kergemini plaani täita. Ülemuste ülemused said ette kanda plaani täitmisest ja nende ülemused samuti.

59 1960. (RA, LVMA.739JO.1.139, l. 70), 1966. (LVMA.739JO.1.238, l. 66) ja 1983. aasta (ERA.R-2311.1468, l. 62) aastaaruanded.



- ▶ ZIL-autokraana Võru Teedevalitsuses 1970. aastatel (Eesti Maanteemuuseum).
- ▶ Järelhaagisega kallur ZIL-MMZ-555 koormat maha laadimas (Eesti Maanteemuuseum).
- ▶ Trofeeveoki Opel-Blitz kasutamine Eestis sõjajärgsetel aastatel (Eesti Maanteemuuseum).

VÄLISMAISED AUTOD⁶⁰

Välismaised, s.o väljaspool Nõukogude Liitu toodetud veokid moodustasid Eesti NSV veokipargist juba 1950. aastal marginaalse osa ja edaspidi vähenes nende osa veelgi. On täheldatav, et välismaiseid autosid omasid peamiselt vanemad ettevõt-
 ted. Näiteks 1951. aastal asutatud Jõgeva MTJ-s polnud kunagi ühtegi välismaist
 autot, samas kui vanemas Palamuse MTJ-s või tarbijate kooperatiivis olid nad
 täiesti olemas. 1952. aastal asutatud autobaasi nr 5 ainukesed mitte-Nõukogude
 päritolu masinad olid pikka aega Ungari päritolu liikuv remonditöökoda Csepel
 420 ja Citroeni buss (kanti 1954. aastal maha). Csepel oli ka 1960. aastate alguses
 autobaasi, võimalik, et kogu Põltsamaa rajooni ainuke diiselauto. Väikeste auto-
 majandite likvideerimisel sattus bilanssi ka üks vana sõjaeagne või -eelne Chev-
 rolet, mis pikema jututa maha kanti.⁶¹ Hiljem lisandusid autoparki Avia furgoo-
 nid, Avia jäigi esimeseks ja viimaseks rohkemaarvuliseks välismaiseks automargiks
 autobaasi masinapargis.

203

AUTODE IGA JA HOOLDUS

Raske on öelda midagi kindlat selle kohta, kaua autod vastu pidasid. Raamatus
 „Eesti autoveondusest sõnas ja pildis XX sajandi algusest tänapäevani” on maini-
 tud veoauto kasutuseaks 1950.–60. aastatel ligi 250 000 km, sh valdavalt see num-
 ber ületati (muuseas ka spidomeetri kerimise abil).⁶² Saadaolevate infokildude
 põhjal võib sellega üldjoontes nõustuda. Plaaniline kapitaalremont oli GAZ-51-l
 ja ZIL-150-l ette nähtud 90 000 km, GAZ-93 ja ZIL-585 (kallurid) puhul 80
 000 km järel.⁶³ Keskeltläbi kapitaalremonditi veokeid enne mahakandmist kaks-
 kolm korda. Oli ka üksikuid väga suure läbisõiduga masinaid. Paide Teedevalit-
 susel oli näiteks 1970. aastal kolm sõidukit läbisõiduga üle miljoni kilomeetri.⁶⁴
 1989. aastal oli autobaasi majandusauto 1966. aasta GAZ-53F läbisõit 878 000
 km.⁶⁵ Väiksem, umbes 200 000 km ressurss oli vanematüübilistel autodel ZIS-5 ja
 GAZ-AA/MM. 1956. aastal Jõgeva Teedevalitsuses mahakantud ZIS-50 läbisõit
 oli 240 000 ja GAZ-AA-l 233 000 km.⁶⁶

Aastane läbisõit oli tavaliselt 30 000–40 000 km, mõnikord ka kuni 70 000.
 Kui auto ressurss oli 300 000–400 000 km, siis saame auto kasutuseaks 10 aastat,
 mis võiks olla iseloomulik 1960. aastatele. 1950. aastatel olid autod algelisemad

60 Eesti NSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi käskkirjadest tuleb palju põnevat välja ka teise autobaaside kohta. Näiteks 1956. aastal kanti a/b nr 4-s maha Studebaker ja Renault (kirjapilt aktis „Reno”), 1963. aastal kanti autobaasis nr 1 maha Opel-Blitz ja nr 16-s Ford-6.

61 Ülevõtmised RA, LVMA.739JO.1.95. Chevrolet oli Jõgeva Kohaliku Majanduse Kombinaadi endine masin.

62 M. Klesment, J. Valge. Eesti autoveondusest sõnas ja pildis XX sajandi algusest tänapäevani, lk. 117.

63 RA, LVMA.739JO.1.120, l. 18, aastaaruanne (1960).

64 Järvamaa teede lugu. Paide 1998, l. 125. Kolmest kaks olid ZIS-585-d ja üks sõjasaagiks saadud veoauto Faun.

65 RA, ERA.R-2311.1.580, a/b nr 5 aastaaruanne (1989).

66 EMM 26:9, Jõgeva Teedevalitsuse aastaaruanne (1956).

ja teed halvemad ning autode lagunemisprotsess kiirem. Auto iga oli pigem seitse-kaheksa aastat. Vaid üksikud masinad nägid kahekümnendat tööaastat. 1959. aasta lõpul oli autobaasi vanim auto aastast 1948, s.o 11 aastat vana.

Enamus autode mahakandmisakte ei ole kahjuks säilinud või on need ainult üldsõnalised. Erandiks on vaid aastatel 1955–56 maha kantud 8 veoautot ZIS-5. Kõik masinad peale ühe olid kolm kuni kuus aastat vanad ning läbisõitudega 180 000–198 000 km. Kui mahakandmisakti uskuda, siis olid masinad nii läbi, et on isegi raske ette kujutada, kuidas nad üldse enne mahakandmist veel liikusid: summutid olid läbi põlenud, radiaatorid lekkisid, kolvid sisse sulanud jne. Mahakantud autod lammutati, kasutuskõlblikud osad eraldati ja hoiustati. Ülejäänud läks vanametalli kokkuostu. Alates 1960. aastatest saadeti mahakantud sõidukid enamasti lammutamata kujul autoremonditehastele. Mahakantud sõiduaautosid müüdi ka elanikkonnale või teistele ettevõtetele.⁶⁷

204

GARAŽEERIMINE JA IGAPÄEVANE HOOLDUS

Autod seisid autobaasi platsil, kokkuleppel ülemustega võisid juhid autot ka kodus hoida. Kodusele hoidmisele hea pilguga ei vaadatud, kuna see avardas võimalusi „haltuura” tegemiseks pärast tööd. 1985. aastast on teada, et 30 masinat (12% kõikidest veokitest) garažeeriti väljaspool autobaasi territooriume, neist 19 juhtide enda kodus.⁶⁸ Võimalik, et vahepeal oli suhtumine auto kodus hoidmisesse leebemaks läinud või lihtsalt ei märgitud kodus hoitavaid autosid üles. Igal kolonnal olid ka garaažid, kus hoiti remondis olevaid masinaid.

Garaaži paigutatud autodel tuli tuleohutusnõuete kohaselt akud ööseks lahti ühendada.⁶⁹

Autode pesuplats asus 1950.–60. aastatel Põltsamaal linna teises otsas, kaugel automajandist, mis oli küllaltki ebamugav lahendus. Oma mugavusest kasutasid juhid masinate pesemiseks ka jõgesid-järvesid, tegevus oli oma keskkonnaohtlikuse tõttu muidugi keelatud. Naftatoodete imbumise tõttu maapinda muutusid kasutuskõlbmatuteks mõned autobaasi ümbruses asunud majapidamiste kaevud. Vähe sellest, autobaasi õlised reoveed lasti Põltsamaal otse jõkke, mistõttu autobasilt sooviti rahalist toetust Põltsamaa linna puhastusmeetmete ehitamiseks, mis algas 1969. aastal. Kas selleks raha eraldati, ei ole teada.⁷⁰

67 RA, LVMA.739JO, I. 61, aktid jõuvankri prakeerimise ja inventariseerimise kohta. Mahakandmise kohta ka LVMA.739JO.1.350, I. 31, direktori käskkiri 26.01.1972. ART-le saatmisest dir käskkiri 8.06.1967 (LVMA.739JO.1.253, I. 140).

68 RA, LVMA.739JO.1.559, autotranspordibaas nr 5 üleandmis-vastuvõtu akt direktorite vahetusel 8. oktoobril 1985.

69 RA, LVMA.739JO.1.30, I. 11, direktori käskkiri 20.12.1955 seoses tuleõnnetusega Tartu Autobussi- ja Taksopargis.

70 RA, LVMA.739JO.1.253, I. 97, direktori käskkiri 21.04.1967. Lisaks autode pesemisele looduslikes veekogudes keelati ka autode remont haljasaladel ning metsa raiumine teede sillutamiseks. Põltsamaa Nurme tn. 12 ja 16 kaevude vesi oli muutunud kõlbmatuks – Jõgeva rajooni TSN TK korraldused 19.01 ja 6.04.1970. (LVMA.739JO.1.322, I. 1–2).



- ▶ Kallur ZIL-MMZ-585 koormat maha laadimas 1950.–1960. aastate vahetuse paiku (Eesti Maanteemuuseum).
- ▶ Veoauto ZIS-5 järelhaagisega (Eesti Maanteemuuseum).

