

Raul JUURSOO

AUTOTRANSPORDIST NÕUKOGUDE EESTI RAHVAMAJANDUSES AASTAIL 1940—1960

Suure Isamaasõja järel on NSV Liidus pidevalt suurenenud autovedude maht ja osatähtsus. Seda on soodustanud meie maa autotööstuse areng¹, samuti autotranspordi võime teistest transpordiliikidest operatiivsemalt organiseerida vedusid, kiiremini reageerida veoste mahu ja suuna muutustele, toimetada veoseid sihtpunkti vahepealse ümberlaadimiseta. 1960. aastal ületas autotranspordi veosekäive NSV Liidus 4,9-kordselt 1950. aasta ja 11-kordselt sõjajärgse (1940. aasta) taseme, reisijatekäibe kasv oli vastavalt 12- ja 18-kordne.² Aastail 1946—1960 edestas autotranspordit nende näitajate poolest kõiki teisi transpordiliike³, olles sel ajal kõige kiiremini arenev transpordiharu meie maal.

Lahutamatus seoses kogu NSV Liidu autotranspordiga on see transpordiharu arenenud Nõukogude Eestis. Ühisjoonte kõrval esineb aga ka vabariigi rahvamajanduse spetsiifikast tingitud erinevusi. Paraku pole Eesti NSV autotranspordi areng seni ajaloolaste tähelepanu pälvinud, lühiekskursse minevikku võib leida vaid mõnede majandusteadlaste tööd.⁴ Nimetatud lünka ei täida ka mõne aasta eest ilmunud populaarne ülevaade üldkasutatava transpordi, sealhulgas auto ajaloost Eestis.⁵

Käesolevas artiklis püüab autor anda ettekujutuse Eesti NSV autotranspordi materiaal-tehnilise baasi arengust, organisatsioonist ja autovedude osast vabariigi transpordis aastail 1940—1960. Selgitamaks vaadeldava transpordiharu seisundit Eestis 1940. aasta pöördeliste sündmuste ajaks on vajalik heita põgus pilk ka nõukogude võimu taaskeskkonnale eelnenud aastasse.

Artikkel tugineb peamiselt seni kasutamata arhiivimaterjalidele, samuti seadusandlikele aktidele ning vabariigi autotransporti käsitlevatele töödele, perioodikas ja statistilistes väljaannetes avaldatud andmetele.

*

Kuigi Eestis nähti autot esmakordselt juba 1890. aastail, hakkasid uut tüüpi sõidukid siinsetele teedele ilmuma alles pärast sajandivahetust. Esimesteks sõidu- ja veoautode soetajaiks olid suurärimehed, seejärel ka mitmed teised ettevõtlikud isikud, kes mõistsid, et autoga võib tulusat äri teha.⁶ Sajandi esimestel kümnenditel suurenes autode arv siiski üsna

¹ NSV Liidu autotööstuse toodang ületas 1950. aastal ligi 2,5 ja 1960. aastal 3,6 korda 1940. aasta taseme. Sõiduautode väljalase kasvas seejuures 25,2 korda. Vt. Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития. М., 1967, 203; Eesti põukogude entsüklopeedia. 1. Tln., 1968, 263.

² Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1972, 18, 20.

³ Народное хозяйство СССР. 1922—1972. М., 1972, 293, 294.

⁴ Kull, E. Eesti NSV tööstuse ja transpordi edusammud. Tln., 1955; Arrak, A. Reisija ja autotranspordit. Tln., 1975; Polonskaja, T. Töömahukuse vähendamise probleeme Eesti NSV transpordis. — Rmt.: Eesti NSV rahvamajanduse arendamise territoriaalseid probleeme. Tln., 1973, 127—138.

⁵ Vende, V. Esimesest autost viimase voorimeheni. Tln., 1976.

⁶ Samas, 39—48.

aeglaselt, veel 1921. aasta alguses oli Eestis kokku vaid 34 veo- ja 110 sõiduauto (vt. tab. 1). Kümme aastat hiljem oli autosid aga juba üle 3 tuhande, kusjuures 57,1% kogu tollasest autopargist moodustasid sõiduaudod, 35,9% veoaudod, 5,8% autobussid ja 1,2% eriotstarbelised ehk spetsiaalautod (põhiliselt tuletõrjeaudod).⁷

Autode arvu edasise kasvu peatas 1930. aastate alguse majanduskriis. Kriisi- ja depressiooniperioodile järgnenud majandusliku elavnemisega kaasnes autopargi uus kasv, mis muutus eriti intensiivseks aastail 1937—1938.⁸ 1940. aasta alguseks oli Eestis kokku 6,5 tuhat auto ehk pisut üle kahe korra rohkem kui viie aasta eest. Nagu varem, moodustasid nüüdki üle poole (55,6%) kogu autopargist sõiduaudod, kuigi nende osatähtsus oli mõnevõrra vähenenud veo- ja spetsiaalautode arvu keskmisest kiirema kasvu tõttu. 1940. aasta alguseks oli Eestis 1000 elaniku kohta 5,8 auto. Selle näitajaga edestas Eesti küll Läti ja Leedu⁹, samuti Poolat, Ungarit ja Rumeeniat, jäi aga tunduvalt maha oma põhjapoolsetest naabritest, rääkimata sellistest maadest nagu Ameerika Ühendriigid ja Kanada¹⁰.

Tabel 1

Eesti autopark aastail 1921—1939 *

Daatum	Veoaudod	Sõiduaudod	Autobussid	Spetsiaalautod	Autosid kokku
1. jaanuar 1921	34	110	—	—	144
1. jaanuar 1926	364	503	129	5	1001
1. jaanuar 1931	1118	1777	180	38	3113
1. aprill 1935	1181	1750	170	83	3184
1. jaanuar 1940	2476	3618	289	129	6512

* Eesti arvudes. 1920—1935. Tln., 1937, 170; Eesti Statistika. 1940. Tln., 1940, 198.

Maailma suurimaks autotootjaks 1930. aastail olid Ameerika Ühendriigid, kust pärines ka rohkem kui pool (55,9%) kõigist Eesti autodest (sealhulgas 69,5% veoautodest ja 47,4% sõiduaudodest ning autobussidest). Pisut enam kui viiendiku (21,4%) moodustasid Saksamaalt, 10,4% Inglismaalt ja 2,8% Rootsist sisse veetud sõidukid (autobusside hulgas oli Rootsist toodud masinaid 24,5%). Vähemal määral leidis Eestis 1930. aastate lõpul Prantsusmaal, Itaalias, Belgias ja Nõukogude Liidus toodetud autosid.¹¹ Sisseveomaaade arvukuse tõttu oli autopark väga kirev: ainuüksi Tallinna sõiduaudopargis oli 1935. aastal esindatud ligemalt 140 erinevat automarki.¹²

Kodanliku Eesti üks suurimaid autotranspordi ettevõtteid oli 1920. aastail asutatud osaühisus «Mootor», kellele 1930. aastate lõpul kuulus üle kaheksakümne autobussi. Suuremate ettevõtete hulka võib veel lugeda osaühisuse «Autobus» (Viljandis), «Pärnu Transportühingu» jmt.¹³ Autopargi põhiosa oli aga killustatud sadade väikeste, enamasti

⁷ Eesti arvudes. 1920—1935. Tln., 1937, 170.

⁸ Eesti Statistika. 1940. Tln., 1940, 198.

