

Hiiumaa transpordi- ja tehnikaajaloo lähiperioodi pärimus

Tehnika ja transpordi ajalugu Hiiumaal

Töö tellija MTÜ VTS Kepsud Kotis



MTÜ Ajaloolised Võtted
2010-2013

Sisukord

Sisukord	2
Transpordi ajalugu	3
Laevaliiklus	3
Heltermaa- Rohuküla	3
Jupike hiidlaste koduteest	3
Saaremaa Laevakompanii, Väinamere Liinid	3
Reisijate- ja kaubavedu rannasõiduliinidel Eesti Wabariigi päevil.....	3
Sadamaid Hiiumaal	5
Suursadam	5
Kärdla sadam.....	5
Lehtma sadam	6
Lehtma sadama ajalugu.....	6
Hiiumaa peamiseks transpordisõlmeks on Heltermaa sadam	7
Heltermaa sadama ajalugu	7
Ühiskondlik transport	7
Eesti aeg: bussiliinid.....	7
ATB.15.....	8
Lennuliiklus	8
Kärdla lennujaam	9
Kärdla lennujaama ajalugu.....	9
Reisijate veoks kasutusel olnud lennukitüüpe.....	10
Kärdla-Tallinna liinil lennanud masinaid.....	11
Autoveod	13
„Hiiu Kaluri” automajandi masinate nimekiri (dateerimata, u 1989).....	14
Katuselusest tänapäeva remonditöökojani 1.-4.	15
Jäätteid	18
Huivitavat tehnikaajaloost Hiiumaal	19
Vabrikud	21
Hiiu-Kärdla kalevivabrik	21
Kunstiidivabrik Kõrgessaares	22
Vaemla villavabrik	26
Lehtma-Tahkuna militaarraudtee	27
Elektritootmine Hiiumaal ja Kärdla Elektriijaama ajalugu	27

Transpordi ajalugu

Laevaliiklus

Heltermaa- Rohuküla

Kauba ja reisijate ülevedu toimus väiksemat sorti purjelaevade, uiskudega. Postiveoks olid väiksemat sorti purjepaadid: postiluubid. Kärkla Kalevivabriku kaupade veoks oli eraldi käigus kaks uisku. Kui väin oli viss, vedasid kauba hobuvoorid. Üks olulisemaid artikleid oli viin

Kaubavedu ja transport toimus kuni raudteede rajamiseni valdavalt meritsi. Maad mööda liikusid postitõllad, mis vedasid ka inimesi.

Jupike hiidlaste koduteest

Uudo Kolmeister, 4. juuli 1987 Nõukogude Hiiumaa nr 78 lk 1

Esimestel sõjajärgsetel aastatel sõitsid jupikesel hiidlaste koduteel mootorpaadid ja ühemastine „Helga”, kapteniks Konstantin Vilu. Erinevatel aegadel vedasid üle Väinamere hiidlaste ja nende kaupu „Haapsalu”, „Sõmeri”, „Kumari”, „Kuivastu”, „Faarvaater” ja ainult reisijate veoks mõeldud „Baltijets” ja „Morjak”.

Viiekümnendate lõpus said hiidlaste Rohuküla–Heltermaa vahele praamjälõhkujad „Sõprus”, „Viimsi”, „Suurupi” ja „Severodvinsk”. Need sõitsid üle paarikümne aasta ja hiidlane arvas, et nüüd on ühendus Rohukülaga päris hea. Eks ta tol ajal nii ka oli. Kuid elu areng esitas üha uusi nõudmisi.

„Laid“-tüüpi aluste ajastu algas kaheksakümnendatel: „Vohilaid” 1984. aasta jaanuaris, „Harilaid” 1985. aasta juunis, „Hiiumaa” 1985. aasta mais, „Ahelaid” 1986. novembris ja viimasena „Kõrgelaid”. Laidude nimedega alused on kõik ehitatud Riia Laevaremonditehases.

Saaremaa Laevakompanii, Väinamere Liinid

1994. aastast korraldab praamiliiklust Saaremaa Laevakompanii, viimastel aegadel tema tütarfirma Väinamere Liinid.

SLK laevu Hiiumaa ja mandri vahel:

Scania - ehitatud 1972, SLK 2000-2010

Hiiumaa - ehitatud 1966, SLK 1997-2008

Ofelia - ehitatud 1968, SLK 1998-2012

Regula - ehitatud 1971

Alates 2010. aastast on liinile lisandunud uuetüübilised „Muhumaa“, „Saaremaa“ ja „Hiiumaa

Reisijate- ja kaubavedu rannasõiduliinidel Eesti Wabariigi päevil

Uudo Koolmeister, 19. august 1986 Nõukogude Hiiumaa nr 97 lk 3

Kolmekümnendaiks aastaiks kujunesid Eesti rannasõidus välja kindlad reisi- ja kaubaveo laevaliinid mandri ja saarte sadamate vahel ning saartel omavahel. Juba möödunud sajandil oli Kuivastu ja Virtsu vahel käigus populaarne Väina uisk. Hiiumaalt mandrile sõideti suure purjepaadiga, varem Vahtrepa küla alt ja hiljem Heltermaalt. 1864. aastal hakkas Hiiumaa ja mandri vahet sõitma aurulaev „Progress” reisijate- ja postiveol, vähesel määral veeti ka kohaliku poodniku kaupa.

Kolmekümnendate aastate algusest võistlesid rannaliinidel Balti Päästeselts ja küllaltki mõjukas laevakompanii G. Sergo ja Ko, kuni 1938. aasta kevadeks tuli võitjaks G. Sergo ja Ko. Sergo kompanii ostis Balti Päästeseltsilt viimased neli reisi- ja kaubalaeva „Dagmar”, „Grenen”, „Endla” ja „Eestimaa” ning laevad ristiti ümber vastavalt „Vilsandi”, „Sõmeri”, „Kassari” ja „Abruka”.

Hiiumaa oli mandriga ühenduses kolme liiniga: Tallinna–Kärkla vahel sõitis

aurulaev „Vilsandi”, Tallinn–Heltermaa–Orissaare–Taaliku–Triigi–Sõru–Orjaku aurulaev „Hansi” ja Heltermaa–Rohuküla aurulaev „Gustav”.

Alfred Luup täiendab:

28. august 1986 Nõukogude Hiiumaa

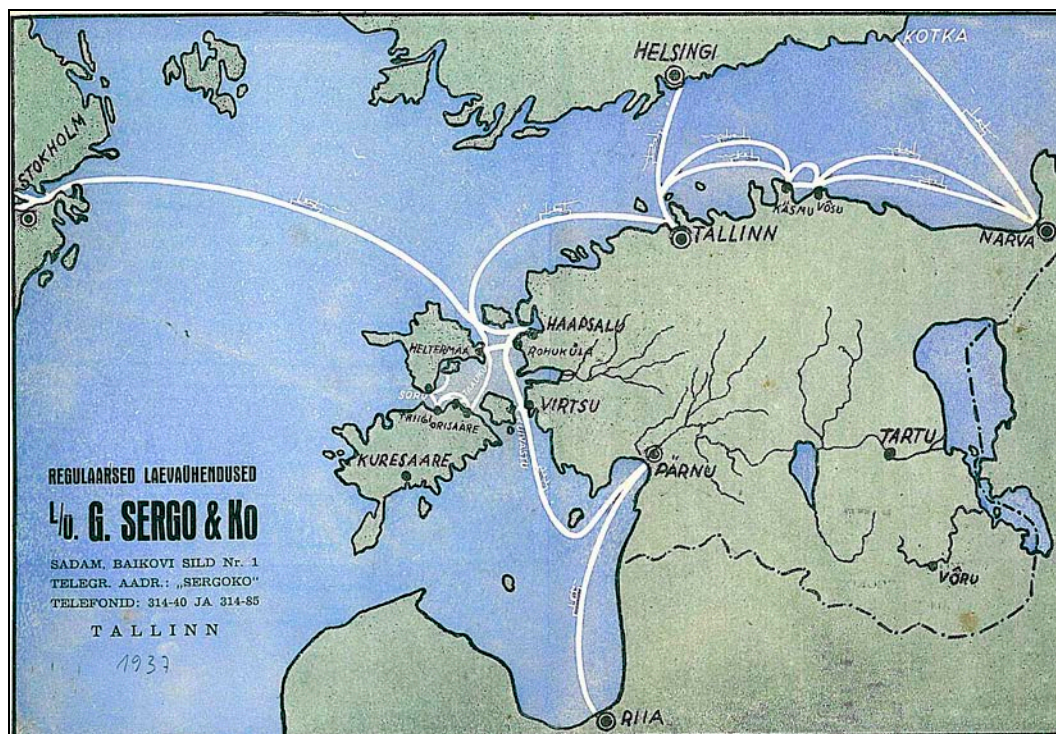
„Aurulaev „Vilsandi” ei sõitnud ainult Tallinn–Kärdla, vaid Tallinn–Kärdla–Taaliku–Triigi–Sõru–Panga–Ninase–Vaigu–Kihelkonna liinil. Süvendatud sadamad, kus laev pääses kai äärde, olid neist Kärdla, Triigi ja Kihelkonna. Ülejäänud olid ankrupaigad, kus kaup ja inimesed (reisijad) toimetati laevale kaluripaatidel. 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 laadimistööl 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