Talvisel ajal töötamisel olid omad iseärasused. Kütuse kulunormid olid talvel 10% kõrgemad. Autode jahutusüsteemides kasutati vett ja seoses sellega pidi talvisel ajal peale tööpäeva lõppu mootoritest jahutusvee välja laskma. Igal sügisel kehtestati vastav kord direktori käskkirjaga seoses temperatuuri pideva alanemisega ja igal kevadel lõpetati vastav kord ilmade soojenedes. Ilmataat mängis muidugi aegajalt vingerpussi, mis võis kaasa tuua tõsiseid tagajärgi. Näiteks ööl vastu 15. aprilli 1979 langes temperatuur Eestis kuni kaheksa miinuskraadini ning lisandunud tugeva tuule tõttu külmus Autovedude Valitsuse haldusalas olevates autobaasides (põhiliselt Kohtla-Järve ja Narva omades) lõhki 153 mootoriplokki.⁷¹ Taoline lugu juhtus kord ka Jõgeval. Sügisel ajal läks ootamatult külmaks, lähemal elavad juhid naasid õhtul baasi ja lasid veed välja, kuid kaugemal elavate juhtide masinatel olid hommikuks plokid lõhki külmunud.⁷² Selleks ajaks tunti küll ka antifriise ja tosooli, aga igapäevases kasutuses domineeris vesi. 1988. aastast oli Põltsamaa kolonnil olemas ka 14 autode elektrilist soojenduskohta.⁷³

1960. aastal kehtestatud tehnilise teenindamise normide järgi tuli tehniline teenindamine nr 1 (T1) ette võtta iga 1100–1800 km järel sõltuvalt teeoludest. Tehniline teenindamine nr 2 (T2) tuli teostada iga 4000–8500 km järel teeoludest sõltuvalt. T1 sisaldas muuhulgas ka õhu- ja õlifiltri pesemist (autodel oli märg õhufilter), rehvirõhu kontrolli, dünamo laagrite määrimist ja muid toiminguid. Arvestades tüüpilisi läbisõite tuli T1 ette iga nädala-paari tagant. T2 teostamine oli ette nähtud (keskmise läbisõidu korral) umbes kord kuus. Tegelikult rikuti T1 ja T2 läbiviimisel nõutava sageduse normi pidevalt, mis põhjustas autode aeganõudvaid remonte hiljem rivist väljalangemisel. T1 tehti mõnikord alles 4800 km, s.o 2,5 korda suurema läbisõidu järel. Parem oli seis sõidutaksode puhul. Tehnilise teenindamise norme muudeti aeg-ajalt ning 1976. aastal mindi Eesti NSV-s kehtestatud normidelt üle üleriiklikule standardile (GOST).⁷⁴

REMONT

1950. aastate põhiliste „tööloomade” GAZ-51 ja ZIS-150 esimene plaanijärgne kapitaalremont oli 90 000 km läbimise järel, kallurversioonidel 10 000 km varem. ZIL-130 pidas enne korralist kapitaalremonti juba 150 000 km vastu. Suureks probleemiks kujunesid pikad remondiajad. Jääb mulje, et remonditöökodade töölised ei olnud just kõrge motivatsiooniga. Tööliste motivatsiooni tõstis viin. Kes tahtis oma masinat järjekorras ettepoole saada, tõi pudeli. Algusaastatel polnudki korralikke garaaže autode parandamiseks ja hoolduseks. Masinate lagunemist

71 RA, LVMA.739JO.1.510, l. 12. Autovedude Valitsuse juhataja käskkiri 24.05.1979.

72 Intervjuu R. Viigiga.

73 „Sabi” nr 2 (8) 1989. Peamehhaanika probleemidest (A. Arula).

74 RA, LVMA.739JO.1.111, l. 113–119, direktori käskkiri 14.12.1959. a. vastavalt ministri määrusele. Käskkiri rikkumistega võitlemise kohta 8.06.1967. (LVMA.739JO.1.253, l. 141). 1976. a. GOST-i tulekust juttu ERA.R-2049.11.18, l. 8 kirjas ATMM-lt Eesti NSV Riiklikule Hindade Komiteele.

soodustasid viletsad teed. Asfaltteid oli esialgu vähe ja neidki ei remonditud korralikult. Aukusid ei lapitud õigeaegselt ning mõnigi asfalttee oli 1960.–1970. aastatel hullemas seisus kui kruusatee.

Tihti seisid autod varuosade puudusel. Mõnikord oli tehast saadetud varuosa praaktoodang. Jõgeva KEK-i mälestusteraamatus meenutab V. Saarela: „Kõige enam abi saadi Koeru autoremonditehast – seda aga ainult tänu sellele, et KEK-i mehed käisid seal ehitamas. Nii on jõgevalaste üles ehitatud Koeru lasteaed ja kauplus. Venemaalt saadud tagavaraosad osutusid sageli aga praagiks.”⁷⁵ Remonditettvõtetele esitatud põhjendatud reklamatsioonid olidki suuresti (1968. aasta I poolaastal 42% ulatuses) ajendatud ebakvaliteetsetest tagavaraosadest ja metalli väsimisest.⁷⁶ Autobaas ise realiseeris mõningal määral varuosi ka teistele majanditele.

1970. aasta I poolaastal remonditi või vahetati kõige tihedamini:⁷⁷

- ▶ mootorit, rehve, pidurisüsteemi – keskmiselt kõigil autodel vähemalt korra;
- ▶ rooli, elektriseadmeid, vedrusid, sidurit, tagasilda, jahutussüsteemi ja veokasti – keskmiselt vähemalt pooltel autodel (poole aasta jooksul);
- ▶ harvemini kardaanid, esisilda, spidomeetrit, värvkatet, käigukasti, starterit, toitesüsteemi;
- ▶ vaid 12 juhul (remonditi 250 autot) läks vaja raami, 29 juhul reduktori ja 33 juhul generaatori remonti.

Häda ajas härja kaevu. Varuosi käisid autobaasid otsimas ka Nõukogudemaa avarustes, kuigi paljude „juppide” tarnijana oli ette nähtud EPT. 1967. aastal kurtis autotranspordi ja maanteed minister R. Sibul Eesti NSV MN esimehele Valter Klausonile: „Koondise Eesti Põllumajandustehnika poolt ei ole rakendatud efektiivseid abinõusid selleks, et vabariigile eraldatud autoosade kogused laekuksid vabariiki õigeaegselt. On muutumas reeglipäraseks nähteks, et selleks, et õigeaegselt saada autoosad, tuleb tööstusettevõtetele ja autobaasidel teostada ringreise mööda osadid tootvaid tehaseid ja kanda ettenägematuid ja põhjendamatuid kulusid. Samal ajal aga koondis mingisuguseid sanktsioone nende tehaste suhtes, millised ei kindlusta osade õigeaegset ärasaatmist, ei rakenda. Selle asemel soovitarakse hankida osad ringreiside teostamisega.”⁷⁸

1970. aastatel kapitaalremontide vahele jäävad ettenähtud kilometraazid kasvavad, samas on sellest ajast teada eraldi kapitaalremondi normvahemikud tähtsamatele agregaatidele. Näiteks 1972. aastal oli GAZ-51 kapitaalremont ette nähtud 135 000 km järel, GAZ-93 120 000 ja ZIL-555 remont 175 000 km järel. Samas GAZ-51/52 mootori kapitaalremont oli ette nähtud 55 000 km läbimise järel. Tegelik remont teostati siiski vastavalt vajadusele ja võimalusele normkilomeetreid

75 T. Lääne. Jõgeva KEK – aastad tulvil tööd ja elu, lk. 148.

76 RA, ERA.R-2049.12.6, l. 98–103. ATMM ministri kiri EKP Keskkomiteele 8.09.1969.

77 RA, LVMA.739JO.1.323, l. 9. Agregaatidele ja sõlmedele tehtud remont I poolaastal 1970.

78 RA, ERA.R-2049.12.1, l. 76–77. ATMM ministri kiri Eesti NSV MN esimehele 19.08.1967.

tavaliselt ületades, aga mõnikord ka väiksema läbisõidu puhul. Täpsem ülevaade kapitaalremondi normidest ja nende täitmisest pisut varasemast ajast on esitatud lisas nr 7.⁷⁹

Keskne statistiline näitaja, mis iseloomustas autode korrasolekut, oli tehnilise valmisoleku koefitsient. Näitaja oli plaaniline – see tähendas, et autode tehnilise valmisoleku osas oli nii autobaaasidel kui põllumajandustehnika koondistel kõrgemalt saadud kvoot, mida täita ja ületada. A/b nr 5 vastav näitaja oli 1954. aasta 0,72 veokitel ja 0,73 taksodel. 1956. aastal oli valmisoleku koefitsient 0,86 ja 1965. aastal 0,865, pärast alustamisaastate raskusi jäi koefitsient stabiilseks, olles 1986. aastal 0,87 ja 1988. aastal 0,85. Seejuures vahepeal, 1976. aastal, oli see näitaja kõigest 0,79.⁸⁰ Jõgeva KEK-i vastav näitaja oli näiteks 1971. aastal 0,76.⁸¹

Plaanimajandusele kohaselt oli ka kapitaalremondi maht plaaniline näitaja, mis tuli täita. 1954. aastal oli plaanis anda autoremonditehastele 374 sõidukit, kuid anti vaid 310. Seejuures oli 28% ministeeriumi majandite autopargist remondis või remondi ootel, autobaaasides nr 9 ja 12 koguni 40%. Ka remonditöökodade poolt teostatavate tööde kvaliteet jättis soovida, abinõuna spetsialiseeriti tehas „Sirp ja Vasar” ZIS-150 ja Tartu autoremonditehas GAZ-51 remontimisele.⁸² Tartu Autoremondi Katsetehas jäi peamiseks GAZ-tüüpi autode kapitaalremondi tegijaks ka hiljem, mil lisandusid Kuusalu ja Nuia remonditehased (Nuia ja Kuusalu remontisid vaid põllumajanduses kasutatavaid GAZ-e). ZIL-tüüpi masinaid remonditi Tallinna Autoremonditehases nr 1, sõiduautosid (Pobeda, Volga, Moskvitš, UAZ) Koeru Autoremonditehases nr 2 ja MAZ-e Otepää Autoremonditehases nr 4. Reklamatsioone laekus enim Koeru ja kõige vähem Tartu ja Otepää tehase kohta. Tänapäeval tundub veider koondada kogu Eesti sama marki veokid remondiks ühte kohta kokku, kuid 1967. aastal kurdeti, et ikka on igal remonditehasel liiga lai nomenklatuur parandada ja peaks kooperaeruma teiste Balti liiduvabariikidega. Kui autobaaasile kirjutati ette number, palju autosid peab kapitaalremonti andma, siis ometigi ei tähendanud see veel, et kapitaalremonti läbi viivad ettevõtted oleksid kindlustatud vahenditega selle teostamiseks. Eriti teravalt takistas remondivõimsuse kasvu varuosade puudus. 1967. aastal kaeti Eesti NSV-s vajadus autode kapitaalremondi osas 85%, mootorite osas 80% ja agregaatide osas 65% ulatuses.⁸³ Paistab, et eriti terav puudus

79 RA, LVMA.739JO.1.365, l. 14, finants-majandusliku tegevuse dokumentaaliveideerimise aktid.

80 RA, LVMA.739JO.1.32, l. 20 (1954. aasta bilanss), LVMA.739JO.1.67, l. 12 (1957. a transfinplaan). Aastaruanne (1976) LVMA.739JO.1.452, l. 106. Aastaruanne (1986) LVMA.739JO.1.567, l. 105. 1988. aasta bilanss koos lisadega LVMA.739JO.1.580, l. 103.

81 RA, LVMA.662.1.174, l. 64. Jõgeva KEK-i aastaruanne (1971).

82 RA, LVMA.739JO.1.29, l. 21, ministri käskkiri 4. märtsist 1955.

83 RA, ERA.R-2049.12.1, l. 32–34, ATMM ministri ettekanne Eesti NSV Ministrite Nõukogule 11.02.1967. Taaskord planeeriti ka GAZ-tüüpi autode kapitaalremondi koondamist Tartusse. Täiendav vajadus varuosade osas samas lk. 39. Autoremonditehaste tööjaotus samas l. 57. Reklamatsioonid 1964–67 samas l. 67.



