

Hiiumaa transpordi- ja tehnikaajaloo lähiperioodi pärimus.

Hiiumaa tehnika ja
transpordi ajalugu.

Artikleid ajalehtedest

Töö tellija MTÜ VTS Kepsud Kotis



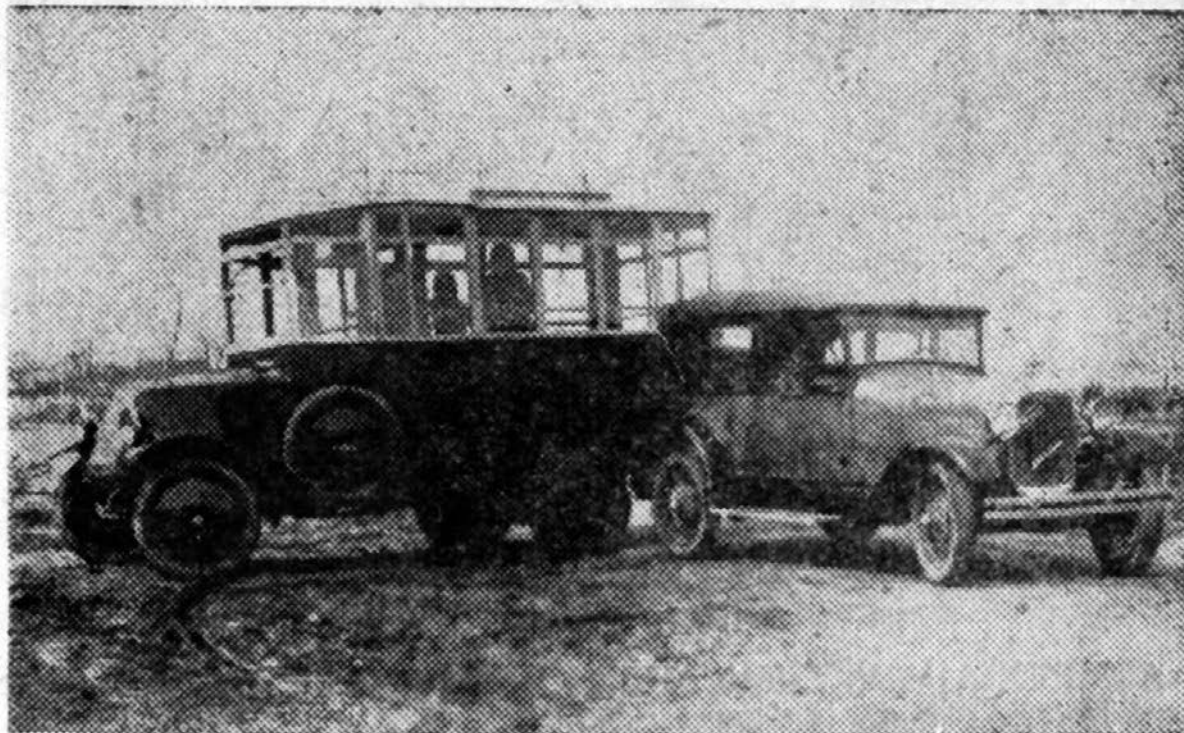
LEADER
EESTI



Maaelu Arengu Euroopa
Põllumajandusfondi
Euroopa Investeeringud
maapiirkondadesse



MTÜ Ajaloolised Võtted
2010-2013



Sellised autod ja autobussid liikusid Hiiumaa teedel käesoleva sajandi kahekümnendatel aastatel. Pildil olev autobuss pidas ühendust Heltermaa — Käina — Emmaste liinil.
Foto loodava koduloomuuseumi fotokogust

5. detsember 1966 Nõukogude Hiiumaa nr 144 lk 3

Autotranspordist ja selle kasutajatest

Hiljututi oli autobaasis rajooni transpordihüüde ja autotranspordi kasutajate ühine nõupidamine. Rajooni keskse transpordigorganisaatsiooni tööst klientide teenindamisel rääkis autobaasi direktor P. Mekki.

1966. aastal suutis autobaas riiklike plaaniülesannetega ja enamiku klientide soovidega toime tulla, isegi ületada planeeritud veostemahtu. Agaramateks transpordikasutajateks olid Emmaste võitööstus, Putkese sovhoos, kalakombinaat jpt. Võlgaseks jäi mullu I kvartalis ehitusjaoskond, kes ei kasutanud planeeritud veostemahtu. Selle eest tuli neil maksta leppetrahvi 167 rubla.

Kliendid on tihtipeale patustajateks kauba vastuvõtmise organiseerimisel. Kui automajandit kohustatakse veoseid kohale toimetama ööpäev läbi, amuti ka puhkepäevadel ja riiklikel pühadel, kui selleks tekib vajadus, siis kaubasaajad on hoopiski mugavamad. Sagedasemaks eksijaks on siin tarbijate kooperatiiv. Kuigi transpordigorganisaatsiooniga sõlmitud leping näeb ette võtta kaupu vastu ja tagada koorma e mahalaadimine kella 22-ni, loeb kooperatiivi transpordiosakond tööpäeva lõppenuks juba kell 17. Sellise töökorralduse tõttu läheb aga automajandil ülemäärase seisuja tõttu kaotsi palju väärtuslikke tööunde, teistele klientidele planeeritud autod jäävad saamata. Näiteks tõi furgoonauto k. a. 5. aprillil kooperatiivile suurema koguse kaupu. Koorem jäi aga maha võtmata ja lihakombinaadile planeeritud furgoonauto saamata.

Sageli juhtub, et autosoovijad helistavad öhtul vahetult enne tööpäeva lõppu, et järgmiseks päevaks vajatakse nii- ja nipalju masinaid. Raske on aga selliseid soovve rahuldada. Järgmise päeva tellimused peaksid teada olema eelmisel päeval hiljemalt kell 12.

Suuremahulised veosed ei kerki ju päevakorda üleöö. Soovitatav oleks tööjärje planeerimine 3 päevaks kuni nädalaks, et vältida asjatuid tühisõite, mis paratamatult kaasnevad lühiajalisele planeerimisega. Puistemaerjalide vedudel on hea, kui klient esitaks graafiku kuude lõikes, nagu teeb seda metsamajand. Nii on autobasil kergem planeerida spetsiaalmasinaid ja hõlpsam reguleerida asutuste-ettevõtete tellimisjärjekorda.

Tellimustega on suuremad raskused rajooni põllumajandusettevõtetele. Vajadusi ei vormistata õigeaegselt, tellimused ei näidata veoste liiki, veokogust jne.

Patustatakse ka arvlemise korra vastu. Suuremaks süüdlaseks on siin ehitusjaoskond, kelle võlakoores autobaasi ees on küllaltki suur.

Ehitusjaoskond ja tarbijate kooperatiiv ei tädi korralikult ka veodokumente. Sageli puuduvad kauba saatelehed. Esineb juurdekirjutusi. Mullu jaanuaris kirjutas ehitusjaoskond oma taskust «korstnasse» 40 tonni veoseid ja 12000 tonnikilomeetrit, mis rahast teeb umbes 400 rubla.

Juurdekirjutustele veel üks illustreatsioon. Möödunud aasta 8. aprillil tellis «Rahu eest» kolhoos autobasilt kaks autot sõnniku-

veoks. Tööpäeva lõpul kirjutati ühe auto sõidulehele 6 tonni, teise arvele aga 120 (!) tonni veoseid. Mis aga asja uurimisel selgus? 120 tonni sõnnikut vedanud auto sõidutas tegelikult kolhoosi karja-brigadiri ja sellega auto tööpäev piirduski.

Suureks probleemiks Hiiumaa transpordikorralduses on Heltermaa sadam. Sagedased pole hommikutunnid, mil mandrile pääsemist ootavad 70–80 autot, laeval on aga ainult 18 kohta. Masinad ootavad sadamas mitu päeva, mõned pöörduvad tüdinenult tagasi. Mõtetult raisatud tööaeg, tühisõidukilomeetrid, bensiin. . . Möödunud aastal kaotas ainuüksi autobas sellega 15 000 töötundi, mis tagasihoidlikult arvestades teeb 9000 rubla kahjumit.

Sadama töö halva organiseerituse tõttu sai autobas mullu «preemiaks» üle 2000 tühisõidukilomeetri. Ebanormaalne on see, et sadamal puudub autokraana, mis on hädavajalik konteinerite laadimiseks. Ainuke 7-tonnise tõstevõimega kraana on tehnikakoondisel, mida ka jõudumööda kasutatakse. Olukord on selline, et kraana tõstab sadamas konteinerid peale (koormatud autod ootavad seni, kuni laev tühjaks saab), sõidab siis koos koormataga laadimisplatsile ja nii see töö käibki.

Tauniti ka seda, et sadamal on riikliku merelaevanduse valitsusega side puudulik. Informatsioon saabuvate laevade kohta on lünklik ja seetõttu on ka kaubasaajatel transpordi planeerimisega raskusi.

Transpordiraskusi lahkasid ka mitmed sõnavõtjad.

E. VEANES: Nagu kõigile teada, puudub lihakombinaadil külmhoo- ne, mis võimaldaks tooteid kauem säilitada. Seetõttu oleks vajalik, e kõik külmutusseadmetega autod rahuldaksid eelkõige meie vajadusi.

B. VILU: Kalakombinaad: kasutusse saadetud autodel pole tihti peale kaasas presenti ja köit koorma kinnitamiseks. Värske kala veel on koorma katmine aga häda vajalik. Ka autojuhid suhtuvad koormasse hooletult.

E. VELT: ETKVL kaubabaasid saadavad praegu meie suures koguses kaupu, mida võiksime edukalt vastu võtta ka suvekuudel, sest nõudmine nende järele on teisejärguline (kondiitritooted jm.). Transpordi korraldusega on niigi raske, sest Kärklas on ainult 3 transporditöölist.

Meile kasutamiseks saadetud autod on teinekord ilma kastkõrgenditeta, pesemata, pole presenti ja köit.

E. MALTSAR:

Sadam on meie transpordikorralduses tõepoolest suureks probleemiks. Ehk aitab olukorda mõnevõrra lahendada see, kui sisse seada eelregistreerimine. Saaks lühendada järjekordi ja kärpida kasutud seisutunde.

Parimaks lahenduseks meie tingimustes oleks muidugi statsionaarse dispešeripunkti sisseseadmine sadamas. Nii avaneks kogu Hiiumaa transpordivahendite võimalus koordineerida ülevedu mandrile ja tagasi. Praegu takistab dispešeripunkti loomist koosseisulise koha puudumine sadamas.

O. VAINASTU

Mõnda esimestest jalgratastest ja mootorsõidukitest Hiiumaal

Esimesed jalgrattad ilmused Hiiumaa teedele käesoleva sajandi algaastail. Umbes 1910. aastal said Putkaste mõisa poisid vennad Eduard ja Gustav Uuskar kusagilt osta vana jalgratta. Tõllal olid need juba õhukummidega. Vabajooks puudus aga täielikult. Tagaratta võll oli vasakult poolt pikem ja sõitja sai sinna panna oma vasaku jala. Parema jalaga anti hoogu, visati siis see üle sadula, istuti sadulasse ja hakati sõitma. S'is, kui oli rattale küllalt hoogu antud, tõstsid poisid jalad esiratta kahvlile.

Jalgratas tekitas ümbruskonna elanikes suurt huvi. Hüdlased, naljamehed, panid sellele nimeks vaimuvanker. Hobustega teedel sõitjatele valmistasid aga esimesed jalgrattad meelehärmi, sest hobused kartsid selliseid sõidukeid ja pistsid sageli lõhkuma.

Ühed esimestest jalgrattaomanikest olid olnud ka Selja haigla arst Normann ja tolleaegse Rebaselja algkooli juhataja.

Kord rääkinud üks hiidlane: «Mul on nii hea jalgratas, et sõidan tee peal autodest mööda.» Väikese pausi järel jätkas ta: «Muidugi siis, kui autod vastu sõidavad või hoopis tee ääres seisavad.»

Teatavasti toodi esimene auto Eestisse 1900. aastal. Üheksa aastat hiljem, 1909. aastal, sõitis esimene sõiduauto ka Hiiumaal. Selle omanikuks oli Suuremõisa krahv Claus Ungern-Sternberg, keda rahvasuus kutsuti lihtsalt krahvi Klausiks või Suuremõisa krahviks.

Kord sõitnud Suuremõisa saksad autoga Putkaste mõisa. Kogu aja, mil saksad mõisas sees olid, töötanud auto mootor: käivitamine oli raske. Moonakate lapsed vaatasid autot kaugelt, kuna mõisa

õue ei tohtinud moonakad ega nende lapsed minna.

Esimene teadaolev veoauto sõitis Hiiumaa teedel Esimese maailmasõja päevil. Auto kuulus sõjaväele ja juhiks oli keegi Vindi-nimeline mees. Auto oli kettveoga ja tegi sõites valju müra.

Kahekümnendate aastate algul toodi Suuremõisa ka traktor margiga «Benz». Traktoril oli taga üks suur lai ratas, mis oli veorattaks, ees oli kaks väiksemat. Traktoriga künti põldu ja sügiseti kasutati seda jõuallikana viljapeksul.

Kahekümnendate aastate algul hakkas Hiiumaal kursseerima ka omnibuss, nagu seda sel ajal nimetati. See kuulus jällegi Suuremõisa krahvile. Omnibussiks oli kinnine veoauto. Reisijate jaoks olid piki keret kõvad puupingid. Liini pidas buss Heltermaa ja Emmaste vahel.

Mootorsõidukite algaastaist Hiiumaal räägib üks hiiu naljand järgmist:

Kord rutanud mööda maanteed vana talumees, kepp käes. Talle sõitnud järele auto, peatunud mehe kõrval ja juht ütelnud: «Tulle, papi, istu peale, ma viin sind edasi!»

«Täna on mul kiire, pole aega auto peale tulla. Aga eks ma teinekord tulen, kui aega rohkem on,» hõiganud talumees ja jätkanud oma teekonda sammu aeglustamata.

Autojuht, nähes, et talumees tõesti sõidule tulla ei taha, lisanud gaasi ja sõitnud edasi. Jõudnud mees umbes pool kilomeetrit edasi kõmpida, kui kohanud sama autot maanteeserval. Juht olnud ametis mootoriga. Talumees kergetanud mütsi, muianud ja läinud sõnagi lausumata mööda.

Jah, vanasti oli külapoiste unistuseks saada linnariidest ülikond, lõõtspill ja jalgratas. Tänapäeval on aga maapoiste sooviks mootor-ratas või auto. Peab lisama, et tänapäevane soov on hoopis reaalsem.

U. KESKLA

HOMME ON NSV LIIDU ÕHU- LAEVASTIKU PÄEV

ÜKSMEELNE PERE 1



Kaugel on see aeg, kui hiidlased sõitsid mandrile, olevalt aastaajast, paadi või hobusega. Nüüd teeb laev mitu reisi päevas, lennuk lendab kolm korda Kärkla ja Tallinna vahet.

Lennujaama ülem Nikolai Glinjanõ on ise dispetšeripuldi juures.

Viimasest tulebki allpool juttu. Õigemini mitte lennukist, sest praegu kurseerib meie liinidel ajutiselt väike «metsavaht», vaid inimestest, kes lennujaamas töötavad.

Lennujaama ajaloost ei pruugi rääkida. Sellega on kõik tuttavad esimese lennujaama ülema A. Lipu kirjelduste järgi. Võib lisada ainult niipalju, et Käinas oli lennuväli sügisel ja kevadel nii porine, et lennuki maandumiskohale pidid reisijad sõitma traktori ja kelguga. Nüüd on uus lennuväli käigus juba viis aastat. Ajad mööduvad, kasvavad nõudmised. Ka praegune lennuväli ei rahulda enam kõiki nõudeid ja selle täiustamine on käsil.

«Läheb veel vähemalt aasta, enne kui valmis saab,» arwab lennujaama ülem N. Glinjanõ. Siis saab vastu võtta ka suuremaid lennukeid. Sel aastal saabki Eesti Tsiviillennunduse Valitsus uue lennuki Jak-40. See on mugav sõiduriist ja kataks vahemaa Tallinnast Kärklasse 20 minutiga. «Kindlasti hakkab see saartega ühendust pidama,» räägib lennujaama ülem.

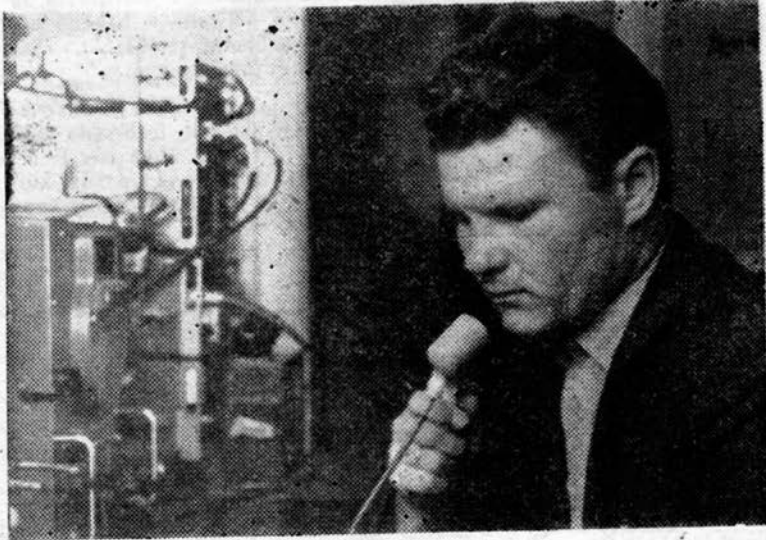
Kuna praegu ei ole liiklusosakonna dispetšerit, teeb seda vastutusrikkast tööd ülem ise. Puhkepäevi saab ta vaid siis, kui Tallinnast keegi asendama saadetakse. Sügisel on loota uut vastava kooli lõpetanud dispetšerit.



Hiiumaa õhuväras.

ÜKSMEELNE PERE

2



Samal ajal on vedude osakonnas käsil piletite registreerimine ja pagasi kaalumine. Kui kõik tehtud, hakkab vedude osakonna dispetšer sm. Afanasjeva lennukile teekonnalette vormistama.

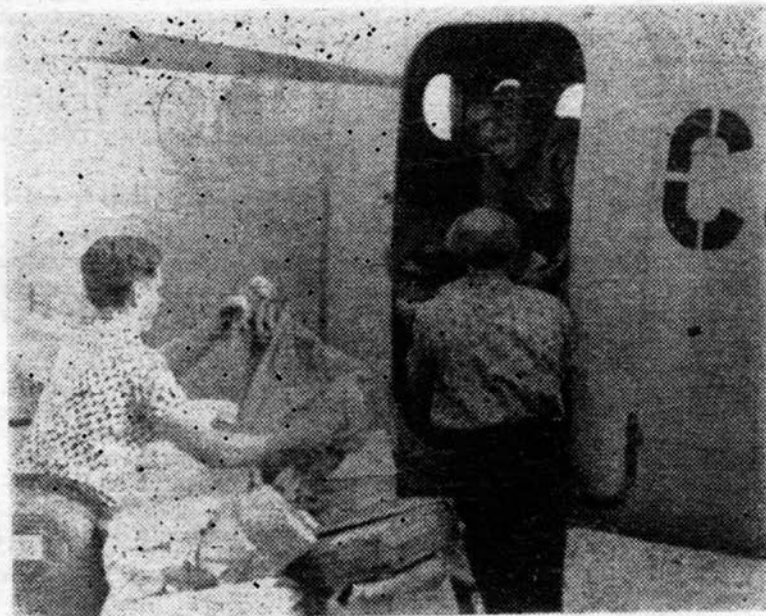
Lennuki juures on posti mahalaadimisega ametis lennuvälja tööline Oie Sinijärv, kütja Arno Maasel, tehnik Vello Kiil. Tallinnast tulevad värsked ajalehed, filmikastid uute filmidega ja kirjaketid. Peale pannakse läbivaadatud filmid, postipakid, vahel ka ajalehekott.

Jüri Jaarma radiogrammi andmas.

Lennuk ongi Tallinnast väljunud. Sellest teatas dispetšerile raadiotehnik Jüri Jaarma. Veel pool tundi ja siis annab lennuk endast märku. Enne on vaja küsida ilmajaamast faktiline ilm: pilved, tuule suund ja tugevus, õhurõhk. Mõne aja pärast kuulubki lenduri hääl: «Saabusin teie tsooni.» (Õhuski on kindlad piirid.) Nii algab raadioside lennuki ja maa vahel. Dispetšer annab lendurile vajalikud andmed, kuni lennuk lõpuks maandub.

Dispetšeril on side kõigi lennujaama osakondadega. Vajutab nupule ja vastabki talle vajalik inimene. Nii tuleb mitu korda päevas uurida, milline on ilm. Eriti tähtis on tuule suund, sest selle muutudes tuleb stardimärk ümber paigutada.

Nüüd aga tuleb trepist alla ronida, sest lennuk on maandunud.



Oie Sinijärv, Arno Maasel ja Vello Kiil lennukist postikotte maha laadimas.