⁹ Eesti arvudes. 1920—1935, 170; Eesti Statistika. 1940, 198.

¹⁰ 1937. aastal oli Ameerika Ühendriikides 1000 elaniku kohta 222, Kanadas 111, Prantsusmaal 52, Inglismaal 47, Rootsist 27, Norras 24, Soomes 9,3, Eestis (maailmas 23. kohal) 4,4 auto. Vt.: Rava, A. J. Jõuvankrijuhi käsiraamat. Tln., 1939, 184, 185.

¹¹ Eesti Statistika. 1940, 198, 200, 202.

¹² Vende, V. Esimesest autost viimase voorimeheni, 102.

¹³ Samas, 124—129.

vaid ühe-kahe autoga ettevõtete vahel.¹⁴ Autode tootlikkus kaubaveol oli võrdlemisi väike: 1938. aastal oli ühe veoauto koormus linnavedudel 20—25 tuhat tonni, linnadevahelistel vedudel 30—35 tuhat tonni veoseid.¹⁵ Oma osa oli selles ka teedel. Kuigi Eestis oli kujunenud võrdlemisi tihe teedevõrk (1940. aastal 15,7 km teid 100 km² kohta; Lätis samal ajal 4,1 ja Leedus 3,4 km¹⁶), muutus suur osa, eriti talupoegade poolt naturaalkohustuse korras hooldatavatest II ja III klassi teedest¹⁷ kevadise lumesulamise ja sügisvihmade ajal autodele läbipääsmatuks. Mõnevõrra paremas olukorras olid teedekapitali arvel korras hoitavad teed, millede pikkus 1940. aasta alguses ulatus 6,4 tuhande kilomeetrini ehk 29,2% -ni klassiteede üldpikkusest.¹⁸ Sellegipoolest hakkas auto Eesti transpordis 1930. aastate teisel poolel üsna kaalukat osa etendama. 1938. aastal veeti autodega (arvestamata linnasiseseid vedusid) üle ühe miljoni tonni veoseid, autotranspordi veosekäive ulatus 31,2 miljoni tonnikiilomeetrini. Võrdluseks märgitagu, et 1938. aasta viimase viie kuu autovedude maht oli 43% sama aja raudteevadude mahust. Kuivõrd aga keskmine veokaugus autotranspordis oli raudtee omast üle kolme korra väiksem, moodustas autode veosekäive vaid 11—12% raudtee veosekäibest.¹⁹ Seega muutus auto 1930. aastate lõpuks raudteele arvestatavaks konkurendiks, eriti lähivedudel.

Reisijateveos etendasid veel 1920. aastail küllalt tähtsat osa postijaamad. Raudtee-, eriti aga autobussiliikluse kiire areng jättis postijaamad 1930. aastail praktiliselt reisijateta, mistõttu jaamad enamuses likvideeriti.²⁰ 1939. aasta suvel töötas Eestis 132 linnadevahelist autobussiliini kogupikkusega 6648 km, reisijaid veeti neil liinidel ligemale 4,6 miljonit ehk 4,2 korda rohkem kui viie aasta eest. Raudteereisijate arv kasvas samal ajal vaid 36,3% võrra. Reisijatekäive suurenes kõnesolevail aastail linnadevahelistel autobussiliinidel 3,6 korda, raudteel vähem kui 1,4 korda.²¹ 1938/39. aastal²² Eestis üldkasutatava transpordiga (välja arvatud sõidutaksod, linna- ja hobutransport) veetud reisijate üldarvust langes 71,3% raudteele, 28% linnadevahelistele autobussidele, 0,5% rannasõidulaevadele ja 0,2% jõetranspordile.²³ Kui linnadevaheliste autobusside kasutajaile lisada ka linnasisestel liinidel sõitjad (neid oli ainuüksi Tallinna linnavalitsusele kuuluvatel liinidel üle 5 miljoni²⁴), selgub, et autobussidega veetud reisijate üldarv oli niisama suur või isegi mõnevõrra suurem kui raudteel. Teisisi öeldes: 1930. aastate lõpuks pretenderis autotranspordile Eestis reisijateveole esikohale.

Riigivolikogu deklaratsiooniga 23. juulist 1940 pankade ja suurtööstuse natsionaliseerimise kohta Eestis kuulutati rahva omandiks ka transpordiettevõtted.²⁵ Natsionaliseeritud autotranspordiettevõtete baasil moodustati vabariigis kümme territoriaalset üldkasutatavat riiklikku automajandit.²⁶ Osa natsionaliseeritud autodest jäi ka mitmesuguste ettevõtete, organisatsioonide ja asutuste kätte.²⁷

¹⁴ Eesti nõukogude entsüklopeedia. 1, 260.

¹⁵ Kull, E. Eesti NSV tööstuse ja transpordi edusammud, 81.

¹⁶ Развитие экономики республик Советской Прибалтики. Вильнюс, 1980, 196.

¹⁷ Naturaalkohustuse korras hooldati 54,5% II klassi ja 99% III klassi teedest. (Eesti NSV Teataja, 1940, nr. 14, art. 141.)

¹⁸ Eesti NSV Teataja, 1940, nr. 14, art. 141.

¹⁹ Autovedude mahu ja veosekäibe arvutusalus: Rava, A. J. Jõuvankrijuhi käsiraamat, 192.

²⁰ Selli, E. Postijaamad riigi ja reisija teenistuses. Tln., 1976, 120—122.

²¹ Eesti Statistika. 1939. Tln., 1939, 557; Eesti Statistika. 1940, 44—46.

²² Arvestusperiood hõlmab ajavahemiku 1938. aasta 1. aprillist 1939. aasta 31. märtsini.

²³ Eesti Statistika. 1940, 45, 46. Üle poole (51,6%) raudteereisijate üldarvust andis Tallinn—Pääsküla elektriraudtee. Vt. Eesti Statistika. 1939, 557.

²⁴ Tallinna Linna Statistiline Aastaraamat. 1940. Tln., 1941, 206.

²⁵ Riigi Teataja, 1940, nr. 77, art. 745.

²⁶ Eesti NSV Teataja, 1940, nr. 35, art. 410; nr. 61, art. 772; 1941, nr. 20, art. 251.

²⁷ Eesti NSV Teataja, 1940, nr. 55, art. 680; nr. 58, art. 707.