- Veoauto GAZ-51 kasutamine teehooldusel (Eesti Maanteemuuseum).

oli ZIL-ide varuosadest ning GAZ-21 mootoritest.⁸⁴ Varuosade limiit sõltus osade defitsiitsusest. Kui remondivõimekus automudeli kohta oli alla 85%, tuli ministeeriumite ja keskasutuste vaheline limiidi jaotus paika panna Eesti NSV MN Riikliku Plaanikomitee poolt. 85–95% -lise remondiga varustatuse puhul jäi otsustajaks ATMM ja 95% või parema remondivõimekuse puhul reguleeris tellijale eraldatava autode ja agregaatide remondi limiidi remonditehas.⁸⁵

Ega limiit alati ka ei päästnud. Koondise Eesti Põllumajandustehnika esimehe asetäitja E. Kalas kurtis 1969. aastal plaanikomiteele: „Ühtlasi juhime tähelepanu vajadusele rakendada otsustavad abinõud, mis tagaksid meie vabariigis ZIL-tüüpi autode häireteta remondi. Praegult on autod ZIL-164 ja ZIL-585, nende mootorid ja agregaadid Tallinna Autoremonditehases remondis sageli üle poole aasta. Autosid ZIL-555 keeldub tehas üldse vastu võtmast, vaatamata

84 RA, ERA.R-2049.12.4, l. 30–33, ATMM ministri kiri NSV Liidu Rahvakontrollile 3.04.1968 GAZ-21 mootorite remondiks vajalikke silindrihülse laekus Eesti NSV-le 1966–68 20–30% vajadusest. Katsetati ka nende ise tegemist, mis ei olnud aga majanduslikult otstarbekas.

85 RA, ERA.R-2049.12.4, l. 40–43, Eesti NSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi tööstusettevõtete teostatavate autode ja agregaatide kapitaalremondi vajaduste väljaselgitamise ning mahtude jaotamise kord. 14.06.1967.

remondi limiidi olemasolule. Kuna enamused autode tagavaraosadest läheb ainult spetsialiseeritud remondiettevõtetele, pole praegustes tingimustes põllumajanduslikel ettevõtetel võimalik hoida oma ZIL-tüüpi veoautode parki töökorras.⁸⁶

1970. aastate alguses polnud olukord varuosadega sugugi parem. Autovedude Valitsusele eraldati 1970. aastaks varuosi ATMM-i süsteemile vaat et vähemgi kui aasta varem, hoolimata autopargi kasvust.⁸⁷ 1971. aasta aruandes kurdetakse, et varuosadega varustamine on veelgi halvenenud, eriti uuemate masinate nagu ZIL-130, MAZ-503 ja GAZ-24 puhul. 1973. aasta aruandes on ära märgitud olukorra paranemine. 1980. aastaks oli defitsiidi teravik suundunud KamAZ-i varuosade poole, kuid samas mainiti ära ka teised automargid.⁸⁸ Keeruline oli leida varuosi ainukestele välismaisele autole – Aviale. 1990. aastal maksti autoritasu ratsionaliseerimisetpanekute eest, kus Avial asendati originaalosi Nõukogude autode omadega.⁸⁹ 1980. aastate lõpul oli autobaaasis puudus eelkõige Volga osadest, samas jagus KamAZ-i varuosi laialdaselt.⁹⁰

210

REHVID

1950. aastatel polnud veokipargi pidajatel ilmselt ühtki suuremat muret kui rehvide alaline nappus. Probleem polnud uus ja eksklusiivselt nõukogulik. Ka iseseisvas Eestis oli autonduse üheks suurimaks probleemiks olnud rehvide suur kulu ja nende kõrge hind.⁹¹ 1954. aastal seisis autobaaasis keskmiselt 11% autopargist kummide puudusel, olukord paranes märgatavalt järgmise aasta alguses.⁹² 1962. aastal seisis Jõgeva KEK-il 11 masinat pukkide peal, sh 4 neist 3 kuud.⁹³ Kui uusi rehve ei antud, siis sõideti vanadega mõnikord niikaua, kuni sisekumm paistis. 1960. aastatel jääb kurtmist autokummide puuduse üle siiski vähemaks ja tundub, et vaadeldava perioodi lõpuks oli kummidefitsiit suuremas osas lahendatud. Vähemas mahus esines kummide puudust ka edaspidi. Näiteks 1980. aasta aruandes kurdab Autovedude Valitsus terava rehvide puuduse üle. Kummide puudusel tekkinud seisupäevade arv oli teinud suure hüppe ülespoole. Jõgeva autobaaasi kimbutas 1980. aastatel Avia furgoonidele vajalike rehvide puudus.⁹⁴

86 RA, ERA.R-2049.12.6, l. 7–8, EPT esimehe asetäitja kiri Eesti NSV Riiklikule Plaanikomiteele 25.11.1969. Äärel ATMM ministri R. Sibula märkus „Sm. Kiviloo, räägime läbi.”

87 RA, ERA.R-2049.12.9, l. 135, ATMM ministri kiri Eesti NSV Ministrite Nõukogule, Plaanikomiteele ja Rahandusministeeriumile.

88 RA, ERA.R-2311.1.14, l. 81, ATMM Autovedude Valitsuse aastaaruanne (1971). 1973. aasta aruanne ERA.R-2311.1.236, l. 60. ERA.R-2311.1.1057, l. 62, ATMM Autovedude Valitsuse aastaaruanne (1980).

89 RA, LVMA.739JO.1.592, l. 33. Direktori käskkiri 4.12.1990.

90 „Sabi” nr. 4, 1988. Varuosamajandus. Imelihtne? Või...? (M. Laos)

91 M. Klesment, J. Valge. Eesti autoveondusest sõnas ja pildis XX sajandi algusest tänapäevani, lk.78.

92 RA, LVMA.739JO.1.32, l. 20, seletuskiri 1954. aasta bilansi juurde. Kasutati sõna kumm, mis võib tähistada nii rehvi kui sisekummi. LVMA.739JO.1.20, l. 13. Plaanitõlme aruanne, I kvartal 1955.

93 RA, LVMA.662JO.1.47, seletuskiri aastaaruande (1962) juurde.

94 RA, ERA.R-2311.1.1057, l. 62, ATMM Autovedude Valitsuse aastaaruanne (1980).

Tollastest dokumentidest ei selgu siiski, kas mõeldakse sise- või väliskumme, aga vähemasti on teada, et 1963. aastal käiku lastud Kohtla-Järve autokummide remondi- tehas tegeles ainult väliskummidega. Nii võib arvata, et terminiga kumm tähistati ainult väliskummi ehk rehvi. Sõna rehvi ilmub dokumentidesse 1980. aastatel.

Kuna rehvidest oli pidev puudus ja see oli suur kuluartikkel, siis jälgiti tähelepanelikult rehvide läbijooksu ning hea tulemuse korral maksti juhtidele kummisäästu preemiat. Iseasi on, palju kummide vastupidamine sõltus juhust ja palju teoludest. Töö karjäärides või muidu kehvades teoludes lõhkus rehve kiiresti. Rakke kolonni masinate kummid lõhkesid pidevalt lubjatehase objektil olnud suure augu tõttu, mida poriloigust näha polnud. Veoautode kummide läbisõidu norm oli 40 000 km, 1966. aastal tootmisesse võetud kõrgendatud läbisõidunormiga kummidel aga 63–75 000 km.⁹⁵ Kulunud rehvid anti tavaliselt Kohtla-Järve kummiremonditehasele taastamiseks või parandamiseks (elanikkonna erakasutuses olnud rehvid koguti alates 1966. aastast kokku Jõgeva Teeninduskombinaadi kaudu).⁹⁶ 1950. aastate algul, enne Kohtla-Järve tehase loomist tegelesid rehvidega ATMM-i alluvuses vulkaniseerimistehhid Tallinnas ja Tartus, kuid kokku oli 1953. aastal Eesti NSV-s 22 kummide remondiga tegelevat ettevõtet.⁹⁷ Teeolude paranedes kasvas ka kummide eluiga. Üheks kummipõua kadumise põhjuseks oli ka Kohtla-Järve kummiremonditehase tööviljakuse kasv, nii kaeti 1960. aastate keskpaigaks liiduvabariigi autoabaaside vajadused pea täielikult. Paranes ka tehase töö kvaliteet, 1963. aastal suurendati parandatud kummide läbisõidugarantiid 50%.⁹⁸ Kummisäästu näitajate poolest oli Eesti NSV liiduvabariikide seas esirinnas. 1968. aastal kanti ATMM majandites ilma protekteerimata (taastamata) maha 46% kummidest, samas kui NSV Liidus tervikuna oli see number 75% ja püstitatud oli ülesanne langetada see 60%-le.⁹⁹

Uusi rehve toodi autotranspordibaasile nr 5 komanderingulehtede järgi otsustades Riiaist.

KÜTUS JA MÄÄRDEAINED

Igal autoabaasil olid omad tanklad. 1950. aastate keskel toodi kütust oma tsistern- autoga Paidest ja Tartust. Autoabaasi enda tankla varustas lisaks oma juhtidele ka

95 RA, ERA.R-2049.12.4, l. 4–8, ATMM ministri kiri Eesti NSV Ministrite Nõukogule 1.11.1967. Sõidu- autode puhul kasvas GOST-i järgne norm 30 tuhandelt 48-le.

96 RA, ERA.R-2049.12.1, l. 44, ATMM ministri kirjavahetus Plaanikomiteega 10.04.1967.

97 RA, ERA.R-2049.9.1, l. 42–44, ATMM ministri kiri NSV Liidu autotranspordi ministri asetäitjale 2.03.1953.

98 RA, ERA.R-2049.9, l. 11–17, Справка об улучении шинремонтного дела в республике. ATMM ministri R. Sibula õiend 14.02.1966. 1965. aastal andsid ATMM automajandid ligi poole liiduvabariigi taastamisele kuuluvatest autokummidest. Samas dokumendis tehakse ka ettepanek EPT-le alustada põllu- majandustehnika kummide taastamist oma Kose baasis, jättes Kohtla-Järvele ainult veokid ja sõiduautod.

99 RA, ERA.R.2049.12.6, l. 70–71. ATMM ministri asetäitja V. Kõomägi kiri Eesti NSV Rahvakontrolli Komiteele 9.05.1969.

eratarbijaid ja läbisõitjaid. Kütuse jaehinnaks kujunes 1955. aastal 45 kop/l ja enamuse omahinnast moodustas selle väljajaotamiskulu (paar aastat varem, 1953. aastal realiseeris NSV Liidu Naftatööstuse Ministeerium Eesti NSV-le bensiini A-66 hinnaga 64 rbl/tonn s.o 6,4 kop/kg).¹⁰⁰ Kütuse hankimine teistest automajanditest käis algul vastavate talongide alusel. 1961. aastal mindi üle rahamajandusele.¹⁰¹ Tundub, et varsti liiguti siiski rahamajanduselt tagasi talongide peale, sest enamuses hilisematest aastatest kehtisid autobaasis kütusetalongid. Nende talongide alusel võis kütuse välja võtta ükskõik kus terves NSV Liidus – talongid olid universaalsed. 1989. või 1990. aastal talongisüsteem kadus ja kütust sai tanklast raha eest, autobaasi enda tanklas lisati võetud kütus majandi kulusse. Mingil määral jäid talongid kasutusele veel 1991. aastani.

