

EESTI TEED RIIGIKAITSE TEENISTUSES 1930. AASTATEL



1941. aastal taganeva nõukogude vägede poolt prustatud Luunja sild (Eesti Maanteemuuseum).



ANDRES SEENE

Eesti Maanteemuuseumi teadur

andres.seene@mnt.ee

Esimesed kirjalikud teated kohaliku teedevõrgu korrastamisest ja arendamisest Eestis pärinevad 17. sajandist, mil Rootsi riigil tuli end siinmail kindlustada ning sellega seoses tagada vägede kiire liikumine.

Siiski on teada, et teede korrastamine algas juba 14.–15. sajandil suurtükkide kasutusele võtmisega. 19. sajandil kindlustas Vene riik end Läänemere provintsid, kuid teedealalduse alal jätkus pigem varasem praktika. 1830.–1840. aastatel algas kogu maailma infrastruktuuris oluline tehnoloogiline pööre, mis tähendas raudteevõrgu ja samal ajal ka telegraafside loomist. Riigi majanduse edu hindamisel muutus oluliseks näitajaks territooriumi hõlmatus raudteega. Raudteede sõjalist ja strateegilist tähtsust tõestasid 19. sajandi teise poole Euroopa sõjad ja Esimene maailmasõda. Alles Teise maailmasõja järgsetel kümnenditel suutsid maantee- ja õhustransport ning raadioside murda raudtee ja telegraafi ülemvõimu.

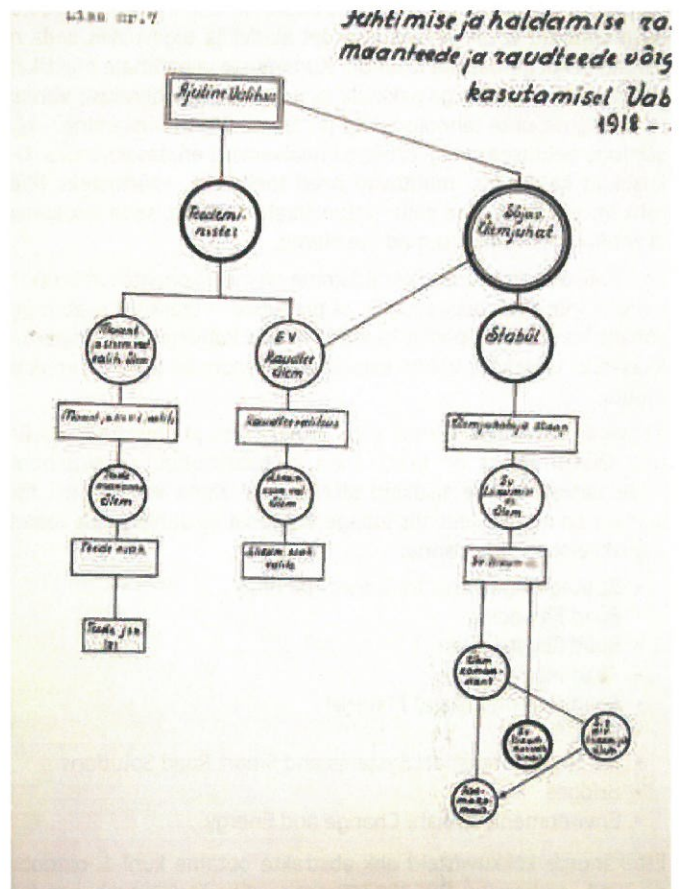
Eesti iseseisvumisel tuli hakata teedevõrgu arendamist ja hooldust teostama lähtudes iseseisva riigi vajadustest ja võimalustest. Järgnevalt jälgitakse peamiselt omaaegsetele allikmaterjalidele tuginedes, kuidas hinnati teedevõrku riigikaitse seisukohalt 1930. aastate Eestis ja mida sellel alal tegelikult ette võeti.