ÜKSMEELNE PERE

3



Lennuk on korras ja reisijad asuvad kohtadele. Lendurid on vahepeal paberid korda seadnud ja tagasilend võib alata. Dispetšer ronib jällegi oma positsioonile. Mootor hakkab mürisema, piloot küsib lennuks luba ja juba tõusebki teraslind õhku.

Kohe peale väljalendu annab Jüri Jaarma Tallinna radiogrammi, mille ta sai dispetšerilt. Seal on kirjas väljalennu aeg, reisijate arv, pagas, post, kaup. Jüri on raadiotehnik, kuid täidab radisti kohuseid. Radisti pole kusagilt võtta.

Päevas läheb umbes 60 — 70 radiogrammi. Sama palju tuleb neid ka vastu võtta. «Kui õhtuni on räägitud, siis on hääl päris väsinud,» ütleb asjaosaline.

Morsevõtmega on muidugi lihtsam. Siiani on ikka toime tulnud. Jüri Jaarma on tubli töömees. Ta on NLKP liikme-kandidaat, samal ajal ka lennujaama komsomoli-algorganisatsiooni sekretär. Õhulaevastiku päeva puhul on ta tavaliselt üks nendest, keda autasustatakse.

Samasugused tublid on veel lennujaama tööline Oie Sinijärv, raadiotehnik Valdu Lahemaa, autojuht Heino Laud.

«Kärdla lennujaam on palju ilusam kui Tallinnas,» kuuldus ühe reisija suust. See ilmne liialdus käis reisijate ooteruumi kohta. Aga tõesti — kitsukest ruumj püütakse igati kaunistada. Praegu öitseb seal toakask. Uhes nurgas on omapärane

Järjekordne lennuk on maandunud.

purskkaev ja selle ümber roheli- sed toalilled. Lillepotigi on meistrikäsi osanud meeldivaks teha, lüües sellele ümber valged puuvarvad. Meistrimees on Toomas Sülla.

Jah, inimesed on lennujaamas tublid. Nii nende kui ka reisijate ühine soov on, et meie õhuliinile jõuaksid õige pea ajakohasemad õhulaevad.

Jääb veel üle soovida õhulaevastiku päeva puhul lennujaama kollektiivile jõudu ja jaksu edaspidiseks.

M. LAIDE

V. Voole fotod

100

AASTAT HIIDLASTE ESIMESEST
AURULAEVAST

See oli möödunud sajandi teisel poolel, kui Hiiumaal hakati tege- ma eeltöid esimese aurulaeva mu- resemiseks. Saarele asutati laeva- selts. 1870. aastal muretses selts endale esimese auriku nimega «Progress». See oli võrdlemisi väi- ke laev, kuid liikus juba vindi abil. Tol ajal Peterburi—Haapsalu— Kuressaare—Riia vahel sõitvad laevad «Leander» ja «Admiral» olid veel ratastega.

Esimeseks kapteniks «Progres- sil» oli Peet Kimberg. Pärast vii- mase surma sai kapteniks tema vend Madis Kimberg.

Sügiseti, kui navigatsioon lõp- pes, tõmmati laev Suursadamas maale, kevaditi aga aeti ta uuesti vette. Kord, kui «Progress» haka- nud Heltermaalt välja sõitma, võt- nud Toomas Leesmaa laeva külge kinnitatud trossist kinni. Kuigi laeva vint täie kiirusega ringi käinud, polevat laev enne paigast suutnud liikuda, kui kapten Too- maga lõrelema hakanud ja see trossi lahti lasknud.

Neist päevist on pärit ka laiemalt tuntud Käina valla kohtulugu, kus mees käis kitsel aurulaeva näitamas.

Aastad möödusid, hiidlaste esi- mene aurulaev vananes ja müüdi lõpuks ära. Selle asemele osteti umbes sama suur uus alus ja ris- tiiti jälle «Progressiks». Teise «Progressi» kapteniks sai juba õp- pinud meremees Gustav Oengo.

Sellesama «Progressiga» sõit- nud vajaduse korral mandrile ka tolleaegne Suuremõisa krahv Ewald Aleksander Andreas Ungern-Sternberg. Krahv pole aga kunagi laeva väljumisajaks kohal tulnud ja teda pidi alati ootama.

Kord olnud «Progress» juba tükk maad sadamakaist eemal, kui krahv Heltermaa mäelt oma töölla- ga alles sadama poole sõitnud. Kapten polevat krahvist välja tei- nudki ja jätkanud teekonda.

Sellest peale krahv enam liini- reisi ajal «Progressil» ei sõitnud, vaid tellis endale lisareise sõidu- vabadel päevadel. Sellega seotud kulused ta kunagi ei tasunud.

Kui kapten seda talle meelde tu- letanud, saanud krahv maruviha- seks ja hakkas omamoodi «tasu- ma». Ta tõstis Gustav Oengo isa, erukapten Mihkel Oengo koha ren- di mitmekordseks, Mihkli väljatee- nitud pensioni jättis ta maksmata. Gustavit ta kapteniametit maha võtta siiski ei saanud, kuna laev kuulus laevaseltsile.

Lõpuks andis krahv Ungern- Sternberg veel sellise käsu, ei Gustav Oengo isa olgu oma hoo- nete ja perega krahvi maa pealt kadunud.

Tüli oli paisunud juba nii suu- reks, et kohus pidi süngi asjasse selgust tooma. Kõigile üllatuseks kaotas Suuremõisa krahv selle protsessi ja tal tuli veel Oengo Mihklile ettenähtud paiuk kahe aasta eest tagantjärele koos prot- sentidega välja maksta.

Ka teine «Progress» vananes ja müüdi. Laevade ostmist, eksplua- teerimist ja müüki teostas Hiiumaa laevaselts, mille eesotsas tegutsesid krahv Ungern-Sternberg, ka- levivabrik ja pea kõik saare mõis- nikud. Laevaseltsi juhatuses olid vahepeal suured muudatused. Uus juhatus eesotsas Emmaste paruni Huenega ostis 1910. aastal «Gre- neni». See laev oli eelmistest tun- duvalt suurem.

Aasta hiljem hakkasid Hiiumaa- ga ühendust pidama ka Tallinna laevad «Läänemaa» ja «Virumaa». Need pidasid ühendust samuli tei- te saare sadamatega, näiteks Puu- laiu ja Sõruga.

Algas võistlus. Järk-järgult alan- dati nii prahi- kui ka reisijateveo- hindu. Varem oli Heltermaa—Haap- salu vaheline sõit maksnud 60 kopikat, nüüd alandasid «Läänemaa» ja «Virumaa» selle 50 kopikale. «Grenenil» tehti sedasama. Kuna

«Grenen» oli suurem laev ja kap- teniks omamaa mees, pooldasid hiidlased «Grenenit» rohkem. Nüüd alandasid Tallinna laevad sõidu- hindu 40, 30, 25 ja viimaks 10 kopikale. Lõpuks teatas «Greneni» kapten, et ta hakkab inimesi ta- suta vedama — igale sõitjale veel, kes soovib, pudeli õlut annab — oli ju ühel laevaseltsi omanikest Kär- das õllevabrik. Ta olevatki mitu korvitäit õlut lasknud laevale tuua.

Kas nüüd võistluse tõttu või sel põhjusel, et Tallinna laevad väga madalalt vees istusid ja selle tõt- tu siniseid torme ei kannatanud, taganesid nad.

Tolleaegne «Greneni» madrus S. Kuuskor jutustanud, et kord, kui üks Tallinna laevadest Helter- maale tormi eest varjule tulnud, võtnud «Greneni» madrused nad pootsman Nõmme tehtud lauluga vastu:

«Las see «Läänemaa» laguda ja «Virumaa» põhja vajuda. Meie aga «Grenen» kange mees, tema istub kümme jalga vees. «Grenen» võtab Tallinnasse rubla, võtab rubla, võtab rubla.»

Viimaste sõnade kordamisest võtnud osa ka need laevamehed, kes harilikult kunagi ei oleval laulu pärast suud lahti teinud.

«Grenen» osutus sel ajal siiski lii- ni jaoks liiga suureks. Sellepärast osteti 1913. aastal väiksem laev «Hiiumaa». Kapteniks sai Mihkel Vesmes. See laev pidas Hiiumaa ja mandri vahel ühendust veel ko- danliku Eesti algaastailgi.

U. KESLER

25 aastat regulaarse lennu- ühenduse loomisest Hiiumaa ja Tallinna vahel

17. juulil 1945. aastal saabus lennukil PO-2, mida juhtis piloot Šubin, Käinasse Eesti Eri lennuüksuse esindaja Aleksander Lipp. Eesti Eri lennuüksuse ülemal poolt oli ta määratud esimeseks lennujaama ülemaks Hiiumaal.

Ettevalmistustööd maandumisväljaku leidmiseks ei kestnud kaua. Juba nädal aega hiljem, 24. juulil 1945 maandus Käinas esimene liinilennuk.

Esiälgu vedas lennuk ainult posti. Hiidlased suhtusid uude transpordiliiki mõningaselt umbusuga ega julgenud õhureise Tallinnasse ette võtta. Et lennukisõitu popularisee-

rida, korraldas sm. Lipp nn. lennupäeva, kus soovijaile korraldati tasuta õhusõite. Esimesteks lendajateks olid üks vanem mees ja 13–14-aastane tütarlaps.

Lennupäeva tulemusena oli juba järgmisel päeval esimene reisija Tallinna sõitmas.

Sellest ajast algas ka regulaarne reisijatevedu Hiiumaa ja Tallinna vahel. Käesoleval kuul möödub neist päevist veerand sajandit. Tänapäeval on lennuk muutunud hiidlastele tavaliseks reisimisvahendiks.

U. KESLER

Reaktiivreisilennuk JAK-40 Kärddlas

3. detsember 1970 sai omamoodi tähtpäevaks Hiiumaa lennunduse ajaloos. Saarel maandus esimene reaktiivreisilennuk. Mitte küll mõni õhuhiiqlane, kuid see-eest alles hiljutij katsetused läbi teinud uhiuus ja moodne JAK-40.

Lennuk startis Tallinnast kell 12.17. Kärddla lennujaama kõrguses suur hulk vastuvõtjaid. Stardist oli möödunud vaevalt pool tundi, kui lennuk nähtavale ilmus. Käis kaarega üle Kärddla ja tüüris tore-dasti maandumisrajale. Veeres ise-loomuliku villnaga lennujaama-hoone ette.

Jaama töölised valmistusid juba treppi lükkama, aga lennuki sabast laskus maani trepp, mida mööda sõitjad välja astusid. Need polnud tavalised reisijad. Proovilennu Kärddlasse tegi kaasa grupp lennundusspetsialiste eesotsas

Eesti Tsiivilnennunduse Valit-suse ülema sm. Aleksejevi-ga. Koos nendega olid grupp ajakirjanikke, foto- ja filmi-mehed Tallinnast. Saabujaid tervi-tasid hiidlaste nimel rajooni täi-tevkomitee esimees M. Kauber ja partei rajoonikomitee sekretär E. Maltsar.

Uudistasime lennukit eest ja ta-gant, astusime korraks sissegi. Tagapool esmalt pakiruum, riiete-hoid ja muu vajalik. Seejärel mu-gav ja nägus õhu konditsioneerimise seadmetega salong 24 reisija-le.

«See on igati heade lennuoma-dustega masin.» kõnelesid kaasa-sõitnud spetsialistid. «On kiire, kuid ei vaja pikka maandumisra-da. Kaasaegsed seadmed võimal-davad sõita ka halbade ilmastiku-tingimustega. Lennuväljale jõutak-

se ka sel juhul, kui kaks kolmest mootorist peaksid lakkama tööta-mast. Eriti aga on mõeldud reisija-te mugavustele...»

Vahemaa Tallinnast Kärddlasse läbib JAK-40 25 minutiga. Seega tuleb pealinn jälle Hiiumaale lähemale.

Kuid millal siis hiidlased selle kiire ja moodsa reaktiivlen-nukiga sõitma hakkavad? Ka sel-lest oli esimese külaskäigu ajal juttu. Edaspidi saabki JAK-40 tõenäoliselt meie peamiseks liik-lusvahendiks. «Tuleval aastal,» üt-lesid lennunduse ülemused. Nüüd on uuel lennukil «rada sisse sõide-tud» ja ta võidakse üsna pea taas Kärddlasse saata. JAK-40 regulaarse liikluse algus Kärddla ja Tallinna vahel selgub lähemas tulevikus.

V. VOOLE

5. detsember 1970 Nõukogude Hiiumaa nr lk

JAK-40

3. detsember 1970. Hiiumaa pin-nal on maandunud reaktiivlennuk JAK-40; mis tuli Tallinnast Kärdd-asse 25 minutiga ja 4000 meetri kõrguse kaarega.

Esimesena terovitas saabujaid meie lennujaama ülem sm. Glin-janõi (pildil paremal). All — uus õhusõiduk lennujaama hoone ees.

V. Voole fotod



12. detsember 1970 Nõukogude Hiiumaa nr 146 lk 1

Esimene «Žiguli» Hiiumaal

Sel nädalal jõudis Hiiumaale esimene uut marki sõiduauto «Žiguli». Selle ostis Autotranspordibaasi nr. 15 kauaaegne töömees lukksepp Harri Eller. Sõbrad ja töökaaslased on viimastel päevadel vastsele autoomanikule palju uudistavaid küsimusi esitanud, sest enamik ei ole varem seda Volgamaal ehitatud autot oma silmaga näinud.

Uue autoga võib sõita peaaegu kogu Harri Elleri pere, sest juhiload on olemas ka tema abikaasal Maimul, kes töötab autobaasis kassapidajana. Poeg Mati, kes töötab nüüd ALMAVÜ Hiiumaa Rajoonikomitee esimehena, on aga elukutselt automehaanik.

U. LAAN

Sadam saab uueks

Juba ammu aega räägiti sellest, et Hiiumaa merevärv — Heltermaa sadam — on kitsaks jäänud. Kauba ja reisijate vedu aina kasvab. Sadamakai aga, teadagi, iseenesest pikemaks-laiemaks ei veni. Ja ega küsimus ole ainult kais — terve sadamaseadmete kompleks ootas rekonstrueerija kätt.

Tänavu suvel on need oodatud käed sadamas agarasti ametis olnud. Lihaste jõuga üksinda muidugi hakkama ei saaks. Siin on ametis ka niisugused «käed», mis kuni 100 tonni mändes üles tõstavad ja paika panevad. Juulikuus võisid reisijad oma silmaga neid kraana-hiiglasti näha. Hiljuti kraanad küll lahkusid, kuid tööd sadamas jätkuvad.

Tööde senisest käigust ja plaanidest jutustas neil päevil sadamakapteni abi Udo VANNAS.

Heltermaal töötavad «Baltmorgidrostroi» spetsialistid. Kõigepealt tuli uurida merepõhja iseloomu. Käsikäes tegutsesid tuukrid ja lõhkajad. Merepõhja rajati ettenähtud moodsed kanal. Siis hakati killustikku vette laskma. Veealused rehad tõmbasid materjali tasaseks. Kraanadega pandi paika esimesed 40-tonnised betoonmassiivid. Täitematerjaliks on vaja ka karjäärakruusa. Õnneks leidub Heltermaa lähedal rohkesti paasi. Selle kättesaamiseks hakati Hillestes lõhketöid tegema ning paekivirüsa sadamasse vedama.

Põhilised tööd tahetakse lõpetada tänavu sügisel. Rekonstrueeritud sadama eksploatatsiooniandmist oodatakse aga tuleval aastal.

Tööde lõppedes pakub Heltermaa sadam hoopis uudset pilti. Vana kai jääb päris uue kai sisse. Senised uberikud kaovad. Paika pannakse portaalkraana, elektrijuhtmestik, veevärk. Ühe põhieesmärgina ongi ette nähtud laadimis- ja lossimistööde parem mehhaniseerimine. Praegu

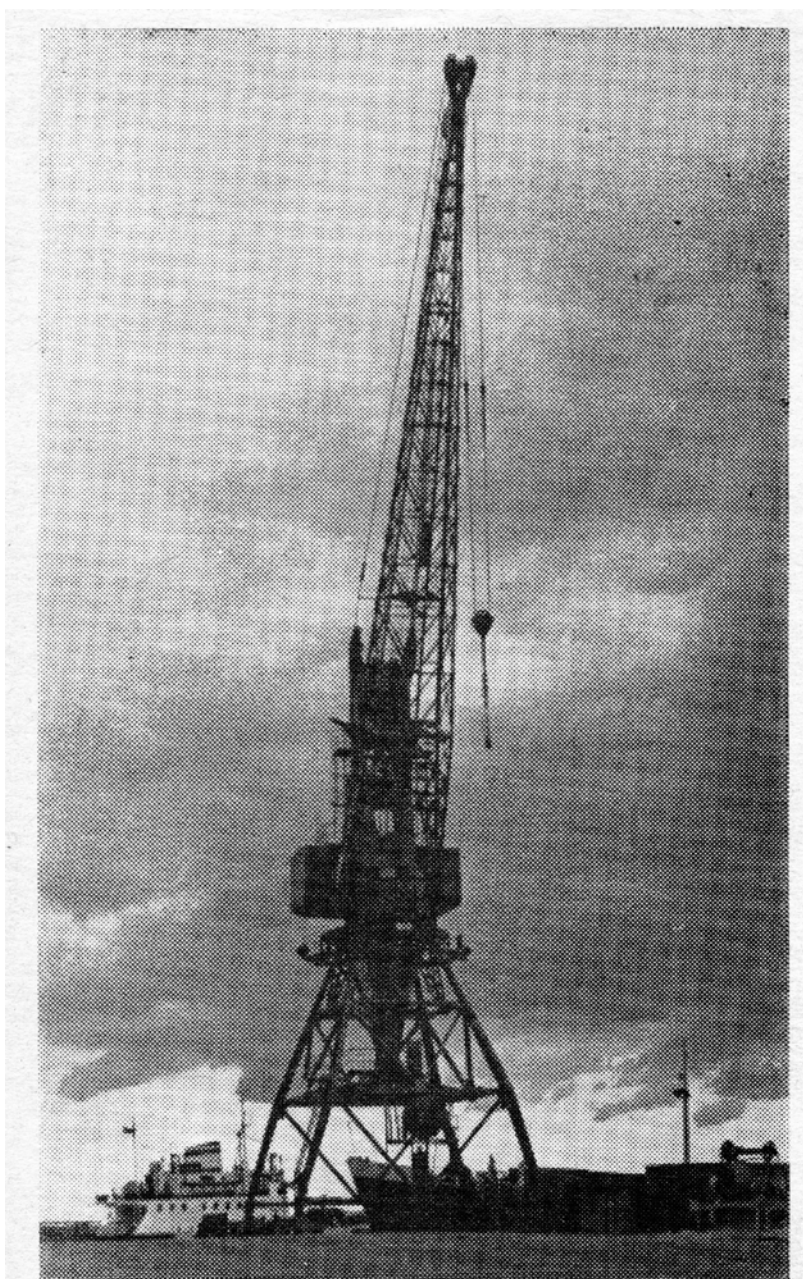


aitab teedejaoskond konteinerite jaoks alust teha. Kasvab mitmete sadamamehhanismide arv.

Uueks saab mitte ainult kai oma seadmetega, vaid kogu sadama territoorium. Ehitatakse teenindushoone, soe garaaz. Sadamarahva töötingimused paranevad ning ka reisijatel on siis mugavam edasi-tagasi sagida. Hiiumaa merevärv Heltermaa, saab heaks visiitkaardiks igale meie saarele saabujale.

Pildil: rekonstrueerimistöödest vestleb sadamakapteni abi Udo Vannas.

V. VOOLE



Eile võttis riiklik komisjon Heltermaa sadamas vastu 30-tonnise autokaalu. Sellega on sadama rekonstrueerimine, mis kestis üle kahe aasta, täielikult lõpetatud.

Nüüd on Heltermaal endise ühe asemel kolm kohta praamide sildumiseks, neist kaks on varustatud hüdraulilise tõstukiga silla kõrguse reguleerimiseks vastavalt vee tasemele. Kaubalaevade sild on varustatud Ungari Rahvavabariigis valmistatud 6-tonnise tõstejõuga portaalkraanaga, mis võimaldab «Naissaare»-tactisi kaubalaevu lossida endise 10–12 tunni asemel 3–4 tunniga. Peale selle on läheduses valmimas 30 kohaga söökla koos puhvetiruumiga ja saun-pesumaja.

Järgmisel viisaastakul ehitatakse Heltermaale ajakohane mereravaksal.

PILDIL: uus portaalkraana Heltermaa sadamas.

E. Saare foto

3. november 1973 Nõukogude Hiiumaa nr lk

AJAMÄRGID ÜLEMERESÕIDUL

Aeg areneb ja meie koos sellega. Aeg areneb nõnda, kuidas kehtiv ühiskonnakord selleks eeldused ja võimalused loob. Nõukogude võimu aastate vältel saavutatud üheks lõiguks hiidlaste elus on meretranspordi areng. Mereühendust mandriga — see on hiidlastele omamoodi elu tee. Selle tee viitsutused varasemate aegadele on keskealistelgi hästi meeles, vanarahvast rääkimata. Tormi- ja jääkartlikud laevad jätsid hiidlasi sageli teispoole kaldale lausa tageda taeva alla. Haapsalus leiti mõned teatud kohad, kus hiidlasi ööseks toanurka võeti ja talvel hobuselegi varjualust anti. Kuid see oli hädasaasi. Hommikul tõtati taas aegsasti Rohukülla, et kuidagi koju pääseda.