Legendaarsed on lood, kuidas kütus valati maha, kuna seda ei jõutud ära tarvitada. Tavaliselt laeti autole raskem koorem peale kui ette nähtud, selle võrra tehti vähem sõite ja säästetud kütus lasti paremate ideede puudusel lihtsalt loodusesse. Siinkirjutaja vanaisa Meinhard Pariisi sõnul olevat „kõvemad mehed” auto kütusepaagilt punni alt tõmmanud ja nii ringi sõitnud. Jõgeva KEK-ist meenutab Rein Mõts: „Meil oli metsa väljaveol esialgu kasutada auto Ural, mille bensiinikulu oli 75 liitrit sajale kilomeetrile. Ja õige Ural pidi sõitma kõige kallima bensiinimargiga – 95-ga. Metsaveol kulus sellistel autodel tavaliselt 100 liitrit sajale – aga bensiin ei maksnud siis midagi. Kehtis ju selline kord, et uut teekonnalehte enne ei antud, kui masin oli tangitud. Tankida aga ei saanud, sest vana bensiini ei jõutud ära kulutada. Polnud ka kellelegi müüa. Siis sõideti lihtsalt metsa alla ja lasti bensiinil maha joosta. Nii saadi uus sõiduleht kätte.”¹⁰²

Dokumentatsioonist on kütuse raiskamist raske tuvastada. Tegelikult olid kütuse ülejäägid üleüldised ja kõigile teada. Kütuse ülejääk tekkis sellest, et juhid lasid tanklas kirja panna, et võtsid välja näiteks 500 liitrit, aga tegelikult võtsid ainult sada. Juba väljavõetud ülearune kütus äritseti maha, teenides sellise „spekulatsiooniga” kena palgalisa. Bensiini realiseeriti isiklikku autosse kallates või teistele soovijatele müües, diiselkütusega oli raskem, aga küllap viis tasuta tooraine rohkete diiselküttekatelde paigaldamiseni kodudes. Juhtus isegi, et tanklapidaja maksis diisli äravijale peale, et ülearusest laojäägist lahti saada.

Tänapäevaga võrreldes oli õige suur kõikvõimalike määrdeainete kulu. 1952. aastal väljastati autobaasile nr 5 määrdeaineid bensiini kogusega võrreldes järgmiselt: 4,6% õli, 1% solidooli (tavott) ja 0,8% nigrooli (transmissiooniõli).¹⁰³ Seega, sõites 10 000 km, kulutas GAZ-51 normi järgi 265 liitrit kütust, 12,2 l tavaõli

100 RA, LVMA.739JO.1.48, l. 52, 1956. aasta bilansid. Kütuse müük Naftatööstuse Ministeeriumi poolt kirjast NSV Liidu autotranspordi ministri asetäitjalt ATMM-le 11.03.1953. (ERA.R-2049.9.1, l. 51).

101 RA, LVMA.39JO.1.136, l. 21 ja 26, direktori käskkirj 30.01.1961. On mainitud, et bensiini hind on sama alates 1.01.1951, kuid pole mõistetav, kas enne rahareformi maksis kütus 9 või 90 kopikat. 1.02.1961 kehtestati bensiini väljaandmisel hinnaks 5,2 kop/l A-66 ja 6 kop/l A-72 puhul.

102 T. Lääne. Jõgeva KEK – aastad tulvil tööd ja elu, lk.144.

103 RA, LVMA.739JO.1.1, l. 40, Autotranspordi Peavalitsuse Varustus-turustuse Valitsuse juhataja korraldus nr. 201.

ja pea 3 l käigukastiõli ja tavotti! Ning needki normid kippusid väikseks jääma, autobaaš on ette kandnud õli ülekulust.¹⁰⁴

Õli kulunorme vähendati 1967. aastal seoses uute ja paremate õlide kasutuselevõtuga. Enamusel bensiiniautodel vahetati nüüd õli iga 6500 km järel, diiselmootorite puhul iga 3000 km järel. Kui enne oli bensiinimootoriga auto kulutanud iga 100 liitri kütuse kohta 4,6 l õli, siis nüüd langes norm 3,2 liitrile. Diiselauteode puhul oli normiks 4,8 l õli 100 l diisli kohta. Transmissiooniõli norm ei alanenud ja jäi 0,8% peale kütusekulust. Kahe veosilla puhul oli norm 1,5%. Tavotikulu norm alanes 1%-lt 0,6%-le.¹⁰⁵

1950. aastate alguses kasutati MTJ-des traktorite kütusena ka kerosiini ehk petrooleumi. Petrooleumi kasutamise eelduseks on väga madal mootori surveaste (4,5:1), mis võimaldab ligi 50-se oktaanarvuga kütuse kasutamist. Märke, et sama kütust oleks kasutatud veoautode puhul, ma ei leidnud (kuigi GAZ-AA/MM ja ZIS-5 omavad võimekust sõita ka petrooleumiga). Teise maailmasõja ajal oli suur naftariik NSV Liit sunnitud tootma ka puugaasiga töötavaid veokeid (nt GAZ-42), kuid nende kasutamise kohta ma teateid ei leidnud.

Talvel oli kütuse kulunorm 10% kõrgem. Talvise normi kehtima hakkamise ja lõpetamise otsustas baasi direktor oma käskkirjaga, võttes aluseks temperatuuri püsiva langemise allapoole nulli.

1962. aastal alandati seoses teede olukorra paranemisega kütuse kulunorme 20% ulatuses paremas korras olevatel põhimaanteedel, mis loetleti üles ministri käskkirjas (ülevaade maanteedest peatükis Maanteed). Kütuse kulunorme võidi tõsta ka kevadeti teedelagunemise hooajal. Eesti NSV Plaanikomitee määruse alusel 12. detsembrist 1975 võis kevadiste raskete teetingimuste juures kulunorme suurendada kuni 35%. 1976. aasta aprillis asuti värsket määrust ka täiel määral rakendama. Kütusekulu tavanormid on ära toodud lisa nr 8.¹⁰⁶

1988. aastal rääkis kütusega seotud probleemidest autobaaši direktori ase-täitja Leo Saar ühes intervjuus järgmist: „Kokkuhoiuprobleem algab juba masinate tootmistsükli. Riiklikult pole saadud korraldada asju nii, et tehasekonveierilt maha sõitnud masinad ühepalju kütust võtaksid. Seega on kütuse kulunormid üpris umbmäärased. Pole näiteks mingi ime, kui mõnel KAMAZ-il pool tonni kütust kuus üle jääb. Nojah, igal mehel pole muidugi neid häid ostjaid individuaalsektorist, kes ülejäägi ostmisega autojuhi isiklikku kukrusse mittetöist tulu kannavad. Ehkki mõistagi on omajagu ka „häid ostjaid“. Aga autojuhtidel pole kütuse kokkuhoiu vastu peaaegu praktilist huvi. Kõikide kirjade järgi peaks see kütus olema siiski maha sõidetud. On näiteks välja arvestatud, et kui meie baasi tabaks ühel päeval täielik kütusekriis, saaksid masinad sõita ja tööd teha veel poolteist päeva... Jah, kokkuhoid makstakse juhile välja 85%-liselt hulgihinnast. Juhil on igal juhul kasulikum teda parem individuaalsektorisse 15–20 kopikat liiter

104 RA, LVMA.739JO.1.120, l. 14, aastaaruanne (1960).

105 RA, LVMA.739JO.1.253, l. 11 ja 93, direktori käskkirjad 26.01 ja 20.04.1967.

106 RA, ERA. R-2049.14.53, l. 38–39, Eesti NSV Ministrite Nõukogu korralduse projekt 1.04.1976.

müüa. Pealegi on kokkuhoid ja ülekulu siiani riiklikule ettevõttele väga halvad näitajad.”¹⁰⁷

1980. aastatel, eriti kümnendi lõpus, tõusis päevakorda kütuse nappus. Kütust baasi lihtsalt ei toodud, nii polnud ka juhtidele midagi välja anda. Tähtsamad masinad olid limiidivabad, teistele oli limiit ette antud. Mõnikord aitas kütuse saamisel ka tanklapidaja meelitamine, näiteks šokolaadi viimine. Julgemad eratöötajad (ja ka asutused) käisid NSV Liidu viimaste aastate eriti ränga kütusepuuduse ajal kütust toomas ka Venemaal. See oli riskantne tegevus, piiril olid kontrollid ja Venemaa poolelt ei lubatud ametlikult kütust Eestisse tuua. Auto- baas ise niisugust tegevust ei organiseerinud.

214

TAKSOD

Kui suuremates linnades koondus ühistransport auto- ja taksoparkidesse, siis Jõgeva rajoonis oli asi lahendatud nii, et taksod kuulusid muidu kaubaveoga tegeleva autotranspordibaasi alla, bussid aga allusid üldiselt Viljandi või Tartu automajanditele. Taksode arv ulatus kuni kolmekümneni, jaotudes enam-vähem võrdselt Jõgeva ja Põltsamaa kolonni vahel, Mustvees oli taksosid paar-kolm. Masinapark koosnes Volgadest, harva sattus sekka Moskvitše. 14. jaanuaril 1972 võeti taksone kasutusse esimene uuetüübiline Volga GAZ-24-01.¹⁰⁸

1970. aastatel oli taksodel lubatud sõita rajooni piires ning kuni 50 km ulatuses naaberajoonide territooriumile. Sellest kaugemale sõiduks tuli küsida vahetusdispetšeri luba, kes võis selle anda juhul, kui kohapealsed vajadused oli rahuldatud. Enam kui 150 km kaugusele rajoonist ja ringmarsruudi läbimiseks oli vajalik kolonniülema luba ning sõiduks väljapoole liiduvabariiki majandi juhtkonna luba.¹⁰⁹ Pikemaids otsi tuli ette, näiteks 1970. aastal sõitis üks taksojuht klientidega Lohusuust Tallinnasse. Kaiavere vutifarm tellis näiteks 1980. aastatel taksoteenust munade vedamiseks Leningradi.¹¹⁰

1972. aastal kehtestati taksojuhtide töötasuks tükitöötariif – 23% käibelt. Plaanitaitmisel lisandus 5% käibelt ning plaani mittetaitmisel alanes töötasu 3% ulatuses käibelt.¹¹¹

1988. aastal viidi esimesena Eesti NSV-s sisse taksode rendile andmise võimalus. Pikapeale läksidki kõik taksod rendisüsteemile üle, aga seda juba uue riigikorra ajal.¹¹²

107 „Sabi” nr. 4, 1988. Oma töökohal peab peremees olema! (M. Laose intervjuu L. Saarega).