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



G. Sergo ja Ko laevaliinid 1937

Sadamaid Hiiumaal

Suursadam

Ajalooliselt üks tähtsamaid sadamaid Hiiumaal on olnud Suursadam.

Rannajoon on siin tugevasti liigestatud ja meri suhteliselt sügav. Läheduses ristuvad Väinamere (läbi Hari kurgu), Soome lahe ja Läänemere mitmed laevateed. Ürikutes on Suursadamat esmakordselt mainitud Sääre sadamana (Serle Ham) 1593. aastal. Hiljem on seda nimetatud Tiefenhafen'iks ja Djumphamn'iks. Hiidlased on vanad meresõitjad ja laevugi osati siin teha. Suurema hoo sai laevaehitus Jakob de la Gardie ajal, kes olevat Stockholmi vahet sõitnud Hiiumaal ehitatud laevadega. L. Tiigi andmetel rajas hollandlane Erasmus Jacobson Suursadamasse suurema laevaehitusettevõtte 1680. aasta paiku. Tolliraamatu põhjal otsustades kuulusid Põhjasõja-eelsel ajal mitmed laevad ka hiidlastele.

1639. aastast oli sadamas tolliamet. Läheduses aga paiknesid lubjaahjud, mille toodang läks paljudesse Läänemere sadamatesse. 1651. aastal kuulus Suuremõisale Suursadama juures neli lubjaahju. Hiljem asendati need ühe suure ahjuga. Lubjakivi veeti kohale Hilleste paemurrust. Väärrib mainimist, et lubjapõletus on Hiiumaa põline tööndusharu. Suursadamas tegutsesid ka kaks kõrtsi. Arhitektuurimälestisena kuulub kaitse alla suur aidahoone.

Seal ehitati ka enamus Ungru krahvidele kuulunud suurtest purjelaevadest.

Kuulsaim neist on kahtlemata „Hioma“, 358 brt. mahutavusega parklaev, mis 1854. aastal esimese Eesti laevana purjetas ümber Kap Hoorni Lõuna-Ameerikas. Kohaliku purjelaevanduse ajajärk 19. sajandi teisest poolest kuni Eesti Wabariigi lõpuni leiab eraldi mahukat käsitlust vastavas uurimustöös Hiiumaa purjelaevanduse ja laevaehituse ajaloost:

(<http://www.kogu.hiiumaa.ee/uploads/adminFiles/projektid/Hiiu%20purjelaeva%20ajalooline%20ulevaade.pdf>).

Kärdla sadam

Hiidlaste ja Kärdla jaoks oluline Kärdla sadam tegutses kokku sadakond aastat, 19. sajandi keskpaigast kuni II Maailmasõjani, purustati 1941. aastal. Pärast sõda Kärdla sadamat ei taastatud. Kärdla uue sadama ehitus algas 2012.



Kärdla sadam enne Teist maailmasõda



Reisiaaurik „Eestimaa” Kärbla sadamas

Lehtma sadam

Rajati algselt militaarotstarbel: I Maailmasõja aegse Peeter Suure merekindluse patareide ja II Maailmasõja eel Tahkuna 130 ja 180mm rannakaitsepatareide ehitamise teenindamiseks.

Samal otstarbel rajati kahel korral Lehtma-Tahkuna militaarraudtee.
(http://www.mil.hiiumaa.ee/artiklid8_selirand2.html).

Lehtma sadamat hakkas seitsmekümnendatel (taas)rajama Hiiu Kalur (<http://www.lehtma.ee/page.php?5>). Sadama-alaga vahetud piirnevale krundile rajati Lehtma naftabaas. Oli ette nähtud tankerite vastuvõtt, kütusetorustik kulges kai pealt naftabaasi. Kurioosumina tuleb mainida, et veel uue Eesti Vabariigi algaastail peeti naftabaasi ülioluliseks objektiks. Elu läks siiski oma rada: üsna pea peale valmimist algasid lammutustööd ja naftabaasist sai vanaraud.

Lehtma sadama ajalugu

Lehtma sadamasilla ehitustöödega alustati vahetult enne I Maailmasõda. 1922.a. suvest pärineb kai plaan, mis kujutas endast üle 200 meetri pikkust loode-kagusuunalist puitkonstruktsiooni. See oligi alustatud, kuid ilmselt sõja puhkemise tõttu pooleli jäänud Lehtma esimene sadamasild. Esimese Eesti Vabariigi aastatel kaotas sadam oma sõjalise tähtsuse.

Järjekordsed ehitustööd algasid 1940.a. teisel poolel. Sama aasta augustist pärineb sadama süvendamise ja silla pikendamise projekt. 260 meetri pikkusele olemasolevale kaile kavatseti ehitada juurde 90 meetri pikkune osa, mis suundunuks keskelt täisnurga all edelasse. Laius oli planeeritud vanast osast veidi suurem. Sillale plaaniti rajada ka raudtee varustuse vedamiseks Tahkuna militaarobjektidele. Tööd katkestas aga alanud II Maailmasõda – jõuti parandada vaid vana kai ning veidi ehitada ka uut osa.

„Hiiu Kalur“ juhatause poolt 1973.a. vastu otsus Lehtma sadama taastamiseks. RPI „Eesti Tööstusprojekt“ koostas 1974.a. Lehtma tööstussõlme kohta generaalplaani ning viis läbi sadama akvatooriumi esialgsed uurimised. 1976.a. koostas Lenmorniiprojekt „Hiiu Kaluri“ lähteülesande järgi Lehtma sadama generaalplaani. Sadamakompleksi üldmaksumus moodustas 12 milj. rubla

Esimesed 200 jooksvat meetrit põhjamauli koos praami aparelliga ehitati aastatel 1980-1981, järgmised 204 jm. aastatel 1981-1983. Põhjakaide ehitus lõpetati 1985.a.

Esimene kaubalaev sildus 1983. a. 31. juulil.

Hiiumaa peamiseks transpordisõlmeks on Heltermaa sadam



Heltermaa sadama ajalugu

Heltermaa sadam ehitati 19.sajandi II poolel (1860.a.). Sadama laskisid ehitada kohalikud mõisnikud. Esialgne sadamakai oli palk- ja kiviehitis. Aegade jooksul laiendati silla kiviosa ja alles 1959. aastal ehitati esimene ramp laeva vöörast mahatuleku võimaldamiseks.