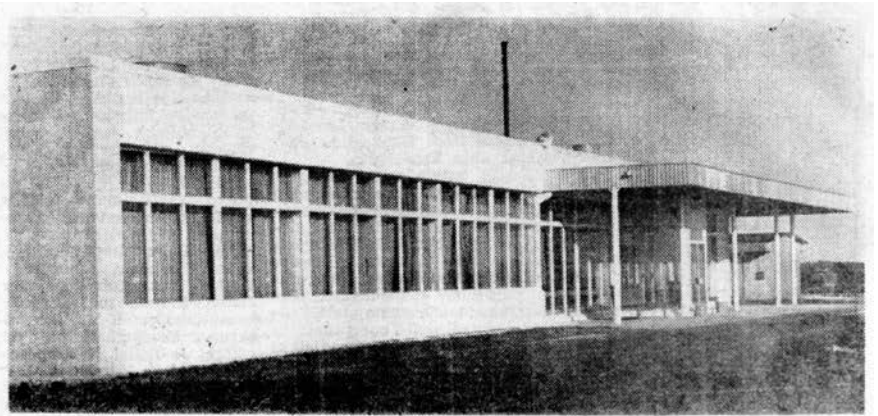
Mäletan (see oli pärast sõda), kuidas inimesed Rohukülas seenekujulise varjualuse all mere- tuule käes tundide viisi laeva ootasid. Hiljem tehti varemete vahetele hädavajalikud sadamaruumid, mis hiidlasi teenisid kuni seitsmekümne aastate alguseni.

Ülemöödunud talvel kadusid vanad müüri lausa üleöö. Haapsalu Mehhaniseeritud Ehituskolonn asus uut sadamahoonet püstitama. Nüüd on maja valmis ja reisirajate käsutusse antud. Keskel avar ooteruum, vasakut kätt kassa ja muud ametiruumid. On punanurk, on emade ja laste tuba. Leidub ka ööbimisvõimalusi. Üheksa voodikohta saab

praamist mahajääjate käsutusse. Aga peasissekäigust paremat kätt on puhvetiruumid. Oieti on see minikauplus-sõõkla, sest siit hakkab muu kauba kõrval ka sooja einet saama.

Saame tuttavaks ka nendega, kes sealpool väina hiidlasi teenindavad. Rohuküla merevaksali ülem Leo Jõelet on ise ka hiidlane. Ega see Rohuküla sadama rahvas omaette peremees olegi. Allutakse Heltermaale. Kõige täpsemalt väljendab seda nimi: Heltermaa ja Rohuküla ühendatud sadamapunkt. Sadama ülemat Edgar Tampõldu leiame muidugi sagedamini siitpoolt kaldalt. Rohukülas saadavad meid teele kassapidajad Ene Toomla ja Meeli Mark ning praegu ka Helve Tursk. Vahetusega on tööl ka praamilaadijad Artur Laid, Paul Maripuu ja Hjalmar Vahi. Aastakümneid sadamas töötanud ja hiidlastele näo järgi hästi tuntud Kristjan Grenstein varises üsja manalasse ning praamilt heidetud trossiotsi haaravad nüüd nooremad käed.

Rohuküla uus sadamahoone on hiidlastele ja kõigile reistajale meeldiv kingitus vabariigi 35. aastapäevaks. Ent meretranspordi järjekindlast edasiminekest kõnelevad veelgi paremini andmed sadamaraamatutes. Käesoleva viisaastaku jooksul on veoste maht kasvanud 105 000 tonni võrra. Aastate lõikes on sadam plaanide täitmisega edukalt toime tulnud (1971. a. 112,2, 1972. a. 103,6, 1973. a. 102,6, 1974. a. 110,1%). Tänavu täideti I kvartali veoste plaan 131-protsendiliselt, II kvartali oma 100,6-protsendiliselt.



Iseloomulik on see, et üha rohkem kaupa veetakse praamidega. Kaubalaevadega tulevad põhiliselt väetised ja kivisüsi. Konteinerites kaupa on hea mehhaniseeritult laadida.

«Viimsi» ja «Suurupi» kurseerivad iga päev liinil täislastis. Mis seal salata — sõitjate järjekordi ajuti tekib. Veoste vajadus ja autode arv kasvab. Juba oleks kolmandatki praami vaja. Eelmisel pühapäeval näiteks tegi praam kaks lisareisi, toimetades päeva jooksul Hiiumaalt mandrile 100 erasõidukit.

Jah — aeg areneb. Tänasele jutule aga on rõõm punkt panna värske uudisega: Heltermaa-Rohuküla sadama kollektiiv täitis mõni päev enne vabariigi 35. aastapäeva käesolevaks viisaastakuks ettenähtud veoste plaani täies ulatuses.

V. VOOLE

Piltidel: vaade uuele Rohuküla sadamahoonele. Ooteruumist võib jälgida ka praami sildumist.

Tere linnale, tere külale, 1

EKS teed ole sama vanad kui inimkond ise. Esimestest rajakestest joogikohtadele inimekonna koidikul, vaevumärgatavatest jäljeridast metsloomade jahil on saanud lajad ja avarad maanteed, magistraalid, prospektid, mis ühendavad riike ja linnu. Maanteede ämblikuvõrk ühendab meie planeedil kõik punktid, kus elavad inimesed.

Vaevalt, et ajaloolastel õnnestub kindlaks teha, millisel aastatuhandel tekkis Hiiumaa pinnale esimene jäljerida. Kaasaegse praktiliselt seisukohalt ei pruugi sellele küsimusele vastuse leidmiseks suurt vaeva näha. Kuid lähim minevik, ajadistants, mis mahub meie tunnetussfääri, huvitab kahtlematult meid kõiki, nii erialainimest kui ka tavalist lugejat. Ja seda kas või selsamal lihtsal põhjusel, mida luuletaja Juhan Liiv

sele truuks jäänud K. Kiviselg ja J. Rüütelman. Teemeistrite käsutuses oli veel kivipurustaja «Sweda» ja traktor «Munktells», mis aitas killustikku jahvatada. Täitekruus maanteedele veeti aga siiski veel hobustega. Hobulumesahad aitasid ka hangedest üle olla.

1949. aastal sai Hiiumaa teedemajandus iseseisvuse. Varem Läänemaa teedejaoskonna ripatsiks olnud teemeistrid ühendati Hiiumaa teedejaoskonnaks. Sellega paranes tunduvalt ka tehniline varustamine. Saadi juurde kaks GAZ-51-tüüpi veoautot ja teehöövliid V-4 ning E-6-3. Aasta hiljem hakati talveteid pidevalt lahti hoidma. Varem piirduti ainult hädavajaliku profülaktikaga.

1948. aastal hakati rajooni teedeosakonnale looma kindlat baasi. Kõrgessaarde ehitati teemeistrimaja. Maja ehitati ka Kärddlasse.

on mitmed magistraalid. Lõpetamisel on Kärddla—Käina tee väljaehitamine. Praegu on seal käsil mustkatte paigaldamine. Kärddla—Kõrgessaare teelt kaovad peagi kurvid, sest rajamisel on uus tee-lõik.

Esimene puitpaviljon busside ootepeatusse ehitati 1953. aastal. Kümme aastat hiljem sai katuse alla juba nägus silikaatehitis, ja praegu on ootepaviljone juba kaks tosinat, millest 14 on kivi-ehitused. Igal aastal aga ehitatakse juurde 4 ajakohase arhitektuuriga paviljoni.

ESIMESE MUSTKATTE Hiiumaal sai 1958. aastal Kärddla Vabaduse tänav. Praegu ulatub mustkatte saanud liiklussoonte kogupikkus üle poolesaja kilomeetri, millele aastas lisandub 7—8 km.

Sõjajärgse 22 aastaga on Hiiumaa teedele veetud üle 1 200 000 kuupmeetri kruusa, täitematerjaliks ja muldkehadeks on aga ümber paigutatud umbes 3 000 000 kuupmeetrit pinnast. Eks ole mõtlemapanevad arvud. Kuid egas siis muidu poleks 1966. aasta ülevaatusel põhjal tunnistatud meie kodusaare liiklusmagistraalid sõidetavuse poolest parimaiks vabariigis.

Teha jõuaks enamgi, kuigi üldine tööde maht ulatub juba praegu üle vabariigi keskmise. Ainult tööjõud — puudu on kaadrist, töökätest. Ehk aitavad kaadriprobleemist üle saada loodavad soodsad elamistingimused? Katuse alla on jõudnud ja kõigi eelduste kohaselt peaks kodumaa juubelipäevaks ka elamiskõlblikuks saama 8 korteriga elamu Allika tänavas. Tuleval aastal pannakse maha vundament veel teisele samasugusele elamule Kärddlas. Perspektiivis on aga ehitada elumaja Käina. Juurde on tellitud ka masinaid.

TERE linnale, tere külale, tere igale perele — ütleb sõidukorras maanteepael tänapäeva Hiiumaal, tunnismees ajale, elurütmile ja peremehetundele.

S. MUTTIK



Vana 1,5-tonnise «Fordi» baasil kombineeritud puugaasigeneraatoriga auto oli üks kolmest masinast, millega tuli saarel sõjajärgselt läbi ajada.

aastakümneid tagasi mõistis nii: kes ei mäleta minevikku, elab tulevikuta.

Allpool lugemiseks pakutud read ei ole mõeldud uurimismaterjalina Hiiumaa liiklussoonestikku puutuvast, vaid asjaosaliste mälestustele rajaneva tagasivaatena saare teede hooldussüsteemile.

ALUSTAKSIME kolmekümne aastate lõpust, ajast, mil kodanlik valitsus elas oma viimaseid tunde. Hiiumaa mahajäetuse ja sügava provintsiaalsuse tunnistajaks oli ka suhtumine saare teede hooldamisse. Liiklussoonte profülaktika ja remont oli allutatud peaaegu täielikult vallavalitsustele. Talupojad vedasid remonti vajavatele teelõikudele kohustuslikus korras täitematerjali, puhastasid kraave ja remontisid sildu. Üks teemeister, kes allus Läänemaale, oli peamiselt lärelevalta-

Aastad 1950—1956 said Hiiumaa teedejaoskonnas murrangulisteks. Teemeistrimaja sal Nurste, Kärddlasse ehitati administratiivhoone, remonditöökojad.

TEHNILINE PROGRESS on viimaste aastate jooksul muinasjutuline. Praegu on Hiiumaa teedevalitsuse käsutuses ajakohane, kõrge mehhaniseerimismastmega bituumenibaas, 6 teehöövliid, 3 rulli, autogudronaator, paarkümmend mitmesugust mehhanismi (traktorid, buldooserid jm.), üle kümne auto, buss, autokraana ja veel muudki vajalikku. Kui varem tehti remonti ja hooldati tehnikat juhuslikes kohtades, siis nüüd on selleks eeskujuliku sisustusega garaažitöököda.

Aastate jooksul on paranenud teede eksploatatsioonitingimused. Rekonstrueeritud ja välja ehitatud

Vana 1,5-tonnise «Fordi» baasil kombineeritud puugaasigeneraatoriga auto oli üks neist kolmest masinast, millega tuli saarel sõjajärgselt läbi ajada.

aastakümneid tagasi mõistis nii: kes ei mäleta minevikku, elab tulevikuta.

Allpool lugemiseks pakutud read ei ole mõeldud uurimismaterjalina Hiiumaa liiklussoonestikku puutuvast, vaid asjaosaliste mälestustele rajaneva tagasivaatena saare teede hooldussüsteemile.

ALUSTAKSIME kolmekümnendate aastate lõpust, ajast, mil kodanlik valitsus elas oma viimaseid tunde. Hiiumaa mahajäetuse ja sügava provintsiaalsuse tunnistajaks oli ka suhtumine saare teede hooldamisse. Liiklussoonte profülaktika ja remont oli allutatud peaaegu täielikult vallavalitsustele. Talupojad vedasid remonti vajavatele teelõikudele kohustuslikus korras täitematerjali, puhastasid kraave ja remontisid sildu. Üks teemeister, kes allus Läänemaal, oli peamiselt järelevaatajaks Heltermaa—Sõru magistraalil, mis ainukesena kuulus riiklikku nomenklatuuri. Teemeistri asukohaks oli siis Käina. Spetsiaalset tehnikatki oli siis naeruväärselt vähe: teemeistri käsutuses oli 1938. aastal vaid üks teehööv «Ilmarine» ja rull «Dering». Aasta hiljem saadi ka 1,5-tonnise veoauto.

Pärast nõukogude võimu kehtestamist organiseeriti Hiiumaale juba 3 teemeistrijaoskonda — Käinas, Kärđlas ja Luidjal. Suuremad teed tunnistati riiklikeks ja seega muutus ka nende hooldamine tsentraliseerituks. Juurde saadi üks veoauto.

Okupatsiooniperioodil taastus teede hooldamisel kodanikul ajal väljakujunenud rutiin ning säilis ainult Käina teemeistri koht.

PÄRAST sõjakära vaibumist 1944. aasta lõpul taastati teemeistrite sõjaeelne statuut ja Hiiumaa liiklussooni asus taas hooldama kolm teemeistrit. Viivitamatult organiseeriti saart piirava ringtee remont. Teemeistrite käsutada sai kaks veoautot, mille rooli hoidsid tänaseni autojuhikut-

Aastad 1950—1956 said Hiiumaa teedejaoskonnas murrangulisteks. Teemeistriks sai Nurste, Kärđlasse ehitati administratiivhoone, remonditöökodad.

TEHNILINE PROGRESS on viimaste aastate jooksul muinasjutuline. Praegu on Hiiumaa teedevalitsuse käsutuses ajakohane, kõrge mehhaniseerimisastmega bituumenibaas, 6 teehöövliit, 3 rulli, autogudronaator, paarkümmend mitmesugust mehhanismi (traktorid, buldoosid jm.), üle kümne auto, buss, autokraana ja veel muudki vajalikku. Kui varem tehti remonti ja hooldati tehnikat juhustlikes kohtades, siis nüüd on selleks eeskujuliku sisustusega garaažitöökoda.

Aastate jooksul on paranenud teede eksploatatsioonitingimused. Rekonstrueeritud ja välja ehitatud

siis muidu poleks 1966. aasta ülevaatuse põhjal tunnistatud meie kodusaare liiklusmagistraalid sõidetavuse poolest parimaiks vabariigis.

Teha jõuaks enamgi, kuigi üldine tööde maht ulatub juba praegu üle vabariigi keskmise. Ainult tööjõud — puudu on kaadrist, töökätest. Ehk aitavad kaadriprobleemist üle saada loodavad soodsad elamistingimused? Katuse alla on jõudnud ja kõigi eelduste kohaselt peaks kodumaa juubelpäevaks ka elamiskõlblikuks saama 8 korteriga elamu Allika tänavas. Tuleval aastal pannakse maha vundament veel teisele samasugusele elamule Kärđlas. Perspektiivis on aga ehitada elumaja Käina. Juurde on tellitud ka masinaid.

TERE linnale, tere külale, tere igale perele — ütleb sõidukorras maanteepael tänapäeva Hiiumaal, tunnismees ajale, elurütmile ja peremehetundele.

S. MUTTIK

JUUBILAR, kes võltsib oma vanust

1. juulil tähistab Hiiumaa suurim automajand, Autotranspordibaas nr. 15, oma esimest nulliga juubelit. Kümme aastat tagasi sai Haapsalus paikneva autobaasi nr. 6 alabaas Hiiumaal juriidilise autonoomia, mida siis nüüd tähistataksegi.

Juubel juubeliks, kuid autobaasi juured asuvad hoopiski kaugemal ajasügavikus, mille mõõtmiseks isegi kahest aastakümnest napiks jääb. K. Kiviselg juba pajatas, et tänase automajandi eelkäijaks oli asutus, mida 1944. aasta lõpuks juhatas Richard Kersen. Kuigi alluvuses oli ainult üks auto, ol see ikkagi auto, oli see me, mis idanes ja mis hiljem ka saaki hakkas andma.

Tasapisi hakkasid transpordiloolud rajoonis siiski paranema. 1949. aastal oli Hiiumaa teedel vüramas juba 27 bensiiniveelajat. Aasta hiljem oli autosid rajoonis

32, mille kandejõud kokku oli 54,5 tonni.

Kui riiklikud majandid, asutused-ettevõtted, said transpordivahendeid juurde üsnagi kiiresti, siis kaua olid vaeslapsesamas kolhoosid. 1950. aastal oli rajooni ühismajandite käsutuses ainult üks poolteisetonnine, mis tänapäeval on juba muuseumieksponaat. Selle õnnelikuks omanikuks oli tolle aegne «Külvaja» kolhoos. Vie aastaga jõudis aga rajooni nooruke põllumajandustransport teha märgatava hüppe edasi. 1955. aasta lõpuks oli kolhoosidel kasutada juba 45 veokit kogutonnaažiga 107 tonni. Autode koguarv rajoonis tõusis aga 126-le ja korraga suutsid nad vedada 251-tonnist koormat.

Eespool mainitud autobaasi esiklapse, Kärkla alabaasi, veoautode kogutonnaaž 1951. aastal oli 16,2 t. 1955. aastaks kasvas see

28-le. Statistikutega andmete järgi vedasid autobaasi «krusad» 1951. aastal 19,5 tuhat tonni veoseid. 1955. aastal aga juba ligi kaks ja pool korda rohkem — 47,9 tuhat tonni.

Huvitavad on võrdlusandmed ka reisijate teenindamise kohta. 17 aastat tagasi oli saarerahvast sõidutamas ainult 4 autobussi 45 istekohaga ja üks takso. Rajoonisisese autobussiliinegi oli vaid 6, kogupikkusega 221 kilomeetrit. 1951. aastal teenindati 22,68 tuhat reisijat, viis aastat hiljem aga juba 107,2 tuhat.

Kümme aastat tagasi moodustatud iseseisev automajand, autobas nr. 15, alustas tegevust 10

veoauto, 6 autobussi ja 1 takso. Käesoleval ajal on baasil 80 veoautot, nendest 32 isekallutajat (1957. aastal polnud ühtegi), 14 autobussi ja 5 sõidutaksot. Bussides on istekohti kokku 382.

Suur hüpe autobaasi arengus toimus aastatel 1960—1963, mil tõusis järsult masinate üldarv, paranesid töötingimused ja suuredi rajooni transpordivajadusi juba enam-vähem rahuldada.

Kümme aastat tagasi veeti baasi masinate kastides 113,5 tuhat tonni kaupu ja toimetati sihtkohta 262,1 tuhat reisijat. Mõõdund aasta lõpuks kasvasid need arvud vastavalt 358,7 ja 685,4 mi.

(Järg 4. lk.)

JUUBILAR, kes võltsib oma vanust

(Algus 3. lk.)

1958. aasta lõpuks oli Hiiumaal 11 bussiliini pikkusega 597 km. Praegu on neid juba 23, mis sirgu tõmmatult ulatuksid Moskva väljale.

Autopargi tonnaaž on kümne aastaga kümnekordistunud. Kui 1957. aastal alustati 20-tonnise kandejõuga, siis nüüd on see juba 226 tonni. Kahekordistunud on töötajate arv: 83-lt 166-le. Tublisti on tõusnud töötajate keskmine tööta. Esimesel tööaastal sai autobaasi töötaja keskmiselt 73,4 rubla kuus, 1966. aastal juba 119,4 rubla. Seda on soodustanud masinate tootlikkuse märgatav kasv.

Kuigi eespool on toodud hulgaliselt kuivi arve, on nad ehk siiski kõige paremateks tunnismeteks sõjajärgsetel aastatel autobas ja rajooni transpordis toimunud muutustest. Eriti palju on muutunud viimase kümne aastaga. Baasi moodustamisel olid selle käsutuses väikesed umbsed bussid. Masinaliike oli vähe. Praegu on aga suuri mugavaid autobusse. Kaupade veole võib rakendada suuri koormusi kandvaid pooljärelhaakeid.

Kasvanud on ka kollektiiv, nimesed. Kui 1957. aastal oli vastloodud autobaasi elus tõeliseks suursündmuseks transpordivahendi komandeerimine vabariigi pealinna, ajalooliseks sensatsiooniks kujunes aga bussi sõit Riiga, sis praegu pole sugugi haruldased sõidud väljaspoole koduvabariigi piire. Sageli on käidud Moskvas, Ukrainas, furtselfaariat viidi isegi Arhangelski oblastesse. Ekskursioonibussid on veerenud Moldaavia ja Taga-Kaukaasia teedel.

Autobaasi teenistuses on praegu 96 autojuhti. Kaadri vajadus suureneb aga pidevalt. Igal aastal

saab keskmiselt 15 inimest baasi kulul kutsetunnistuse vabariiklikus autokoolis Tallinnas. Ka kohapeal on koostöös ALMAVO autoklubiga suudetud ellu saata 3 lendu autokooli lõpetajaid.