108 RA, LVMA.739JO.1.350, l. 21, direktori käskkiri 14.01.1972.

109 Samas, l. 39, direktori käskkiri 27.01.1972.

110 RA, LVMA.739JO.1.306, l. 41, direktori käskkiri 6.03.1970. Auto seisis siduri rikke tõttu nädalapäevad Tallinna Taksopargis. Leningradi ja Kaiavere vahet sõitis aastaid R. Viik, kellega sai tehtud intervjuu.

111 Samas, l. 64, direktori käskkiri 24.03.1972.

112 „Sabi” nr. 6, 1988. Tagasivaade lõppevale aastale ning pilk tulevasele (T. Saarne).

KAUBATAKSOD

Omaette fenomen olid kaubataksod. Olemuselt sarnaneb tollane veotaksoteenus üsna hästi tänapäevase linnadevahelise liiniveoga. Kaubataksod tegutsesid 1955. aastast ja vähemalt 1961. aastani. Täpset kaubataksonduse lõppu ei õnnestunud tuvastada. Kaubataksodeks olid GAZ-51-d ehk platvormautod. Sõideti üle-eestiliselt kindlaksmääratud tariifi alusel (nagu taksodki) ja peale võis võtta nii inimesi kui ka kaupu. Marsruudid ja väljasõidud olid regulaarsed. A/b nr 5 puhul suunati enamus kaubataksosid teenindama liini Kasepää–Leningrad. Ametlikest tariifidest kinni ei peetud, kuna nii pika marsruudi puhul poleks see reisijatele end ära tasunud. Juhile maksti „kokkuleppe alusel” 25 rubla, kes selle ilmselt mõnigi kord oma taskusse pistis. Nii kurdetakse Mustvee linna TSN Täitevkomitees, et „autojuhid küsisid 25 rbl kott/inimene Leningradi veotakso eest ja ei kasutanud taksomeetrit. Reisijatele pileteid ei antud, vaid raha omastati.”¹¹³

Üheksandat viisaastakut (1971–75) sissejuhatavate „mõttetalgute” raames tuli ATMM-le Jõgeva rajooni TSN Täitevkomiteelt ettepanek taastada kauba-veotaksode funktsioon elanikkonna teenindamisel.¹¹⁴ Mingil hetkel see ka taas ellu äratati, sest 1980. aastate lõpul kaubataksondus taas toimis. Kummalisel kombel sõitsid siis veokid sõiduautodele kohaldatud tariifide järgi.¹¹⁵

ELU-OLU JA INIMESED

Algusaastatel pidid autobaside töötajad käima abiks saagikoristustel kolhoosides-sovhoosides. Lisaks autojuhtidele komandeeriti kolhoosidesse ka laadijaid ja remonditöölisi. Sihtkohad polnud ainult kohalikud majandid. 1955. aasta juulis käsutati kuus juhti appi viljavarumisele Stalingradi.¹¹⁶ 1959. aasta 25. augustil mindi vilja vedama Petropavlovski oblastisse Kasahhi NSV-s. Kaksikümmend juhti ja dispetšer koos kuueteistkümne autoga (sh üks liikuv remonditöökoda) pidid kogunema Tartus, kus moodustati kuue autobasii põhjal rongiešelon. Samasugused ešelonid koostati ka Tallinnas ja Tapal. Tallinnas koosnes ešelon kolmest kolonnist (rongist), Tartus kahest ning Tapal ühest. A/b nr 5 oli ühes kolonnis autobasidega nr 8 (Viljandi) ja 9 (Valga). Kokku läks Eesti NSV-st Aasia poole teele 394 juhti 378 masinaga.¹¹⁷

Hilisematest aegadest on vähe teateid, et autobasii töötajaid oleks kasutatud viljakoristusel lisatööjõuna. Säilinud on Jõgeva rajooni TSN TK korraldus

113 RA, LVMA.739JO.1.96, l. 3–5, Mustvee linna TSN TK otsus 20.11.1959.

114 RA, ERA.R-2049.11.32, l. 42, Jõgeva rajooni TSN TK esimehe U. Erdmanni vastus ATMM-ile ettepanekutega autovedude parandamiseks 19.02.1971.

115 „Sabi” nr. 3, 1988. M. Laose intervjuu Z. Jotkiniga.

116 RA, LVMA.739JO.1.29, l. 25, ATMM ministri käskkiri 20.07.1955.

117 RA, LVMA.739JO.1.95, l. 33–37, Eesti NSV ATMM ministri käskkiri 20.08.1959. Korralduse aluseks NSV Liidu MN korraldus 29.06.1959.

3. augustist 1972, mil Tartu Teraviljasaaduste Kombinaati suunatakse appi üks töötaja. Märkusena on käsitsi juurde kirjutatud, et Jõgeva teraviljapunkt helistab, kui on abi vaja viljaeelonide saabumisel.¹¹⁸ 1979. aastal pidi vilja aitamata koristada samuti üks inimene, kes suunati Martin Lillevere nimelisse kolhoosi. Lisaks kaks inimest Võhma lihakombinaati appi „loomade massilise töötlemise ajaks”.¹¹⁹

Marsruudid piirnesid enamasti kohaliku rajooni ja selle lähiümbrusega. Eesti NSV piires välja komandeeriti juhid:

- ▶ 1955. aastal Daugavpils (teedehitusele), Gorkisse (uue auto järele), Leningradi, Riiga (rehvide järele), Stalingradi (viljakoristusele);
- ▶ 1958. aastal Gorkisse (uusi autosid tooma), Leningradi, Moskvasse (uusi autosid tooma), Novgorodi, Siguldasse.

216

Lisaks toimis kaubataksode perioodil regulaarne marsruut Kasepää–Leningrad.

12. juunil 1967 mindi üle viiepäevasele töönalale.¹²⁰ 20. veebruaril 1990. aastal sõlmitud kollektiivlepinguga kehtestati töötajatele minimaalseks puhkusepäevade arvuks 21. Enne seda sõltus puhkusepäevade arv töölepingust, mõnedel juhtudel oli puhkusepäevade arv enne ja ka hiljem suurem kui 21.¹²¹

Nagu igas suuremas Nõukogude Liidu ettevõttes, tegeleti autobaaasiki spordiga. Ministeeriumil ja tema allasutustel olid töötajate lastele oma lastelaagrid Holdres ja Kloogal. 1965. aastast peeti Põllumajandustranspordi, hiljem Autovedude Valitsuse ja 1976. aastast autobaaasi enda suvepäevaid.¹²² Töötajate elamistingimuste parandamiseks korraldati korterite ja individuaalelamute ehitamist. Elamuehitus sai suurema hoo sisse just autobaaasi lõpuaastatel. Aastatel 1987–89 said Jõgeval korteri 27 töötajat ning Põltsamaal valmis 12-korteriline elamu. Põltsamaal oli enne seda autobaaasi jaoks ehitatud vaid paar kortermaja, mida suurt töötajate arvu arvestades ei olnud eriti palju.¹²³

AUTOBAASI DIREKTORID JA PEAINSENERID

Autobaaasi esimene juht Helmuth Rooste lasti töölt lahti seoses majandi kahjumiga. Hilisemate direktorite lahkumiste põhjusi ei ole mainitud. Peainseneriks oli autobaaasi rajamisest Põltsamaal kuni 1965. aastani Ilmar Pallo, kes jätkas pärast seda direktori asetäitjana. Hiljem olid peainseneriks Tavo Saarne, Enn Kesa ja lõpus pikemalt Ain Roots, kuni selle ametikoha asemele loodi direktori asetäitja ametikoht ehituse alal.

118 RA, LVMA.739JO.1.349, l. 3.

119 RA, LVMA.739JO.1. 511, l. 13, 15–16, Jõgeva rajooni RSN TK korraldused 19.07.1979 ja 4.09.1979.

120 RA, LVMA.739JO.1. 253, l. 145, direktori käskkiri 12.06.1967.

121 „Jõgeva Autobaaas”, nr 5 (11) 1990. Uus kollektiivleping (M. Jäger).

122 „Jõgeva Autobaaas”, nr 6 (12) 1990. 1990. aasta suvepäevad Rannal.

123 „Jõgeva Autobaaas”, nr 4 (10) 1989. Mida autobaaas ehitab? (A. Roots).

Raivo Viigi mälestuste järgi kippusid mitmed direktorid olema kõvad viina-võtjad. Ometi olid majandi töötulemused kõige nõrgemad just mitte-joodikust direktori ajal. Peainseneridest olevat just esimene, Pallo, hoidnud karmi joont ja distsipliini, samas kui teised olid leebemad ja nõudsid vähem.

Autobaasi edu sõltus palju ka kolonniülemate isikuomadustest, nende suhtumisest töödistsipliini ja oskusest end töötajate silmis maksma panna. 1980. aastate algul oli aga Jõgeva kolonni õnnetuseks suuremat sorti vihavaen kolonni-ülema ja baasi direktori vahel.

Tabel 3. Autotranspordibaasi nr 5/ Jõgeva Autobaasi direktorite loetelu¹²⁴

7.04.1952-dets 1955	Helmuth Rooste
15.02.1956-11.01.1960	Paul Alju
11.01.1960-10.12.1975	Vello Astrik
1.01.1976-5.10.1985	Endel Jürjens
5.05.1986-1.04.1991	Tavo Saarne
1.04.1991-1993	Leo Saar (direktori kt)

217

AUTOBAAS PERESTROIKA JA EESTI VABARIIGI TAASTAMISE AJAL

Kooperatiivid

Esimene autobaasi osalusel loodud kooperatiiv oli oma olemuselt ka kõige kummalisem, olemata üldse seotud transpordivaldkonnaga. 1988. aasta juunist hakkas Mustvees Tähe tn 9 tegutsema 5. autotranspordibaasi ja ajalehe „Noorte Hää!” ühine „noortekooperatiiv” nimega „Tuur”. Tegemist oli baar-hotelliga koos nädalavahetustel avatud videokohvikuga. Kooperatiivi filiaal asus Harjumaal Sakus. Autobaasi huvi oli täita elanikkonna teenindamise plaani, mille alla „Tuura” käive läks.¹²⁵

Samal aastal, 1988. aasta juunis asus tegutsema ka teeninduskooperatiiv „Autra”. Kooperatiivi käsituses olid autobaasilt renditud kolm TA-tüüpi furgoonautot, kallur ja autobuss KAVZ, kooperatiiv kutsuti ellu elanikkonnalt tulevate tellimuste täitmiseks.¹²⁶

1990. aasta mais löid Kungla Kolhoos ja Jõgeva Autobaas ehitusalase väikeettevõtte „EVEX”. See rajati kolmest kooperatiivist viimasena ning selle tööst on vähem teada.¹²⁷

124 Direktorite vahetumist kajastavad üldjuhul üleandmis-vastuvõtu aktid autotranspordibaasi nr 5 Rahvusarhiivis asuvas fondis LVMA.739JO.

125 „Sabi”, nr. 3, 1988. Autobaasi oma kooperatiiv (O. Ilves).