Vabariigi presidendi dekreediga 6. augustist 1940 pandi autotranspordi korraldamine Teedeministeeriumi Maanteede ja Autotranspordi Talitusele.²⁸ Viimane likvideeriti seoses teedemajanduse juhtimise üleviimisega 1940. aasta septembri lõpul ENSV Siseasjade Rahvakomissariaadi süsteemi²⁹ ning tema asemele loodi ENSV Kommunaalmajanduse Rahvakomissariaadi Transpordi Peavalitsus. Nimetatud asutuse ülesandeks oli üldkasutatava autotranspordi töö juhtimine, samuti teistest liiduvabariikidest saadud autode jaotamine.³⁰ Autotranspordi töö korraldamiseks kohtadel nähti ette linna- ja maakonnavalitsuste kommunaalmajanduse osakondade transpordivalitsuste moodustamine. Neile tuli vastavalt ENSV Rahvakomissaride Nõukogu määrusele 4. novembrist 1940 üle anda kõik selleks ajaks loodud üldkasutatavad autobaasid (välja arvatud Tallinna Veobaas).³¹

Üldkasutatava autotranspordi töö parandamiseks tsentraliseeris vabariigi valitsus selle juhtimise, moodustades 1941. aasta veebruaris Kommunaalmajanduse Rahvakomissariaadi Transpordi Peavalitsuse asemele ENSV Rahvakomissaride Nõukogu juures asuva Transpordi Peavalitsuse. Viimase otseallusse anti kõik riiklikud autotranspordibaasid, samuti enamik natsionaliseeritud autoremonditöökodasid, Vedru- ja Masi-naehitustehas «Sirp ja Vasar» (Tallinnas) ja mõned teised ettevõtted. Peavalitsuse ülesandeks sai ka autode ning nende osade ostu-müügi korraldamine, tema allususse anti autohooldus- ja bensiinjaaamad ning autotarvete kauplused.³²

Esimesel nõukogude aastal autode üldarv Eestis ei suurenenud. Kuigi teistest liiduvabariikidest saadi autosid lisaks, ületas väljalangevus varuosade puudumise tõttu ja muudel põhjustel mõnevõrra juurdesaadud autode (v. a. veoautode) arvu.³³ 1940. aastal veeti autodega 6 miljonit tonni veoseid (kaasa arvatud linnaveod), autobusside kasutajate arv (kaasa arvatud linnaliinid) ulatus 15,6 miljonini. Autotranspordi veosekäive oli 1940. aastal 61,8 miljonit tonnkilomeetrit, reisijatekäive 108 miljonit reisijakilomeetrit.³⁴

Eesti NSV rahvamajanduse arendamise 1941. aasta plaani projektis nähti ette autotranspordi materiaalse baasi oluline tugevdamine, eeskätt veeremi osas.³⁵ Kavandatu realiseerimise katkestas sõda.

Kui kaitselahingud kandusid Eesti NSV territooriumile, läks osa vabariigi autotranspordist sõjaväe käsutusse, teine osa evakueeriti koos inimeste ja materiaalsete varadega Nõukogude tagalasse. Küllaltki suur osa autodest langes aga ka okupantide kätte. 1. jaanuaril 1944 oli okupeeritud Eestis 2107 autot (1282 veo-, 746 sõidu- ja 59 spetsiaalautot ning 20 autobussi)³⁶, s. o. kolm korda vähem kui 1941. aastal. Kasutusel olev autopark oli veelgi väiksem, sest suurem osa autodest seisis mootorikütuse, kummide, määrdeainete ja remondiks vajalike osade ning materjalide puudusel.³⁷

Enamik autosid kuulus mitmesugustele asutustele ja ettevõtetele. Enne sõda loodud riiklikel üldkasutatavatel autobaasidel, mis fašistliku

²⁸ Riigi Teataja, 1940, nr. 96, art. 942.

²⁹ Eesti NSV Teataja, 1940, nr. 14, art. 141.

³⁰ Eesti NSV Teataja, 1940, nr. 22, art. 252; nr. 33, art. 386.

³¹ Eesti NSV Teataja, 1940, nr. 33, art. 386; nr. 41, art. 474.

³² Eesti NSV Teataja, 1941, nr. 20, art. 250, 251; nr. 31, art. 445; nr. 33, art. 481, 492.

³³ ENSV Oktoobrirevolutsiooni ja Sotsialistliku Ülesehituse Riiklik Keskarhiiv (= ENSV ORKA), f. R-364, nim. 1, s. 19, l. 10.

³⁴ Eesti NSV rahvamajandus 1971. aastal. Tln., 1972, 209, 210; Транспорт и связь. Статистический сборник. Таллин, 1964, 59.

³⁵ ENSV ORKA, f. R-1, nim. 1, s. 207, l. 59, 61, 71.

³⁶ ENSV ORKA, f. R-241, nim. 1, s. 481, l. 1—42; f. R-364, nim. 1, s. 19, l. 10.

³⁷ Eestis 1942. aasta juuni alguses olnud 1335 sõiduautost oli sõidukorras vaid 367 ehk 27,5%. Kütuse puudusel hakati veoautosid ja autobusse üle viima puugaasile. Vt. *Vende, V.* Esimesest autost viimase voorimehni, 129.

okupatsiooni aastail hingitsesid nn. Eesti Autopargi osakondadena, oli 1944. aasta alguseks vaid 157 veo- ja 4 sõiduautot ning 2 autobussi. Eraisikute valduses oli kõnesoleval ajal 319 veo- ja 227 sõiduautot ning üks autobuss.³⁸

Lõpliku hoobi sai vabariigi juba niigi laostatud autotransport 1944. aastal. Taganevad fašistid viisid kaasa kõik liikumisvõimelised veokid, vedasid välja remondiseadmed ja tööriistad. Sõjatules lõhuti suures ulatuses maanteid, hävis üle 360 maanteeasilla, mitmeid töökodasid ja garaažihooneid.³⁹ 1944. aasta oktoobris loendati Eestis vaid mõnikümneks tarvitamiskõlblikku mootorsõidukit.⁴⁰ Sellest järeldeb, et autotranspordi kui omaette transpordiliiki Eestis 1944. aasta sügiseks praktiliselt enam ei eksisteerinud.

Vabariigi autotranspordi materiaalse baasi taasloomine algas 1944. aasta oktoobris-novembris. Eelkõige koguti kokku ja püüti käepärast olevate vahenditega sõidukorda seada okupantide poolt taganemisel maha jäetud vigastatud veokid. NSV Liidu valitsuse korraldusel andsid Leningradi ja 3. Balti rinde väed Eesti NSV-le üle hulga trofeeks saadud masinaid.⁴¹ 1945. aasta alguseks oli vabariigi autopark veel võrdlemisi väikesearvuline⁴², kusjuures tunduva hulga sellest moodustasid vrakid, millest vaid osa õnnestus taastada, osa aga tuli lammutada, kasutades kõlblikke osi teiste masinate remondiks. Bensiini vähesuse tõttu monteeriti paljudele veoautodele, aga ka mitmetele autobussidele gaasigeneraatorid.⁴³

1945. aastal sai Eesti NSV arvukalt nii uusi kui kasutatud autosid teistelt liiduvabariikidelt, samuti üle tuhande trofeemasina.⁴⁴ Kuigi autode üldarv jäi sõjaeelsest veel tunduvalt väiksemaks, ületas veoautode hulk juba esimese sõjajärgse viisaastaku alguseks enam kui kümnendiku võrra 1941. aasta sama näitaja.⁴⁵

Järgnevaid aastaid iseloomustab Eesti NSV autopargi kiire kasv. 1951. aasta lõpuks oli vabariigis veoautosid 3,9, sõiduautosid 8,0, autobusse 6,4 ja spetsiaalautosid 7,5 korda rohkem kui 1946. aasta alguseks.⁴⁶ 1950. aastail suurenes veoautode aasta keskmine nimestikuarv 2,3, autobusside üldarv 2,3 ja spetsiaalautode arv ligi 2 korda. Keskmisest märksa kiiremini kasvas sõiduautopark, seda peamiselt erasõidukite osas.⁴⁷

Rahvamajanduse olukorrast ja vajadustest tingituna olid vabariigi autopargis esimestel sõjajärgsetel aastatel suure ülekaalus veoautod.⁴⁸ Kuigi veoautode ülekaal säilis ka hiljem, vähenes nende osa pidevalt teiste autotüüpide (peamiselt sõiduautode) arvu kiirema suurenemise tõttu.⁴⁹

Vabariigi esialgne autopark formeerus peamiselt sõjaväelt saadud välismaistest («Opel-Blitz», «Studebaker», «Dodge» jt.) ning Nõukogude Liidus enne sõda ja sõja ajal toodetud masinaist (GAZ-AA, ZIS-5 jt.), mille enamik oli tugevasti amortiseerunud. Seepärast oli autode käigus-hoidmine tolleaegsete võrdlemisi piiratud remondivõimaluste, kütuse,

³⁸ ENSV ORKA, f. R-241, nim. 1, s. 481, l. 1—42.