Palju töökaasi nõuab uue perspektiivplaani elluviimine. 1980. aastaks on Hiiumaa suurima automajandi koosseisu planeeritud poolteistsada veomasinat, 24 autobussi ja 10 sõidutaksot. Kapitalmahutusi tehakse üle 900 000 rubla.

Lähemas tulevikus vahetab autobas ka aadressi. Kitsukeselt platsilt Sadama tänavas kolatakse üle Kõrgessaare maantee äärsele territooriumile, kus «jalutusruumi» on 3,5 ha.

Töö ja elu-olutingimused paranevad autobas is pidevalt. Viimastel aastatel on ehitatud rietusruum, rekonstrueeritud töökoja valgustus- ja kütteseadmed. Tuusikuid puhkekodudesse ja sanatooriumidesse on saadud hulgal, mida realiseerida pole jõutud. Autojuhtide keskmine tööta on üks kõrgemaid rajoonis — 1966. aastal 144 rubla kuus. Haruldased pole aga 200—300 rubla suurused väljamaksed.

Heitsime käesolevaga põgusa pilgu autobaasi arenguteele. Kui siia lisada veel, et rajooni põllumajandusettevõtetes töötab käesoleval ajal 110 autot, et neljal kolhoosil ja sovhoosil on bussid, et rajooni automajandite arv on kasvanud 34-le masinate üldarvuga ligi 350, siis muutuvad kommentaarid vist liigseteks. Käesoleva aasta alguseks oli Hiiumaal lisaks kõigele muule veel 75 sõidutaksot, mille omanikeks on kõige erinevama kutsealaga inimesed.

22 sõjajärgset aastat on olnud Hiiumaa transpordis tõelisteks progressiaastateks.

30 aastat autorooli taga

Enamik kesk- ja vanema-ealisi käremlasi tunneb kindlasti pikakasvulist, halliseguse juuksekauluga ja kelmikate silmadega meest, kelle nime üsnagi tihti on loetud kultuurimaja näiteringi kavalehelt ja keda heatahtlikult kutsutakse Auto-Karlaks.

Jah, see ta on, Karl Kiviselg, kes 1939. aastast saadik Hiiumaa teid on tolmutanud ja tunneb enast üsna ehthiidlasena. Lõpetas 1937. aasta kevadel Pärnus auto-kooli. Teenistusjärg tõi noormehe paar aastat hiljem Hiiumaale. Alguses sai metsa saare sadamasse veetud, hiljem jäi ankrusse Saku õlletehase kohalikku lattu, kus tööandjaks oli Padu. Õlleperemehe käest sai K. Kiviselg 5-tonnise «Internatsionali», millega kesvamärjukesest saare kauplustesse laiali veeti. Vabal ajal aga oli järg uuesti metsamaterjali käes. Kui Imastik lubas, oldi päevatõusust loojanguni väljas, sest noore inimese asi — jaksu oli ja rahast ei ole veel keegi ära öelnud.

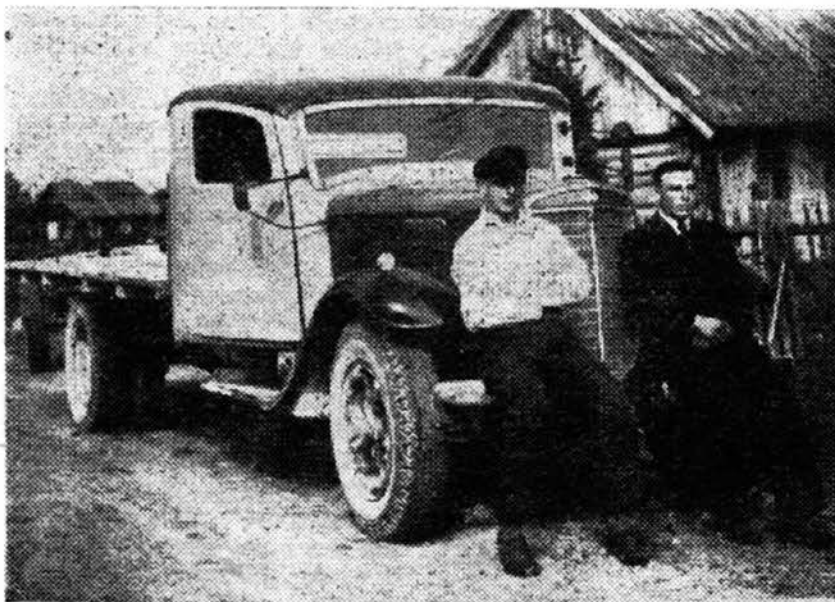
Hiiumaa staažikaim autojuht räägib, et tol ajal oli saarel kokku kümme-kond veoautot. Teed olid head, ainult kitsad. Kui teine auto vastu tuli (seda juhtus küll harva), oli tegu, et mööda pääseda. Mustast kattest ei osanud siis

keegi unistadagi. Kas seda siis vajagi oli?

Auto-Karla teab rääkida, et sõjajärgsel saarel oli ainult 3 autot. Ühe neist, vana 1,5-tonnise «Fordi» baasil tehtud puugaasiga ja GAZ-i mootoriga, on Karla ise oma kätega kokku korjanud ja eluväimu sisse puhunud. Karla oli siis oma «pütiga» Kärkla teedejaoskonna teenistuses. Teine «pütt» oli Käina teemeistril, kolmas «krusa» aga autobaasil (direktoriks olnud siis R. Kersen). Ja oligi kogu autovärk.

Auto-Karla pole suur jooksik olnud. Kui sõjatuli kustutatud sai, töötas teedejaoskonnas, hiljem kooperatiivis ja sides. Ka rajoonihaigla teenistuses on oldud. Praegu on K. Kiviselg Hiiumaa Vabatahtliku Tuletõrjehingu autojuht. Kuigi pool sajandit on juba seljakotis, ei kavatse Karla veel niipea rivist lahkuda. Palju siis versiti on rataste alt läbi lastud kah? No poolteist miljonit kilomeetrit on päris kindlasti maha sõidetud. See teeb siis 375 korda ümber meie maamuna? Võimalik küll.

Kui kõige huvitavam on jäänud kirja panemata, astuge pika torniga majja Võidu väljaku ääres, ja Auto-Karla pajatab teile meelsasti, kuidas 30 aastat tagasi elujärg välja nägi.



Karl Kiviselg (vasakul) enne sõda tema juhtida olnud metsaveoauto juures.

Autod ja autojuhid

Esimene auto olevat Eestisse toodud 1896. aastal. Mõni aasta hiljem sõitis juba ka Hiiumaal esimene sõiduauto. Selle omanikuks oli Suuremõisa krahv Claus Ungern-Sternberg, keda rahvasuus kutsuti lihtsalt krahv Klausiks või Suuremõisa krahviks.

Veel mõni aastakümme tagasi kasutati meie saarel põhiliselt hobuveokeid. Tänapäeval on aga hobuveok haruldus ja autod transporditööd enda kanda võtnud.

Aastatega on kasvanud koondise «Eesti Põllumajandustehnika» Hiiumaa osakonna automajandigi autopark, ulatudes käesoleval ajal ligi kolmveerandsajani. Koos autode juurdesaamisega on suurenenud ka autojuhtide kaader. Hulk autojuhtikutega mehi töötab maaparanduses ja mujalgi.

Tööülesannete paremale täitmisele aitab kahtlemata kaasa töötajate kvalifikatsiooni tõstmine. 1975. aastal täiendasid end II liigi autojuhtide kaugõppekursustel kolm koondise osakonna autojuhti. Mullu õppis nimetatud kursustel kaks meest. Ümber kvalifitseeruvad samuti need amatöörautojuhid, kes ametiülesannete täitmiseks kasutavad võimsaid autosid.

Kahtlemata on autojuhtidel vaja pidevalt täiendada oma eri-

alaseid teadmisi. Seda eesmärki on teeninud ka kevaditi koondise osakonnas korraldatud autojuhtide päevad, kus koos autode tehnilise ülevaatusena on kontrollitud autojuhtide teadmisi liikluseeskirjade tundmises, räägitud ohutustehnika eeskirjade täitmisest, organiseeritud vigursõiduvõistlusi jne. 1976. aasta kevadel korraldatud vigursõiduvõistlusel tuli esimeseks Ado Nurmik.

30. oktoobril peetud autojuhtide vigursõiduvõistlusel, mis korraldati esimesel autotransporditöötajate päeval, saavutas esikoha Aado Kallas.

Siinkohal võiks meenutada, et koondise «Eesti Põllumajandustehnika» Hiiumaa osakonna autojuht Ado Nurmik tuli septembris Kärdlas toimunud autojuhtide mitmevõistluses rajooni 1976. aasta meistriks.

Autojuhile on kahtlemata tunnustuseks see, kui teda edutatakse tööle senisest võimsamale autole või talle antakse sõita uus auto. Teatud mõttes on seegi edutamine, kui autojuhile usaldatakse veoauto, mille ülesandeks on kaupade mandrilt Hiiumaale vedu. Sellistel masinatel peavad töötama vaid tublid mehed.

Autojuhiamet ei ole kaugelki kergete killast. Mandrilt kaupu

vedavatel juhtidel peab jätkuma kannatust oodata praami nii siinkui sealpool väina. Suvekuudel on muidugi tunduvalt lihtsam, kuid alati pole ju suvi.

Gaasi lisamisega peab mõnikord võrdlemisi ettevaatlik olema, Libe tee ja suur kiirus ei sobi kuidagi kokku. Kokku ei sobi ka alkohol ja autorool. Ahvatlev klaastaara oma valge või värvilise sisuga on mõnegi koondise osakonna autojuhi jalameheks teinud. Ei teeks paha, kui autojuhid meenutaksid aegajalt F. Lemarque «Autojuhi laulu» sõnu:

Kui surra sul pole soov,
siis kindlalt peos hoia rool.
Kui viivuks suikuma jääd,
on kohe õnnetus käes.

Aasta-aastalt on suurenenud liiklustihedus teedel ja tänavatel. See nõuab autojuhtidelt järjest pingelisemat tähelepanu ka teiste liiklejate suhtes. Üks hooletu autojuht võib õnnetuse kaela tuua nii endale kui ka teistele.

Praegu on talv, autojuhtide üks raskemaid aegu. Kord on tee libe, kord võivad teel olla hanged. Pimedus ja tuledega sõitmine teeb liikumise veelgi raskemaks.

Tore, et autojuhid on leidnud meie maal täit tunnustust. Seda näitab kasvõi seegi fakt, et alates 1976. aastast tähistatakse oktoobrikuu viimasel pühapäeval autotransporditöötajate päeva.

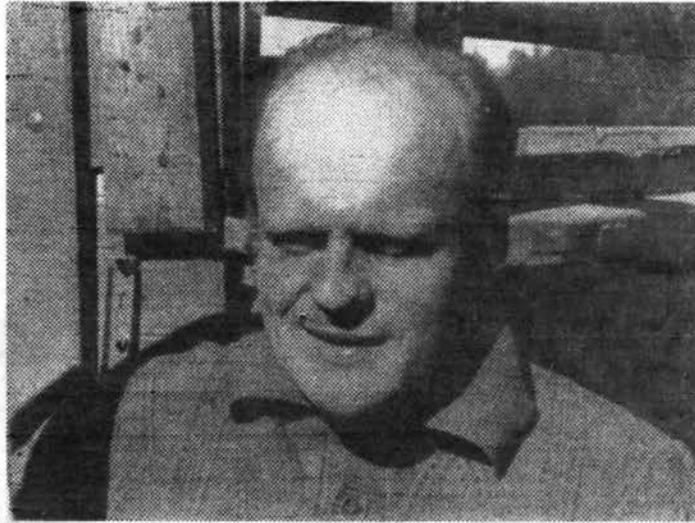
U. KIISA

Kolhoosirahva saadikukandidaate

Ta on usaldust väärt

Pisikesest peast unistab iga poiss autojuhiametist, suureks saades selgub, et rooli ei keera kaugeltki kõik mehed. Jaan Pomerantsile on autohuvi verre jäänud ja mingis muus ametis ei kujuta ta end ette. Kaheksandas klassis sai neid pidureid- sidureid ja kõike, mis masina sees, juba põhjalikumalt uuritud, üheksanda klassi autoõpetuse tunnid tegid autojuhtimise saladused selgeks mis selgeks, noorus ei lubanud aga paberite järele minna. Tulid aastad, tulid ka load. Küpsustunnistus käes, hakkas noormees autojuhina tööle ning peab seda ametit «Sõpruses» juba üheteistkümnendat aastat. Ja mitte lihtsalt ainult et peab, vaid on võitnud kogu kollektiivi lugupidamise. Ega's muidu rahvas teda majandi populaarsemaks autojuhtiks hääletanud.

Pidevalt on Jaan Pomerants täiendanud oma kvalifikatsiooni — ütleb, et muidu ei tule läbi, masinad muutuvad üha keerulisemaks. Aga huvitab ka tugevasti kogu see autoasjandus. Nüüd ei olegi ametlikult enam kuhugi tõusta — kõige kõrgem aste on käes — ning autoinstruktor on ta ka, õpetas Emmaste meestega kahasse juhiloa taotlejaid. Ja eksamil kukkus 33-st läbi ainult üks — ju siis õpetus tugev oli olnud. Liiki küll enam kõrgemale tõsta ei saa, aga teadmisi- oskusj pole inimesele kunagi küll. Köidab autoralli. Koos Aadu Martiniga tuldi Hiiumaa esimese autoralli võitjaks. Ent sellel spordialal üksnes entusiasmist ei piisa, ka nõuetekohased masinad peavad olema. Harilikku töomasinat ralliks kasutada on tülikas — saad vaevalt vajalikud seadmed peale panna ja



natuke sõita, kui kisu jälle kõik maha, sest nendega koormat ei vea. Rallisõitu peaks aga Hiiumaal tingimata edendama. Meil ju liiklus hõre ja nii mõnigi oskus kipub ära ununema, kui pole võimalusi end mõnikord maksimaalselt kokku võtta. See pais- tab selgesti ära linnasõitudel —

Tallinn oma valgusfooride ja jalakäijatega nõuab juhilt ikka enam kui meie vaiksed maanteed. Linnasõite tuleb aga majandi autojuhtidel ette üksjagu, hea siis, kui verest välja ei löö. Jaan Pomerantsile meeldivad eriti sõidud teistesse liiduvabariikidesse — on küll tööreis, aga

samal ajal ka nagu muljeterikas ekskursioon. Millal muul ajal tööinimene ikka nii väga rännata saab, liiatigi kui kodus ehitustöö käsil ja ajaga üldse lood täbarad. Võrkpalli lihtsalt peab mängima, autojuhitöö ju üksainus suur istumine. Vahel saab akordiongi kätte võetud ja mõni lugu pilli mängitud.

Tema ja iga töö või asi, mis ta käsile võtab, sulavad kuidagi väga orgaaniliselt kokku, nagu saaks seda ainult nii, aga mitte teisiti teha. Omal kohal on iga pisiasi, iga nüanss. Kuidagimoodi, ümber nurga tegemine on talle võõras — mitte et keegi vaataks, aga isenda pärast. Kui juba teha, siis nii hästi kui saab ja veel natuke paremini. Ei või silm rahulikult puhata ka teeveerel möödaviiksataval lohakusel, kuigi see on võõra lohakus. Tee on igatühe jaoks.

Küllap kodukandi rahvas kõiki neid omadusi silmas pidaski, kui Jaan Pomerantsi Jausa valimisringkonnas rajooninõukogu saadikukandidaadiks esitas.

E. BRAND

70 AASTAT ESIMESEST AUTOST HIIUMAAL

Era- ja ametkondlike autode arvult on Eesti NSV esikohal Nõukogude Liidus: meie vabariigis oli 1975. aastal 100 pere kohta 12–13 autot. 1980. aastaks prognoositakse 100 pere kohta 25 autot (Nõukogude Liidus tervikuna on tolleks ajaks 100 perekonna kohta umbes 8,5 eraautot). Optimaalseks loetakse 100 perekonna kohta 31 eraautot. Maaelanikel on autosid veel rohkem. Nii on autotranspordi areng meie vabariigis küllaltki kiire.

On teada, et esimene auto ilmus Eestimaale 1896. aastal Tallinnas. Omanikku ei ole õnnestunud kindlaks teha, kuid auto kohta võib arvata, et see oli pärit Saksamaalt: Bensi vabrikus 1892. aastal tootma hakatud sõiduauto «Benz-Velo».

Hiiumaale tõi esimese auto 1908. aastal oma ekstsentrilisusega tuntuks saanud krahv Ungern-Sternberg.

See polnud tolle aja võimsamaid sõiduautosid mitte üksnes Venemaal, vaid kogu maailmas: «Ford», mille kuuesilindrilise mootori võimsus 100 hobujõudu. Ford olevat niisuguseid autosid valmistanud vaid mõne: enda, Ameerika Ühendriikide presidenti, Inglise kuninga, India asekinga ja veel paari kroonitud pea tarbeks. See oli tõldauto, kinnise kupee ja lahtise juhiistmega. Autojuhiga ühenduse pidamiseks oli telefon, mille kuuldetoru asus juhi kõrva ääres. Auto kupee oli viimistletud pompöösses Louis XIV stiilis: üle löödud heleda siidi ja punase nahaga, laes kristallarmatuurid ja seintel peeglid, põrandal vaibad. Usklik Henry Ford oli lasknud autosse ehitada miniatuurse kodukiriku. Krahv Ungern-Sternberg käskinud minikiriku välibaariks ümber kohandada. Auto armatuurilaul oli pöördketas nimetustega: «panka», «kirikusse», «koju», «kontoris», «klubisse». Ketta juhtimine toimus kupeest.

Kuid veel ühe kasuliku uuenduse viis Ford I oma auto juures läbi: esimesena oli sel «Fordil» rool paigutatud vasakule (seni asetses rool keskel või paremal). «Ford» läks krahvile maksma 12 000 kuldrubla, keskmise Hiiumaa mõisa hinna.

Autojuhiks palkas krahv talinlase Heinrich Johanson, Eesti autoasjanduse patriarhi Julius Johanson poja. Noormees pidi ainult maha ajama tol ajal moe-

ka täishabeme ja kasvatama inglispärase pöskhabeme, Heinrich Johanson palk oli ebatavaliselt kõrge, «preemia» suur. Ükskord oli krahv heldusehetkel hea sõidu eest kinkinud 2000 rubla. mille eest võis Hiiumaal talukohagi osta.

Nii kihutas Heinrich Johanson võimsa «Fordiga» Hiiumaa kitsastel külateedel. Hiidlaste hulgas levis aga hirmuteade: suurelt maalt tulnud üle väina Peltsebul ise, kes võtnud krahvihärä kuju ja sõitvat saarel põrguvürsti kuldtõllas ringi. Palvevennad ja -õed, neid oli tollal saarel suhteliselt palju, pidasid palveid end krahviks muutnud põrguvürsti vastu. Selletaoliste palvetega pöörduti kirikhärradegi poole. Asi jõudis Eestimaa konsistooriumi, kes laskis Hiiumaa kirikutes maha kuulutada, et tegemist olevat ikka krahvi enda ja tema «aurust aetava» tõllaga.

Kummatigi juhtus Hiiumaal liiklusõnnetusi, kui krahvi «Ford» hiidlaste hobustega kohtus. Hobused hakkasid lõhkuma, pöörasid vankrid kummuli ja lõhkusid rakmeid. Nii mõnigi talunaine putkas metsa või langes põlvili. Liiklusõnnetustes jäid muudugi süüdi taluinimesed. Krahv võttis mõnikord ka rahakoti välja ja tasus kulud, vahel aga laskis autojuhil talumehe läbi nüpeldada, kuidas aga tuju juhtus olema.

Pikematel peatustel tavatses Ungern-Sternberg valjusti prantsuskeelseid romaane lugeda. Autojuht pidi pealt kuulama ja aeg-ajalt pead noogutama, kuigi ta sõnagi prantsuse keelt ei osanud. Nii sõitis Hiiumaa esimene autojuht Heinrich Johanson oma ekstsentrilise peremehega läbi paljud Euroopa maad.

Tolleaegsed Eestimaa autod kandsid Tallinna voormeeste registreerimisnumbreid. Autoluba ja autojuhiluba oli üks dokument, sellel olid nii auto kui ka juhi pilt. Auto juhtimist võis õppida Peterburi või Saksamaa autokoolides, aga ka mõne autojuhi või mehaaniku juures.

Noorte autojuhtide atesteerimist ei tuntud. Autojuhilubasid andis välja kubermangu politseiavalitsus. Politseimeistrile oli tavaliselt küllalt, kui noor juht auto politseiavalitsuse ette sõidutas. Politseimeister võis aga ka ilma pikema jututa load ära korjata.

J. PÜVI

EESTI NSV — 40

AUTOBAASI ARENG

Üheks Hiiumaa ettevõtteks, mis võib ennast pidada peaaegu meie vabariigi eakaaslasteks, on autotranspordibaas. See loodi 1941. aasta veebruaris. Tõsi, värske transpordimajand sai tegutseda pisut vähem kui pool aastat. Alanud Suur Isamaasõda nõudis veoasjanduse ümberkorraldamist kaitsevajaduste huvides ja seetõttu alles hällieas veoettevõtte likvideeriti.