126 „Jõgeva Autobaas”, nr. 3 (9) 1989. Kooperatiivi käsituses olid autobaasilt renditud kolm TA-tüüpi furgoonautot, kallur ja autobuss KAVZ. Kooperatiiv asutati 18.05.1988 ja hakkas tööle sama aasta juunis.

127 RA, LVMA.739JO.1.590, l. 56, direktori käskkiri 7.05.1990.

Perestroika ja majandi allakäik

Perestroika edenedes süvenes autobaasis lisaks alalisele varuosade puudumisele ka kütusenappus. Nähtus ise oli levinud juba 1980. aastate esimesel poolel. Eriti keeruline oli kütuse hankimine autobaasi juurde loodud kooperatiivil „Autra” (mis oma varusid ei hankinud mitte fondidest, vaid pidi kütust soetama turuhinnaga 30 kopikat liitri ees).¹²⁸ Kütusedefitsiidiga võitlemisel kasutati meetodina ka kulu- normide alandamist.¹²⁹

Vastavalt Eesti NSV Riikliku Transpordikomitee käskkirjale 3. jaanuarist 1989 nimetati nummerdatud autobaasid ümber asukoha järgi ja Autotranspordi- baasist nr 5 sai ametlikult Jõgeva Autobas.

218

Masinaid oli varemgi vahetatud ja müüdnud, kuid 1990. aastal muutus teh- nika müük juba massiliseks. Ostjaiks olid enamasti rajooni teised majandid. Arva- tavasti oli tegu muidu mahakandmisele kuuluvate masinatega. 1990. aastaga sai plaanimajandus läbi ja ettenähtud limiite autode ning varuosade tarne osas ei saadud. Ehitusmaterjalide limiit kadus sama aasta jooksul juba varem. Viimased uued autod hankis autobas endale 1991. aastal Minskist. Pärast seda suudeti soe- tada vaid kasutatud masinaid.

Taksode uue hinnakirja kehtestas pärast NSV Liidu kokkuvarisemist maa- valitsus, tõstes kilomeetrihinna 1. oktoobrist 1991 60 kopikani ja 18. novembrist 1 rublani.¹³⁰

Lepingulistele klientidele rakendati hinnatõusukoefitsienti direktori käsk- kirjaga alates 1. aprillist 1991. Uued hinnatõusud leidsid aset 12. juulil, 14. oktoob- ril, 4. novembril ja 9. detsembril samal aastal. 1. jaanuaril 1992 kehtestatud hinnad olid võrreldes 1990. aastaga tõusnud tunnitasuautodel 12, autobussidel 12, kallu- ritel 6 ja teistel tükitööautodel 9 korda. Oma töötajatele oli autobaasi transpordi kasutamine läinud 4 korda kallimaks (see püsis muutumatuna novembrini 1991).¹³¹

1991. aastal teenis Jõgeva Autobas 7,05 mln rbl suuruse käibe juures 683 000 rbl puhaskasumit.¹³² Kuid juba 9. jaanuaril 1992. aastal peatati määramatuks ajaks kõik elamuehitustööd seoses raske majandusliku olukorraga.¹³³

1992. aasta 1. veebruarist tõusid hinnad klientidele kolm korda, kuid see hind jõudis kehtida vaid 17. veebruarini. Inflatsioon oli võtnud pöörsed mõõt- med. Kevadel sai autobas endale Viljandi Autobussi- ja Taksopargilt Põltsamaa kolonni ja „Tarbusi” Jõgeva kolonni masinapargid. Torma sovhoosi käest osteti kasutatuna esimene uut tüüpi GAZ (GAZ-3307). 1992. aasta lõpetas Jõgeva Autobas 41 000 kroonise kahjumiga.¹³⁴

128 „Jõgeva Autobas”, nr. 3 (9) 1989. Kas tasub töötada kooperatiivis? (M. Voog).

129 „Sabi”, nr. 1, 1988. Pilg tulevikku (T. Saarne).

130 RA, LVMA.739JO.1.596, l. 30 ja 46, Jõgeva Maavalitsuse määrused 23.09 ja 13.11.1991.

131 Samas, l. 13, direktori käskkiri 30.12.1991.

132 RA, LVMA.739JO.1.598. Raamatupidamise bilanss 1991. aasta kohta.

133 RA, LVMA.739JO.1.602, l. 132, direktori käskkiri 9.01.1992.

134 Kõik RA, LVMA.739JO.1.602 peale 1992. aasta kahjumi (LVMA.739JO.1.604, l. 3)

AUTOTRANSPORT, ÕNNETUSED JA ALKOHOLISM

Kui paljud baasi autojuhid olid sel ajal töö ajal purjus, on raske väita, kuid vahelejäanute karistused viitavad sellele, et erilisi takistusi purjus peaga autorooli keeramisele ei tehtud. Igal aastal põhjustasid suuremate automajandite sõidukijuhid rajooni teedel ka surmaga lõppenud avariisid, kuid tõsi – enamasti polnud need seotud alkoholi tarbimisega.

Eksinuid ootas tavaliselt ees roolist kõrvaldamine mõneks kuuks ning töö garaažis. Ühtegi vallandamisjuhtu silma ei hakanud. Näiteks autobaasi nr 5 1960. aastaaruandes kurdab direktor sm. Astrik: „Peale selle on majanditel raskusi autode remonttööliste kaadriga, milline on väga liikuv ja /koosneb/ suures enamuses diskvalifitseeritud autojuhtidest, kes remonttöödest ei ole huvitatud.”¹³⁵ Üldiselt oli joomine või purjusolek töö ajal ajas langev trend, seda kinnitavad nii aastaaruanded, direktorite käskkirjad kui ka kaasaegsete mälestused. Täpsemat statistilist pilti purjus olekus töötamisest ja sõitmisest pole võimalik teemakohaste allikmaterjalide põhjal siiski luua.

Majand haldas vahepeal ka kooperatiivide vedusid kauplustesse. Saadetiste hulgas oli ka vägijooke. Mõnikord kippusid veoseks olnud alkoholipudelikud purunema. Vähemalt 1959. aastal võeti sel puhul joogi hind palgast maha (alkohol oli kallis, „katkiläinud” konjakipudeli hind oli 61 rubla ajal, kui palgad küündisid vaid tuhandeni). Jõgeva Tarbijate Kooperatiivis oli 1980. aastatel kehtestatud pudelite loomuliku kao norm ja juhid ning transporditöölised kasutasid veose sisu oma äranägemise järgi üsna nahaalselt.

KOKKUVÕTE

Autotranspordibaasi nr 5, hilisema nimega Jõgeva Autobaaasi autopark jäi konkurentsituult suurimaks rajoonis kuni vaadeldava perioodi lõpuni, hoolimata asjaolust, et iga suurem ettevõtte üritas ise oma automajandit rajada. Veokite arvu kasv pidurdus 1969. aastal ja näitas pärast seda pigem vähenemise trendi. Autode kandevõime aga kasvas, eriti suuremate diiselaute MAZ ja KamAZ levides. Samuti kasvas haagiste kasutamine.

Oluliselt suurenes veokite kasutusotstarbeline mitmekesisus. Kui esimesed veokid olid enamasti kõik platvormautod, siis hiljem andsid tooni kallurid ning palju oli ka paakautosid (tsisterne) ja furgooone. Tänapäeval valdavalt kasutatavad sadulveokid jäid siiski kuni perioodi lõpuni ebatüüpilisteks.

Autobaasi põhilisteks muredeks läbi aegade oli varuosade puudus ja kaadri voolavus. 1950. aastatel oli rehvide ja 1960. aastatel muude varuosade defitsiit erakordselt terav. Masinad oleksid vastu pidanud märksa paremini, kui oleks olnud, millega neid parandada. Autode lagunemist põhjustas ka teede halb kvaliteet.

135 RA, LVMA.739JO.1.120, I.17, aastaaruanne (1960).

Probleemid kvaliteetse tööjõu leidmise ja töödistsipliiniga olid kogu aeg päevakorral, kuid ei saavutanud siiski kriitilist taset.

Väärrib äramärkimist autobaaasi enda hoonestuse aeglane väljaehitamine. Sootuks vähe pakkus majand oma töötajatele isiklikku elamispiinda, mis ettevõtte mainet tööandjana kindlasti vähendas.

Põltsamaal, hiljem Õuna külas Jõgeva lähedal paiknenud autobaaas täitis puhtalt kohaliku (Jõgeva rajooni ja selle eellaste) majanduse teenindamise ülesandeid. Enamus autopargist oli aastakümneid seotud kindlate kohalike marsruutidega – kruusa- ja liivavedu lähikonnas, piima- ja leivaringid, mahalaadimised raudteejaamas. Erandiks oli tolmtuhavedu üle kogu Eesti 1960. aastatel. Võib oletada, et autobaaasi loomine oli seotud rajoonide loomisega 1950. aastal. Paljude tema klientide teke oli samuti seotud rajooni loomisega ja ka autobaaasid rajati tavaliselt rajoonikeskustesse.

Tookordsed kasumi- ja rentaablusnumbrid ei ole tänapäevaga võrreldavad nii teistsuguse maksusüsteemi kui ka bilansis olevate esemete väärtuste suvalisuse tõttu. Statistikas töövõitudega liialdamine oli kasulik nii veokijuhtidele, majandile, ministereeriumile ja lõpuks kogu riigile. Näidates paremaid tulemusi, said osapooled demonstreerida vaibumatut progressi. Autobaaasi töövõite ja efektiivsust üritati tõestada tonnkilomeetrite pideva kasvu näitajatega, selleks kasvõi tarbetuid sõite ette võttes. Vajadusest näidata suuremaid veokoguseid tulenes ka nõukogudeaegse autoveonduse suurim veidrus – kütuse varikaubandus ja mahavalamine seoses nõudega realiseerida normide järgi väljastatud kütus.

Perestroika aeg algas autobaaasile paljutootavalt. Autopark kasvas, hoogustus elamuehitus, autobaaas sai suupärasema nime ja juurde iseseisvust. Majandusraskestesse sattus autobaaas 1991. aasta lõpus – 1992. aasta alguses. Kogu 1991. aasta halvasid autobaaasi arenguvõimalusi raskused autode jm materjalide hankimisel seoses plaanimajanduse kokkukukkumisega. Kütusepuudus oli alanud juba varem.

Kokkuvõtteks võib öelda, et muresid ja probleeme oli autobaaasi tegevuses selle eksistentsi teises pooles pigem vähem. Autobaaasi tähtsus rahvamajandusele oli tipus 1960. aastatel ja hakkas siis langema.