³⁹ ENSV ORKA, f. R-364, nim. 1, s. 69, l. 1, 8, 10, 14, 25; f. R-973, nim. 1, s. 19, l. 20, 21, 26; Lass, A. Meie teedemajanduse saavutusi, probleeme ja ülesandeid. — Tehnika ja Tootmine, 1984, nr. 11, 9.

⁴⁰ Edasi, 1983, 18. märts.

⁴¹ Edasi, 1983, 16. detsember; Eesti rahvas Nõukogude Liidu Suures Isamaasõjas. II. Tln., 1977, 475.

⁴² ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 48, l. 75.

⁴³ Samas, l. 1, 2; f. R-1907, nim. 1, s. 29, l. 65—68.

⁴⁴ ENSV ORKA, f. R-1907, nim. 1, s. 29, l. 60, 61.

⁴⁵ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 48, l. 7.

⁴⁶ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 988, l. 2—86.

⁴⁷ Samas, s. 563, l. 71; s. 690, l. 2—14, 16—19, 21, 24, 26, 29, 32—74, 83—88; s. 1203, l. 9; f. R-1969, nim. 1, s. 558f, l. 1; s. 559, l. 61; s. 560, l. 4, 6, 9, 26, 51, 52, 55, 56.

⁴⁸ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 48, l. 7.

⁴⁹ Samas, s. 988, l. 2—86.

autokummi ja varuosade nappuse tõttu raske ülesanne⁵⁰ ning autode seisakud tehniliste rikete tagajärjel oli levinud nähtus.⁵¹

Neljanda viisaastaku teisest poolest alates toimus samaaegselt vabariigi autopargi kasvuga selle kvalitatiivne muutumine, s.o. vanade autode järkjärguline asendumine kodumaise autotööstuse kaasaegsete mudelitega. Kui 1952. aasta alguseks moodustasid välismaise päritoluga masinad veel 14,8% kogu veoautopargist, siis neli aastat hiljem oli nende osatähtsus 5,6%.⁵² 1960. aastate alguseks koosnes Eesti NSV veoautopark juba peaaegu täielikult kodumaistest masinatest.⁵³

Sõjaeelseil aastail, s.o. autotranspordi kujunemise perioodil, ei pandud NSV Liidus veel erilist rõhku autode ökonoomsusele, nende spetsialiseerimisele kandejõu ja veoseliikide järgi, sest autotransport oli hobutranspordist, mille asemele ta tuli, igal juhul efektiivsem. Sõjajärgseil, rahvamajanduse taastamise ja edasise kiire arengu aastail ilmnis aga üha selgemini ja tungivamalt vajadus sellise spetsialiseerimise järele. 1950. aastail moderniseeritigi enamik seni tootmises olnud automudelist, nende baasil loodi rida uusi, spetsiaalvedudeks mõeldud veokeid, konstrueeriti ja juurutati seeriatootmisse mitmeid uusi autotüüpe (suure kandejõuga kallurid, tsisternautod vedelike transportimiseks, kaubaveofurgoonid ja eriautod kiirelatriknevate kaupade veoks, poolhaagistega töötavad vedukautod, metsaveoautod jne.).⁵⁴ Loomulikult kajastus see ka Eesti NSV autopargis. Nii suurenes näiteks üldkasutatavate automajandite veoautode üldarv aastail 1957—1960 4,2 korda, kallurite arv aga 4,7 korda.⁵⁵ Kallurite, tsisternautode, kaubaveofurgoonide ja teiste kindlat liiki veoste transportimiseks mõeldud autode arvu kiire kasvu tõttu 1950. aastate teisel poolel langes vabariigi üldkasutatavas veoautopargis varem domineerinud universaalsete madelautode (GAZ-51, ZIS-150 jt.) osatähtsus 1960. aastate alguseks alla poole.⁵⁶

Analoogilised muutused toimusid vabariigi autobussipargis, kus vanaenenud, suures osas välismaise päritoluga, aga ka esimestel sõjajärgsetel aastatel reisijate veoks kohandatud veoautode asemele tulid kodumaistes autotehastes toodetud kaasaegsed sõidukid (ZIS-154, ZIS-155, ZIL-127, PAZ-652, LAZ-695 jt.).⁵⁷ 1956. aastal ilmusid Eesti teedele Ungari Rahvavabariigis valmistatud mahukad ja mugavad autobussid «Ikarus».⁵⁸ Olulise panuse vabariigi autobussipargi täienemisse andis ka ENSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi Tartu Autoremonditehas, kus veoauto GAZ-51 šassii baasil toodeti 1950. aastail sadu nn. ametkondlikke autobusse GAZ-651, TA-6 ja TA-1A (viimaseid ainult aastail 1956—1957, kokku 164 masinat).⁵⁹ Osa Tartu Autoremonditehas valmistatud autobussidest anti ka üldkasutatavatele automajanditele reisijateveoks.⁶⁰

Kiiresti kasvas 1950. aastail sõiduautopark: kui 1946. aasta alguseks oli Eesti NSV-s kokku 941 ja kuus aastat hiljem 3,7 tuhat sõiduautot, siis 1961. aasta alguseks oli neid ligi 15 tuhat. Sõiduautopargi kasvust andsid põhiosa eraautod; neid oli 1946. aasta alguseks 142, 1954. aasta

⁵⁰ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 48, l. 2; f. R-973, nim. 16, s. 15, l. 8; s. 16, l. 12, 17, 48; s. 24, l. 13.

⁵¹ ENSV ORKA, f. R-973, nim. 16, s. 16, l. 50.

⁵² ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 690, l. 2—88; s. 988, l. 2—86.

⁵³ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 1166, l. 271; f. R-1969, nim. 1, s. 559, l. 60, 61.

⁵⁴ Транспорт СССР, 204.

⁵⁵ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 1085, l. 94; s. 1165, l. 2; s. 1183, l. 37, 38.

⁵⁶ ENSV ORKA, f. R-1969, nim. 1, s. 559, l. 60.

⁵⁷ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 692, l. 1; s. 1183, l. 38; s. 1202, l. 94; f. R-1969, nim. 1, s. 559, l. 61; Rahva Hääli, 1960, 31. detš.; Edasi, 1983, 16. detš.

⁵⁸ Rahva Hääli, 1956, 11. okt.

⁵⁹ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 807, l. 116; s. 899, l. 1, 2; s. 982, l. 181; s. 1083, l. 19; s. 1161, l. 136; s. 1182, l. 22.