Pärast sõja võidukat lõppu tuli taas otsast alata. Areng algas vähesest ja sündis läbi raskuste. Neid tuli võita noore ettevõtte igal töötajal, kõige rohkem aga autode remontijail. Autotranspordibaasi nr. 15 töökojajuhataja Jaan Kalda peatub alljärgnevas kirjutises, kasutades veteranide meenutusi ja mõningaid arhiivandmeid, baasi kujunemise, remondiseadmete järkjärgulise täiendamise ja autoremontijate argipäeva mitmel momendil. Minevikku olevikuga võrreldes näeme, kui pikk samm on üldkõikuvõttes nende aastakümnete jooksul edasi astunud, kuigi areng ei läinud alati just otsejoones, vaid oli ka seisakuid, ajutisi tagasilöökegi. On siiski põhjust tunda uhkust saavutatule üle, austada neid tublisiid mehi, kelle töökuse, visaduse ja andekuse varal on jõutud praegusele tasemele.

Autotranspordi arengu põhiliseks eelduseks oli aga nõukogude võimu taaskehtestamine 1940. aasta suvel.

Katusealusest tänapäeva remonditöökojani

Järgneva kirjutise tahan pühendada suhteliselt ebapopulaarse, kuid tänuväärse ja raske elukutse esindajatele, nendele, kel aastakümneteks on jätkunud jõudu, huumorit ja ennastohverdavat kannatlikkust remondilukksepa elukutse kõikide varjukülgede ületamiseks.

«Huvi ja armastus oli see, mis meelitas mehed autode juurde hämarasse töökotta, kust mõnikord ei saadud tulema enne südaööd,» meenutab kauaaegne lukksepp ja autojuht J. Klaas. Kuid siirdugem ligi neli aastakümnet meie ajaarvamise alguse poole tagasi.

Hiiumaa esimene automajand loodi 1941. aasta 11. veebruaril M. Leivalti käitise baasil. Selle arendamisele tõmbas kriipsu sama aasta 22. juunil alanud fašistliku Saksamaa kallaletung. 1. juuliks majand likvideeriti, autod ja vara anti üle Läänemaa autobaasile.

Kärdla autotranspordibaas moodustati 1946. aastal uuesti 6. Autotranspordibaasi filiaalina. Automajand rajati Kärdla kalevivabriku varemetele, praeguse SKV Hiiumaa Võrgurajooni territooriumile.

Veteranide mälestuste järgi anti automajandile tookord kuus autot: kolm ZIZ-5, GAZ-AA,

autobuss ZIZ-8 ja INTER. Need olid vanad ja lagunened, osalt trofeed. Bensiinist tunti puudust, mistõttu autod ehitati ümber puugaasile. Ainuke bensiinil töötav auto oli ZIZ-8.

Kalevivabrikust oli säilinud üks remondikanal, treipink, hõõvelpink ja käi. Autosid pesti käsipumbaga. Kasutati ka gaasikeevitusgeneraatorit, mis kuulus V. Leivaltile.

H. Ala meenutab:

«Lukkseppadest oli algul puudus. Esimesteks lukksepaõpilasteks olid V. Piht, A. Pärismaa. Nad käisid sõitudel autojuhtidega kaasas ja kütsid gaasigeneraatorit. Autojuhte oli sama palju kui autosid. Iga mees tundis nii lukksepa-, autojuhi- kui ka klotsimeistri tööd.»

Majandi esimeseks autojuhik-lukkseppaks oli E. Triebstok, kuldsete kätega mees. Vana INTER sai tema käte läbi uue välimuse. Masin ehitati ümber kolme automargi agregaatide põhjal. Diiselmootori surveastet vähendati, kütuseks sai puugaas. Kolvirõngad treis E. Triebstok vana NATI kolbidest.

E. Triebstok täitis ka esimese töökoja juhataja ülesandeid.

J. Klaas, kes oli Triebstoki stažööriks, meenutab:

«Imemasin tuli välja. Jõudu

oli mehe eest. Kui mõni teine auto tõusu servalt tagurpidi alla vuras, siis meie INTER-ile oli seal üles saada naljaasi, 1947. aasta talvel oli INTER ainus auto, mis tuuris.»

Mehi tuli baasi aja jooksul juurde: H. Eller, J. Porgand, V. Leivalt, M. Metsalu, M. Sarapuu. Nad tegid lukksepatööd, olid autojuhtideks, treisid, keevitasid, kombineerisid. Entusiasim ja armastus oma töö vastu võitis väsimustunde, mis pärast järjekordset remonti või eksperimenteerimist end tunda andis. Auto sõitis hommikul tööle vaatamata sellele, et veel südaööli ta liikmeid oli arstitud.

1947. aasta detsember. Autotranspordibaasi nr. 6 filiaalil sai eseseisev Autotranspordibaas nr. 14. Territoorium Sadama tn. 11, kus nüüd asuvad praeguse baasi juba lammutamisel olevad töökojahooned. Autosid oli seitse. Remonditöökoda ja seadmed puudusid. Ainsaks ehitiseks oli katusealune, kus sai tuule- ja vihmavarju. Lukksepatööd tehti maa peal käsitsi.

Samal aastal asus lukksepaametisse J. Klaas. 1948. aastal töötasid lukkseppadena juba seitse meest: H. Ala, J. Klaas, E. Kappel, O. Saarna, A. Köster, V. Piht ja E. Laevameister.

Need olid rasked ajad. Lukksepal tuli saagida klotse, kütta gaasigeneraatorit, parandada kumme ja teha teisi remonditöid. Tööpäev venis pikaks. Ometi ei andnud keegi alla. Tehnikahuvi köitis noormehi niivõrd, et kellelgi neist ei tekkinud mõtet paremat tööd otsida.

1949. aasta 7. aprill. Autotranspordibaas nr. 14 likvideeriti. Kinnitati uus koosseis. Automajand hakkas eksisteerima Autotranspordibaasi nr. 6 alabaasina. Autode arv — kaheksa.

Samal aastal alustati remondibaasi väljaehitamist. Esimeseks töökojaks sai kalevivabriku paest üleslaotud väike töötuba, kuhu ka autoga võis sisse sõita. Hoonel oli küll muldpõrand, ent ikkagi oli pääsetud ilma eest räästa alla.

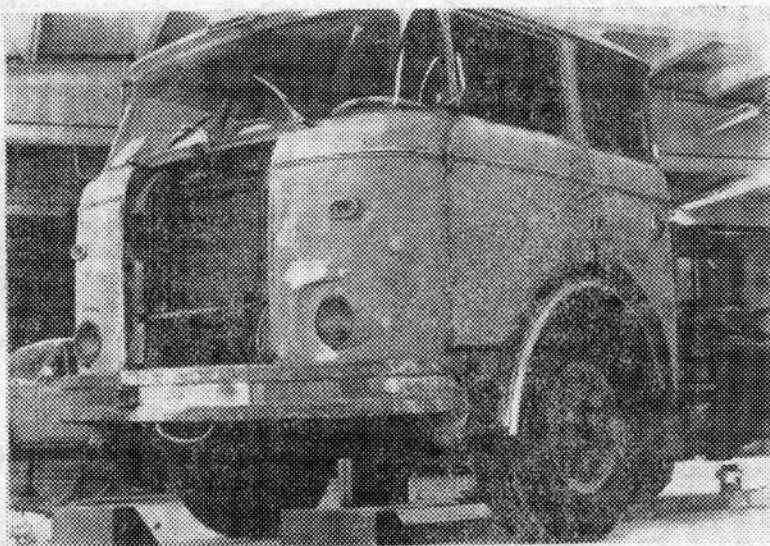
Paljud, mida tookord veel ei olnud. Puudus tööriistu, seadmeid, remondikanal, vahel ka kütus. Kuid oli väike üksmeelne ja töökas noor kollektiiv, kes ei põlanud tööd ega sealjuures vatalavat higi.

Pärast rasket päevatööd jätkus lusti veel pidutsemisekski. GAZ-AA-ga käidi Suuremõisas tantsupidudel. Ja kui tagasiteel kütus otsa lõppes, siis veeretati autokene rõõmsa sumina saatel Paladelt Kärdlasse.

1950. aastal seati üles esimene treipink ja terituspink. Autopark kasvas kahe sõidutakso M-20 võrra.

1951. aastal oli autosid juba 13.

(Järgneb)



Eesti NSV 40

V. Voolaidi «Škoda»-706 oli tänavu kevadel mandrilt talvistelt pikkadelt sõitunud remonti tulles väliselt üsna luitunud. Ka agregaadid ja sõlmed tahtsid kõik autolukkseppade käe alt läbi käia.

Piltidel: «Škoda» on aetud uue töökoja remondikanalile; V. Voolaid (paremal) ja autojuht V. Kask uurivad all remondikanalis auto esiosa altpoolt.

F. Mäe fotod

töökojahoone, mille kahel remondikanalil hakati remontima autobusse ja sõidutaksoide. Vana sepapaja kohale kerkisid uue sepikeja seinad, mille vahele olid kavandatud ka lukkseppade olmeruumid ning autode pesusõlm.

Kolme ja poole aasta jooksul kasvas autode arv ligi 3, kaubaveoautode kogutonnaž 5,5, vedude maht 8,1, töötajate üldarv 4,5 ja lukkseppade arv 1,5 korda.

Tehniline valmisolek 0,91 on kaubaveoautodele ideaalne. Auto kohta tuli keskmiselt 3,3 lukkseppa.

60. aastate algul tegid ilma lukksepad-brigadirid E. Vaks ja A. Paulus, kes koos andeka treiali H. Elleriiga olid remonditöökoja põhijõuks. Need mehed paistsid silma oma suure lukkseppatalendiga. Ei olnud tööd, millega toime poleks tulnud. Oldi võimelised remontima auto kõige keerukamaid sõlmi, tegema treimis-, freesimis- ja keevitustöid. Ka sepatööga saadi hakkama. H. Elleri ning A. Pauluse loodud rakised ja tõmmisad aitasid tunduvalt tõsta lukksepatööde efektiivsust.

Autode remontijad asusid tegevusse kahe vahetusega. Kuna tol ajal meistreid ei olnud, siis kuulus töö organiseerimine brigadiride kohustuste hulka. Brigadirid olid 11-liikmelised.

Brigadiride organiseerimisvõimetele oli parimaks tunnustuseks autojuhtide kiitev hinnang. Lukkseppade töö oli tollal hästi korraldatud. Nendel aastatel ei seisnud autojuht remondijärjekorras, vaid vastupidi, remondimees seisis autojärjekorras.

Sadametrest saadi juurde hüdrauliline press, võimas treipink 1D63A, puurmasin, keevitus-trafo. Ilmusid esimesed tõsteseadmed, millega võis agregaat tõiata ja transportida. Kummi vahetuspostis seati üles ajakohane kompressor ja rattamutrikeeraja, hakati kasutama hüdraulilisi tõstukeid, nn. krokodille, mis värvuselt ja kujult neile troopikajõgede elukaile tõepoolest küllalt sarnased olid.

Katusealusest tänapäeva remonditöökojani

J. KALDA

(Algus «Nõukogude Hiiumaas» nr. 70)

Tekkis vajadus remondikanali järele, mis ka samal aastal ehitati. Kanalil oli üks halb omandus. Sademeterohkemal ajal valgus sinna vett. Targad mehed soovitasid plekkvanni sisse teha. Vann tehtigi, aga kuival ajal. Sügisel kergitas kõrge veeseis mehed koos vanniga kanalist välja.

1951. aasta on märkimisväärne veel selle poolest, et autokumme hakati pumpama elektrimootoriga varustatud ZIZ-5 kompressoriga. See oli esimeseks lukksepatööd kergendavaks seadmeks.

1953. aastal ehitati juurde kaks remondikanalit. Valmisid

küllaltki kärarikkalt.

Veteran A. Valdman meenutab:

«Generaator oli väga algeline. Puudus vesilukk. Kord, kui mehed olid generaatorit jälle torkimas käinud, kuuldus äge jumakas. Töökoja laest oli tükk krohvi puudu, põrandal aga vedeles midagi lõõtspilli ja samovari vahepealset. See oli kõik, mis aparaadist järele oli jäänud. Onneks kannatanuid ei olnud.»

Oma meistrite kätega ehitati nigrooli käigukastidesse ja tagasildadesse pumpamise seade. Oli vahetus tehti tol ajal lihtsalt. Auto aeti jõe kaldale, päästeti kõik korgid lahti. Mõne aja pärast keerati korgid tagasi ja va-

Katusealusest tänapäeva remonditöökojani

J. KALDA

(Algus «Nõukogude Hiiumaas»
nr. 70)

Tekkis vajadus remondikanali järele, mis ka samal aastal ehitati. Kanalil oli üks halb omadus. Sademeterohkemal ajal valgus sinna vett. Targad mehed soovitasid plekkvanni sisse teha. Vann tehtigi, aga kuival ajal. Sügisel kergitas kõrge veeseis mehed koos vanniga kanalist välja.

1951. aasta on märkimisväärne veel selle poolest, et autokumme hakati pumpama elektrimootoriga varustatud ZIZ-5 kompressoriga. See oli esimeseks lukksepatööd kergendavaks seadmeiks.

1953. aastal ehitati juurde kaks remondikanalit. Valmisid remonditöökoja juurdeehitus ja väike sepikoda. Muretseti ning valmistati ise uusi seadmeid.

Autode sisekumme hakati vulkaniseerima spetsiaalse seadme abil. Seade koosnes pitskrivist, kolvist ja alusest. Kolvi sisse valati 100–150 grammi bensiini. Bensiini põlemisel saadud soojuse arvel vulkaniseeriti kummilapp sisekummi külge.

Aastatel 1954–1957 täienes töökoda veel mõne seadmega. Eespool mainitud kummivulkanisaatori vahetas välja suure võimsusega vulkaniseerimisagregaat, mille ülesseadmiseks ja töölerakendamiseks kutsuti Haapsalust spetsialist kohale. Agregaat töötas veeauru baasil ja võimaldas vulkaniseerida nii sise- kui väliskumme. Seadmel töötasid algul R. Tahk ja M. Rõmmel, hiljem aga pikemat aega V. Must.

Nendesse aastatesse mahub ka majandi esimese gaasikeevitusgeneraatori elulugu, mis lõppes

küllaltki kärarikkalt.

Veteran A. Valdman meenu-
tab:

«Generaator oli väga algeline. Puudus vesilukk. Kord, kui mehed olid generaatorit jälle torkimas käinud, kuuldus äge jumakas. Töökoja laest oli tükk krohvi puudu, põrandal aga vedeles midagi lõõtspilli ja samovari vahepealset. See oli kõik, mis aparaadist järele oli jäänud. Õnneks kannatanuid ei olnud.»

Oma meistrite kätega ehitati nigrooli käigukastidesse ja tagasildadesse pumpamise seade. Oli vahetus tehti tol ajal lihtsalt. Auto aeti jõe kaldale, päästeti kõik korgid lahti. Mõne aja pärast keerati korgid tagasi ja valati uus õli sisse. Töö kiire ja «korralik». Ette rutates olgu öeldud, et 1966. aastal veeti kümneid autokoormaid sel viisil saastatud pinnast Sadama tänavalt prügimäele.

1957. aasta 1. juuli. Moodustati Autotranspordibaas nr. 15. Direktor — P. Mikk. Pärandina anti üle üheksa autot GAZ-51, üks auto ZIL-150, üks auto TA-1a, üks auto TA-6, neli autobussi GAZ-651, üks sõidutakso M-20 ja kaks järelkäru. Töökojaseadmeid oli kuus. Töötajate arv — 26.

Aasta lõpuks kasvas autode arv üheksateistkümmeni, lukkseppade arv kümneni. Aastane vedude maht oli siis 23 200 tonni, kaubaveoautode arv seitse, kogutonnaaz 20 tonni, autode keskmine kandejõud 2,85 tonni, tehniline valmisolek 0,87. Lukkseppi tuli auto kohta 1,7.

Aastatel 1957–1960 arenes automajand tormiliselt. Laiendati tootmisbaasi. Ehitati juurde lao-

ma treimis-, freesimis- ja keevitustöid. Ka sepatöoga saadi hakama. H. Elleri ning A. Pauluse loodud rakised ja tõmmitsad aitasid tunduvalt tõsta lukksepatööde efektiivsust.

Autode remontijad asusid tegevusse kahe vahetusega. Kuna tol ajal meistreid ei olnud, siis kuulus töö organiseerimine brigadiride kohustuste hulka. Brigaadid olid 11-liikmelised.

Brigadiride organiseerimisvõimetele oli parimaks tunnustuseks autojuhtide kiitev hinnang. Lukkseppade töö oli tollal hästi korraldatud. Nendel aastatel ei seisnud autojuht remondijärjekorras, vaid vastupidi, remondimees seisis autojärjekorras.

Seadmetest saadi juurde hüdrauline press, võimas treipink 1D63A, puurmasin, keevitus-trafo. Ilmusid esimesed tõsteseadmed, millega võis agregaat tõsta ja transportida. Kummivahetuspostis seati üles ajakohane kompressor ja rattamutrikeeraja, hakati kasutama hüdraulilisi tõstukeid, nn. krokodille, mis värvuselt ja kujult neile troopikajõgede elukaile tõepoolest küllalt sarnased olid.

Autode pesemisplatsil hakkas tööle kolmesektsiooniline tsentrifugaalpump. Tuli ka ise seadmeid valmistada. A. Paulus konstrueeris võimsa gaasikeevitusgeneraatori, mis veel 70. aastatel oli ainsaks töökindlaks gaasigeneraatoriks automajandis.

Vana treipink rekonstrueeriti ja seadistati pidurikatete mõõtu treimiseks.

Lukksepaamet oli populaarne. Häid lukkseppi töötas majandis hulgaliselt. Olgu neist kõigepealt nimetatud N. Eller, K. Saks, O. Kott, H. Engso, V. Must. Lukkseppade arv oli 22. Auto kohta tuli keskmiselt 4,5 lukkseppa, tehniline valmisolek 0,84.

Remondibaasi arenguvõimalused Sadama tänavas olid aga ammendatud. Paigalseis võrdub tagasiminekuuga. Seda arvestades tekkis autobaasi juhtkonnal mõte uue tootmisbaasi väljaehitamiseks Kõrgessaare maantee äärde.

(Järgneb)



PILDIL: nüüdses avaras töökojas; autoelektrik Ülo Paljas on parajasti tulnud auto juurest töölaua taha.

F. Mäe foto

Katusealusest tänapäeva remonditöökojani

J. KALDA

(Algus «Nõukogude Hiiumaas» nr. 70 ja 72)

Aastad 1965—1975. Tehniline revolutsioon süveneb kõigil elualadel. Majandisse ilmuvad uued automargid: M-24, PAZ-672, GAZ-53, KAZ-606, KAZ-608, ZIL-130V, «Škoda»-706, MAZ-504, kallurid ZIL-555.

Veopargi keskmine kandejõud kasvab esimese viie aasta jooksul 31 protsenti. Kümne aastaga kasvab kandejõud 1,7 korda, moodustades 1975. aastal ühe auto kohta keskmiselt 4,90 tonni.

Autode gabariidi ja kaalu järsk tõus seab remondibaasi kohe tõsise probleemi ette: kuhu mahutada auto ja millega tõsta raskeid agregate ning autot enast. Tungiv vajadus uue remondibaasi järele annab end üha sagedamini tunda.

Esialgul rekonstrueeritakse võimaluste piires vana remondibaas. Ehitatakse uued kanalid, parandatakse ventilatsiooni ja valgustustingimusi. Laiendatakse lukkseppade olmeruume.

Need aastad mööduvad remondibaasi pideva mehhaniseerimise tähe all. Pannakse nurgakivi mitteametlikule peamehaanikaosakonnale, mille esimeseks lukkseppaks saab andekas ratsionaliseerija H. Ala. Tema konstruktoritalendi esiklapseks on autotõstuk, mis oma universaalsusega lööb üle tööstuses toodetavad mudelid. Tõstuk võimaldab transportida ning vahetada autode agregate, teha kõikvõimalikke tõste- ja transporditöid 0,5—1,5 tonni ulatuses, aga ka pukseerimis- ning kõrgemal värvimis- ja krohvimistöid. Autotõstuk vahetas välja 4—6 meest, kes kuni 1967. aastani toru abil automootoreid peale-maha tõstsid.

Õnnestus ka vedrukammitate keeraja, mille tehnilised näitajad on paremad, kui analoogilistel tööstuses toodetavatel seadmetel.

Nimetatud seadmeid kasutatakse majandis praegugi. H. Ala valmistatud on ka veoautode kummide demontaaži stend ja

suuretonnažiline hüdrauliline tõstuk, mida kasutati Sadama tänavas autode alusvankri ja põhja keevitustööde tegemisel.

Ka töökoja mehed andsid oma panuse. H. Eller paigaldas esimese telferi 0,5 T agregaatide lattu, tema abiga konstrueeriti pöördkraana automootorite vahetuspostile.

A. Paulus konstrueeris originaalse neetimiseadme, mehhaniseerides pidurikatete neetimistöid. Tema käte vahel valmis ka autodetailide pesumasin.