LIIKUMISTEED VABADUSSÕJAS

13. novembril 1918. a otsustas Eesti Ajutine Valitus asuda Raudteevalitsuse, kui tähtsaima liiklemist korraldava organi, loomisele. Raudteetegevuse juhtivaks ja haldavaks institutsiooniks oli Raudteede Ülem, kes juhtis Raudteevalitsuse tegevust. Ajutise Valitsuse 20. detsembril 1918. a otsusega anti kogu Vabariigi territooriumil asuv raudteedevõrk sõjaministeeriumi alluvusse. Ülemjuhataja institutsiooni loomisel sama aasta lõpus allutati raudteevõrk täielikult talle kui kõrgemale sõjaväevõimule. Samas esines Vabadussõja ajal arusaamatusi raudteed ja sõjaväge juhtivate isikute vahel, sest teedeministri alluvusvahekord ülemjuhatajaga jäi täpselt reguleerimata.

Maanteede haldamise ja korrashoiu alal asutati 26. novembril 1918. a Maanteede ja Sisemiste Veeteede Valitsus. Vabadussõja-aegne maanteedevõrk hõlmas ca 18 000 km maanteed. Liiklemise iseloomu ja teekatte järgi jagunesid maanteed postmaanteedeks, kihelkonna- ehk kirikuteedeks ja valla- ehk külavaheteedeks.

Olgugi, et Vabadussõjas ei olnud kasutada autovoori (tollases keelepruugis mootorvoori), ei jätnud teedevõrk tema kasutamisel mõju avaldamata suurtükkiväe ning hobuvoori liiklemisele. Tollane autopark koosnes keskeltläbi vaid paarisajast sõidukist ja heal juhul pooli neist sai kasutada varustuse veoks. Maanteede võrgu



Juhtimise ja haldamise raking maanteede ja raudteede võrgu kasutamisel Vabadussõjas 1918–1920.

sõjaline kasutamine toimus vaid sõjategevuse piirkonnas moodustatud vooride ja küütide poolt. Sellise olukorra tõttu oli liiklemise intensiivsus maanteedel väike ja liiklemise juhtimine ning korraldamine lasus väeosadel.

Sõjategevuse piirkonnas tegid diviisiülemad korraldusi teede korrastamiseks. Nii kirjutas 19. juunil 1919. a 2. diviisi ülem ette kõigile Tartu, Võru ja Petserimaa komandantidele: "Käsen kiiremas korras korraldust teha, et kõik kivi-, posti- ja kiri-

TeeLeht



Varustuse laialivedu raudteelt veoautoga Vabadussõja ajal. Teede kvaliteet ja autode arv ei muutnud autovedusid raudteele tollal veel arvestatavaks konkurendiks. (Erakogu)

kuteed saaks silutud, kraavid puhastatud, sillad parandatud ja kus tarvis, kruusaga sillutatud. Igal teelahkmel peavad olema teenäitajad (2 jalga pikad ja 9 tolli laiad), tähed mustal põhjal ja nime all nool.”

Maanteedvõrgu korrashoidu teostati tagalas teedeministeeriumi keskvalitsuse juhtimisel ja maavalitsuse teedejaoskonna korraldamisel ning sõjategevuse, eriti väeosa piirkonnas väeosa korraldusel.

RAUDTEED VERSUS MAANTEED

Eesti Vabariik sai tsaaririigi pärandina mitu laiarööpmelist raudteed ja eravaldusse kuulunud kitsarööpmelist teed, lisaks veel kindlusraudteed ja mõned väliraudteelõigud. Varem rajatud raudteede võrk aitas küll kaasa Vabadussõja võitmisele, kuid ei vastanud täielikult iseseisvunud riigi vajadustele. Näiteks ei ühendanud need omavahel kõiki olulisi linnu. 1920. aastate algupoolel valitsesid optimistlikud ootused seoses raudteedevõrgu tulevaste arendustega. Tartu–Petseri laiarööpmelise ja Rapla–Virtsu kitsarööpmelise raudtee rajamine 1931. aastal jäid alanud majanduskriisi tõttu suurimateks sõja-eelse Eesti iseseisvateks raudteearendusprojektideks.