1993.aastal alustati uue sadamaterminali ehitust, see avati 1996.aasta lõpus.

1998.aastal algas sadamas uue kai ehitus. Sama aasta 1.detsembril võttis sadam vastu uue põlvkonna parvlaeva "Ofelia". Suvel süvendati ka Heltermaa-Rohuküla laevateed.

1999 aastal sai sadam uue valgustuse, kaasaja nõuetele vastava sadevete kogumise- ja puhastuse süsteemi. Kaid varustati laevadele elektri ja joogivee andmise võimalustega. Sadama territoorium sai uue asfaltbetoonkatte ja uue liikluskorralduse.

Samal aastal valmis jahisadam, mis on heaks peatuskohaks Eesti väinades seilavatele jahtidele.

Ühiskondlik transport

Eesti aeg: bussiliinid

Eesti Wabariigi aegne juhtiv Hiiumaa autoettevõtja oli Martin Leivalt. Tema esimene masin oli algul sõiduauto. Ei ole teada, kas ta sellega taksot ka sõitis. Vene aja alguses aga tulid ka natsionaliseerimised. Leivaltil oli sel ajal juba suur Mercedes Benz buss, millega Kärkla koolilapsed käisid mööda Hiiumaad ekskursioonil. Üks teine väiksem auto oli tal ka.

Eesti aja lõpuperioodil oli käigus kolm bussiliini:

Heltermaa-Kärkla-Luidja-Kõpu;

Heltermaa-Nurste;

Nurste-Emmaste-Käina

Autobussiühendust sel esimesel sõjajärgsel suvel Hiiumaal ei olnud. Enne sõda (Leivalti) ehitatud Heltermaa bussijaam oli 1944. a. sügisel sõjatules kõigi seesolevate autobussidega maha põlenud, ainult vundament ja suurte busside raamid olid näha. Esimesed kaks GAZ-AA tüüpi bussi ilmusid 1946.–1947. a.

Kohalikud bussiliinid ja graafikud kujunesid välja seitsmekümnendatel-kaheksakümnendatel. Hilisemad ajad on toonud hõrendamist ja liinide õgvendamist. Põhjuseks on inimeste asustustiheduse vähenemine ja eraautode arvu kasv. Samas on traditsioonilised sõidusuunad ja väljumisajad peamistel suundadel püsivad muutumatuna.

ATB.15



Hiiumaa teedel 1966. aastal.



PAZ buss Kärkla bussijaama ees 1977. aastal.

Lennuliiklus

1932. aasta ajalehe teatel pöördus Kärkla alevivalitsus teedeministeeriumi poole palvega regulaarse lennuliikluse sisseseadmiseks Tallinna ja Hiiumaa vahel postiühenduse parandamiseks. Kehvade jääolude tõttu on saar sügisestel ja kevadisteel aegadel pikalt muust maailmast isoleeritud, sest laevaihendus on väga harv või puudub üldse. Alevivalitsuse palvet arutades jõudis teedeministeerium otsusele, et lennuühendusest asja ei saa, sest posti oleks ju võimalik saarele viia ja sealt lennukilt alla heita, kuid kuidas posti lennukile võtta, on lahenduseta, sest Hiiumaal puudub korralik maandumise koht. (Hiidlased nõuavad lennukiühendust mandriga. Hiiumaal puudub maandumiskoht - Vaba

Maa 22.01.1932)

Nõukogude-perioodi algajal lendas Kärdlasse sõjaväelennuk. Maandumisrajaks oli heinamaa-ala, praeguse staadioni asukohas Hiiu-Eha-Põllu tänava piirkonnaks. Lennukit kasutati peamiselt postiveoks, üsna levinud praktika oli, et lennuk ei maandunudki, ainult heitis postikotid alla.

Regulaarse lennukiühenduse sai saar alles 1945. aasta juulikuus, mil Putkaste lähistel maandus esimene liinilennuk. Esialgu vedas lennuk ainult posti ja hiidlased suhtusid uude transpordiliiki teatud umbusuga, kuid peatselt algas ka reisijate vedu.

1964. aastal kolis lennujaam Käinast oma praegusesse asukohta Hiessaare külla. Hiessaare küla, kus enne 18. sajandit oli olnud mõis, läks 1939. aasta baasidelepinguga Nõukogude sõjaväe käsutusse ja sealne elanikkond paigutati ümber. Pärast sakslaste tulekut 1941. aastal said pered võimaluse kodudesse naasta, kust nad 1944. aastal jälle välja aeti. Külas asus 1950. aastate lõpuni sõjaväebaas.

Kärkla lennujaam

Kärkla lennujaam asub Hiiumaal Pühalepa vallas Hiessaare külas 70 ha suurusel territooriumil. Lennujaam on avatud sise- ja välislendudele kõigil nädalapäevadel. Vajadusel teenindab lennujaam ka ööpäevaringselt väljaspool ametlikku tööaega. Kärkla lennurada on kandevõimega kuni 70 tonni, lennuraja pikkus on 1520 m ja laius 30 m.

Kärkla lennujaama ajalugu

1964. aastal kolis lennujaam Käinast oma praegusesse asukohta Hiessaare külla.

Kärkla lennujaam avati 1964. aastal. Rada uuendati 1998. aastal. Raja pikkus on 1520m, laius 30m ja kandevõime kuni 70 tonni Nõukogude Liidu ajal tegutses lennujaam aktiivselt. Toimusid regulaarlennud Tallinna, Haapsallu, Vormsile, Kuressaarde, Riiga, Pärnusse, Viljandisse ja Tartusse ning tellimislennud Murmanskisse, Vilniusse ja Kaunasesse.



Kärkla lennujaam 1994.



Reisijate veoks kasutusel olnud lennukitüüpe



PO-2 (NSVL)



An-2 (NSVL)

An-2 (moosiriil) lendas kolmel korral nädalas marsruudil Kärkla-Kingissepa-Pärnu-Viljandi-Tartu. 70ndatel toimusid suvised lennud marsruudil Kärkla-Pärnu.

Kärkla-Tallinna liinil lennanud masinaid



Kuulsa DC-3 Nõukogude Liidus valmistatud koopia Li-2



IL-14 (NSVL)



JAK-40 (NSVL)

Jak-40 lendas Tallinna vahet kuni nõukogude perioodi lõpuni ja veel ka uuel Eesti ajal. Tegemist oli väga ilmastikukindla ja turvalise lennukiga. Suurimaks - ja ületamatuks probleemiks oli aga masina röögatu kütusekulu.



An-28 (NSVL)

An-28 teenindas hiidlasi 1996-2001. Sama masinaga toimus 2001.aastal traagiline lennuõnnetus, kus lennuk kaotas maandumiskursil jäätumise tõttu ootamatult kõrgust ja kukkus mõni kilomeeter enne lennuvälja Soeras metsa. Surma sai üks inimene, teine suri hiljem haiglas. Vigastatuid oli 7

<http://www.hiiumaa.ee/uudised/693>

Üsna pea loobuti selle lennukitüübi kasutamisest



L-410 (Tšehhi)



BA Jetstream 31 (Suurbritannia)

Autoveod

XX sajandi teine pool tõi kaasa autovedude osakaalu hüppelise kasvu. Näiliselt võib seda seostada ENSV perioodiga kuid tegelikult on selline areng globaalne. Hiiumaal, nii nagu kõikjal mujal Eestis, moodustati spetsiaalne, ainult vedudega tegeleb ettevõtte: Autotranspordibaas (aastast 1946 6. Autotranspordibaasi filiaalina ,1947-49.kandis ettevõtte numbrit 14). Alates 1957.aastast jäi nimeks lõplikult ATB nr. 15. Algne asukoht Sadama tänava krundil, endise Kalevivabriku asukohas. 1978. aastast paiknes ATB 15 Kõrgessaare maanteel, endise tankipolgu territooriumil.