Neil aastatel ehitati välja ja automatiseeriti suruõhusüsteem ning õlivahetus ja määrimistöid.

Vaatamata jõupingutustele, mida tehti lukksepatööde mehhaniseerimisel, ei suutnud vanaanenud remondibaas sammu pidada areneva tootmisega. Remondilukkseppade suhteliselt halvad olme- ja töötingimused viisid selleni, et hulk paremaid lukkseppi lahkus autobaasist.

Kõik katsed remondibaasi väljaehitamiseks Kõrgessaare maantee ääres algul nurjusid. 70. aastate hakul õnnestus lõpuks organiseerida 10-meheline ehitusbrigaad, mille brigadiriks sai A. Kuusalu. Algas pingutusterohke aeg — uue tootmisbaasi väljaehitamine majanduslikul teel.

1975. aastal kavandati kõik jõud ja ressursid uuele ehitusele. Vana tootmisbaasi arendamiseks enam midagi märkimisväärset ette ei võetud. Tootmis- ja olme-tingimused halvenesid veelgi, mis vähehaaval hakkas kajastuma remonditöökoja ning automajandi töönäitajates. Kriis tekkis 1977. aastal ja süvenes veelgi 1978. aastal.

Nendel aastatel lahkus autobaasist palju töötajaid, otsides paremaid töötingimusi. Lukkseppade arv kahanes viieteistkümnele. Tehniline valmisolek — 0,83. Majandi tootmisülesanded jäid täitmata.

(Järgneb)

Katusealusest tänapäeva remonditöökojani

J. KALDA

(Algus «Nõukogude Hiiumaas» nr. 70, 72 ja 73)

Väljapääs oli üks — võimalikult kiiresti lõpetada remonditöökoja esimene järk, nn. üleminekutsoon. Ümberkolimine pooleldivalminud tootmisruumidesse algas 1978. aasta teisel poolel. Ehitusmeestele ruttasid appi lukksepad ja peamehaanikaosakonna töötajad, A. Harjaku, E. Nurmiku, H. Ala ja A. Elmi visa töö tulemusel jõuti aasta lõpuks nii kaugele, et uutes tootmisruumides võis alustada remonditööd. Kuigi esialgu osa tööruume puudus (mõne mehe jaoks eksisteeris vaid töölaua koht ja mõnel polnud sedagi), olid olme- ja töötingimused juba suhteliselt paremad. Ühiste jõupingutustega viidi lõpule kolimine ja ettevalmistused 1979. aasta tehniliseks ülevaatuks võisid alata. Remondimeeste käsutusse oli selleks ajaks antud viis remondikanalit ja neli remondikohta, mis varus-

tatud vajalike seadmetega.

Aasta oli majandile edukas. Remonditöökoda tõusis tootmisnäitajate poolest Autovedude Valitsuse süsteemis esimeste hulka. Autobaas täitis aastaplaani.

Mitte vähem edukas, ent ka pingeline, oli aasta ehitajatele. Tellingutel võis kohata peainseri E. Randmaad, kes oma keluga ei jäänud alla kiirematele müürseppadele. Puhastus- ja pesemistöödel lõi kaasa kontoripersonal. Ühiste jõupingutustega saadi niikaugele, et aasta lõpupäeval võttis riiklik komisjon remonditöökoja uue hoone vastu.

1957. a. alates oli vedude maht kasvanud 22, kaubaveoautode arv 10, kogutonnaaž 18,8, keskmine kandejõud 1,87, lukkseppade arv 2,4, töötajate üldarv 7,9 ja seadmete arv töökojas 10 korda.

Tehniline valmisolek kaubaveoautodel — 0,88, autobussidel — 0,90, sõidutaksodel — 0,97.



Elektri- ja toiteseadmete remondiruum on uues töökojas praegu üks paremini sisustatud. Pildil: autoelektrik J. Nigul oma töölaua taga.

F. Mäe foto

nud autobaasi juhtkonna üheks põhiliseks ülesandeks. Sellas osas on ka praegu veel palju teha.

Viimase aasta jooksul on tugevnenud remondimeeste kaader. Meil on praegu piisavalt kõrge kvalifikatsiooniga remonditöölisi, kellest parimad on univertsaalne ja tunnustatud töömees, treial-lukksepp A. Harjak, autolukksepad J. Kapõtkin, K. Valtin, N. Eller, L. Keskla, E. Kotkas, J. Nigul, Ü. Paljas, T. Kerves ja paljud teised. Nende meeste töö ei vaja kiitmist, see räägib iseenda eest. Käteosavusele liitunud anne ja kogemused pakuvad naudingut nii tegijale enesele kui pealtvaatajale. Tunneme puudust aga keskmise kvalifikatsiooniga lukkseppadest. Noor tehnikahuviline, kui valid elukutset, siis tea, et ka autolukkseppade töös on palju romantikat. Ei ole meest, kes jääks ükskõikseks, kui võimas terrassida ta käte all uuesti tuksuma hakkab. Seda rütmilist ja mahedat tuksumist kuulatades tunned sügavaimat rahuldust lõpetatud raskest tööpäevast.

(Lõpp)

Lukkseppade arv auto kohta oli 4,8.

Remondibaas kasvab ja tugevneb. Momendil on remondimeeste kasutada üheksa kanalikohta, kaks tõstukiga varustatud remondikohta, kuus kanalita remondikohta. Abijaoskondadest on valminud mehaanikajaoskond, igati ajakohane elektri- ja toiteseadmete jaoskond uusimate seadmetega, termiline jaoskond keevitus-, sepa- ja tinutustööde tegemiseks. Kasutatakse hulgaliselt tõteseadmeid.

Käesoleva aasta III kvartalis on plaanis juurutada kummivahetuspost.

Lähemas tulevikus peaks valmima ajakohane värvimisjaoskond, millest tunneme praegu suurt puudust. IV kvartalis kuulub juurutamisele tehnokontrolli süsteem, mille tulemusena on loota remonditööde kvaliteedi paranemist.

Kõige rohkem on aga vaja korralikke ladusid, mis peavad saama remondibaasi põhilülideks.

Tulevikus on plaanis profülaktooriumi väljaehitamine, kus oleks võimalik teha igapäevase tehnilise hoolde ja TH-1 töid.

Remonditöölise olme- ja töötingimuste parandamine on ol-

Pool elu direktorina

Kes on Hiiu- ja Saaremaal kõige staažikam tippjuht? Sobiks lausa viktoriinil võiduristsõnamõistatuses küsida. Enamik teab, et nii kaua, kui saarel oma automajand, on seda juhtinud ikka üks ja sama mees — Paul Mikk.

Käina kandis Kolga külas sündinud ja samas koolihariduse saanud poisi viis huvi masinate vastu 1949. aastal Tallinna Elektromehaanika Tehnikumi (nüüd polütehnikum) autoeriala õppima. Esialgu ei mõelnud noormees kodusaarele naasmisest. Esimeseks töökohaks sai Tallinna Autobussipark ja ametinimetuseks mehaanik. Vahepeal sõjaväeteenistus, siis tervise sunnil ökonomistikoht ministriumile alluvas autobaasis ning 1956. aasta algul kutsuti noormees tööle Autotranspordi ja Maanteedepartamenti autotranspordivalitsusse inseneriks. Kuni ühel päeval minister August Rebanes Paul Miku enda juurde kutsus ja lausis: «Poiss, sa pead nüüd koju hakama minema!»

Nii siis juhtuski, et poolenisti käsukorras, aga kindlasti mitte vastumeelselt, sai 24-aastasest hiiulastest vastloodud Hiiu- ja Saaremaa autotranspordibaasi direktor.

10 veoautot, 6 autobussi ja takso — see oli kogu masinapark, millega 1. juulil 1957 alustati. Neistki 17 masinast seisis üheksa kummide puudumise tõttu. See, et polnud ühtki kallurit ega furgoonautot, näitab, et ettevõtteid lahendasid oma transpordimured ise. Noore direktori hooleks jäi väikeste automajandite koondamine autobaasi alla, mis oli esimene samm tsentraliseeritud vedudele üleminekuks terves vabariigis.

Algul olid põhilised veod siinsamas Hiiu- ja Saaremaal. Tallinna-sõit oli tollal autojuhile nii suur sündmus, et eelmisel õhtul tuli kodus tingimata liikluskäitumise uuesti läbi lugeda. Tänapäevast ajast on juba näinud sohvleid ajab see küllap naerma, aga just nii väidab direktor olnud olevat.

Esimestel aastatel arenes aga automajand nii jõudsalt, et töösaarel peagi otsa sai, 1960. aastast alates kuni seitsmekümne aasta keskpaigani töötati põhiliselt väljas. Meie autojuhtide komanderingud kestsid kuu ja enamgi. Sihtkohaks märgiti küll Saare-



maa, küll Haapsalu, küll Tallinn. Remont tehti tollal suuremalt jaolt põlve otsas ja lageda taeva all. Ega see töö korraldamine niiviisi kerge olnud. Et edasi minna, tuli pisitasa ehitama hakata.

Paul Miku üheks suuremaks teeneks saare transpordiküsimuste lahendamisel võibki pidada autobaasi tootmisbaasi ja administratiivhoone rajamist uues perspektiivses asukohas Kõrgessaare maantee ääres. Puhtalt oma jõududega — majanduslikul teel — nii suure mahuga kapitalitehituse kallale asumine oli omajagu riskantne ettevõtmine, mis nõudis direktorilt üsna palju julgust ja otsusekindlust. Head organiseerimist muidugi ka. Kui 1977. aastal uude kohta üle koliti, oli see Paul Mikule üks õnnelikumaid etappe tema töömeeste, Laienemine käib muidugi edasi, aga suurem osa on nüüd siiski õnnelikult seljataga. Enam ei pea MAZ-idel välimisi rattaid alt ära kruvima, et kanalid peale sõita, nagu algusaegadel. Uude töökotta mahuvad ka palju suure-

mad veokid. Paranenud on remondibaas ja muutunud töötinimused.

Ei teagi teist sellist juhti, kes nõnda vaikelt ja rahulikult oma asju ajaks. Ei tea tema alluvadki juhtumit, kus Paul Mikk kellegi peale häält tõstnud oleks.

«Ei see karjumine aita. Kui inimene tahab aru saada, siis saab ka vaiksest jutust. Milleks kulutada iseenda ja teiste närve!» ütleb ta ise ja lisab: «Autojuht on keeruline inimene. Temaga peab oskama läbi saada, Ega see alati nii lihtne olegi.»

Aastatega on kogunenud tarkus, mis lubab juhil alluvatega hästi läbi saada, kujundab autoriteedi, vähendab konfliktiohtu ka suhtlemisel väljaspool oma kollektiivi. Ega siin paljast tarkusest aita. Mõni õpib inimestega läbisaamist terve elu ja ei saagi selgeks. Mikul on kohe selline iseloom, et rusika vibutamise talle ei sobiks. Seda, et sellise juhtimisstiiliga üsna palju võib saavutada, näitab kasvõi see, et mehed Mikku usaldavad. Rohkem kui üks kord on juhtunud, et mees tema juures kabinetis tunnistab: «Ma lihtsalt ei saa sulle valetada.» Ja see juba on midagi!

«Mis puutub juhtkonda, siis siin lihtsalt peab kooskõla valitsema, «Teisiti ei kujutaks töödettegi.» Tõepoolest, autobaasi kontoriinimesed ei teadnud öelda, et nende direktor kellegagi lau-

sa tülis oleks olnud. Kui Mikk ütleb «peab» või «on vaja», on sellega juba kõik öeldud. Ülerääkimist pole vaja.

Paul Mikk usaldab noori, usub nendesse. Arvab, et juht peab oma majas kasvama, väljast toodud pole ikka see õige. Ja küllap on tal õigus. Autobaasis on praegu igatahes järelkasv olemas.

Ei oska järjestada saare ettevõtteid populaarsuse järgi, aga arvan, et autobaas ebapopulaarne küll ei ole. Noored tahavad sias tööle tulla ja enamik jääb ka püsima. Ehk on üks osa saladust siinsetes heades olmetingimustes ja teist samapalju elavas spordija kultuurielus? Igatahes näitab voolavus ettevõttes viimastel aastatel vähenemise tendentsi.

Õeldakse, et tippjuhi juhtimisstiil kandub üle tervele kollektiivile. Autobaasis tundub see väide igatahes paika pidavat. Piisab, kui hommikul tööhakutunnil dispetšeriluugi taga toimuvat sagimist pealt vaadata. Sõbralikud nõoked ja nali, sekka asjalikumad (vahel ka murel kku) juttu ning kõik puuduvad laiali oma masinate juurde. Just nii, nagu olema peab.

On loomulik, et nii staažikas direktor pole saanud kõrvale jääda ka rajooni ees seisvate probleemide lahendamisel. Algul linna- ja nüüd juba ligi kaks aastakümnet rajooninõukogu saadikuna ja parteikomitee liikmena on Paul Mikk pidevalt kursis olnud saare arenguprobleemidega ja aidanud kaasa nende lahendamisele.

Lisaks veel osalemine rajooni laulupeokomisjonis, ühiskondliku autoinspektori ülesand ja palju muid väiksemaid kohustusi ei jäta just palju aega iseendaga tegelemiseks. Niipalju siiski, et suvel paadiga merele sõita ja kalaõnne proovida. Või metsa marjade või seente järele minna. Jahimeheks pole tahtnud hakata — ei suuda loomade tapmisega ära harjuda. Aga niisama metsas luusida meeldib küll. Meri ja mets — need kaks ongi põhilohutajad ja laadijad, kui «aku» tühjaaks hakkab saama.

Kodus, seal on kõik korras: hõbepulmad peetud ja tütar spetsialistiks koolitatud. Küllap annab see kindlust töösajadegi ajamisel.

Täna saab Eesti NSV teeneline transporditöötaja Paul Mikk viiekümneaastaseks. Tugev käepigistus talle sel puhul meilt kõigilt!

Sirje KARMO

«VOHILAIUL» lipp heisatud

1983. aasta viimasel nädalal käis kolmeliikmeline Hiiumaa delegatsioon — rajooni täitevkomitee esimehe asetäitja Liia Toom, ELKNÜ Hiiumaa Rajoonikomitee teine sekretär Riho Rahuoja ja hiidlasest Tallinna Pedagoogilise Instituudi üliõpilane Helle-Mare Kõmmus — Riias.

Äsja oli Riia Tööpunalipuga Laevaremonditehases valminud moodne praam-jäälõhkuja «Vohilaid». Ees seisis pidulik sündmus — uue aluse ametlik ülandmine Eesti Merelaevandusele.

Kui meie delegatsioon 29. det-

sembril kell 12.30 Riia sadamasse jõudis, köitis kohe tähelepanu kaunis valgeks värvitud laev, mille küljele maalitud meetrikõrguste helesiniste tähtedega k'ri «Hiiumaa liin». Vastuvõtutseremooniale ol'd kogunenud Eesti Merelaevanduse ülem Arno Kask, Läti Merelaevanduse ülem Viktor Dörtšenko, riikliku vastuvõtukomisjoni esimees Valeri Amel'n, kohalike võimuorganite esindajad, Riia Tööpunalipuga Laevaremonditehase direktor ja «Vohilaiu» ehitamisel osalenud töömehed, aluse projekteerinud kollektiivi esindajad Leningradist, laeva meeskond eesotsas kapten Heimar Jõeääriga.

Eesti Merelaevanduse ülem Arno Kask tervitas kõiki pidulikust sündmusest osavõtjaid, tänas tehase kollektiivi tehtud tööst, soovis edu alusele ja tema meeskonnale. Hiidlaste nimel tänas laeva ehitajaid rajooni delegatsiooni juht Liia Toom. Üht-

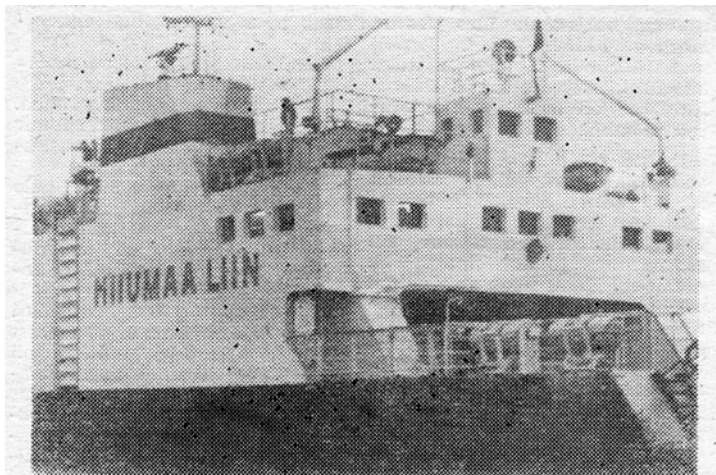
lasi ütles ta siiraid tänusõnu NSV Liidu Ülemnõukogu Rahvuste Nõukogu saadiku Timofei Guženko aadressil, kelle abiga on võimalikuks saanud paljude, sealhulgas Hiiumaale eluliselt tähtsate meretranspordi küsimuste lahendamine.

«Vohilaiu» masti heisati pidulikult NSV Liidu riigilipp. Uus praam-jäälõhkuja oli sellega arvatud laevastiku koosseisu. Praegu on Riia laevaremonditehases Hiiumaa ja mandri liini jaoks ehitamisel ka veel teine praam.

«Vohilaid» on nüüd Tallinnasse jõudnud. Veel käesoleval kuul asub ta ühendust pidama Heltermaa ja Rohuküla vahel. Kapteniks on Heimar Jõeäär, vahetuskapteniteks hiidlane Vello Salusoo ja Pjotr Zaterin. Hiidlased on ka «Vohilaiu» vanemmehaanik Guido Marjasoo ja teine mehaanik Valdo Tahk.

Feliks MÄE

3. jaanuar 1984 Nõukogude Hiiumaa nr lk



Saame tuttavaks — «VOHILAIID»

Suur uudis, et uus praam kohale jõudnud, on nüüd kül- lap igal hiidlasel teada. Agaramad (nende hulgas ka Käina meeste kits) on juba uut laeva oma silmaga näinud ja jalaga selle tekki katsunud. Tänapäev on kenake hulk reisegi seljaga ja viimane aeg praam- jäänõukujate kohta pisut lisate- vet anda.

Kapten Heimar Jõeäär oli lahke mees «Vohilaidi» tutvus- tama.

Kõigepealt on uus praam-jää- lõukujate tüki maad võimsam neist, mis seni Heltermaa- Rohuküla vahel sõitnud. Pea- masina võimsus on 1400 kW, diiselmotoriga kokku 2700 hobujõudu. Tegemist on täiesti uut tüüpi elektronmootoriga, millega töötamine nõuab me- haaniku'lt pisut harjumist.

Laeva süvis täislaadungiga on 3 meetrit 10 sentimeetrit. Kui arvestada kividega Heltermaa madalikul, tuleks sissesõidu faarvaatrit tulevikus siiski sü- vendada. Kõige rohkem lootusi panevad hiidlased uuele praam- ile jääoludes sõitmisel. Pro- jekti järgi peaks praam-jäänõu- kujate läbima isegi 40 senti- meetri paksust jääkatet. Et meil üle 30 sentimeetri paksust jääd suurt ei mäletata, peaks

aastaringne liiklus nüüd tõesti tagatud olema. Kuigi, lubada ei tea veel midagi — kõik vajab katsetamist.

Esmatutvusel praamiga võib kuulda mehi omavahel aruta- mas, kui palju masinaid uus alus peale võtab ja ka kahtle- mas, kas ikka mahub rohkem kui varem. Tegelikult ma- hutab «Vohilaid» 45 «Zigulid», mis on 12 võrra rohkem kui vanadel praamidil kohti.

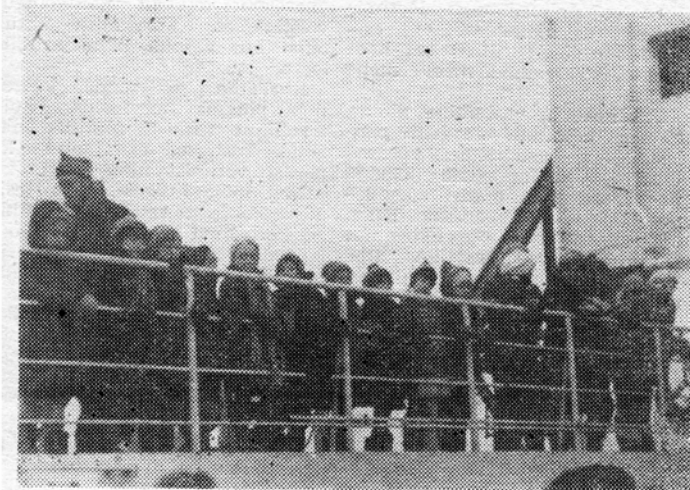
Palju on võitnud reisijad. Nende mugavusele on siin töö- poolest mõeldud. Avar salong mahutab oma pehmetele istme- tele 120 inimest, autojuhtidele mõeldud eraldi ruum aga 20. 18-kohalises baaris hakatakse pakkuma masinakohvi, võileibu, karastusjooke ja konjakit. Kau- bage varustab baari Rohuküla sadama söökla.

(Järg 2. lk.)



Hiiumaa liin — nii on kirjutatud uue praami «Vohilaid» kül- jele.