LISA 1**Ülevaade artiklis mainitud automarkidest ja mudelitest**

- Avia – Tšehhoslovakkias toodetud kaubikud. Toodangus olid ka platvormveokid ja eriotstarbelised masinad.
- ErAZ – Jerevani Autotehas. Valdavalt pandi kokku RAF-i baasil tehtud kaubikuid.
- GAZ – Tänapäeva Nižni Novgorodis Venemaal asuv Gorki (linna kunagine nimi) Autotehas.
- Sõiduautod „Volga” – GAZ-21 ja selle taksoversioon GAZ-21T, uuem mudel GAZ-24 ja selle taksoversioon 24-01, universaalkerega 24-02 ning universaalkerega taksoversioon 24-04.
- Esimese põlvkonna veoautod – platvormveok GAZ-AA ja selle edasiarendus GAZ-MM. Enne Teist maailmasõda tootmisesse tulnud 1,5-tonnise kandejõuga veok.
- Teise põlvkonna veoautod – platvormveok GAZ-51 ja selle täismetallist kabii-niga täiendatud mudel GAZ-51A ning sadulveoki versioon GAZ-51P. Neli-veoline versioon GAZ-63, kallur GAZ-93. Kandejõud 2 kuni 2,5 tonni.
- Kolmanda põlvkonna veoautod – platvormveok GAZ-53 kaheksasilindrilise mootoriga ja GAZ-52 kuuesilindrilise mootoriga. GAZ-53 tähtsamad versioonid GAZ-53F (kuuesilindrilise mootoriga), GAZ-53A ja selle edasiarendus GAZ-53-12. GAZ-52 versioonid GAZ-52-01,-02,-03 ja -04 tulid kronoloogilises järjekorras. Kandejõud GAZ-52-l ja GAZ-53F-l tavaliselt 2,5 tonni, GAZ-53-l 2,8 kuni 4,5 tonni. Kallurversioonid tulid Venemaalt Saranskist.
- KamAZ – Kaama Autotehas Venemaal Naberežnõje Tšelnõs. Toodab suure kandejõuga diiselmootoriga veokeid. Kallurversioon KamAZ-5511. Kandejõud enamasti 8 kuni 10 tonni.
- KAZ – Khutaisi Autotehas Gruusias. Tootis ZIL-i agregaatide baasil sadulveokeid KAZ-606 ja KAZ-608.
- KAVZ – Kurgani Autobussitehas Venemaal. Tootis väikeseid autobusse GAZ-i agregaatide baasil.
- MAZ – Minski Autotehas. Toodab suure kandejõuga diiselmootoriga veokeid. MAZ-500 oli platvormveok, MAZ-503 selle kallurversioon. Mõlema täiustatud variandid kandsid lisatähist „A”. Hilisem mudeluuenduse kallurversioon MAZ-5549, millele järgnes MAZ-5551. Kandejõud enamasti 7,5 kuni 10 tonni. Kasutas Jaroslavl Autotehase (JAAZ) mootoreid.
- Moskvitš/Iž – Moskvias Leninliku Komsomoli nimelises Autotehases (AZLK) ja Venemaal Iževskis asunud Ižmašis toodetud sõiduautod. Jagasid omavahel peaaegu kõiki agregaatide. Moskvitš 407 oli sedaankerega, Iž/Moskvitš 433 ja 434 olid väikekaubikud.
- PAZ – Pavlovo Autobussitehas Gorki (nüüd Nižni Novgorodi) oblastis Venemaal. Toodab väiksemaid, umbes 20-kohalisi autobusse.

RAF – Lätis Riias ja Jelgavas asunud Riia Autotehas. Tootis mikrobusse Latvija. Nende baasil toodeti ka kaubikuid ja eriotstarbelisi sõidukeid. Kasutas Volgale mõeldud mootoreid.

ZIL (ZIS) – Algse nimega ZIS (Stalini-nimeline autotehas) nimetati hiljem ümber ZIL-iks (Lihhatšovi-nimeline autotehas). Asus Moskvast. Tootis keskmise kandejõuga veokeid. Kallurversioonid pandi kokku Mõtištšis Moskva oblastis ja Odessas Ukrainas. Esimese põlvkonna veoauto platvormveok ZIS-5 tuli tootmisse enne Teist maailmasõda. Kandejõud 3 tonni.

Teise põlvkonna veoautod – platvormveok ZIS-150, viimased masinad juba ZIL-150. Edasiarendus ZIL-164 ja selle baasil sadulveok ZIL-164N ning kallurversioon ZIL-585. Kandejõud 3,5 kuni 4 tonni.

Kolmanda põlvkonna veoautod – platvormveok ZIL-130 ja selle parendatud versioonid ZIL-130-66, 130-76. Sadulveok ZIL-130B1, kallur ZIL-555. Kandejõud tavaliselt 4 kuni 6 tonni.

TA – Tartu Autoremondi Katsetehas. Tootis GAZ-51 ja -52 baasil piima- ja leivaautosid, erinevaid muid furgoone ja jaotusautosid. Kandejõud enamasti 2 tonni.

UAZ – Uljanovski Autotehas. Toodab väikese kandejõuga (800 kg kuni 1 tonn) platvormveokeid, furgoone ja eriotstarbelisi masinaid. Jagas paljusid agregate GAZ-i toodanguga.

Ural – Venemaal Zlatoustis asuv autotehas, mis kasvas välja ZIL-i abitehasest. Tootis algul ZIL-e väikeste modifikatsioonidega. Hiljem keskendus suure läbivusega veokite tootmisele.

LISA 2

Autotranspordibaasi nr 5 autopark liigiti

Kuupäev	Kokku	Platvorm	Kallur	Tsistern	Sadul	Furgoon	Muu
24.09.1952	11	9	2	0	0	0	
01.01.1954	58	50	8	0	0	0	
01.01.1955	59	49	8	0	0	0	2
01.01.1956	51	38	10	1	0	0	2
01.01.1957	67	34	28	1	2	0	2
01.01.1958	75	40	30	1	2	0	2
01.01.1960	165	101	58	7	2	0	3
01.01.1961	194	93	75	15	3	4	4
01.01.1962	216	86	100	14	3	9	4
01.02.1963	233	94	100	19	4	12	4
01.02.1964	268	110	112	26	5	12	3
01.01.1965	253	91	94	43	5	13	7
01.01.1966	262	94	62	84	7	12	3
01.01.1967	283	76	73	107	9	18	
01.01.1968	295	77	72	116	10	20	
01.01.1969	295	79	79	104	10	23	
01.01.1970	231	65	73	61	8	24	
01.01.1971	206	58	77	43	6	22	
01.01.1972	217	59	73	39	8	28	2
01.01.1973	207	63	76	32	4	29	2
01.01.1974	199	57	74	29	4	33	3
01.01.1975	203	54	73	29	4	38	3
01.01.1976	197	57	67	30	4	37	2
01.01.1977	183	50	58	31	6	36	2
01.01.1978	190	56	61	31	7	34	2
01.01.1979	190	57	59	29	7	37	2
01.01.1980	188	57	59	30	7	33	2
01.01.1981	193	57	67	27	9	31	2
01.01.1983	186	51	63	27	10	33	2
01.01.1984	203	54	70	29	10	37	2
01.01.1987	211	50	65	31	17	45	2
01.01.1988	217	51	70	30	18	45	2
01.01.1989	224	53	71	31	18	49	1

Allikas: Rahvusarhiivi fond RA, LVMA.739JO, transfinplaunid ja aastaaruanded 1953–1988. Furgoonide hulgas on ka leivautod ja külmikud. Tsisternid olid peaaegu kõik kohaldatud piimaveoks.

LISA 3**Uute autode hinnad bilansis 1.01.1975 (rublades)**

224

ErAZ-762	2429
GAZ-21 Volga	1724
GAZ-24-01 Volga	2690
GAZ-24-02 Volga	2947
GAZ-51A	1423
GAZ-51A assenisatsioonipaagiga	1640
GAZ-51P sadul	1343
GAZ-52A furgoon GZTM-892	1576
GAZ-53A furgoon GZCA-950	3564
GAZ-53A tsistern 2,8 t	3858
GAZ-53A tsisterniga 3,3t	4244
GAZ-53A	2729
GAZ-53F (2,5 t)	1570
GAZ-53F (3 t)	1866
GAZ-53F furgoon GZTM-950	3394
Iž 433	2100
Iž 434	2106
KAZ-608	4500
MAZ-500 kraana SMK-7	16826
MAZ-500A	6500
MAZ-503	6676
MAZ-503A	6936
PAZ-672	5288
ZIL-130-66	3416
ZIL-130 tsistern 2,8 t	5090
ZIL-130 B1	4715
ZIL-555	3693
TA-9A	1810
TA-9E	1780
TA-9E3	3244
TA-943	3651
TA-943E (GAZ-52-01, 2 t)	3219
UAZ-450/451DM (0,8 t)	1656
UAZ-451DM (1 t)	1555

Allikas: RA, ERA.R-2311.1.487, l. 3, a/b nr 5 aastaaruanne (1975).

LISA 4

Autotranspordibaas nr 5 autopark markide kaupa (pk – põlvkond)

	kokku	GAZ, II pk	GAZ, III pk	ZIS, I pk	ZIS, II pk	ZIL, III pk	UAZ	KAZ	Ural	MAZ	TA	ErAZ- 762	Avia	KamAZ
24.09.1952	11	7		4										
01.01.1954	58	33		16	9									
01.01.1955	59	33		16	10									
01.01.1956	51	28		14	9									
01.01.1957	67	35		7	25									
01.01.1958	75	42		2	31									
01.01.1960	165	111		4	50									
01.01.1961	194	115		1	73		4							
01.01.1962	216	113		1	97		5							
01.01.1963	233	119			106		7							
01.01.1964	268	131	4		123		7	2						
01.01.1965	253	113	4		112		7	3	10					
01.01.1966	262	95	13		115	2	8	4	11	1	11			
01.01.1967	283	97	18		96	33	8	5	11	1	13			
01.01.1968	295	99	21		83	51	9	7	10	1	14			
01.01.1969	295	101	24		65	64	10	8	7	1	15			
01.01.1970	231	92	28		25	46	8	7	3	8	14			
01.01.1971	206	77	29		11	44	8	5		18	14			
01.01.1972	217	70	37		8	43	6	3		21	19			
01.01.1973	207	62	43		2	48	6			26	20			
01.01.1974	199	41	52			49	4			31	21	1		
01.01.1975	203	31	55			48	4			35	27	3		
01.01.1976	197	25	61			40	4	1		36	26	4		
01.01.1977	183	16	63			37	4	1		32	26	4		
01.01.1978	190	9	71			44	6			33	24	3		
01.01.1979	190	6	72			44	7			31	26	4		
01.01.1980	188	5	76			47	7							
01.01.1981	193	3	74			52	7							
01.01.1983	186	1	75			43	5	4		31	17	1	9	
01.01.1984	203	1	83			42	5	6		34	17		14	1
01.01.1986	200		86			35	6	5		32	11		18	7
01.01.1987	211		87			35	5	5		32	14		21	12
01.01.1988	217		83			37	3	5		34	12		24	19
01.01.1989	224		83			30	7			37	15	1 (RAF)	25	25
01.01.1991	158		60			23	7			25	19		13	11

Allikas: Rahvusarhiivi fond: LVMA. 739JO, transfinplaamid ja aastaaruanded 1953–1988, üleandmis-vastuvõtu akt 1.04.1991.

