

Vana Kärevere maantee sild Tallinna–Tartu maanteel rekonstrueeriti kergliiklussillana

Kärevere sildade ajalugu on huvitavalt kirju. Nii seondub Kärevere sillaga ka meie ajaloo (kuri)kuulsaim sillakatastroof. 1928. aastal toimunud sillaehituse võistupakkumisel pidas Tartu maavalitsus sobivaimaks lahenduseks insener Ado Johansonini raudbetoonsilla projekti. 14. detsembril 1928 varises raudbetoonist sild ehitusvigade tõttu kokku. Vaid kaks päeva varem oli tehniline komisjon silla vastu võtnud. Kaks aastat hiljem peetud kohtuprotsessil jäi süüdi silla ehitaja, kellele määrati ühe kuu pikkune vangistus ning mõisteti välja riigile tekitatud kahju üle 60 000 krooni väärtuses. Pärast õnnetut sillavaringut jäi Kärevere ligi kümneks aastaks püsisillata. Jõge ületati taas ujuvsilla ja parve abil.

1934. aastal lülitati Kärevere sild Eesti Vabariigi üleriigilisse suurte sildade ehitamise kavva. Teise raudbetoonsilla ehitas Soome ettevõtte OY Cyklop aastatel 1936–1938. Kuna uuringud näitasid, et jõe aluspõhi oli sillaehituseks ebasobiv, siis ehitati sild kuivale maale ja kaevati uus 400 meetri pikkune jõesäng selle alt läbi. Sild valmis juba 1937. aasta lõpul.

1941. aasta sõjasündmustes lasti sild õhku. Selle asemele valmis küll peagi ajutine puitsild. 1944. aasta augusti lõpul arenesid Kärevere ruumis ägedad lahingud. Punaarmee tankid tungisid ootamatult üle Kärevere silla, kuid venelaste rünnakukiil suruti seejärel muuhulgas eestlastest soomepoiste pataljoni ja politseipataljoni hoogsate vasturünnakutega üle jõe tagasi. Sõja käiku see küll ei muutnud ja sild õhiti juba uue punaarmee pealetungi takistamiseks.

Ka vahetult pärast sõda rajati jõest ülekäiguks uus puitsild, mis oli kasutusel juba kolmanda ja tänapäevani püsiva raudbetoonist silla valmimiseni 1956. aastal. Viimase ehitamisel kasutati 1938. aastal valminud sillast säilinud jõesambaid. Mõlemasse kaldaossa lisandusid nüüd aga ligi üheksameetrised kaldakonsoolid, mis muutis silla viieavaliseks (üldpikkus ligi 100 meetrit). Silla keskmise ava moodustavad kaks konsoolset tala, millele vahele on kinnitatud omakorda n-ö lihttala. Sillaehituses nimetatakse sellist lahendust gerbertala-lahenduseks.

Sild amortiseerus ja jäi 20. sajandi lõpu maanteeliiklusele kitsaks. Pärast uue Kärevere silla valmimist 1999. aastal jäi vana sild kasutuseta ja suleti liikluseks. Ajapikku sild lagunes ja muutus ohtlikuks ka jõel liikleijaile. 2022. aastal otsustati vana sild rekonstrueerida seoses planeeritava kergliiklustassi planeeringuga. 2024. aastal teostati rekonstrueerimistööd, paigaldati Kärevere sillale uued metallist kaitsepiirded, istepingid ja maanteemuuseumi poolt koostatud sillaajaloo infotahvlid. Rekonstrueeritud vana Kärevere sild jääb nüüdsest kergliiklejate kasutusse. Rekonstrueerimislahenduse projekteeris Selektor OÜ ja tööd teostas GRK Eesti AS Transpordiameti tellimusel.