⁶⁰ Rahva Hääli, 1956, 6., 19. jaan.

alguseks 3376 ja 1961. aasta 1. jaanuaril 13260.⁶¹ Esimese sõjajärgse viisaastaku alguses moodustasid välismaise päritoluga autod 94,8% kõigist ja 98,6% eraisikutele kuuluvatest sõiduautodest, käsitletava perioodi lõpuks domineeris aga kodumaine toodang — «Moskvitš», «Pobeda», «Volga» jt. (erasõidukeist moodustasid kolm nimetatud automarki vastavalt 63,3, 12,5 ja 6,0%).⁶²

Eesti NSV autopark, nagu teisteski liiduvabariikides, jaguneb üldkasutatavaks, ametkondlikuks ja eraisikutele kuuluvaks. Esimestel sõjajärgsetel aastatel kuulus suurem osa veo- ja spetsiaalautodest mitmesugustele asutustele, ettevõtetele ja organisatsioonidele, s. t. ametkondliku autopargi koosseisu. Üldkasutatava autopargi moodustasid osa veo- ja sõiduautosid ning suurem osa autobusse. Kaubaveoga olid hõivatud kõik veoautod nende ametkondlikule kuuluvusele vaatamata, reisijateveoga peamiselt üldkasutatavate automajandite autobussid ja sõiduautod, samuti eraautod.

Üldkasutatava autotranspordi tööd juhtis kuni 1953. aasta alguseni 1944. aasta sügisel loodud ENSV Ministrite Nõukogu juures asuv Autotranspordi Peavalitsus, mis 1953. aasta jaanuaris reorganiseeriti liidulis-vabariikliku alluvusega Autotranspordi Ministeeriumiks. Sama aasta juunis ühendati nimetatud ministeerium, ENSV Ministrite Nõukogu juures asuv Väikeste Jõgede ning Järvede Veetranspordi Valitsus ja ENSV Ministrite Nõukogu Kohalike Teede Osakond ENSV Teede- ja Transportimajanduse Ministeeriumiks. ENSV Ülemnõukogu Presiidiumi seadlusega 31. oktoobrist 1953 reorganiseeriti viimane (eraldades jõe- ja autotranspordi) ENSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumiks.⁶³

Ametkondliku autopargi tööd korraldasid kas vastavate ametkondade isemajandavad transpordiorganisatsioonid (autobaasid, transpordikontorid jms.) või siis vahetult autosid omavad asutused, ettevõtted ja organisatsioonid. Vabariigi rahvamajanduse taastamise ajale oli iseloomulik ametkondlike automajandite arvu kiire kasv. Juba 1946. aasta lõpuks oli Eestis 802 automajandit (arvestamata üldkasutatavaid), millest aga enamikul (79,6%-l) oli vaid üks-kaks autot (ülejäänutel keskmiselt 14—15). Autotranspordi Peavalitsuse süsteemi kuulus tollal 16 üldkasutatavat automajandit.⁶⁴ Järgnenud viie aasta jooksul suurenes veoautosid omavate asutuste, ettevõtete ja organisatsioonide arv ligi 3,4 korda, kusjuures 62,1%-l nendest (kaasa arvatud kolhoosid) oli keskmiselt 1—2 ja 37,9%-l 3—4 veoautot. Autotranspordi Peavalitsuse automajandite arv kasvas samal ajal nelja võrra, samuti suurenes veoautode keskmine arv ühes majandis.⁶⁵

Esimestel sõjajärgsetel aastatel, mil üldkasutatavate automajandite veovõime oli üpris piiratud, oli veoautode soetamine muude ettevõtete ja organisatsioonide poolt õigustatud. Edaspidi muutus veopargi kilustatus aga autotranspordi kui terviku arengut oluliselt pidurdavaks teguriks. Üldjuhul oli veokite tootlikkus väikestes ametkondlikes automajandites väiksem, kulutused vedudele aga suuremad, mistõttu ka vedude omahind nendes kujunes märksa suuremaks kui üldkasutatavates autobaasides. Autotranspordi efektiivsuse suurendamiseks võeti see pärast NSV Liidus 1950. aastail kurss väikeste automajandite arvu tunduvalt vähendamisele, nende veokite ja vedude üleandmisele suurtele üldkasutatavatele autotranspordiettevõtetele.⁶⁶

⁶¹ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 48, l. 15; s. 690, l. 2—87; f. R-1969, nim. 1, s. 558f, l. 61—88; s. 559, l. 61.

⁶² ENSV ORKA, f. R-1969, nim. 1, s. 558f, l. 1.

⁶³ Eesti NSV Teataja, 1953, nr. 3, art. 23; nr. 8, art. 83; nr. 12, art. 156; vt. ka Eesti NSV Teataja, 1956, nr. 11, art. 107.

⁶⁴ ENSV ORKA, f. R-973, nim. 16, s. 16, l. 50.

⁶⁵ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 690, l. 2—88.

⁶⁶ Транспорт СССР, 208.

Eesti NSV-s algas selle kursi elluviimine 1950. aastate lõpul. ENSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeerium võttis 1958. aastal üle ENSV Kaubandusministeeriumi ja ENSV Põllumajandusministeeriumi autobaaaside, samuti ligi 150 väikese automajandi veokid.⁶⁷ Viimaste alusel moodustati neli uut üldkasutatavat autotranspordibaasi ja nende viis filiaali.⁶⁸ Järgnenud kahe aastaga anti ministeeriumile üle ENSV Rahvamajanduse Nõukogu Autotranspordi Trusti veokid ja hulgaliselt väikeste automajandite veoautosid, mis koondati kas uutesse baasidesse või tugevdati nendega olemasolevate üldkasutatavate automajandite veoautoparki.⁶⁹ 1960. aastal kuulus ENSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi süsteemi 26 automajandit. Kui arvesse võtta ka viimaste filiaalid, hõlmas üldkasutatavate automajandite võrk vabariigi kõik rajoonid.⁷⁰

Arutades 1960. aasta juunis veoautopargi kontsentreerimisel tehtut, märkis ENSV Ministrite Nõukogu, et hoolimata autopargi killustatuse märgatavast vähenemisest on vabariigis siiski veel 600 väikest majandit.⁷¹ Lisaks sellele tegutses ka mitmeid suuri ametkondlikke autotranspordi ettevõtteid (ETKVL-i süsteemis ja mujal). Veoautopargi kontsentreerimise tulemusel oli 1960. aasta lõpuks suurtes (50 ja enama veoautoga) automajandites 44,4% kõigist veoautodest ehk 3,3 korda rohkem kui 1952. aastal. ENSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi süsteemi kuulus 1960. aastal veoautosid 3,9 korda rohkem kui 1950. aastate alguses.⁷²

Suund Eesti NSV veoautopargi kontsentreerimisele oli õigustatud, sest nagu näitavad tabelis 2 toodud andmed, paranesid veoautode tehnilis-ekspluatatsioonilised näitajad suurtes automajandites märksa kiiremini kui väikestes. Põhjuseks polnud ainult autopargi uuenemine, vaid ka olulised positiivsed nihked remondibaasis ning tehnoholde ja veoautode töö korraldamises. Esimestel sõjajärgsetel aastatel olid paljudel ettevõtetel, eriti tööstusettevõtetel oma autode remontimiseks ja korrashoiuks ilmselt paremad võimalused kui äsjaloodud üldkasutatavatel autobaaSIDel. Viimaste remondibaasi moodustasid tollal majandite eneste algelise sisustusega väikesed remonditöökojad, millele lisandus üpris piiratud võimsusega remonditehas «Sirp ja Vasar».⁷³

1950. aastail hakkas olukord aga muutuma: kõrvuti veeremi kasvuga tugevnes kiiremini ka üldkasutatava autotranspordi remondi- ja hooldebaas. 1960. aastaks töötas vabariigis neli ENSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi alluvusse kuuluvat autoremonditehast (Tallinnas, Tartus, Koerus ja Otepääl), kus tehti autodele kapitaalremonte 5,3 ja remonditi mootoreid 5,5 korda rohkem kui 1952. aastal.⁷⁴ Ka autobaaaside eneste remondivõimsus (remondikohtade arvu järgi) suurenes aastail 1956—1960 üle kahe korra kiiremini kui autode arv.⁷⁵ Tulemuseks oli üldkasutatava veoautopargi, samuti muu autopargi tehnilise valmisoleku taseme keskmisest kiirem tõus, remondis või selle ootel oleku aja kuni

⁶⁷ Vähesel määral oli väikesi majandeid omavahel ja üldkasutatavate autobaaSIDega ühendatud ka varem. Vt. Rahva HääL, 1956, 14. juuni.