Elu tingis automajandite moodustamise ka teiste ettevõtete, kolhooside ja sovhooside juurde: Hiiu KEK, EPT. Näitena teiste ettevõtete automajandist sobib „Hiiu Kaluri“ autode loetelu ENSV perioodi lõpust. Tähelepanuväärsena on masinapargi kroonjuveeliks Audi 100, esimees Peeter Vohu ametiauto, mis soetati valuuta eest.

„Hiiu Kaluri” automajandi masinate nimekiri (dateerimata, u 1989)

	Auto mark	Riiklik reg. nr.
1.	AUDI-100	2833 EAA
2.	GAZ-24	2841 EAA
3.	GAZ-24	2842 EAA
4.	GAZ-24	2711 EAA
5.	GAZ-24	1531 EAA
6.	GAZ-24	1540 EAA
7.	GAZ-24	1557 EAA
8.	GAZ-24	5566 EAЮ
9.	GAZ-24	2740 EAA
10.	GAZ-24	2831 EAA
11.	GAZ 24-02	2639 EAA
12.	VAZ-21074	2829 EAA
13.	VAZ-21074	2830 EAA
14.	VAZ-21015	6184 EАЩ
15.	VAZ-2121	1520 EAA
16.	VAZ-2121	1524 EAA
17.	VAZ-2121	1525 EAA
18.	Moskv. 2175	7192 EAO
19.	Wolksv.	1544 EAA
20.	RAF-2203	6805 EAH
21.	RAF-2203	3484 EАП
22.	RAF-2203	7227 EAO
23.	RAF-2203	0413 EAH
24.	RAF-2203	0364 EAP
25.	ERAZ	0538 EAP
26.	NYSA-522	3956 EАП
27.	PAZ-672	4484 ЭСК
28.	PAZ-672	0517 EAP
29.	LAZ-697	4899 EAГ
30.	LAZ-699 „D”	6892 EAH
31.	AS-38	4510 EАЩ
32.	UAZ-469	4949 EAЛ
33.	UAZ-451	7576 ЭСИ
34.	UAZ-452	6382 EAI
35.	UAZ-452	4972 EAЛ
36.	UAZ-452	5215 EAE
37.	UAZ-452 platv	1299 EAГ
38.	UAZ-452 platv	4905 EAЛ
39.	UAZ-452 platv	6026 EAФ
40.	UAZ-452 platv	9577 EAФ
41.	UAZ-33-03-01	7274 EAO
42.	Multicar	7048 EAO
43.	Multicar	7049 EAO
44.	ZIL-130 B	7174 EAO
45.	ZIL-130B441510	4375 EAO
46.	ZIL-43M10	0234 EAP
47.	ZIL-133	3427 EAH
48.	MAZ-500A	4960 EAЛ
49.	MAZ-500A	6812 EAH
50.	MAZ 504B	0594 EAP
51.	MAZ 504	7115 EAO
52.	MAZ-504	4915 EAЛ
53.	MAZ-504	9568 EAФ
54.	MAZ-504	7298 EAO
55.	MAZ-55335	6893 EAH
56.	MAZ-5343	0455 EAP
57.	MAZ-200	5572 EAЮ
58.	KAMAZ-5410	2488 EAI

59.	KAMAZ-5410	4204 EAO
60.	KAMAZ-5320	7139 EAO
61.	KAMAZ-3CK	0396 EAP
62.	KRAZ 256	2102 EAO
63.	KRAZ 258	2640 EAA
64.	GAZ-52	8327 EAO
65.	GAZ-52	4529 EAO
66.	GAZ 52	6559 EAH
67.	GAZ-52	2092 EAH
68.	GAZ-52	9533 EAФ
69.	GAZ-52	6819 EAH
70.	GAZ-52	4495 EAO
71.	GAZ-52 töökoda	1322 EAГ
72.	GAZ-52 töökoda	0123 EAP
73.	GAZ-52 furgoon	0257 EAP
74.	GAZ-52 furgoon	0527 EAP
75.	GAZ-53	0433 EAP
76.	GAZ-53	0434 EAP
77.	GAZ-53	4216 EAO
78.	GAZ-53	4715 EAO
79.	GAZ-53 kallut.	9514 EAP
80.	GAZ-53 kallut.	4959 EAЛ
81.	GAZ-53 kallut.	8094 EAO
82.	GAZ-53 kallut.	4587 EAO
83.	GAZ-53 kallut	1216 EAr
84.	GAZ-53 furgoon	0432 EAP
85.	GAZ-53 furgoon	7932 EAH
86.	GAZ-53 furgoon	2213 EAO
87.	GAZ-53 tsistern	48 43 ЭСЛ
88.	GAZ-53 tsistern	8467 EAI
89.	GAZ-66	4359 EAI
90.	GAZ-66	3744 EAГ
91.	ZIL-131	4494 EAH
92.	ZIL-157 töökoda	7240 EAO
93.	ZIL-131 töökoda	4239 EAO
94.	ZIL-431412 töökoda	0539 EAP
95.	ZIL-130 tsistern	2547 EAH
96.	ZIL-130 tulet.	2404 EAH
97.	MAZ-500CK-7	3591 EAH
98.	MAZ-500CK-7	0006 EAP
99.	MAZ-500CMK-10	2638 EАЩ
100.	MAZ-500CMK-10	0592 EAP
101.	KRAZ255K-162	4206 EAO
102.	ZIL-130KC2561	8470 EAI
103.	AGP-17	0492 EAP
91.	ZIL-131	4494 EAH
92.	ZIL-157 töökoda	7240 EAO
93.	ZIL-131 töökoda	4239 EAO
94.	ZIL-431412 töökoda	0539 EAP
95.	ZIL-130 tsistern	2547 EAH
96.	ZIL-130 tulet.	2404 EAH
97.	MAZ-500CK-7	3591 EAH
98.	MAZ-500CK-7	0006 EAP
99.	MAZ-500CMK-10	2638 EАЩ
100.	MAZ-500CMK-10	0592 EAP
101.	KRAZ255K-162	4206 EAO
102.	ZIL-130KC2561	8470 EAI
103.	AGP-17	0492 EAP

Katusealusest tänapäeva remonditöökojani 1.-4.

Jaan Kalda, 17.-24. juuni 1980 Nõukogude Hiiumaa nr 70-73 lk 2

„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.“

(Jaan Kalda, 17. Juuni „Nõukogude Hiiumaa“ nr 70)

Jaan Kalda koostatud mälestused jätkuvad:

„Kärdla autotranspordibaas moodustati **1946. aastal** uuesti 6. Autotranspordibaasi filiaalina. Automajand rajati Kärdla kalevivabriku varemetele, sissesõiduga Sadama tänavalt.

Automajandile kuulus tookord kuus autot: kolm ZIZ-5, GAZ-AA, autobuss ZIZ-8 ja INTER. Need olid vanad ja lagunened, osalt trofeed. Benssiinist tunti puudust, mistõttu autod ehitati ümber puugaasile. Ainuke benssiinil töötav auto oli ZIZ-8.

Kalevivabrikust oli säilinud üks remondikanal, treipink, hõövelpink ja käi. Autosid pesti käsipumbaga. Kasutati ka gaasikeevitusgeneraatorit, mis kuulub **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 autojuhiks-lukksepaks 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. Kolviõõrad 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 sealt 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. Entusiasmi ja armastuse oma töö vastu võitis väsimustunde, mis pärast järjekordset remonti või eksperimenteerimist end tunda andis. Auto sõitis hommikul tööle vaatamata sellele, et veel südaööl ta liikmeid oli arstitud.

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

Samal aastal asus lukksepa-ametisse 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 oiid 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.

Palju, 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 valatavat 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.

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 seadmeks.

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 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. Õnneks kannatanuid ei olnud.”