1930. aastate majandusolude paranedes hoogustus ka autotranspordi areng ja kasvas autode arv, mis andis riigiasutustes juba alust kalkulatsioonideks, kas investeerida vahendeid raud- või maanteed arendamiseks. Lääne-Euroopas hakkas juba 1920. aastatel raudteega konkureerima autotransport. Eestis hakati asetleidvaid nihkeid sellel alal tunnetama 1930. aastate keskpaiku. Autotransport oli kiire ja paindlik ning bussigraafikuid oli lihtsam ja odavam ümber korraldada kui raudteed. Tehniliste arengute tõttu muutusid nii autotransport kui ka bussiühendus aina kiiremaks ja kättesaadavamaks.

VÕIMALUSED MOOTORVOORI LOOMISEKS

1937. a oli Eestis 1762 veoautot. Veoautosid oli ca 80 eri tüüpi. Suuremal arvul olid veoautotüüpidest esindatud Chevrolet (632 tk), Ford (425), International (164) ja Opel (78). Autode üldarv näitas pidevat juurdekasvu: kaks aastat hiljem oli see juba 2300. On leitud, et Eesti edestas 1939. a tsiviilautode ja mootorrataste arvult tuhande elaniku kohta nii Lätit, Leedut, Poolat kui ka NSV Liitu. 40% kõigist Baltimaade autodest sõitis tol ajal Eesti teedel. Sõja korral kuulunuks masinate paremik rekviireerimisele, mistõttu huvitas nii sõjaväelasi kui ka riigijuhte tsiviilmasinapargi võimalikult ühtlane kvaliteet. Autovoori loomisega peeti vajalikuks piirata sisseveetavate veoautode tüüpide arvu ja suunata veoautode importi nendesse riikidesse, kust sõjakorral saanuks sobivaid varuosasid lihtsamalt tarnida.

Sõjaväe vajaduseks planeeriti ligi 1100 autot ja veidi üle 300 mootorratta. Täiendust tavalistele autodele ja mootorratastale oleks saadud rekviireerimistega. 1938–1940 tellis Eesti sõjavägi välismaalt kokku üle 400 mitmesuguse spetsiaalauto, mis katnuks eeldatud põhivajaduse. Ükski tollane Euroopa riik polnud suutnud kogu oma sõjaväge motoriseerida. USA, kes tootis sõja ajal mitu korda rohkem veoautosid kui Saksamaa ja NSV Liit kokku, suutis ainukese riigina maailmas oma armeed ulatuslikult mehhaniseerida.

Häid võimalusi autotranspordi arendamiseks pakkus tollases Eestis (alates 1929. aastast) toodetav põlevkivibensiin. See toodang kattis kohalikud vajadused ja ligi pool sellest eksporditi. Nii on Eesti Saksamaa kõrval ainus riik, kus sünteetiline põlevkivibensiin etendas tarbimises tõeliselt olulist rolli.

MAANTEEDE ORGANISATSIOON EESTI VABARIIGIS 1928–1940

Maanteed seaduse alusel, mis kehtestati 25. aprillil 1928. a, liigitati maanteed avalikeks ja erateedeks. Üldkulul ehitatud ja



Eesti raudteede kaart (1925). Kaardile on joonistatud tollased üsna optimistlikud arenduskavad.

korraspeetavad teed liigitati kolme klassi: I klass – suurema liiklusköormusega linnadevahelised teed, laiusega mitte alla 8 m; II klass – väiksema liiklusköormuse ja tähtsusega teed, laiusega mitte alla 6 m; III klass – külateed, laiusega mitte alla 4 meetri.