Esimesel päeval käisid uut lae- va uudistamas nii täiskasvanud kui ka lapsed.



Saame tuttavaks — «VOHILAIID»

(Algas 1. lk.)

Laev on usaldatud oma asja hästi tundva 8-liikmelise meeskonna kätte. Kapten Heinar Jõeäär on 18 aastat meie laevu välisvetes juhtinud. Enne seda, kui saarlane «Vohilaiul» hiid-lasi sõidutama hakkas, töötas ta lühikest aega «Vormsi» peal. Vahetuskaptenitena on

kirjas Pjotr Zaterin ja meie oma saare mees Vello Salusoo. Praegu on nii masinatel kui meestel veel kohanemiseks veidi aega vaja ja siis läheb regulaarne ühendusepidamine suure maaga lahti.

Järgmine praam uuest, spetsiaalselt meie saare jaoks mõeldud seeriast kannab nime «Harilaid» ning selle ehitamine

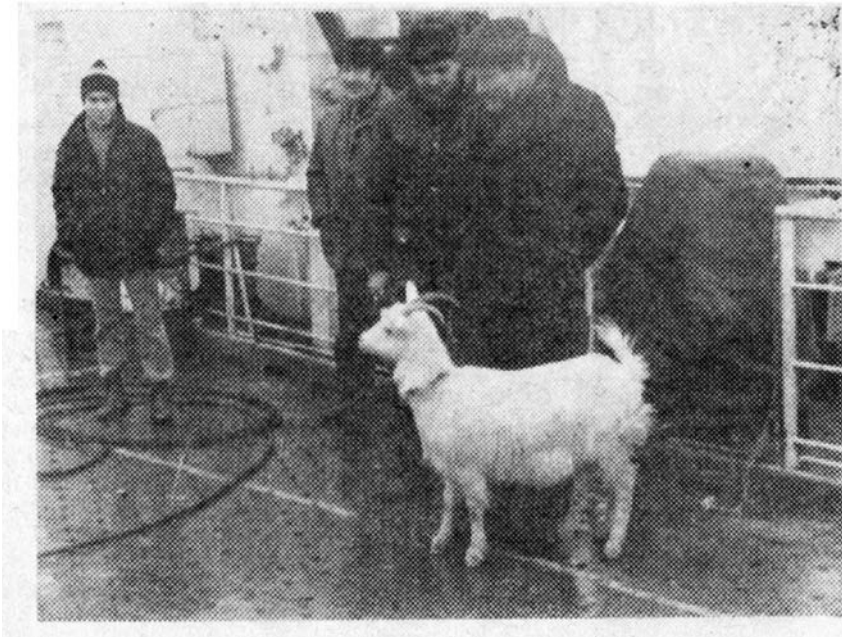
on Riia Laevaremonditehases poole peal. Aasta lõpuks peaks seegi Heltermaa kai äärde jõudma.

Head merereisi!

Sirje KARMO

Käina mehed töid traditsioonikohaselt ka kitse uut raudlaeva vaatama.

Endel Saare fotod



21. jaanuar 1984 Nõukogude Hiiumaa nr 9 lk 2

Autobussiliinid mineviku Hiiumaal

Kolmekümnendate aastate teisel poolel hakkas Eestis kasvama autobussiliinide arv: keskmiselt tuli aastas juurde 4—6 uut liini. 1937. a. suurenes reisijate arv võrreldes eelnenud aastaga 70 000 võrra.

Kuid Tartu—Valga—Võru—Petseri ja üldse Lõuna-Eesti liinid, samuti Tallinna—Pärnu—Haapsalu ning Eesti saarte liinid olid nagu eraldi. Eesti maal läänest itta ja vastupidi kulgevaid liine ei olnud. Suuremad bussijaamad olid Tallinnas, Tartus ja Võrus.

Hiiumaal tegutses sel ajal Kõpu—Luidja—Kärdla—Heltermaa bussiliin (pikkus 68 km). 1937/38. a. olid siin autobussid käigus 232 päeva, sõitsid läbi 20 144 km suvel ja 6903 km talvekuudel. Veeti 9019 inimest, peamiselt kohalikke elanikke, huvireisijaid oli tollal vähe. Sihtkohta toimetati 27 tonni reisijate pagasit.

Heltermaa—Nurste liin oli 52 km pikk. Aasta jooksul tegutses see 76 päeva. Läbiti 5514 km, veeti 4426 reisijat ja tonn pagasit.

Lühim oli Nurste—Emmaste—Käina autobussiliin — vaid 33 km. Siin olid bussid aastas teel 177 päeval, läbisid 14 004 km, vedasid 5202 reisijat ja 5 tonni pagasit.

Muidugi on toleaeagsete liinide pikkus ja veomaht vaid murdosa tänase Hiiumaa omadest.

Jüri PÜVI

LEHTMA SADAM

Need kaks sõna on XI viisaastakul juurdunud meie igapäevasesse kõnepruuki. Nende sõnadega seondub üheks tervikuks ehitusel olev Põhjakai, laevad, talvine peaaegu jäävaba meri, süvenduskaravanid, teras, tsement ja muidugi ka inimesed, kes tööd teinud. Kõik tundub olevat iseenesestmõistetav — sadam on ju vajalik.

Viisteist aastat tagasi ei osanud aga keegi Hiiumaal ega väljaspool saart sõrme kaardile panna näitamaks sadama asukohta, mis rahuldaks kolhoosi arenguperspektiividest tekkinud vajadusi. Prooviti Hirmustes, kaaluti Kalana ja Suursadama varianti.

1973. aasta sügisel ronisime esimehega ja eaka hüdrotehniliste ehituste spetsialistiga läbi Lehtma sadamakai jäänuste. Spetsialisti seisukoht oli — annab taastada. Sellele järgnes juhatusse seisukoht — tuleb taastada! Otsustati taastada majanduslikul teel küllalt tagasihoidlikus mahus, kuid rajatise omapära tõttu omandas esialgne taastamisvariant soliidse mahu, millest kolhoosi ehitusjõud enam üle ei käinud. Hakkasime otsima osanikke, kuid Hiiumaa ettevõtteid ei olnud keegi nõus toetama.

Vahepeal tegime geoloogilisi uurimistöid, valmistasime ette teetrassi ja elektriliini trassi ning tegelesime selgitustööga. Viimane kandis vilja. Suutsime viia asja nii kaugele, et Lehtma sadamast kui vajalikust ehitusobjektist hakati rääkima. Rahvasaadiku sm. T. Guzenko abiga õnnestus

leida projekteerija, kes koostas 1976. aastal sadama generaalplaani. Rajatise mõõtmed ja maksumus olid aukartustäratavad, kuid lohutasime end sellega, et liiga suuri sadamaid me ei olnud veel kusaigil kohanud. Kinnitasime generaalplaani üldmahus 12,0 miljonit rubla, mis ajas plaanikomitee ametnikel juuksed peas püsti. Entusiasmi aluseks oli muidugi see, et me ei kujutanud üldse ette, mida nii suure sadama ehitamine endast kujutab. Me soovisime teha mitte millestki midagi, sest vahendeid ja materiaalsed katet oli meil näpuotsaga, aga saada tahtsime tervet

sadamat. Nagu pärast selgus, on siiski see tahtmine ja alustamine kõige peamised, ülejäänud tuleb kõik omal ajal või väikese hilinemisega.

Üks raskemaid töövoite oli 3000-tonnise teraspunnseina fondi kaitsmine NSV Liidu Riiklikus Plaanikomitees septembris 1978. Järgnesid autotee ja elektriliini ehitused, kaevude puurimised, sõidud Riiga projekteerija juurde. Alates 1979. a. IV kvartalist asus ehitustöid tegema Ehitusvalitsus 423, osanikena olid nõus ehitust finantseerima Eesti Riiklik Merelaevandus ja Eesti NSV Naftasaaduste Komitee. Selleks aga, et

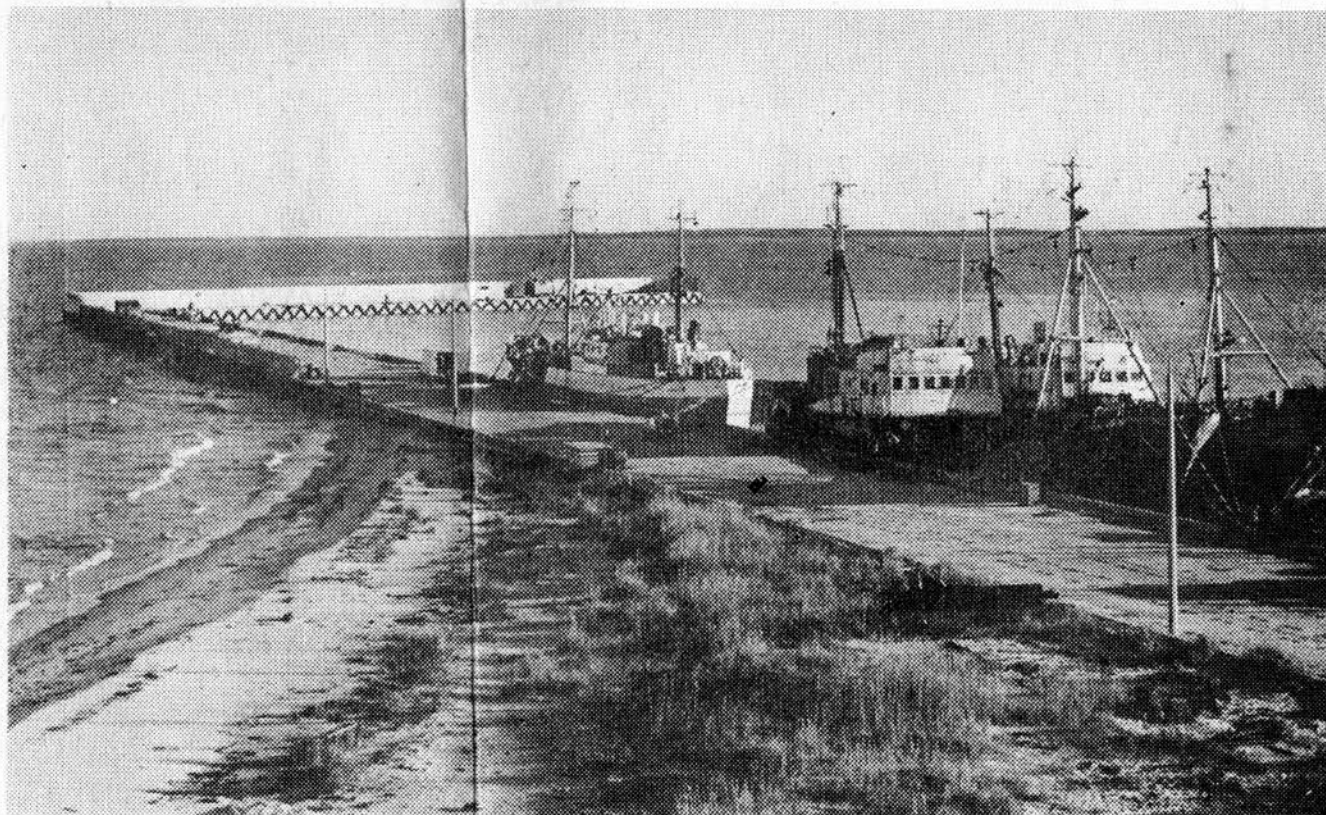
lubataks riiklikke vahendeid üle anda kalurikolhoosile, oli vaja veel paar aastat kulutada uksi nii Tallinnas kui Moskvast. Ehituse kallinemise tõttu osamaksudest ei piisanud ja tuli kasutada erandkorras pikaajalist krediiti. Tehas ei suutnud vaatamata fondile eraldada plaanipärase punnseina, peatöövõtja keeldus poole pealt jätkamast ehitust, sest olid tekkinud soodsamad ehitusvõimalused. Ja nii edasi ja nii edasi.

Täna võime öelda, et me oleme saavutanud eesmärgi, vaatamata kõigile raskustele. Sadama esialgne ehitusjärjekord — Põhjamuul — on

valmis, lõpetada on vaja veel süvendustööd. Mõeldamatu oleks olnud sellise ehituse organiseerimine ilma paljude ametkondade, ministriumide ja üksikisikute toetuseta, mõeldamatu oleks olnud ehituse organiseerimine ilma meie kolhoosi paljude töötajate osavõtuta. Täna südamest kõiki, kes on Lehtma sadama Põhjamuuli ehitusel nõu või jõuga abiks olnud ja arvan, et need kaimeetrid ei jää Lehtmas viimaseks. Nüüd on ju tee selge...

Päeter VOHU,
juhatusse esimees

Guido Paomehe foto



Lehtmas on uus sadam

Hiiu saare põhjarannikul asuva Lehtma sadama ehitus on omanäoline killuke Hiiumaa ajaloost. Enne ehitustööde algust Lehtmas kavandas tsaarivalitsus aastatel 1906–1909 ehitada või korda seada Eesti seitse rannasadamat,* sealhulgas Suursadama ja Orjaku.

Lehtmas alustati esimest korda sadamasilla ehitustöid vahetult enne Esimest maailmasõda. Kavatseti ehitada üle 200 meetri pikkust loode-kagusuunalist puitkonstruktsiooniga kaid, kuid puhkenud sõja tõttu jäi töö pooleli.

1922. a. suvest pärineb Hiiumaal sündinud topograaf-hüdrograaf kolonelleitnant Johannes Mey (1867–1927) koostatud Lehtma kai plaan, mis nägi ette 260 m pikkuse puitkonstruktsiooniga silla valmishitamist. Meremuuseumi andmetel oli 1926. aastal Hiiumaal kuus kaid laevade sildumiseks, neist Lehtma oma 3,6 meetriga oli tookord saare sügavaim laevasadam. Kuid kodanliku Eesti päevil kaotas sadam oma tähtsuse.

1940. a. suvel alustati Lehtmas järjekordselt ehitustöid. Sama aasta augustis tehti sadama süvendamise ja silla pikendamise projekt. Selle järgi kavatseti ehitada kaile 90-meetrine osa,

mis silla keskelt oleks täisnurga all edelasse suundunud. Sillalt kaupade äraveoks kavatseti rajada ka raudtee. Selle mõtte teostegemise aga katkestas Suur Isamaasõda. Sõja ajal sai sadam kannatada. Pärast sõda seda ei kasutatud ning ajahammas ja tormine meri tegid oma töö. 1970. aastail kujutas Lehtma sadam endast ligi 250 m ulatuses muulijäänuseid.

Hiiumaal aga puudus sobiv sadam, kus koos kohaliku traallaevastikuga saanuks silduda ka ookeanipüügilaevad ning neid lossida ja laadida. Seepärast võttis «Hiiu Kaluri» kolhoosi juhatus 1973. aastal vastu julge otsuse — taastada Lehtmas sadam. Enne selle otsuse vastuvõtmist oli kaalutud sügavama sadama rajamist Hirmustes, Kallan ja Suursadamas, aga ühel või teisel põhjusel langesid need variandid kõik ära.

1974. aastal valmistati projekterimisinstituut «Eesti Tööstusprojekt» Lehtma tööstussõlme generaalplaani ning viis läbi sadama akvatooriumi esialgsed uurimised. 1976. aastal koostas Merelaevanduse Ministeeriumi Leningradi Keskprojekteerimise Instituut «Hiiu Kalurilt» saadud

lähteülesande järgi Lehtma sadama generaalplaani. See nägi ette põhjamuuli (mis nüüd olemas), lõunamuuli rajamise tulevikus, võimalusi laevastiku baseerumiseks, slippimiseks ja remontimiseks. Kogu selle sadamakompleksi üldmaksumus moodustab 12 miljonit rubla.

«Hiiu Kaluri» kolhoos alustas eeltöid sadama rajamiseks 1975. aastal. Raiuti metsa autotee ja elektriliini rajamiseks Tarestelehtma trassil. 1977. aastal valmis autotee ja samal ajal lõpetati 10-kilovoldise kõrgepingeliini ehitus ning rajati alajaam Lehtmas. 1976. a. detsembris puuriti seal suurkaevud sadama varustamiseks mageda veega.

1979. a. IV kvartalis alustas peatöövõtjana sadama ehitust trusti «Baltmorgidrostroji» ehitusvalitsuse nr. 423 brigaad. Kuue aastaga on sisse rammitud 3000 tonni teraspunnseina, ehitatud sadu ruutmeetreid betoonkaid ja tehtud rohkesti süvendustöid. Esimesed 200 jooksvat meetrit põhjamuulist koos praami aparrelliga valmisid 1981. aastal, järgmine osa 1983. aastal ja viimane lõik põhjamuulist, mis põhikali suhtes läheb peaaegu täisnurga all lõunasse, sai nüüd valmis.

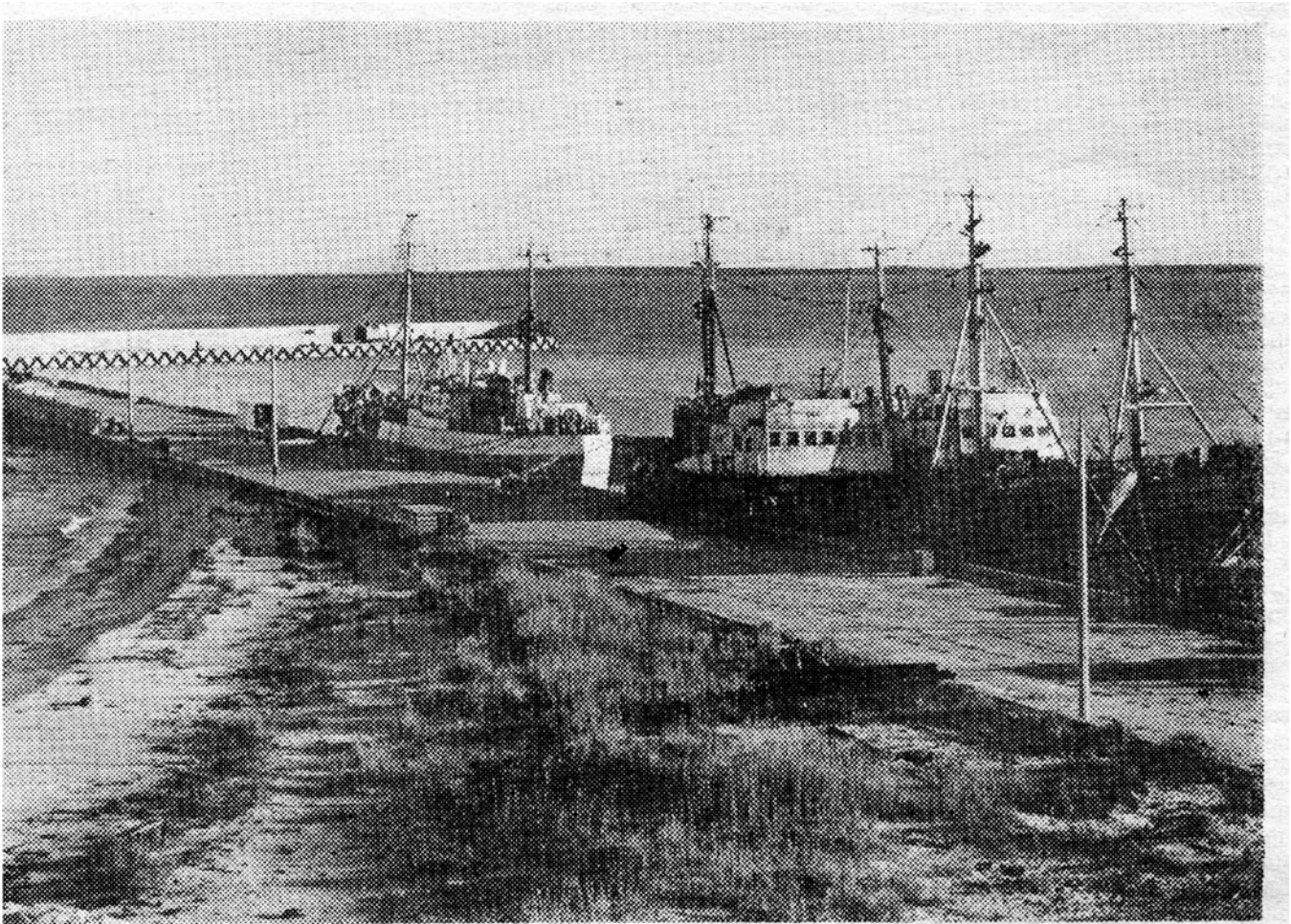
Riiklik komisjon hindas ehitajate töö kogu põhjamuuli rajamisel väga heaks.

Seega on Hiiumaa põhjarannikul nüüd peaaegu et jäävaba sadam, mille senine ehitus on maksuma läinud üle nelja miljoni rubla. Peale «Hiiu Kaluri» kolhoosi on finantseerinud sadama ehitust Eesti Merelaevandus ja Riiklik Naftasaaduste Komitee.

Järk-järgult, nii kuidas põhjamuul valmis, on seal ka laevu vastu võetud. 20. septembril 1982 kinnitas Lehtmas otsad esimene suurem alus — «Hiiu Kaluri» kalavastuvõtulaev «Aliot», mille kapteniks oli kolhoosi teeneline kalur Vladimir Krivenkov. Esimene kaubalaev sildus 31. juulil 1983, tuues varustust sadamaehitajaile. Kohalikule traallaevastikule on Lehtma saanud peamiseks baseerumiskohaks ja talvel ainukeseks kodusaaks sadamaks.