Oma meistrite kätega ehitati nigrooli käigukastidesse ja tagasildadesse pumpamise seade. Õlivahetus 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 – Paul 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, kogutonnaaž 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-töökojahoone, mille kahel remondikanalil hakati remontima autobusse ja sõidutaksosid. Vana sepapaja kohale kerkisid uue sepikoja seinad, mille vahele olid kavandatud ka lukkseppade olmeruumid ning autode pesusõlm.

Kolme ja poole aasta jooksul kasvas autode arv ligi 3, kaubaveoautode kogutonnaaž 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. Elleriga** olid remonditöökoja põhijõuks. Need mehed paistsid silma oma suure lukksepatalendiga. Ei olnud tööd, millega toime poleks tuldud. Oldi võimelised remontima auto kõige keerukamaid sõlmi, tegema treimis- ja freesimis- ja keevitustöid. Ka sepatööga saadi hakkama. 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 remondi järjekorras, vaid vastupidi, remondimees seisis auto järjekorras.

Seadmetest saadi juurde hüdrauliline press, võimas treipink 1D63A, puurmasin, keevitustrafo. Ilmusid esimesed tõsteseadmed, millega võis agregate tõsta ja transportida. Kummivahetuspostis seati üles ajakohane kompressor ja rattamutrikeeraja, hakati kasutama hüdraulilisi tõstukeid, nn. krokodille, mis värvuselt ja kujult neile troopika jõgede 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.

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

Aastad 1965–1975. Tehniline revolutsioon süveneb kõigil elu-aladel. Majandisse ilmuvad uued automargid: M-24, PAZ-672, GAZ-53, KAZ-606, KAZ-608, ZIL-130V, „Skoda”-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 ennast. Tungiv vajadus uue remondibaasi järele annab end üha sagedamini tunda.

Esiialgu 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 peamehhanikaosakonnale, mille esimeseks lukksepakas 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 transporditõid 0,5–1,5 tonni ulatuses, aga ka pukseerimis- ning kõrgemal värvimis- ja krohvimistõid. 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 neetimiseseadme, 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 vananenud 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 olmetingimused

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.

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 ülevaatauseks võisid alata. Remondimeeste käsutusse oli selleks ajaks antud viis remondikanalit ja neli remondikohta, mis varustatud vajalike seadmetega.

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

Mitte vähem edukas, ent ka pingeline, oli aasta ehitajatele. Tellingutel võis kohata peainseneri E. Randmaad, kes oma kelluga ei jäänud alla kiirematele müürseppadele. Puhastus- ja pesemistöödel lõi kaasa kontoripersonal. Ühiste jõupingutustega saadi niikaugele, et aasta lõpupäevadel 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. 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 toite-seadmete jaoskond uusimate seadmetega, termiline jaoskond keevitus-, sepa- ja tinutus-tööde tegemiseks. Kasutatakse hulgaliselt tõsteseadmeid.

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.

Remonditööliste olme- ja töötingimuste parandamine on olnud autobaasi juhtkonna üheks põhiliseks ülesandeks. Selles osas on ka praegu veel palju teha.

Viimase aasta jooksul on tugevnenud remondimeeste kaader. Meil on praegu piisavalt kõrge kvalifikatsiooniga remonditöölisi, kellest parimad on universaalne ja tunnustatud töömees, treial-lukksepp A. Harjak, autolukksepad J. Kapõtkin, K. Valting, 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 terassüda ta käte all uuesti tuksuma hakkab. Seda rütmilist ja mahedat tuksumist kuulatades tunned sügavaimat rahuldust lõpetatud raskest tööpäevast.

Jäätteid

Endistel aegadel oli Hiiumaa ja mandri vahelisel jääteel eluline tähtsus: laevaliiklus katkes terveks talveperioodiks. Kaubavedu toimus ametlikke ja mitteametlikke, ettevõtete ja kolhooside jääteid pidi enamasti veoautodega GAZ-51,-52 ja-53, millede kogukaal koos kaubaga võis olla 5–7 tonni piires. Põhjalikuma uurimuse Hiiumaa jääteedest on koostanud VTS, „KepsudKotis“:

<http://www.militaarmuseum.ee/kepsudkotis/hiiu-jaateed.pdf>

Huvitavat tehnikaajaloost Hiiumaal



Allan Lohk ehitas aastal 1990 sellise sõiduvahendi.



Valter Seina roomikkelk 1966. aastal.

Esimesed proovisõidud on tehtud



Keevitajat Valter Seina tuntakse koondise «Eesti Põllumajandustehnika» Hiiumaa osakonnas ettevõtliku ratsionaliseerijana. Tema loov mõte on maaparandusmasinate täiendamisel palju kasu toonud.

Vabal ajal nuputab ta mõnegi uue asja kallal. Alles hiljuti sai valmis mootoriga roomikkelk. Sel-

le valmistamisel kasutas meistri-mees vanu kombaini hammasrat- taid ja kette. U-kujuliste teraslatti- dega varustatud kummilint on hammasrataste ja ketiga ühenda- tud IŽ-tüüpi mootorratta motori- ga. Kelgu külgedel on paksust plekist laiendused, mis jalastena hoiavad sõiduriista liiga sügavale lumme vajumast ja on ka ühtlasi sõitjale jalatugedeks. Raam on torudest kokku keevitatud. Kütuse- mahutiks on kasutatud kahte 125- kuupsentimeetrilise mootorratta paaki, mis asetsevad raami esi- osal. Kelgu juhtimiseks on kaks vedrustatud juhtjalast, mis ühen- dati paralleelvarrastega tavalise mootorratta roolimehhanismiga.

Roomikkelguga on esimesed proovisõidud tehtud. Tulemused on head. Sõiduk arendab 30—40-kilo- meetrilist tunniikiirust ja sellega võib ületada väiksemaid lumehan- gi.

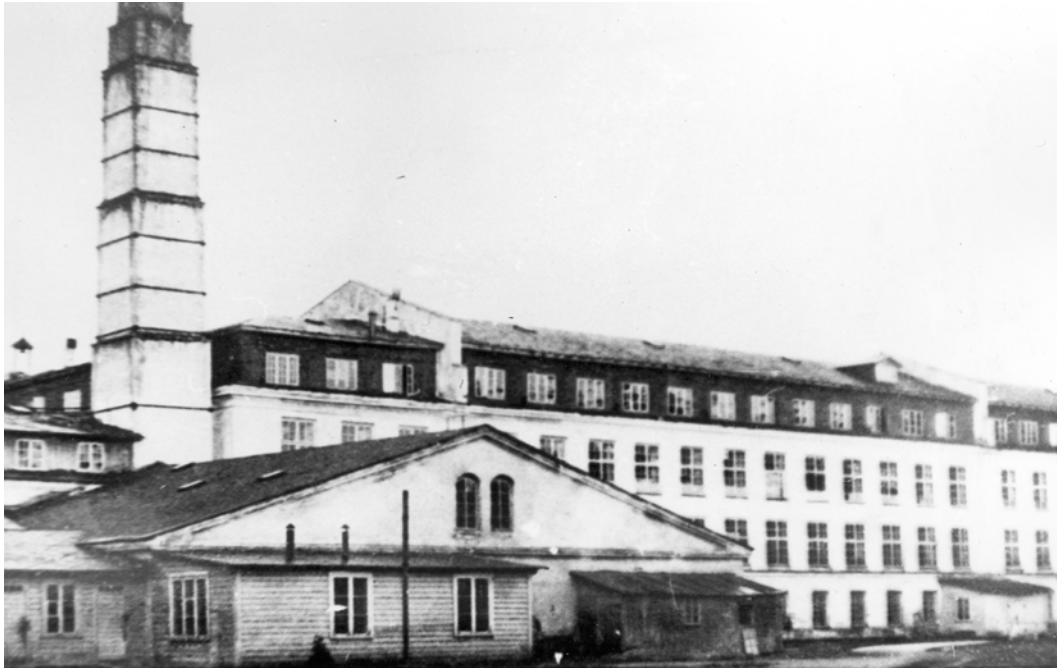
Nagu Valter Sein ütleb, on kel- gu ehitamine lihtne ja sellega tu- leb toime iga kolhoosi meistri-mees. Mahakantud masinaosi, mida ma- terjalina kasutada, aga on igas majandis. Edukalt võiksid sellist mootorkelku kasutada kalurid tal- visel jääalusel kalapüügil.