Seoses Maavalitsuste plaanitud ümberkorraldamisega esitas Teedeministeerium 1938. aastal kava, milles nähti võimalust maanteede ja autoduse korraldamiseks vastavalt nõuetele. Teedeministeeriumi seisukohalt leiti, et teedeasjandus peaks uuesti Maaomavalitsuste seadusest täielikult välja jääma. Kehtivat teedeehituse ja korrashoiu organisatsiooni ning korraldust hinnati selles sama segaseks, kui posti ja raudtee korraldamine oleks antud maavalitsustele. Eesti väiksusest tulenevalt tõdeti, et ei ole vajadust pidada kohalikke maavalitsustele allutatud asutusi, kelle juhtivad tegelased ei olnud eriteadlased.

Dokumendis puudutati ka riigikaitse huvides tarvilike teetööde läbiviimist. Riigikaitse rahuaegse korralduse seadusega (1938) tehti Teedeministeeriumi ja Maanteede Valitsuse ülesandeks maanteede korraldamine ja arendamine riigikaitse nõuete kohaselt ning nende sõja korral kasutamise ettevalmistamine, sh maanteede transpordi- ja sidevahendite arvestamine; hädavajalike sõjatagavarade soetamise, hoidmise ja valitsemise korraldamine ning sõja korral vedude ja liiklemise tehnilise korralduse ettevalmistamine. Riiklikest huvidest lähtudes leiti, et Sõjaministeeriumi kavad ja nende täitmiseks väljatöötatud projektid ning tööde teostamine kohtadel ei tohtinuks olla kättesaadavad ja teatavaks tehtud laiemale ametkonnale.

Seega pidi sõja korral maanteede korrashoid ja uute teede ehitamine jääma, sarnaselt rahuaajale, Teedeministeeriumi ja omavalit-

suste ülesandeks. Seepärast Teedeministeeriumi ja omavalitsuste valduses olevad maanteede ehitamise ja korrashoiu masinad, veo- ja sõiduabinõud, v.a. lumesahad, ei kuulunud rekvireerimisele. Rekvireerimisele kuulusid 1936. aasta seisuga mobilisatsiooni korral vaid sõjaväelisteks formeerimisteks vajalikud 8 lumesahka.

MAANTEEDE VÕRGU SÕJALINE HINNANG

1930. aastatel valminud sõjaväelaste uurimustes arvestati, et võimalik vastane suunab sõja korral oma lennuväe tegevuse peamiselt suuremate elukeskuste sh raudteesõlmede ruineerimiseks, mistõttu tuli tulevikus arvestada maanteede võrku raudteevõrgu dubleerimiseks autovoori abil. Suurimaks puuduseks maanteede võrgu juures loeti, et linnade- või suuremate keskuste vahelised I klassi maanteedel polnud välja ehitatud nende eraldamist võimaldavaid liiklussõlmi. I klassi maanteed olid samasuunalised kui raudteeliinid, ainult selle vahega, et viimased polnud nii sirgjoonelised ja neid oli mõnel suunal rohkem.

1. diviisi kaitserajooni (Narva, ja Viru-Järva kaitseringkond) maanteede võrk oli üldiselt hõredam kui kogu riigi keskmine. Kõige tähtsamaks põhjapoolseks teeks oli Tallinna-Narva I klassi maantee, mis kulges rööbiti raudteega. Seda hinnati kõlblikuks raudtee dubleerimiseks mootorvoori kasutamisel ja see võimaldas laiuselt kahe-suunalist liiklemist. Teedevõrk Narva sõjaväeringkonnas oli hõre ja ei võimaldanud mootorvoori laiaulatuslikku kasutamist.

Maanteede võrk 2. diviisi kaitserajoonis (Tartu, Valga ja Võru-Peterseri kaitseringkond) oli üleriigiliselt kõige tihedam. Vaatamata sellele et 2. diviisi kaitserajooni maanteede võrk oli üldiselt tihedam,

nähti siin ette teatud raskusi mõne raudteeveo dubleerimisel mootorvooriga.