⁶⁸ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 1182, l. 147.

⁶⁹ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 1201, l. 183; f. R-1969, nim. 1, s. 496, l. 92; s. 498, l. 110; Rahva HääL, 1959, 13. jaan.

⁷⁰ ENSV ORKA, f. R-973, nim. 16, s. 48, l. 3.

⁷¹ Eesti NSV Ministrite Nõukogu Määruste ja Korralduste Kogu, 1960, nr. 19, art. 62.

⁷² ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 563, l. 31, 71; f. R-1969, nim. 1, s. 560, l. 9, 26, 52, 55. Kolhooside veoautod moodustasid kõigist ametkondlikest veoautodest 1960. aastal 20,8%. ENSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi veoautode osatähtsus on arvatud veoautode aasta keskmisest nimestikuarvust.

⁷³ ENSV ORKA, f. R-973, nim. 16, s. 15, l. 1—4; f. R-1907, nim. 1, s. 29, l. 57.

⁷⁴ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 693, l. 49; f. R-1969, nim. 1, s. 559, l. 80.

⁷⁵ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 898, l. 97; f. R-1969, nim. 1, s. 496, l. 92; s. 559, l. 60, 61.

Eesti NSV veoautopargi eksploatatsioonilisi näitajaid aastail 1946—1960 *

	1946		1951		1960	
	Kogu park	Üldkasutatav	Kogu park	Üldkasutatav	Kogu park	Üldkasutatav
Autopäevi majandamis (%)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
nendest tööl (liinil)	43,5	36,6	47,6	50,6	66,6	69,5
Pargi kasutamise koefitsient	0,435	0,366	0,476	0,506	0,666	0,695
Veosekäibe kasv (%)	100,0	100,0	312,6 100,0	390,2 100,0	1302,7 416,7	3039,7 778,9

* ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 563, l. 71; s. 1203, l. 9; f. R-973, nim. 16, s. 16, l. 27, 40, 50; f. R-1969, nim. 1, s. 560, l. 6, 9, 26, 52, 55, 56. 1946. aasta kohta on II—IV kvartali andmed; 1951. ja 1960. aastal on arvesse võetud ka kolhooside veoautod.

kolmekordne (keskmiselt kahekordne) lühenemine. Tehnilise seisundi paranemine omakorda aitas kaasa autopargi veovõime suurenemisele. Viimast soodustas ka uute töövormide (vedude tsentraliseerimine, linnadevahelised marsruutveod) rakendamine üldkasutatavas autotranspordis 1950. aastate teisel poolel.

Autode efektiivne kasutamine transpordis pole mõeldav vedude intensiivsusele vastava teedevõrguta. Viimane oli Eestis võrdlemisi tihe, kuid suures osas autodele raskesti kasutatav. Seepärast oli teede sulgemine kevaditi ja sügisvihmade saabudes esimestel sõjajärgsetel aastatel harilik nähtus.⁷⁶ Samuti põhjustasid halvad teed sagedast kummide purunemist ja autode tehnilisi rikkeid.⁷⁷ Tollased ENSV Siseministeeriumi Maanteede Valitsuse teedemajandid olid suutelised õgvendama ja laiendama vaid peateede eriti ohtlikke lõike ning tegema kõige hädavajalikumaid remonttöid.

Autotranspordi arengu huvides allutati teedemajandid 1953. aastast ENSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumile. Oluliselt tugevnes 1950. aastail nende materiaal-tehniline baas: teedehitajad said kümneid buldoosereid, skreepereid, traktoreid, veoautosid, teehöövleid ja -rulle ning muud tehnikat. 1957. aastal läks käiku vabariigi esimene sõjajärgseil aastail rajatud asfaltbetoonitehas.⁷⁸ See võimaldas järsult suurendada teetööde mahtu, eeskätt peamagistraalide rekonstrueerimist. Ühtlasi alustati varem rajatud puidust maanteesildade ümberehitamist kivi- ja raudbetoonsildadeks.⁷⁹ Kokku võttes kasvas täiustatud kattega autoteede pikkus Eesti NSV-s 1950. aastail 0,4 tuhandelt 1,8 tuhande kilomeetrini ehk 4,5 korda. 1960. aasta lõpuks moodustasid täiustatud kattega teed 10,2% vabariigi kõigist ning 16,6% kõva kattega autoteedest (1950. aastal vastavalt 1,9 ja 5,1%).⁸⁰ Kuigi muutus teede kvaliteedis oli märgatav, jäi

⁷⁶ ENSV ORKA, f. R-973, nim. 16, s. 16, l. 9; s. 24, l. 13; s. 48, l. 4.

⁷⁷ Samas, s. 16, l. 5a, 9, 12; s. 48, l. 4.

⁷⁸ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 564, l. 31; s. 968, l. 36; f. R-1969, nim. 1, s. 559, l. 57; Rahva Hääli, 1958, 24. juuli.

⁷⁹ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 1201, l. 146; Edasi, 1983, 19., 20. märts.

⁸⁰ Eesti NSV rahvamajandus 1971. aastal, 208.

teedemajanduse areng 1950. aastail tervikuna siiski maha intensiivituva autoliikluse vajadustest. Seda mahajäämust, eriti rajoonisest teede osas, märkis ka 1960. aasta veebruaris toimunud EKP XII kongress.⁸¹

Autopargi kiire kasv, selle tehnilise taseme tõus koos vedude organisatsiooni täiustamise ja teede seisundi järkjärgulise paranemisega tagasid autovedude mahu pideva suurenemise vabariigis. Veoste üldmaht, mis 1945. aastal moodustas ligikaudu kolmandiku sõjaeelsest, ületas viimase 1950. aastal 2,3- ja kümme aastat hiljem 9,6-kordselt; veosekäive suurenes aastail 1946—1960 18,2 korda. Üldkasutatavate veoautode vedude maht suurenes samal ajal 0,3 miljonilt tonnilt 35,6 miljoni tonnini ehk 118,6 korda, veosekäive 63 korda. Kui 1950. aastal veeti üldkasutatavate automajandite veokitena 9,3% vabariigis veoautodega transporditud veostest, siis 1960. aastal kaugelt üle poole (61,5%). Veosekäibe kasvu tempolt ületas autotransport aastail 1946—1960 kõik teised transpordiliigid. Selle tulemusel suurenes tema osatähtsus vabariigi transpordi üldises veosekäibes 7,6%-lt 1945. aastal 17,7%-ni 1960. aastal.⁸² NSV Liidus tervikuna olid vastavad näitajad 1,3 ja 5,2%⁸³, mis tähendab, et juba esimestest sõjajärgsetest aastatest alates on autotranspordil Eesti NSV rahvamajanduse veovajaduste rahuldamisel olnud märksa suurem tähtsus kui enamikus teistes liiduvabariikides ja Nõukogude Liidus keskmiselt.