M. LAHEVEER

A. SEPP

Vabrikud

Hiuu-Kärdla kalevivabrik



Hiuu-Kärdla kalevivabrik (saksa keeles Dago-Kertelsche Tuchfabrik) oli Eesti vanimaid tekstiilitööstuse suurettevõtteid, mis tegutses aastail 1829–1941.

Pärast vabriku asutamist aastatel 1829–1874 töötas ettevõtte nime all Firma K. u. E. Ungern-Sternberg. 1874. aastal muudeti kalevivabrik osäühisuseks Dago-Kertelsche Tuchfabrik. 1918. aastal niemtati ettevõtte Hiuu-Kärdla Kalevivabriku Osäühisuseks. 1934. aastal nimetati ettevõtte Hiuu-Kärdla kalevivabriku osäühisus K. ja E. Ungern-Sternberg ja 1937. aastal Hiuu-Kärdla Kalevivabriku Osäühisuseks.

1940. aastal ettevõtte natsionaliseeriti ja Eesti NSV Rahvakomissaride Nõukogu 17. detsembri 1940. aasta otsusega nimetati Hiuu-Kärdla kalevivabrik ümber käitiseks Hiuu-Tekstiil.

Kalevivabrik asutati 1829. aastal Ungern-Sternbergide suguvõsast Peter Ludwig Konstantin von Ungern-Sternbergi ja Heinrich Georg Eduard von Ungern-Sternbergi poolt Hiiumaal, Suuremõisas Tallinna kaubamaja Clayhills & Co finantstoel.

1830. aastal töid vennad Konstantin ja Eduard von Ungern-Sternberg kalevivabriku Suuremõisast üle Kärdlasse. Kalevivabriku jaoks olid Kärdlas soodsad tingimused: sadamakoht, puhta veega jõgi ja rohkesti kohalikku ehitusmaterjali. Kärdla ja kogu Hiiumaa arengut otsustavalt mõjutanud vabrik kasvas väga kiiresti. 1830 töötas seal 210 töölise, 1880. aastail juba 770. Kärdlast kujunes oma 2000 elanikuga selle aja märkimisväärseks keskuseks.

1844. aastal hakkas vabriku asutaja pojapoeg Robert Eginhard von Ungern-Sternberg kalevivabriku tööliste majade ehitamiseks laenu andma ning sellest ajast kujunes Kärdla välisilme teistest toonastest Eesti tööstusasulatest erinevaks, seal asusid töölisbarakkide asemel väikesed eramajad tillukestel kruntidel

1845. aastal töötas kalevivabrikus kaks aurujõul töötavat nn hunti (masinad, mida kasutati villa kohestamiseks, ühtlustamiseks ning lisandite ja ketruseks kõlbmatute kiudude eraldamiseks), 15 kraasimismasinat, 2 eelketrajat, 19 inim- ja 20 aurujõul töötavat ketrusmasinat ning vanutus- ja viimistlusmasinad. Töölisi oli tehases koos meistritega 460 inimest.

Vabriku toodanguks oli lisaks kalevile ka lõng, tehasetoodangust umbes pool turustati Balti kubermangudes, ülejäänud osa Peterburis, Moskvas, Ukrainas ja Soomes.

1870. aastal toimus vabrikus tulekahju ja vabrik põles maha. Kolm aastat hiljem jätkati toomist aga juba uues ehitatud hoones.

1908. aastal sattus Kärdla kalevivabrik majandusraskustesse ja anti rendile osäühingule Narva Kalevivabrik, tehase direktoriks määrati Theodor Viktor Peltzer.

Aastal 1915 evakueeriti osaliselt Venemaale. 1920.–30. aastail kiratses. Hävis aastal 1941 sõjategevuse tagajärjel. Kärddlas on säilinud vabrikuaetnike elamuid ja vanu töölistmaju.

Tööliste arv
aastal 1845 – 450,
aastal 1913 – 600,
aastatel 1920–30 – 300–400.



Kärddla kalevivabriku faremed. Foto Dan Lukase kogust

Kunstiividivabrik Kõrgessaares



Foto Muinsuskaitseameti arhiivist



Kunstiidivabriku kapitaalsed raudkivist hooned võeti peale pikalt tühjalt seismist uuesti kasutusele 1950. aastatel. Fotod Muinsuskaitseameti arhiivist

A. Juursalu, 8. aprill 1976 Nõukogude Hiiumaa nr 43 lk 3

Käesolevas kirjutises püüab autor käsitleda omaaegse kunstiidivabriku rajamist ja hävitamist Kõrgessaares, praeguse konservitehase asukohal. Peale kaasaegsete mälestuste rajaneb käsitlus kauaaegse koolijuhataja ja agara ühiskonnategelase **Voldemar Kumari-Kvarnströemi** jutustusel, kes töötas vabrikus kassapidajana. Sellele lisandub veel meistrina ja hiljem vabriku hooldajana töötanud **Juhan Paulini** jutustus.

Põhjusi, miks vabrik just Kõrgessaarde ehitati, oli mitu. Siin oli kõigepealt olemas tooraine metsa näol, samuti mage vesi, mida tootmises palju vaja läks, ning peamine –ehitusmaterjal raudkivid ja paas, viimane ka lubja põletamiseks. Kaasa rääkis sadama lähedus. Ka oli sel ajal müüa Kõrgessaare mõis.

Nimelt oli Siberi-Ungru viimaseid võsused krahv **Evald Ungern-Sternberg** pankrotti läinud. Mõisa ostis siis Belgia aktsiaselts „Viscosa” eesotsas direktor **Berensiga**. Et aga direktor kui ka enamik aktsionäre olid juudi rahvusest, kellel teatavasti tsaarivalitsus maavaldusi osta ei lubanud, osteti mõis fiktiivselt Poola daami Bodarevskaja nimele.

Vahemärkusena on huvitav mainida, et umbes samal ajal ehitati ka Pärnus Voldhofi tselluloosivabrik. Saatus kujunes sõsarete võtteil ühesuguseks. Ehitatud Esimese maailmasõja eel, hävisid nad selle käigus ja pärast Teist maailmasõda rajati nende ase-

mele ajakohased kalatöötlemisettevõtted.

Võib arvata, et tselluloosivabrikute ehitamine teenis ühtlasi sõjatööstuslikku eesmärki. Eriti on see oletus maksev „Viscosa” suhtes. Nii ehitati vabrik laialdasel maa-alal ühekorruselisena, kuigi mitmekorruseline oleks tulnud odavam nii ehitamisel kui ekspluateerimisel. Ilmselt arvestati madalas hoones vähemat kahju plahvatuse puhul. Nagu mainis endine vabriku hooldaja J. Paulin, olevat kord vabrikut külastanud asjatundja, kes juhtinud tema tähelepanu laagripesadele ja muudele seadeldistele, mis olevat liigsed siidivabrikule, kuid võimaldavat vabriku kiiret üleviimist sõjatehaseks.

