

Realkm, 1. IV 13

Pätsi-aegsed teed tolmasid kõikjal äärelinnades

• Esimestel liinbussidel lõhuti teine korrus maha, sest toonane Tartu maantee poleks koormusele vastu pidanud.

Virkko Lepassalu

virikko.lepassalu@tallinn.lv.ee

► **Sõjaeelse vahariigi ajal kahtis Tallinna äärelinnas teid muda ja kesklinna tänavad olid sillutatud mu-nakividega.**

Tänapäeval on Tallinna tänavad asfalteeritud ja linn näel igal kevadel kurja vaeva, et valdavalt naabervaldadest pärit autode ja ilma poolt auklikuks muutunud tänavaid lappida. Praeguseks Tallinna tee-ehitustöökäigus suurprojektkis võib aga nimetada Ülemiste ristmiku ümberehitust. Kuid kuidas olid lood eelmise vahariigi ajal? Siis pingutas linnavõim selle nimel, et äärelinnade tänavaid üldse kuidagi sõidetavaks ja tolmuvabaks saada.

Teede ja tänavate katted, mis Eesit Vabariik Tallinnas tsaarivõimudel üle võttis, põlnud just kiita. Suurem osa tsaaritaja sillutusöödest puudutas vaid vanalinn, eeslinnades põlnud kaua aega üldiselt mingisugust sillutist. Alles 1849. aastal hakati Kalamajas paepaate ja killustikku tänavatele laotama.

Ka melle nii harjumuspärased parkettkivid vanalinnal tänavatel hakkasid sinna ilmnema alles 1866. aastast – Soomest kohalveetuna. Seni aeti läbi üsna mühklitu munnakivisillutisega. Hilisemat Viineri tänavat viineeri- ja mööblikombinaadi juures nimetati tsaaritajal muide Kiivi tänavaks ehk Steinstrasseks, sest seal paiknes linna sillutuskiivide ja killustiku valmistamise lattu.

Veel 1923. aastal olid Pelgulinna tänavad sillutamata. Ettevaatamatu kodanik võis astuda sügavasse veelõuku. Aasta hiljem eraldas linnavalitsus raha nende prügitamiseks killustikuga. Paraku inimes pehme pinnas sellest suurema osa endasse. Umbes sama pilt avanes Lillekülas.

Bussioomanikel hea meel

mail 1922, kui linnas sai alguse korrapärane bussiliiklus, vedasid bussid reisijaid Vene turult, praegusest Viru väljakult mööda Tartu maanteed Laasnaäveeruni. Käigus oli viis Saksa maalt ostetud üsna logu Daimler-tüüpi kahekorralisest bussi. Nende ülemine korrus tuli aga huljen maha lõigata, sest linnavalitsuse arvates poleks Tartu maantee sillutis nii suurele koormusele muidu vastu pidanud. See nõue oli muidugi ka õnneks busside omanikele, sest vanad masinad poleks ka headel teedel suuremat sõitjatehulka kanda jaksanud.

Esimene asfalttee Russalka juures

Suurem muurang teede-ehituses saabus Tallinnas alles 1920ndate keesel, mil sai valmis esimene asfaltbetoonist teelõik Russalka juures. Umbes samal ajal ehitati ka linnas esimesed viaduktid Paldiski maanteel ja Rohu tänavas.

1925. aastaks oli Tallinnas ilma Nõmmea sillutatud parkettkividega 7,79 km ja munnakividega 47,18 km teid-tänavaid. Samal ajal alustas ettevõtja J. Clausen Tallinnas juba suuremahanulisi asfaltteerimistööd.

Paraku ei jõudnud asfalt äärelinnadesse veel niipäa. Seal kasutati ka Pätsi aja lõpul veel killustikku ning munnakive ja muu hulgas tänavakatet salapärase nimetusega (pae)makadam, millega sillutati suurem osa Lilleküla väiketänavaid. Tegemist oli tolmamisse vältimiseks keemilise ainega läbimmutatud paekillustikuga.

Kuna linn ei jõudnud tänavate sillutamisel uuslinnaosade ja äärelinnade arenguga sammu pidada, pandi vahel teedeehituse kohustus ka elanike õlule. Näiteks Pelgulinna s pidi Kolde tänav ehitustihkus, mis sai soodsat laenu ridaelamute rajamiseks, ühtlasi rajama ka teed ja haljasalad.



Aeg on edasi läinud, töövõtted ikka samad. Ka tänapäeval pannakse sillutiskive enam-vähem samamoodi, nagu see töömees 1920ndate Tallinnas.

Vaeesed maksid rikkastele teemaksu

► 1990ndate keskpaiga väljakaevamistel tuli muide välja ka Tallinna vanim tee. See asus Roosikrantsi tänaval, pärine-des millalgi 11.-12. sajandist. See meenutas tavalist sillutamata põllurada, millesse porisel ajal tekkinud sügavad rööpad. Kui ühed rööpad muutusid liiga sügavaks, siis sõideti nende kõrvalt. Nii oli rööbastega trassi laiust lõpuks kuni seitse meetrit. Praegusest tänavapinnast jääb see neli meetrit sügavamale.

► Üks süngemaid viise Tallinnas tee-ehitust rahastada pärineb aga 18. sajandi lõpust, mil korjati Kalamaja kalmistule maeltavalt täiskasvanult 10 ja lapse surmukehast 5 kopikat nn teemaksu. Selle rahaga tasuti tee-ehituse eest praegusel Sõle tänaval, mis viis Kopli kalmistule, kuhu maeti peamiselt Oleviste ja Niguliste kogudusse kuulunud jõukureid. Seega pidid vaesed aitama kinni maksta rikkaste viimast maist teekonda.

Suurematest Tallinna ehitustest tuleks meenutada 1932. aastal rajatud Rannamäe teed, mis rajati otse läbi bastioni nõnda, et väike osa bastionist puudega jäi teisele poole teed, maa-alused käigud kohanda-

Veerenni tänavale ning suurem asfaltteerimine võis alata. Tallinn oli selleks ajaks Eesit üldise pildiga võrreldes eesrindlik linn: tolmavarena või mitte, olid ka äärelinna tänavad suhteliselt siledaks saanud. Väikse-