TEGEVUSI MAANTEEDE RIIGIKAITSELISEKS ETTEVALMISTUSEKS

1934. aastal alanud autoritaarse valitsemise perioodil võib näha sõjaväelaste mõju kasvu oluliste riiklike eluvaldkondade juhtimisel. Ka teedeministriks oli aastatel 1933–1937 kolonel (hilisem kindralmajor) Otto Sternbeck. Samal ajal edutati tegevteenistuse ohvitser kolonel Elias Kasak raudtee eksploatatsiooni ameti juhiks. Seda põhjendati osaliselt vajadusega valmistada vastavaid valdkondi ette sõja-aja oludeks.

Sõjavägede Ülemjuhataja ja Teedeministri ühisaktiga, mis hõlmas sildade ehitamist ja korrashoidu, 1934. a. mais määrati, et terve Petserimaa ulatuses, Võrumaal idapoolse joone (Mustjõgi–Vagula järv–Tamula järv–Võhandu jõgi) ja Virumaal idapoolse joone (Kauksi asula–Iisaku–Jõhvi–Toila) teedel ei tohtinud Sõjavägede Staabi nõusolekuta lubada raudbetoonist või muust mittepõlevast materjalist kattega sildade ehitamist. Üldmainitud joontest idapoolel asuvatel teedekapitali arvel korraspeetavatel teedel võis sildade ehitamine üle 5-meetrise avaga ja naturaalkohustuse korraspeetavatel II ja III klassi teedel üle 3-meetrise avaga sündida ainult kokkuleppel Sõjavägede Staabiga.

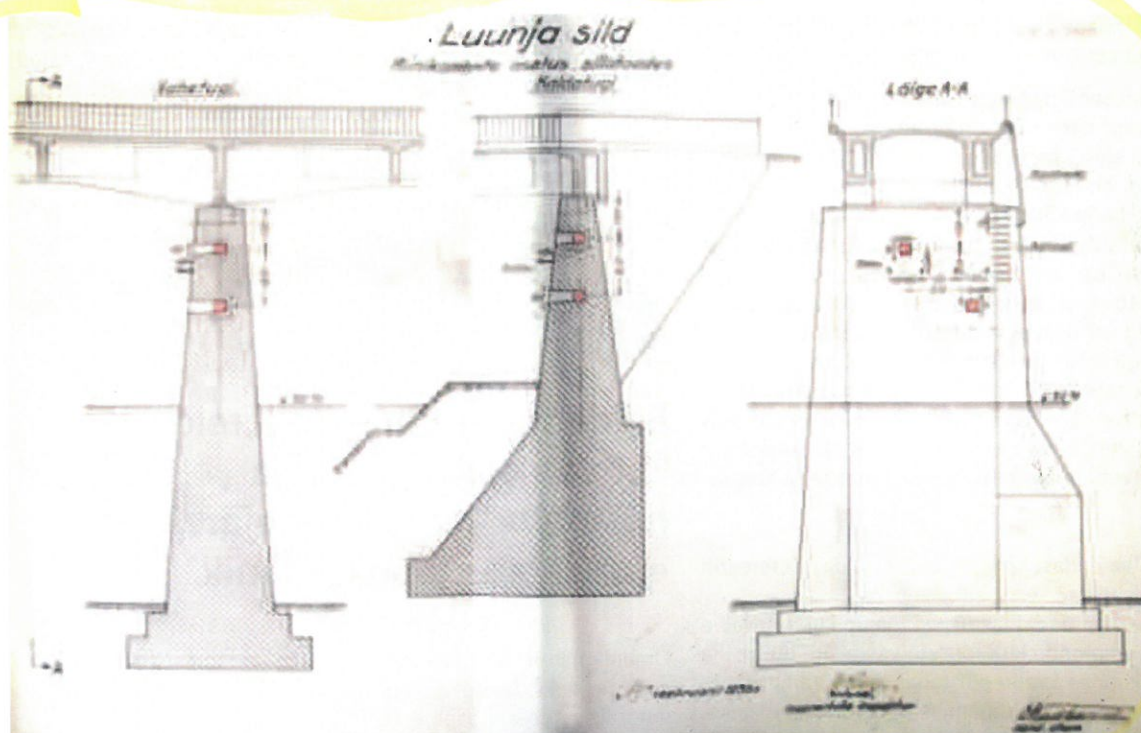
Petserimaal tuli näiteks kohalike elanike hobuliiklemise võimaldamiseks lubada Laura vallas Kõrgesilla (Võsoki Most)–Babino teel ehitada ajutisi puusildu (15 mitmesuguse ava suurusega puusilda ja truupi), kuid järgmistel tingimustel: sildade kandejõud kuni 1 tonn, laius mitte üle 2,5 m, kahel kuni kolmel tal. Sildade avausi ei olnud soovitatav kitsendada. Laura rajoonist kulges läbi soode ainuke tee Kõrgesilla (Võsoki Most) kaudu Venemaale.