Vabriku ehitust alustati **1909.** aasta varakevadel, kusjuures projektid kui ka muud eeltööd muidugi juba varem olid tehtud. Kõigepealt alustati mageda vee baasi rajamisega. Selleks valiti niinimetatud Kõõna auk, millele ehitati ümber umbes 7 kilomeetri pikkune vall. See on säilinud praeguseni. Tema laius on alt üle kahe, pealt üle ühe meetri ja kõrgus umbes poolteist meetrit. Valli jaoks kaevati kõigepealt kraav, mis täideti saviga. Savi kaeti liivaga, peale laoti neljakandilised murumättad, mis kinnitati puust vaiadega. Valli kaitseks rajati lattaed ja selle taha pajuhekk. Hekk aga hävines kuiva ilmastiku ja ebasoodsa pinnase tõttu. Jälgi sellest näeme ainult Kirikulahe ääres oleva pajupuhmastiku näol.

Vall oli varustatud kahe tammiga, mille vrakid on säilinud. Merepoolne, betoonist valatud ja kahe läbilaskevõimega umbes 200 meetri pikkune niinimetatud valge tamm reguleeris veeseisu veehoidla ja mere vahel. Maapoolse tammina ehitati niinimetatud must tamm, mis reguleeris veeseisu hoidlat varustavate Tammelaisi ja Veskilaisi vahel. Tammelaisist vabriku juurde suunduva teega paralleelselt kaevati veel praegu nähtav, umbes kolme kilomeetri pikkune kraav, mille ülesandeks oli veehoidla täitumisel ülejäänud vee suunamine Kirikulahte. Ühtlasi pidi see võimaldama ka kalaparvede suundumist kudemisajal laisidesse. Kraavi ületavad sillad olid varustatud kahe- kuni neljakordsete laudluukidega. Kärda–Kõpu maanteel asuva nn. tamm-silla ülesandeks oli vee jooksu takistamine kraavi hoidla täitmisel. Vabriku lähedalt põiki üle tee suunduva kraavi sild-tammi ülesanne oli jälle merevee takistamine kraavi mere kõrgseisu korral. Kodanlikul ajal aga sildade alused täideti, sest neil polnud enam otstarvet. Olgu märgitud, et tammide nimetused tulenevad nende värvusest.

Et kevadise suurvee ajal tekkis nii laiside kui ka neisse suunduvate ojade kaldail ülejutus, eraldati mõlemal kaldal kuni kilomeetrlaiune maa-ala. See haaras peale Otste ja Napi küla karjamaade ka kolm Jõeranna küla talu – Veski, Lepaniidi ja Vitsiku. Eraldati osalt ka uued maatükid mõisa valdustest.

Kraav veehoidlast veetorni oli lahtine kuni filtrini. Seal edasi läks ta veetorni tsementtorudest drenaaži kaudu. Filtri vrakk on säilinud.

Veetorni ehitamisel selgus, et seal voolab läbi mageda vee vool, mis läheb Jõeranna lahest Kirikulahte ja on tingitud karstialast. Sellepärast tuli ööd ja päevad vett ära pumbata.

Vabrik ise ehitati raudkividest. Need purustasid tööliselt kivihaamrite abil. Kohale veeti hobuste ja härgadega ning seina tõsteti kondiauruga plokkide kaasabil.

Nagu praegu näeme, on vabrik ehitatud U-kujulisena. See oli esialgne variant. Projekti järgi oli ette nähtud veel teise sama kuju ja suurusega vabriku korpuse rajamine mere poole. Neid mõlemaid pidi teenindama hoovil asuv katlamaja-elektrijaam.

Töölistele olid eraldatud ja tähistatud ehituskruunid Kärda–Kõpu maanteele suunduvate teede vahel. Ette oli nähtud ka endiste mõisahoonete ümberehitus ja uute tööliselamute rajamine vabriku juurde. Osa tööliselamuid oli endise mõisa karjatalli baasil juba valmis.

Seega oleks uus vabrikuasula kujunenud väikeseks linnaks. Meenutame, et Kärda oli sel ajal vaevalt 1500 elanikku, uues asulas pidi tulema palju rohkem.

Silmapaistev oli vabriku korsten, mis asus praegu allesoleva endise katlamaja loodepoolel nurgal. Korsten oli valmistatud kärgtellistest, rajatuna umbes kahe meetri kõrgsele neljakandilisele paekivist vundamendile.

Korstnaehituse olid enda kätte kaubelnud kaks karedaloomulist sakslasest müürseppa. Telliste, mördi ja muude materjalide ülestõstmiseks kasutati üle ploki jooksvat köit, mille ühes otsas oli laudplatvorm. Teise otsa oli rakendatud vana hobusesetukas, kelle edasi-tagasi sammumist juhtinud kohalik riukaid täis noormees. Kui platvorm tõusnud üles ja ehitajad haaranud materjali järele, lasknud poiss nõksu tagasi. Kus siis

hakanud korstna otsast alla sadama donnervettereid. See kontsert olnud enamasti iga päev ja lõbustanud teisi vabrikuehitajaid.

Vabrik oli tolle aja kohta moodne. Juba avar **katlamaja-elektrijaam** kahte majakorrust läbivate aurukatelde ja glasuurtahvlitega kaetud seintega jättis mõjuva mulje. **Puudusid vanemate vabrikute nuhtlused transmissioonvõllid-rihmad ja rihmarattad. Neid asendasid iga tööpingi ja masina juures elektrimootorid.**

Seoses vabriku ehitusega rekonstrueeriti ka Kõrgessaare sadam. Endist sadamasilda pikendati 320 meetrini. Palju sellega ei võidetud, sest vesi jäi ikkagi madalaks, vaevalt 2–2,5-meetriseks. Sadama ette ehitati umbes 20 meetri pikkune kaitsemuul. Edaspidi kavatseti seda pikendada mõlemast otsast, jättes vabaks ainult laevatee. Seega oleks sadam olnud täielikult varjatud välituulte eest.

Silla otsast kuni vabrikuni rajati raudrööbastega kärutee. Selle kaudu veeti laevadega saabunud ehitusmaterjal ja seadmed, samuti oli see ette nähtud valmistoodangu veoks sadamasse.

Ehitusel kasutatud palgid ja saepakud parvetati aurupukseri järel Kõpu metsast. Need veeti kanali kaudu juba varem sadamas olnud saeveskisse.