Reisijatevedu alustati paari säilinud autobussiga taas 1944. aasta novembris Tallinn—Nõmme liinil.⁸⁴ 1945. aastal oli linnadevahelistel liinidel kasutusel keskmiselt 25 autobussi, millega veeti 230,8 tuhat sõitjat.⁸⁵ Tallinna Linna TSN TK Liikluustrusti autobussidega sõitis 1945. aastal 1,6 miljonit inimest.⁸⁶ Autobusside vähesuse tõttu kasutati esimestel sõjajärgsetel aastatel reisijateveol ka selleks kohandatud veoautosid.⁸⁷

Järgnevad aastad tõid kaasa autotranspordi osatähtsuse kiire kasvu reisijateveol. 1950. aastal saavutas linnadevaheliste autobussiliinide arv ligikaudu sõjaeelse taseme, ületades seejuures viimase aga tunduvalt nii liinide üldpikkuse kui sõitjate arvu poolest. 1960. aastal töötas Eesti NSV-s 314 linnadevahelist autobussiliini kogupikkusega 25,2 tuhat kilomeetrit. Eriti rohkesti avati uusi liine 1950. aastate teisel poolel. Üldkasutatavate autobussidega linnadevahelistel liinidel veetud reisijate arv kasvas 1,4 miljonilt 1950. aastal 15,6 miljonile 1960. aastal ehk 11,1 korda⁸⁸, ületades seejuures ligi 4,4-kordselt sõjaeelse (1938/39. aasta) reisijate arvu.

Linnasiseste ja linnalähedaste autobussiliinide arv ulatus 1960. aastal 97-ni, nende kasutajate arv 103,6 miljonini (kaasa arvatud ühekordsed vedod). Kokku veeti Eesti NSV-s 1960. aastal üldkasutatavate autobussidega 119,2 miljonit reisijat, nende üldarv, mis 1945. aastal moodustas 11,5% sõjaeelsest, ületas viimase 7,6-kordselt. Autobusside reisijatekäive suurenes 1950. aastail 7,2 korda, s. o. üle kolme korra kiiremini kui vabariigi transpordi üldine reisijatekäive. Aastail 1946—1960 kasvas üldkasutatavate autobusside osatähtsus Eesti NSV transpordi reisijatekäibes 5,0%-lt 51,2%-ni (1950. aastal 16,6%).⁸⁹ See tähendab, et

⁸¹ Rahva Hääl, 1960, 27. veebr.

⁸² Eesti NSV rahvamajandus 1967. aastal. Tln., 1968, 143, 144; Eesti NSV rahvamajandus 1971. aastal, 204, 209, 210.

⁸³ Народное хозяйство СССР. 1922—1972, 293.

⁸⁴ Vt. *Vende*, V. Esimesest autost viimase voormeheni, 131.

⁸⁵ ENSV ORKA, f. R-1907, nim. 1, s. 29, l. 14.

⁸⁶ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 37, l. 51.

⁸⁷ ENSV ORKA, f. R-973, nim. 16, s. 16, l. 4, 6, 18; f. R-1907, nim. 1, s. 72, l. 18.

⁸⁸ Eesti NSV rahvamajandus 1971. aastal, 210.

⁸⁹ Eesti NSV rahvamajandus 1971. aastal, 204, 205, 210; ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 37, l. 51; f. R-1907, nim. 1, s. 29, l. 14.

käsitletava perioodi lõpuks tõrjusid autobussid seni reisijateveos juhtpositsioonil olnud raudteetranspordi teisele kohale.

1960. aasta lõpuks oli vabariigi elanikkonna käsitluses 725 sõidutaksot, elanike teenindamine nendega oli organiseeritud 22 linnas ja 6 suuremas alevis (1952. aastal 14 linnas).⁹⁰ Taksode üldine läbisõit suurenes aastail 1951—1960 6,3 miljonilt 42,8 miljoni kilomeetrini ehk 6,8 korda, kusjuures tasuline läbisõit, s.o. sõit reisijatega kasvas 3,5 miljonilt 27,7 miljoni kilomeetrini.⁹¹ NSV Liidu keskmiste näitajate alusel tehtud arvutustest selgub, et sõidutaksodega veeti Eesti NSV-s 1950. aastal ligikaudu 1,7 miljonit ja 1960. aastal vähemalt 12,3 miljonit inimest, taksode reisijatekäive kasvas samal ajal 6,3 miljonilt 49,8 miljoni reisijakilomeetrini ehk 7,9 korda.⁹²

1950. aastail hakkasid vabariigi elanikkonna liiklemisvajaduste rahuldamisel järjest suuremat osa etendama eraautod. Aastail 1952—1960 kasvas nende reisijatekäive 23,6 miljonilt 221,3 miljoni reisijakilomeetrini ehk enam kui 9,3 korda,⁹³ ületades seega märgatavalt nii üldkasutatavate autobusside kui ka sõidutaksode käibe kasvutempo.

Ülevaate vabariigi autotranspordi reisijatekäibe kasvust 1950. aastail ja üksikute sõidukiliikide osast reisijateveol annab tabel 3. Esikohal olid ootuspäraselt üldkasutatavad autobussid, kusjuures on ilmne nende osa-

Tabel 3

Autotranspordi reisijatekäive ja selle struktuur Eesti NSV-s
1950. aastail *

Sõidukiliik	Reisijatekäive (milj. reisijakilomeetrit)		Osatähtsus (%)	
	1950	1960	1950	1960
Üldkasutatavad autobussid	122,0	886,0	80,4	76,6
Sõidutaksod	6,3	49,8	4,1	4,3
Eraautod	23,6	221,3	15,5	19,1
K o k k u	151,9	1157,1	100,0	100,0

* Eesti NSV rahvamajandus 1971. aastal, 210; ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 328, l. 303; s. 690, l. 69; f. R-1969, nim. 1, s. 558f, l. 1; s. 559, l. 10, 72. Erasõidukite käive on seisuga 1952. a. Seetõttu oli autobusside osatähtsus 1950. aastal mõnevõrra suurem, järelikult oli suurem ka nende osatähtsuse langus.

kaalu vähenemise tendents, eriti eraautode käibe kiirema kasvu tõttu. Lisades vabariigi transpordi üldisele ja statistilistes aastaraamatutes antud üldkasutatavate autobusside reisijatekäibele sõiduautode andmed, nähtub, et autotranspordi tegelik osatähtsus moodustas 1950. aastal

⁹⁰ ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 440, l. 204; s. 693, l. 42; f. R-1969, nim. 1, s. 559, l. 72.

⁹¹ Eesti NSV rahvamajandus 1971. aastal, 210.