Reede pärastlõunal oli Lehtmas pidulik tseremoonia seoses põhjamuuli täieliku valmimisega. Miitingu avas «Hiiu Kaluri» parteikomitee sekretär Arne Tursk. Puhkpilliorkestrilt kõlasid hümnihelid. Samal ajal sildus uue kai ääres kohalik traallaev





Riiklik komisjon hindas ehitajate töö kogu põhjamuuli rajamisel väga heaks.

Seega on Hiiumaa põhjarannikul nüüd peaaegu et jäävaba sadam, mille senine ehitus on maksma läinud üle nelja miljoni rubla. Peale «Hiiu Kaluri» kolhoosi on finantseerinud sadama ehitust Eesti Merelaevandus ja Riiklik Naftasaaduste Komitee.

Järk-järgult, nii kuidas põhjamuul valmis, on seal ka laevu vastu võetud. 20. septembril 1982 kinnitas Lehtmas otsad esimene suurem alus — «Hiiu Kaluri» kalavastuvõtulaev «Aliot», mille kapteniks oli kolhoosi teeneline kalur Vladimir Krivenkov. Esimene kaubalaev sildus 31. juulil 1983, tuues varustust sadamaehitajatele. Kohalikule traallaevastikule on Lehtma saanud peamiseks baseerumiskohaks ja talvel ainukeseks kodusaare sadamaks.

Reede pärastlõunal oli Lehtmas pidulik tseremoonia seoses põhjamuuli täieliku valmimisega. Miitingu avas «Hiiu Kaluri» parteikomitee sekretär Arne Tursk. Puhkpilliorkestrilt kõlasid hümnihelid. Samal ajal sildus uue kai ääres kohalik traallaev

MRTK-«Hiessaare», mis on tänavu kolhoosi parim püügilaev. «Hiessaare» tuli püügirajoonist, pardal 9 tonni turska. Laeva kapten, kohaliku traallaevastiku parteibüroo sekretär Heino Kalmus astus juhatuse esimehe Peeter Vohu juurde ja raporteeris, et traallaevastik Läänemeresel aastal hästi töötanud ja täitnud riikliku püügiplaani rohkem kui kahekordselt. Heino Kalmus teatas, et «Hiessaare» meeskond püüab selle aasta lõpuks 1000 tonni kala ja täidab rohkem kui kaks omaplaani.

Peeter Vohu pöördus Eesti NSV Ministrite Nõukogu esimehe asetäitja Peeter Palu ja EKP Hiiumaa Rajoonikomitee esimese sekretäri Hillar Elleri poole. Ta kandis ette, et Lehtma sadama ehituse esimene järjekord on lõpetatud ja sadam valmis laevade vastuvõtuks.

Sõna sai Peeter Palu, kes oma kõnes rõhutas, et Lehtma sadama valmimine on oluline samm mitte ainult «Hiiu Kaluri» kolhoosile, vaid kogu Hiiumaa rajoonile. Oma ulatuse ja maksimuse poolest oli sadama ehitus XI viisaastaku suurim rajatis Hiiumaal. Sm. Palu avaldas tun-

nustust kõigile, kes selle ehitamisest osa võtsid.

Hillar Eller õnnitles kolhoosiperet ja kõiki sadamaehitajaid saavutatud töövõidu puhul. Ta tõstis esile juhtivaid töötajaid, kes on kaasa aidanud ehitusel, sealhulgas hiidlaste saadikut NSV Liidu Ülemnõukogus, NSV Liidu Merelaevanduse ministrit Timofei Guženkot.

Lehtma sadama ehitusest osavõtmise, selle organiseerimise või abi osutamise eest autasustas «Hiiu Kaluri» kolhoosi juhatus Lehtma mälestusmedaliga 100 inimest. Samas andis Peeter Vohu vastavad lauamedalid üle Peeter Palule, Hillar Ellerile ja rajooni täitevkomitee esimehele Tarmo Männile.

Lehtma sadama peakapten Bernhard Mikk võttis juhatuse esimehelt vastu baromeetri ja laevakella, mis jäävad sadama sümboliks.

Tušihelide saatel lõikasid Peeter Palu, Hillar Eller ja Tarmo Mänd läbi punase lindi, mis tähistas sadama avamist. Ühiselt tutvuti uue sadamaga.

Endel SAAR

Guido Paomähe foto

28. august 1986

Täienduseks avaldatule

Veel kord Hiiumaaga ühendust pidanud laevadest

Lugesin 19. augusti «Nõukogude Hiiumaast» Uudo Koolmeistri kirjutist Hiiumaaga ühendust pidanud laevadest. Mul tekkis kange tahtmine seda kirjutist veidike täiendada-täpsustada. Ja eks ma siis teegi seda.

Aurulaev «Vilsandi» ei sõitnud ainult Tallinn—Kärdla, vaid Tallinn—Kärdla—Taaliku—Triigi—Sõru—Panga—Ninase—Vaigu—Kihelkonna liinil. Süvendatud sadamad, kus laev pääses kai äärde, olid neist Kärdla, Triigi ja Kihelkonna. Ülejäänud olid ankrupaigad, kus kaup ja inimesed (reisijad) toimetati laevale kaluripaatidel. Sõrul oli küll korralik äsjavalminud sadam, kuid kodanlik valitsus ei suutnud seal süvendustöid korraldada, Kärdla, Triigi ja Kihelkonna sadam olid juba tsaariajal süvendatud.

Et Sõru sadama kaubakäive oli teistest ankrupaikadest tunduvalt suurem, siis kasutati laadimistöodel spetsiaalseid praame, mis pukseeriti laeva juurde mootorpaatidega.

Aurulaev «Dagmar» sõitis Balti Päästeseltsi ajal samal liinil ja jätkas sama ka «Vilsandiks» ümberristituna.

Aurulaev «Hansi» sõitis Tallinn—Heltermaa—Orissaare—Taaliku—Triigi—Sõru—Orjaku liinil kuni 1938. a. kevadeni. Pärast seda, kui Sergo võttis Balti Päästeseltsilt üle laevad «Eestimaa», «Dagmar» ja «Grenen», loobus «Hansi» Taaliku, Triigi ja Sõru sadama külastamisest. Polnud ju mõtet kaht ühe ja sama kompanii laeva omavahel võistlemas pidada.

Ka oleks olnud majanduslikult

tulusam jätta Orissaare sadam «Vilsandi» teenindada ja Taaliku «Hansile». Kuid suurema süvisetõttu ei saanud «Vilsandi» sinna, küllaltki madalasse sadamasse sisse sõita ja see jäeti «Hansi» teenindada.

Mõlemal laeval kulus oma sadamateringi külastamiseks üks nädal. Nii väljus «Vilsandi» Tallinnast kolmapäeva hommikul kell 8 ja saabus taas tagasi esmaspäeva hommikul kell 8. Kaks päeva kulus Tallinnas laadimistöodele. Tallinnast väljus laev alati täpselt. Saabumist võisid aga segada tormid ja rasked jääolud.

Kauba vähesuse tõttu külastas «Vilsandi» Saaremaa tagarandaid (Panga, Ninase, Vaigu ja Kihelkonna) üle nädala ja sõitis iga teise reisi ainult Sõruni. Et mitte graafikut segi ajada, ootas laev seal kaks päeva ankrus ja alustas siis ringsõitu tagasi.

«Abruka» (ka «Eestimaa») sõitis liinil Tallinn—Pärnu—Riia—Kuressaare. «Vilsandi» kapten August Jaakson sõitis sellel laeval palju aastaid, algul tüürimehena, hiljem kaptenina (juba «Dagmari» ajal).

Heino Pöitel sõitis «Vilsandil» tüürimehena 1940. aastal. Olin samal ajal seal madruseks.

Alfred LUUP

«Kiisuga» postiveol

Kui ennemuiste sõitsid maanteel uhked postitõl-
lad, kes kõigil uudiseid
tõid kaugelt, siis sõjajärgsel ajal
asendas «kaeramootoreid» bensii-
nimootoriga varustatud «GAZ
AA», mida eestipäraselt hüüti
«Kass-ai-ai» või lihtsalt Kiisuks.
Kiirustel eriti suurt vahet ei ol-
nud. Kuid mõnevõrra siiski. Al-
lakirjutanut tekkis ammu huvi
automajanduse vastu ja 1952. a.
kevadl õnnestus unistus täide
viia. Loobusin oma senisest amet-
tist ja asusin õppima Tallinna
Autokooli, mille ka lõpetasin sam-
mal sügisel. Tollal kehtis selline
kord, et värske autojuht pidi pä-
rast autokooli lõpetamist sõitma
stažöörina kogenud autojuhi kõr-
val. Kuna olin koolis käinud au-
tobaasi nr. 6 kulu ja kirjadega,
siis mõistagi pidin asuma tööle
Haapsallu. Et aga Haapsalus oli
korteriga väga raske, kinnitati
mind ühele ZIL-tüüpi kallurile,
mille juhiks Elmut Jaanimäe.
Meid suunati tööle Hiiumaale,
kus Kõpus käis suur teedeehita-
mine. Seal oli autosid üle Eesti
NSV ja kaugemaltki, töö oli tões-
ti massiline. Kuna auto oli uus ja
palju suurem kooli õppeautost,
siis tundus töö kuidagi kobamine,
mitte nii, nagu oleks soovinud ise
ja ka minu õpetaja juht. Objektil
valitses kiirus ja veel kord kiirus.
Sellest olenes juhi päevapalk.
Leidsin, et minu kui algaja koht

ei ole siin. Teatasin sellest oma
instruktorile ja läksin Kärddlasse,
kus asus autobaasi nr. 6 filiaal.
Õnneks oli selle juhataja Bern-
hard Malling nõus minu avaldu-
se edasi andma Haapsallu. Järg-
misel päeval sain loa asuda tööle
filiaalis. Malling määras mind
stažööriks postiveoautole «GAZ
AA», millel juhiks Edgar Tara.
Sama tüüpi autoga olin ka auto-
koolis õppesõitu teinud. Nii sai
minust üks Hiiumaa postipoisse.
Pean kohe meenutama, et minu
õpetaja või instruktor oli väga
tasakaalukas autojuht ja oma ala
spetsialist. Auto oli meil alati sõi-
dukorras, töö kulges graafikuko-
haselt. Hommikul alustasime sõi-
tu Kärddlast, võtsime peale posti
Kärddla—Heltermaa maantee äär-
seist postimajadest ja viisime
koorma Heltermaale liinilaevale.
Tagasi sama rada. Mõnikord vu-
rasime ka läbi Käina. Meiega
koos sõitis eripostiametnik, kes
kahjaks pidi ilmastikule vaata-
mata istuma auto tagakastis. Ta
oli väga tore iseloomuga mees,
kes kunagi ei kurtnud millegi
üle. Filiaali juhtkond suhtus ajuti-
se postipoissi sõbramehelikult.
Kogu kollektiiv koosnes peami-
selt hiidlastest.

Kord juhtus meie «kiisuga»
imelik lugu. Ta hakkas perutama.

Olles järjekordsel postiringil —
olime jõudnud Heltermaa mäe
otsa —, vajutasin gaasipedaalile
ja lülitasin käigu välja, selleks,
et auto veereks vabakäigul sada-
mahoone. Nii olime alati teinud.
See oli kütte kokkuvõid. Seekord
aga meie «kiisu» ei suvatsenud
sadamahoone ees peatuda ja sõitis
otse väravatesse, kus otsustas
seisma jääda. Milles asi? Nimelt
oli tollastel «GAZ AA» autodel
mehaanilised pidurid ehitatud sel-
liselt, et raske koorma korral au-
to peaaegu ei pidurdunud. Ka sel
korral vajutasin pidurile nii pal-
ju kui jaksasin, aga auto ei seis-
kunud. Kõrvale keerata polnud
võimalik, ümberringi olid inimesed.
Juhtisingi otse laudväravas-
se. Õnneks oli kiirus väike ja
purunesid ainult mõned värava-
lauad, auto ise viga ei saanud.
Minul aga süda saapasääres: mis
nüüd küll saab? Piirivalveohvit-
ser tuli välja, vaatas olukorra üle
ja ütles: «Pole viga, poisid paran-
davad värava ära, teie aga jätkake
oma sõitu, kui auto on terve!»
Nii ka tegime. Töötasin postiautol
kuni stažeerimisaja lõpuni ja
sõitsin Tallinna andma sõiduek-
samit, et saada kätte III liigi
autojuhiloa.

(Järg 4. lk.)

«Kiisuga» postiveol

(3. lk. järg)

Load sain ja asusin taas tööle
Kärddla filiaali. Sõitsin asendus-
juhina mitmel autol. Mõne aja
pärast suunati mind EKP Hiiumaa
Rajoonikomitee autole ajuti-
seks juhiks, kuna sealt juht lah-
kus.

Tahaksin oma lühikeses kirja-
tükis meenutada kõiki Kärddla
baasi töötajaid, kes võtsid ajuti-
se postipoisi omainimeseks ja
olid nii nõu kui ka jõuga abiks.
Hilisemas elus autojuhina ja
juhtide juhina töötades olen sa-

geli meenutanud seda toredat
rahvast Kärddla baasist. Need
meenutused kirjutasingi sellepä-
rast, et tänapäeval ei kohtu sage-
li nii sõbralike inimestega. Kõigil
on kuhugi ääretult kiire ja alga-
jaga pole kellelgi aega tegelda.
Ka suhtlemises on veel palju ära
teha. Mõistagi, aeg on muutunud
ja koos ajastuga ka inimesed. Ka
postipoiss on teiseks saanud!

Manivald KUIK

Meenutame kolhooside algaastaid

Kunagine Käina külanõukogu suurim kolhoos — Stalini-nimeline — ostis 1952. aastal uhiuue 2,5 t veoauto GAZ-51. See oli kolhoosi esimene auto. Allakirjutatu oli saanud autojuhiloa 1952. a. ligisel ja töökoht määratud Haapsalu autobaasi nr. 6. Seal ei õnnestunud perekonnale korterit leida ja otsustasin ajutiselt asuda tööle Stalini-nimelisse kolhoosis tole GAZ-51 juhiks. Auto oli nii uus, et autokastil puudusid isegi riiklikud numbrimärgid. Kuid sõidetud oli üle 9000 km ajutiste juhtidega, mis oli jätnud oma jäljed. Võttis aega, et auto töökorda seada ja seadmiskohata ega -paika ka polnud. Koos Hermann Paulusega tegime korda jalgpidurid. Nende klotsidel olev kate oli absoluutselt kulunud. Johannes Keskküla remontis aku ja käiviti. Nii sai auto tehni-

14. jaan 88 513

ESIMISE AUTOGA KOLHOOSIS

liselt korda ja võis tööd alustada. Mäletan, et esimese sõidu tegin Haapsallu, kust tõime Käina kooperatiivile bensiini ja petrooleumi.

Et autosid oli tol ajal üldse vähe, siis jätkus tööd nii kolhoosis, Käina kooperatiivis kui ka mujal. Puhkeajaga jäi päris kassinasti. Mis siin salata, tihti kasutas esimees autot ka ametisõitudeks, kuna sõiduaudet polnud. Kolhoosis ehitati parajasti Nõmme külas suurt veiselautat. Sinna sai

veetud ehitusmaterjali. Lõikuse ajal vedasime Aruselja põldudelt vilja ja kombaini alt teri. Toores vili oli vaja vedada kiirkuivatisse ja sealt aitadesse. Kui oli vaba moment, tuli minna appi kooperatiivile. Seal leidis tööd mitmele autole. Talvel käisime inimestega metsatöödel. Üks peamisi sõite oli igal nädalal Kärddla turule. Kolhoosil oli oma turuputka, kus müüdi peamiselt liha. Müüjateks olid Leeni Tammeveski, Magnus Viilukas ja Vello Tali. 1954. a. talv oli lumerikas ja parajalt külm. Sooja garaaži polnud ja hommikuti külmaga käivitada mõnikord ei õnnestunudki. Mäletan juhtu, kus tuiskas auto väga lühikese ajaga niivõrd lumme, et hommikul ei olnud kabiinikatustki näha. Teemeistri masinate ja meeste abiga saime auto lõunaks kätte ja puksiirisime teemeistri garaaži sulama. Õnneks mootoriplokk katki ei lõonud.

Manivald KUIK

14. jaanuar 1988 Nõukogude Hiumaa nr 5 lk 3

13. juuli 2000

Kärdlas autojuhtide koolitus 35-aastane

Mõned mõtted, kuidas kõik algas. Kindlasti oleks võinud sellest palju huvitavat rääkida meie hulgast lahkunud Erich Männik, kes oli üks kooli organiseerijaist.

Minu teada algas asjaajamine juba hulk aega enne seda, kui me võisime koolipinki istuda. Kõigepealt saadi kokkuleppele Eesti NSV ALMAVÜ Vabariikliku Auto-Moto Klubiga, kes nõustus Kärdlasse avama oma õppegrupi. Seejärel oli vaja hankida õppevahendid ja osa neist ise valmistada. Õppeautoks kohandati autobaasis veoauto GAZ-51. Peale selle oli vaja leida kursuse läbiviijad, kusjuures liikluse- ja sõiduõpetajad pidid eelnevalt ise koolitust saama.

1965. aasta jaanuariks oli kõik niikaugel, et hakati Kärdla pitsimaja teise korruse kontoris õppida soovijailt avaldusi vastu võtma. Esimeseks küsimuseks seejuures oli: "Kas olete ALMAVÜ (armee abistamise vabatahtlike ühing) liige?" Kui ei, siis tuli kohe liikmeks astuda. Alles siis täideti avalduse blankett.

Veoauto juhilubade soovijaid oli üle ootuste palju ja neist jätkus mitme kursuse jaoks. Selle tingis asjaolu, et meile lähimad autokoolid asusid Tallinnas ja Kuressaares. Seal õppides oleks aga pidanud oma põhitöö mitmeks kuuks katkestama. Mootorratta- ja sõiduautojuhi eksameid sai Kärdlas vahetevahel sooritada, kuid selle loaga polnud midagi teha, sest riik eraldas asutustele põhiliselt veoautosid.

Armee aastapäev lähenes ja selle auks tuli kool käima panna. Avalduste hulgast valiti välja üle kolmekümne soovija ja teatati neile sellest.

26. veebruaril 1965 oli Kärdla Keskkoolis esimene õppus. Autohittust õpetasid **Paul Mikk** ja **Jüri Pahla**. Liiklust ja õppesõitu **Enno Kalda** ja **Agu Takis**. Grupi vanemaks oli **Otto Mägi**.

Õppused toimusid õhtuti ja kestsid juuli lõpuni. Praktilisi töid tegime autobaasis.

Meelde on jäänud, et alguses nõuti õppeauto käivitamist vända abil, hiljem lubati ka starterit kasutada. Palju oli meie grupis iga eriala spetsialiste, seetõttu kujunesid tunnid võrdlemisi huvitavaks ja vahel vaidlustes juhtus isegi seda, et "muna oli targem kui kana".

26. juulil olid autokooli eksamid ja mõni päev hiljem, 30. juulil 1965 kogunesime keskkooli saali uste ette. Riikliku Autoinspektsiooni esindajad olid saalis, meie närveerisime koridoris, kus käis parajasti suur arutelu, millisesse järjekorda eksamile minejate kaardid panna. Osa soovitasid nõrgemad õpilased alguses eksamile saata, et teadmiste tase järjest tõuseks. Teised jälle ütlesid: "Nii vihastame mehed kohe välja ja siis kukume kõik läbi." Järsku läks saali uks lahti, Tarkmees tuli välja ja käratas: "Mis te siin vaidlete, andke need kaardid siia!" Tõmbas pakist kaks ettejuhtuvat välja ja kutsus nende omanikud eksamile. Eksamineerimine toimus suuliselt. Õhtul oli samas saalis Heino Villmäe valmistatud õllega meie kooli lõpupidu.

Sellest ajast alates on Kärdlas autoõpetust saanud paljud inimesed ja arvan, et on raske leida meie saarel asutust, kus neid ei töötaks. Jõudu sellele tänuväärte tegevusele ka tulevikus!

*

Esimese lennu lõpetajad: (vabandan, et kõigi eesnimesid ei suutnud meelde tuletada, samuti võisin mõne eesnimega eksida.)

Alango, Arno Edasi, Havi, Johannes Jalakas, Meeliks Julge, Kalas, Oskar Kott, Aado Kapasto, Aado Kaups, Ants Kärm, Tiina Laid, Sulev Lauri, Aado Lees, Lilleõis, Arno Maasel, Maivel, Mikk, Heino Murro, Otto Mägi, Nõmm, Silvi Paomeister, Avo Paulus, Aleksander Penkin, Kaljo Pilpak, Leonhard Pärtel, Arvi Reede, Ants Rimmelg, Lembit Saar, Lembit Sauer, Albert Sepp, Ülo Soonik, Elmar Süld, Viljam Tammeveski, Heino Villmäe.

MEELIKS JULGE