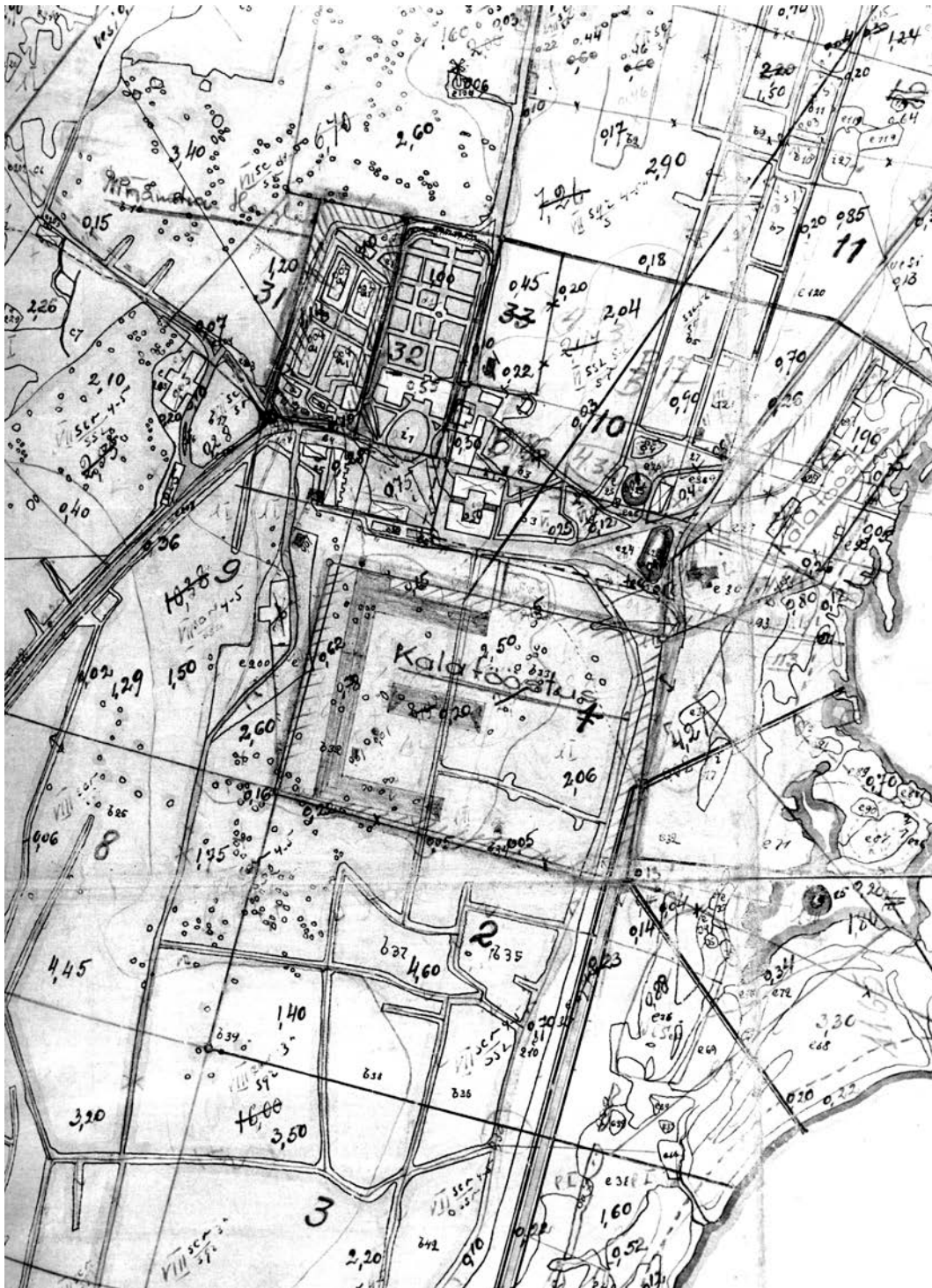
Suured vabrikukatlad, mis olid juba eelnevalt veekindlaks tehtud, transporditi laeva järel Tallinnast. Sadamast vabrikuni veeti need spetsiaalsetel kelkudel härgadega ja puurulle mööda inimjõul.

Ehitamata jäi veel palju. Kavas olid ka laod, aidad jm. Vabrik valmis ja andis proovitöö pisut enne Esimest ilmasõda. Sõja puhkemisel aga katkes töö, sest enamik meestöölisi mobiliseeriti. Evakueerus ka vabriku administratsioon. Vabrikut ennast evakueerida ei saadud, sest merel oli blokaad.

Traagilisemaks sündmuseks oli vabriku osaline hävinemine. See sündis 1917. a. varasügisel Saksa okupatsioonivägede tungimisel Eesti saartele. Taganev tsaari sõjavägi oli kohustatud hävitama tähtsamad objektid. Pealegi asus Kirikulahe ääres sõjalennukite baas. Lennukipommide ladu aga oli vabriku kõrval. See lastigi õhku. Plahvatuse jõud olnud tugev. Mitme kilomeetri kaugusele ulatuva mürina saatel hävinud ka plahvatuskolde lähedal asuv suur korsten. Nagu pealtnägijad jutustasid, olevat see esialgu nagu kummardunud, siis keskelt pooleks murdunud. Lähemal oleva vabrikukorpuse laed langenud sisse või jäänud armatuurraudadele rippuma. Lähedal asuvatelt mõisamajadelt lennanud välja aknaid ja varisenud katusekive. Imelikul kombel aga ei olnud sealjuures ühtegi inimohvrit.

Vabriku edaspidine saatus oli analoogiline teiste Eesti suurettevõtetega. Need määrati kodanlikul ajal hooldamisele või lihtsalt hävitamisele, sest oli katkenud side Venemaa laialdase turu ja varustusbaasiga.

Vaatamata purustamisele kui ka laialikandmisele, jäi järele küllaltki palju varandust, kaasa arvatud ka endise Kõrgessaare mõisa oma. See müüdi spekulantidele võileivahinna eest. Elektrimootor maksis näiteks 25 senti, s.o. paberrossipaki hind. Võimsad vabrikukatlad purustati lõhkeainega ja veeti vanarauaks.



Viskoosa vabriku hooned Kõrgessaare mõisa plaanil. Valmis jõuti ehitada pool hoonetekompleksist, kaardil näha olevale E-kujulisele hoonemahule pidi lisanduma peegelpildina teine pool. Skeem Muinsuskaitseameti arhiivist

Vaemla villavabrik

Paekivist hoone on 1841. aastal ehitatud Vaemla mõisa heinaküüniks. Aegade jooksul on majas olnud külapood, jahuveski ja 1950-tel organiseeris ENSV kohaliku tööstuse kombinat siia villavabriku. Vanad masinad toodi siia mandri-Eestist ja töötasid 1987 aastani. 1992a. andis vanale majale uue elu perekond Valdma, kes tegi hoonele ja masinatele põhjaliku remondi.

Masinatest vanimad on Poola päritolu. Selliseid hakati Bialistokis Anton Wieczoreki metallurgiatehases tootma 1860-tel. Algselt töötasid masinad auru jõul, meil on kasutusel vanad nõukogude-aegsed elektrimootorid.

Lehtma-Tahkuna militaarraudtee

Kui 1939. aastal hakati Hiiumaale uusi kindlustusi rajama, võeti taas kasutusele enne Esimest maailmasõda ehitatud raudtee Lehtma sadamast Tahkunasse.

Peeter Suure Merekindluse eelpositsiooni, mis oli mõeldud Soome lahte riivistava esimese kaitseliinina, üheks osaks oli positsiooni lõunatiival Tahkuna poolsaar. Sinna rajati 1916.-1917.a. kaks kahuripatareid – nr. 39 Tahkunasse ja nr. 38 Lehtmasse.

Juba 1914. aastal ehitati Lehtma-Tahkuna raudtee, ligikaudu 6 km pikkune ja 750 mm laiune rada, mis möödus Lehtma patareist umbes 2,5 km kaugusel sadamast.

Ilma raudteeta oleks võimatu olnud kohale tuua kogu varustust nii ehitusteks kui relvadeks. Näiteks kaalus 305 mm kaliibriga suurtükitoru ise 50 tonni ja oli üle 15 m pikk.

Tahkunasse ehitati ka veduridepoo kahele vedurile, mis tehtud Saksamaal 1914.a.

Lahtised kaheteljelised vagunid valmistati Peterburis 1913. aastal.

Et kahe suure sõja vahel Eesti Vabariik Hiiumaal kindlustusi ei vajanud, siis monteeriti Tahkuna kahurid positsioonilt maha ja kasutati mujal. Vedurid viidi mandrile ja vähemalt üks olla töötanud Järvakandi klaasitehases liiva vedades

1939. a.baasidelepingu tulemusena läksid kindlustustööd Tahkunas uuesti lahti ja raudtee osutus taas hädavajalikuks. Seekord ehitati see pikemaks ja lisati mitu kõrvalharu, et rajada 130 mm kahurite patarei nr. 26 Tahkuna majaka lähedale. Uuel raudteel olevat kasutatud mootorvedureid (automotrisse).

Raudtee demonteeriti 1942.-43. Saksa sõjaväe poolt ning metall rändas vanarauana Saksamaale

Elektritootmine Hiiumaal ja Kärkla Elektriijaama ajalugu

Hiiumaa varase elektrifitseerimise ajaloo jäädvustamine ja eksponeerimine. Uurimus Ajalooliste Võtete veebilehel:

http://www.ajaloolisedvotted.ee/elekter/Hiiumaa_varase_elektrifitseerimise_ajalugu.pdf

Kärkla Elektriijaama ajalugu - <http://www.elektrijaam.eu/>