Alates 1935.–36. aastatest asetas kaitseväge kokkuleppel maavalitsustega piiräärses ribas mitmesugustesse väiksematesse truupidesse laengukambreid. Seoses suurte raudbetoonsildade ehituskavaga 1930. aastate teisel poolel kooskõlastas Maantee Valitsus Sõjavägede staabiga nende võimaliku õhkimise sõja korral. Selleks projekteeriti ja ehitati sildade sammastesse kindla kava ja arvestuste kohaselt miini- või laengukambreid. Arvesse võeti võimaliku vastase pealetungisuundi.

ESIMENE MAAILMASÕDA

Esimeses maailmasõjas kasutasid nii prantsuse kui ka saksa väejuhatused raudteid edukalt oma kavatsuste elluviimiseks. Saksamaal välja arendatud tihe raudteedevõrk, mis oli ettevalmistatud sõjaajal toimimiseks, võimaldas teostada sõjalisi operatsioone kord ühel, kord teisel rindel, paisates väekoondisi n-ö „reisiplaani järgi“ läänest itta Venemaa või idast läände Prantsusmaa vastu.

Maailmasõja kogemused näitasid lisaks raudteevõrgule ka maantee ja autotranspordi osatähtsuse tõusu sõjaliste operatsioonide teostamisel. Seda küll peamiselt Lääne-Euroopas. Maailmasõja eel ja algul puudusid osapooltel plaanid autotranspordi kasutamiseks koondamis- ja operatiivvedude eesmärgil. Seetõttu puudusid ka sõja algul eriteenistused autotranspordi planeeritud rakendamiseks. Enam-vähem kindlakujulise eriteenistusena leidis aset liikluse reguleerimine prantslastel Verduni lahingute perioodil nn „püha tee“ kasutamisel 1916. aasta veebruaris. Seal tuli iga päev maanteel autovedudega edasi toimetada ca 12 000 inimest ja 2000 tonni mitmesugust varustust. Autovoored olid siin kasutada üks maantee, mis kulges Barle-Duc'ist Verdun'ni. Tee pikkus oli ca 60 km, mida läbis näiteks 1916. aasta märtsis 24 tunni jooksul 6000 veoautot. Kahesuunalise autovoori liikluse toimimiseks suunati iga-sugune muu liiklemine teistele teedele. Vältimaks voride sattumist kõrvalteedelt autoteele, paigutati kõrvalteedele kontrollpostid. On loomulik, et intensiivsel liiklemisel ja eriti suurte koormuste juures, maantee kaua vastu pidada ei suutnud ja muutus liiklemiseks kõlbmatuks. Seda ette nähes oli tee korrashoiuks piki teeäärt asetatud vastavad materjalid, samuti avati kogu tee ulatuses terve rida uusi kruusauke. Saksa kindralstaabi ülem Erich Ludendorff kirjutas hiljem oma sõjamälestustes, et 1916. a. liitriikide võit osutus prantsuse veoauto võiduks Saksa raudteede üle. Ka prantslased rõhutasid, et just maanteed päästsid 1916 Verdun'i operatsiooni ja 1918 kogu Prantsusmaa.



Luunja silla sammastesse projekteeritud „miinikambre“ joonised (1936). (Eesti Riigiarhiiv 1354.1.1889, leht 26).