LISA 5
1988. aasta tulude jagamise plaan (rublades)

kogukäive	3 685 000	
palgafond	1 138 660	
kasumiplaan	961 300	
jaotumine	961 300	
fondimaks	73 000	2% põhifondist, teedehituseks
tööjõuressursside maks	115 000	300 rubl töötaja pealt aastas
arvestuslik kasum	770 300	
jaotumine	770 300	
transpordikomiteele	618 400	80,3%
autobaasile	151 900	
jaotumine	151 900	
tootmise arendamise fond	31 900	
materiaalse ergutamise fond	107 300	

226

Allikas: „5abi” nr. 6, 1988.

LISA 6
Autotranspordibaasi nr 5 tulud klientide kaupa

	1982	1983
NSVL Teedeministeerium	78 761	86 573
Jõgeva raudteejaam	78 761	86 573
ENSV Ehitusmaterjalide Tööstuse Ministeerium	175 434	188 352
Tartu Ehitusmaterjalide Tehas	102 480	94 442
Rakke Lubjatehas	64 799	82 602
Tallinna Ehituskeraamika Tehas	8 155	11 308
ENSV Kergetööstuse Ministeerium	12 705	4 756
Tartu Naha- ja Jalatsikombinaat	10 103	966
Tootmiskoondis „Marat”	2 602	3 790
ENSV Toiduainetetööstuse Ministeerium	5 719	5 243
Rakvere Tärklise- ja Siirupikombinaat	5 719	5 243
ENSV Liha- ja Piimatööstuse Ministeerium	401 563	471 798
Tartu Piimatoodete Kombinaat	401 563	471 798

ENSV Agraartööstuskoondis	346 261	405 427
Jõgeva ATK	273 917	318 874
Jõgeva KEK	51 504	63 174
Kaarepere sovhoostehnikum	11 442	10 697
Jõgeva nädissovhoos	5 964	3 884
Põdra sovhoos	3 434	8 798
ENSV Varumisministeerium	11 283	15 921
Tartu Teraviljasaaduste Kombinaat	11 283	15 921
ENSV Ehitusministeerium	101 123	93 975
Jõgeva MEK	101 123	76 545
Pärnu MEK	0	17 430
ENSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeerium	601 488	594 326
Jõgeva TREV	550 898	587 974
Estsurgutstroi	46 013	0
Autotranspordibaas nr. 5	4 324	5 380
elanikkond	1 253	1 972
ENSV Kommunaalmajanduse Ministeerium	62 591	63 178
Jõgeva Kommunaalettevõtete Kombinaat	34 837	48 798
Jõgeva Remondi- ja Ehitusjaoskond	27 754	14 380
ENSV Teenindusministeerium	1 842	1 497
Jõgeva Teenindustootmisvalitsus	1 842	1 842
ENSV Sotsiaalkindlustuse Ministeerium	1 693	1 904
Võisiku Internaatkodu	1 693	1 904
ENSV Tarbijate Kooperatiivide Vabariiklik Liit	122 184	137 997
Põltsamaa Põllumajanduskombinaat	92 776	97 155
Põltsamaa Tarbijate Kooperatiiv	10 324	13 442
Jõgeva Tarbijate Kooperatiiv	6 808	9 192
Jõgeva Varumiskontor	5 832	11 818
ENSV Sideministeerium	163	1 875
Jõgeva Sidesõlm	163	1 875
ENSV Looduskaitse ja Metsamajanduse Ministeerium	18 022	27 908
Jõgeva Metsamajand	18 022	23 564
Viljandi Metsakombinaat	0	4 344
ENSV Kalamajanduse Ministeerium	0	4 211
Kirovi-nimeline kalurikolhoos	0	4 211
Muud	65 775	49 953
KOKKU	2 006 607	2 154 894

LISA 7

Keskmiised autode ja agregaatide kapitaalremondi vahele jäävad läbisõidud 1967. aastal

228

AUTOD	ettenähtud norm	tegelik
ZIL-150/164	110 000	94 000
ZIL-585	100 000	82 000
Moskviť 407	80 000	91 200
GAZ-51	110 000	91 800
GAZ-93	100 000	88 500
MAZ-200	110 000	127 000
MAZ-205	100 000	103 000

MOOTORID	ettenähtud norm	tegelik
ZIL-120	55/50 000	56 000
M-407	40 000	46 000
GAZ-51	55/50 000	57 400
GAZ-53F	55/50 000	51 100
JAAZ-204	55/50 000	73 400
JAAZ-206	55/50 000	78 000

	KÄIGUKASTID		TAGASILLAD		ESISILLAD		ROOLIMEHCHANISMID	
	norm	tegelik	norm	tegelik	norm	tegelik	norm	tegelik
ZIL	55/50 000	58 000	110/100 000	82 000	110/100 000	76 000	55/50 000	70 000
Moskviť	40 000	61 200	80 000	72 000	40 000	59 000	80 000	75 000
GAZ	55/50 000	79 800	110/100 000	83 000	110/100 000	73 400	55/50 000	72 400
MAZ	55/50 000	86 000	110/100 000	85 000	110/100 000	113 000	55/50 000	74 000

Allikas: RA, ERA.R-2049.12.1, l. 70.

LISA 8

Kütuse kulunormid vastavalt autotranspordibaasi nr 5 direktori käskkirjale 14.10.1970 (liitrites 100 km kohta)

GAZ-51A	Platvorm	23,0	26,0	poolhaage P-744
	Tsistern	24,4		
	Konteinerveokiga	25,5		
	Refrižeraator	25,5		
	Furgoon	23,5		
GAZ-52A	Furgoon	23,5		

GAZ-63(A)	Platvorm	27,5		
	Tsistern	28,75		
GAZ-53F	Platvorm	26,0		
	Furgoon	27,0		
GAZ-53A	Platvorm	25,0		
	Tsistern	30,2		
	Furgoon	26,7		
GAZ-93	Kallur	25,5		
ZIL-164N	Sadul tuhatsisterniga C-571	36,5		
ZIL-164	Poolhaakega MMZ-584 ja kalluriga	36,5		
	Loomavaguniga	38,9		
	Piimatsistern	34,8		
	Bensiinitsistern	35,8		
ZIL-585	Kallur	37,0	45,75	1-teljelise haakega
ZIL-130	Platvorm	33,0		
	Bensiinitsistern	37,0		
	Piimatsistern	41,0		
ZIL-130B	Poolhaakega (kallur, OdAZ-885)	40,0		
ZIL-555	Kallur	41,0	49,75	1-teljelise haakega
KAZ-606	Poolhaakega MMZ-584	36,5		
	Loomavaguniga	38,4		
MAZ-503	Kallur	31,0	36,25	1-teljelise haakega
MAZ-503A	Kallur	33,0	38,25	1-teljelise haakega
AK-5G	Autokraana	39,5		
UAZ-450 (D)		17,0		
UAZ-451		16,0		
UAZ-452 (D)		17,5		
TA-6/Kag-3	Autobuss	32,0		
TA-9A	Leivafurgoon	25,9		
TA-9E	Kaubafurgoon	25,1		
TA-9P	Piimaveo furgoon	27,4		
TA-942 (53A)	Töökoda	32,0		
Volga M-21 L	Sõiduauto	13,0		
Volga M-21 T	Sõiduauto	13,5		
RAF-977	Autobuss Latvija	16,0		

Allikas: RA, LVMA.739JO.309, l. 14–16, mõned ka S 327 (direktori korraldus 24.03.1971).

Lisaks oli rohkesti erinevaid mooduseid kontrollikulu suurendamisel veosest, aastaajast või teeoludest sõltuvalt. Näiteks asfalttee korral oli kulunorm talvel 10%, suvel 20% madalam. Tsisterni kütusekulul olid erinevad lisanormid vastavalt abivahenditele, mida kasutati.

KASUTATUD ALLIKAD, KIRJANDUS JA LÜHENDID**Allikad**

Rahvusarhiiv (RA)

ERA.R-2249 – Autotranspordi ja Maanteede Ministeerium

ERA.R-2311 – Autovedude Valitsus

LVMA.78JO – Jõgeva Masina-Traktorijaam

LVMA.90JO – Palamuse Masina-Traktorijaam

LVMA.651JO – Jõgeva Remondi-Tehnikajaam

LVMA.662JO – Jõgeva Kolhooside Ehituskontor

LVMA.739JO – Autotranspordibaas nr 5

Eesti Maanteemuuseum (EMM)

F 26 – Jõgeva Teedevalitsus

230

Kirjandus

Kongi, I. Eesti NSV autotranspordi ja maanteede süsteemi asutused aastail 1940–60. Tallinn 1978.

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

Lääne, Tiit. Jõgeva KEK – aastad tulvil tööd ja elu. Jõgeva 2014.

Nove, Alec. An Economic History of the USSR. London 1992.

Nõmmik, Salme. Eesti NSV majandusgeograafia. Tallinn 1979.

Pajur, Ülo. Järvamaa teede lugu. I osa. Paide 1998.

Randoja, Ellart. Jõgeva Mehhaniseeritud Ehituskolonn aastail 1966–76. 1. osa. Jõgeva 1976.

Randoja, Ellart. Jõgeva Rajooni RSN Täitevkomitee tööstuskombinaadid ja teeninduskombinaat „Jõgeva” aastail 1944–78. 1.osa. Jõgeva 1978.

Raun, Toivo U. Viron historia. Helsinki 1989

Perioodika

Autotransport ja Maanteed. Ajakiri, 1958–90

Jõgeva Autobaas. Infoleht 1988–90, ka nime all „Sabi”

Teadustöö või soov panna okupandile vastu lõugu? „Postimees”, 8.04.2017, lk. 10–11.

Internetiallikad

Raudtee.eu – Sonda–Mustvee raudtee ajalugu.

Intervjuud

Jõgeva Autobaasi kauaaegse taksojuhi (1961–96) Raivo Viigiga, 14. mail 2017. a.

Kasutatud lühendid

A/b – autobas

ATMM – Autotranspordi ja Maanteede Ministeerium

EKP – Eestimaa Kommunistlik Partei

EPT – koondis Eesti Põllumajandustehnika

ETKVL – Eesti Tarbijate Kooperatiivide Vabariiklik Liit

KEK – kolhooside ehituskontor

Kop – kopikas

MEK – mehhaniseeritud ehituskolonn

MN – ministrite nõukogu

MTJ – masina-traktorijaam
 NSV – nõukogude sotsialistlik vabariik
 Rbl – rubla
 RTJ – remondi-tehnikajaam
 RSN – rahvasaadikute nõukogu
 RTK – rajooni täitevkomitee
 Sm – seltsimees
 TK – täitevkomitee
 TSN – töörahva saadikute nõukogu