⁹² Takso keskmiseks täitumiskoeffitsiendiks on võetud 0,45, reisija keskmiseks sõidukauguseks 1950. aastal 3,72 ja 1960. aastal 4,05 km. Vt. Arrak, A. Reisija ja autotransport, 9 (keskmine sõidukaugus on arvatud tabeli 1 andmeil). Samas (lk. 11, 12) on öeldud, et Eesti NSV on nii autobussi- kui taksovedude osas NSV Liidus pidevalt juhtpositsioonil olnud (näit. 1960. a. ületas takso tasuliste kilomeetrite arv Eesti NSV-s ühe elaniku kohta 2,8 korda NSV Liidu keskmise taseme). Sellest järeldub, et taksode tegelik veomaht ja reisijatekäive olid ülaltoodust pigem suuremad kui väiksemad.

⁹³ Arvutusalus: Arrak, A. Reisija ja autotransport, 33, tab. 10, 11.

19,8% ja 1960. aastal vähemalt 57,8%⁹⁴ vabariigi transpordi üldisest reisijatekäibest. 1960. aastal ületas autotranspordi reisijatekäive 30,4-kordselt 1946. aasta taseme ning edestas selle näitajaga kõiki ülejäänud transpordiliike.

Nagu kogu Nõukogude Liidus, nii ka Eesti NSV-s oli teiste liiduvabariikide abiga taasloodud autotransport aastail 1946—1960 kõige kiiremini arenev transpordiharu. Vabariigi keskmisest märksa tihedama auto- teede võrgu ja suhteliselt väikeste veokauguste tõttu, kõigest taastamis- raskustest hoolimata etendas autotransport Eesti NSV-s nii kauba- kui ka reisijateveol juba esimestest sõjajärgsetest aastatest alates märksa suuremat osa kui mitmetes teistes liiduvabariikides ja NSV Liidus ter- vikuna.

⁹⁴ Arvesse ei ole võetud inimeste vedu ametkondlike autobussidega (1959. aasta algu- ses oli neid 124) ja 1960. aasta aprillis tegevust alustanud laenutusautodega (aasta lõpuks 128 sõidukit). ENSV ORKA, f. R-10, nim. 9, s. 1184, l. 54—57; f. R-1969, nim. 1, s. 559, l. 10; Rahva Hääli, 1960, 31. dets.

Esitatud J. Kakh

Eesti NSV Teaduste Akadeemia
Ajaloos Instituut

Toimetusse saabunud
20. XII 1984

Раул ЮУРСОО

ОБ АВТОТРАНСПОРТЕ В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ СОВЕТСКОЙ ЭСТОНИИ В 1940—1960 гг.

К концу 30-х годов автотранспорт Эстонии значительно увеличил показатели по объему перевезенных грузов, а по перевозке пассажиров достиг уровня железно- дорожного транспорта. В 1940 г. автотранспортом республики (за исключением лег- кового) было перевезено 6 млн. тонн грузов и 15,6 млн. пассажиров, грузооборот составил 61,8 млн. тонно-километров, пассажирооборот — 108 млн. пассажиро- километров.

Вследствие войны и временной оккупации территории республики немецко- фашистскими захватчиками автотранспорт в Эстонии практически перестал сущест- вовать. Но уже в первые послевоенные годы благодаря помощи правительства Со- ветского Союза и других братских республик была снова создана материально- техническая база автотранспорта. В автопарке значительный перевес имели грузовые машины. К началу 50-х годов численность автомобилей более чем вдвое превысила довоенную и быстрыми темпами продолжала расти в последующие годы. Появились машины новых марок, особенно много легковых, а доля грузовых за десятилетие зна- чительно уменьшилась.

Стремительный количественный рост автопарка, его качественное обновление, создание и укрепление ремонтных баз, улучшение технического обслуживания и состояния дорог вместе с совершенствованием организации и работы автотранспорта обеспечили стабильное увеличение объема перевозок. В 1960 г. он превысил уровень 1950 г. в 4,2 раза, а уровень 1940 г. — в 9,6 раза. Нарастающие темпы роста грузо- оборота автотранспорта предопределили увеличение его удельного веса в общем грузообороте транспорта республики с 7,6% в 1945 г. до 17,7% в 1960 г. Числен- ность пассажиров, перевезенных автобусами общего пользования, составлявшая в 1945 г. лишь немногим более десятой части довоенной, в 1960 г. достигла 119,2 млн. человек, пассажирооборот увеличился с 13 до 886 млн. пассажиро-километров, что составило 51,2% (а с учетом перевезенных на такси и на личных легковых автомо- билиях — 57,8%) пассажирооборота всего транспорта общего пользования Эстонской ССР. Таким образом, к концу рассматриваемого периода автотранспорт занял по пассажирским перевозкам ведущее место.

В 1946—1960 гг. развитие автотранспорта шло быстрыми темпами по всему Со- ветскому Союзу. И все же, сравнивая показатели по Эстонской ССР с общесоюз- ными, можно видеть, что уже с первых послевоенных лет автотранспорт в нашей республике играет более существенную роль в перевозках, чем в большинстве других союзных республик и в Советском Союзе в целом.

Институт истории
Академии наук Эстонской ССР

Поступила в редакцию
20/XII 1984

MOTOR TRANSPORT IN NATIONAL ECONOMY OF THE
ESTONIAN SSR IN 1940—1960

By the end of the 1930s motor transport had acquired an important place in goods traffic; in passenger traffic it began to supersede the railway transport that had occupied the first place up to that time. In 1940 the motor transport accounted for 6 million tons of loads and (not considering light motor-cars) 15.6 million passengers, its goods turnover exceeded 61.8 million ton-kilometres, and the passengers turnover 108 million passenger-kilometres.

As a result of the Great Patriotic War and the temporary fascist occupation of Estonia, the Estonian motor transport came practically to a stillstand.

With the help of the USSR government and other sister republics the material basis of the motor transport of the ESSR was restored: the total number of cars surpassed the pre-war level more than twice at the beginning of the 1950s. The growth of the car pool continued at a rapid rate in the following years as well.

Due to the state and needs of national economy the republican car pool consisted mainly of lorries in the first post-war years. Later their share decreased as compared with other car types, especially light motor-cars, whose number was quickly increasing.

The rapid growth of the car pool and its qualitative renewal, the strengthening of the repair and maintenance basis, the improvement of roads, transport management and the arrangement of loads guaranteed the increasing capacity of car loads. In 1960 the latter surpassed 4.2 times the level of 1950 and 9.6 times the level of 1940. The growth of the goods turnover in motor transport at an advanced rate guaranteed its important share in the general goods turnover of the republic, being 7.6% in 1945 and 17.1% in 1960. In that same year the number of passengers using communal buses, which had formed one-tenth of the pre-war number in 1945, exceeded 119.2 million. The passengers turnover grew from 13 to 886 million passenger-kilometres, forming more than a half (51.2%) of the general passengers turnover of the total transport. Together with the passengers using taxis and personal cars, the motor transport made up 57.8% of the total passengers turnover in 1960. Thus motor transport had become the most important branch of passenger transport by the end of the period studied.

To sum up the above-mentioned: in 1946—1980 motor transport was the most rapidly developing branch of transport in Estonia as well as in the USSR. The comparison of the average data of the Estonian SSR and the USSR in the field of transport reveals the fact that despite the restoration difficulties the Estonian motor transport played a more important role in satisfying the transportation needs of our republic's national economy than the motor transport in any other sister republic and in the USSR as a whole.

*Academy of Sciences of the Estonian SSR,
Institute of History*

Received
Dec. 20, 1984