

TARTU ÜLIKOOL

Humanitaarteaduste ja kunstide valdkond

Ajaloo ja arheoloogia instituut

Eesti ajaloo osakond

Eesti NSV autoveondus Jõgeva Autobaasi näitel (1952-91)

Jens Raevald

Bakalaureusetöö

Juhendaja professor Tõnu-Andrus Tannberg

Tartu 2017

Sisukord

1.	Sissejuhatus	4
2.	Jõgeva rajooni kujunemine, tema majandus ja teedevõrk	6
2.1.	Jõgeva rajooni ettevõtted 1952 – 91	6
2.2.	Maanteed	7
2.3.	Teised automajandis rajoonis	9
3.	Autotranspordibaas nr. 5 loomine, alluvussuhted, struktuur.....	10
3.1.	Kolonnid.....	11
3.1.	Juhtimine keskusest.....	13
3.2.	Logistiline pool.	15
4.	Kulud-tulud	17
4.1.	Omahind	17
4.2.	Palk.....	18
4.3.	Kliendid.....	20
5.	Autod.....	24
5.1.	Välismaised autod	27
5.2.	Autode iga ja hooldus.....	28
5.3.	Remont	30
5.4.	Rehvid	34
5.5.	Kütus ja määrdeained	35
6.	Taksod	39
6.1.	Kaubataksod	39
7.	Elu-olu ja inimesed.....	41
7.1.	Autobaasi direktorid ja peainsenerid.....	42
7.2.	Autobaas perestroika ja Eesti Vabariigi taastamise aegu.....	43
7.3.	Autotransport, õnnetused ja alkoholism.....	45
8.	Kokkuvõte	48
9.	Kasutatud allikad ja kirjandus ja lühendid	50
9.1.	Lühendid.....	52

10.	Summary	53
11.	Lisad	55

1. Sissejuhatus

Autonduse ajaloost on siiani uurimusi ilmunud vähe. Martin Klesmentil ja Jaak Valgel on uurimus 20. sajandi autovedudest, mis ilmus Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni tellimisel, tegemist on pigem populaarteadusliku kui akadeemilise uurimusega.¹ Nõukogude ajal on ilmunud brošüür autotranspordi ja maanteede süsteemi asutustest 1940 – 60, mis osutus siingi hindamatuks abimeheks.² On mõned uurimused autotranspordi ja maanteede süsteemi ettevõtete kohta (Viljandi Autobaas, Tartu Autoremondi Katsetehas).³ Rohkem on uuritud (Tallinna) ühistransporti.⁴ Andmeid, et autoveondust oleks uuritud üliõpilaste teaduslike töö raames, minu käsutuses ei ole.

Uurides autotranspordi arengut Eesti NSV-s käsitlen ühte puhtakujuulist transpordiettevõtet. Uurimus ei käsitle autobussiliiklust ja puudutab vaid põgusalt taksondust olles keskendunud kohaliku tähtsusega üldkasutatava (kaubaveo) autotranspordi uurimusele. Samuti jääb täiesti välja rahvusvaheliste vedude teema (neid antud autobaas ei teostanud) ning peaaegu täiesti välja veod liiduvabariikide vahel. Teemavalikut põhjendab asjaolu, et just kohaliku tähtsusega üldkasutatav (kaubaveo) autotransport on üks vähim tähelepanu pälvinud maanteetranspordi ajaloo tahke Nõukogude perioodi puhul. Autotranspordibaas nr. 5 oli vaadeldaval perioodul ainus kohapeal (Jõgeva rajoonis ja selle eellastes) asunud maanteetranspordi ettevõtte. Automajandeid oli veel rohkesti, aga nende puhul olid veokipark ettevõtte põhitegevust abistav üksus.

Üritan tabada autobaasi toimimisloogikat ja elu-olu kogu tema täiuses. Töös kasutan rohkesti arhiivimaterjali, põhiliselt Rahvusarhiivi Rakvere osakonnas asuvat Jõgeva Autobaasi/Autotranspordibaas nr. 5 fondi. Samuti on kasutatud Autotranspordi ja maanteede ministeeriumi materjale, kirjandust ja mälestusi (intervjuu autobaasi kauaaegse taksojuhi Raivo Viigiga, lisaks katkendeid siit-sealt). Autobaas andis aastail 1988 – 90 välja oma infolehte, millest ühe päismik on ära toodud lisas nr. 1. Lisas nr. 2 annan lühikese ülevaate töös mainitud automarkidest ja mudelitest.

¹M. Klesment, J. Valge. Eesti autoveondusest sõnas ja pildis XX sajandi algusest tänapäevani. Tallinn 2008.

²I. Kongi. Eesti NSV autotranspordi ja maanteede süsteemi asutused aastail 1940 – 60. Tallinn 1978.

³A.-E. Känd. Viljandi autobaas nr. 8: kroonika, meenutused. Viljandi 2016. T. Tammearu. Tartu autoehituse hiilgus ja allakäik. Tallinn 2009.

⁴R. Nerman. Autobussiliiklus Tallinnas. Tallinn 2007; A. Olander. Tramm, buss ja troll Tallinnas. Tallinn 2008; V. Vende. Esimesest autost viimase voorimeheni. Tallinn 1976.

Perioodi algust iseloomustab veonduse kiire areng. Just autotransportbaas nr. 5 loomisega Põltsamaal sai tõeliselt massiline veoautode levik tänasel Jõgevamaal hoo sisse. Autotranspordi mahud kasvasid 1950. aastatel kiiresti. Mõningatel andmetel kasvasid aastail 1950 kuni 1957 autobaaside ehk nn üldkasutatava autotranspordi veetava kauba maht tonnides 19 korda ja tonnkilomeetrites 16 korda. Seejuures Nõukogude liidus tervikuna kasvas (kogu) autotranspordi veomaht vaadeldaval perioodil vaid 2,7 korda.⁵1950. aastatel leidis rohkelt kasutust veel ka hobutransport. Kuni 1960. aastate alguseni leidsid hobused kasutust pea kõikides suuremates majandites, taandudes kümnendi teisel poolel spetsiifiliselt kolhooside- sovhooside veovõimsusteks sealgi marginaliseerudes. Autoveonduse areng Nõukogude Liidus 1970.-80. aastatel ei ole jätnud muljet kiirest arengust. Põgusalt käsitlen ka Jõgeva Autobaasi plaanimajanduse lagunemise käigus 1990 – 92, nõnda on pealkirjas sisaldus aastaarv 1991 kokkuleppeline. Kokkuleppeline on ka „Jõgeva autobaasi” nimi pealkirjas. Uuritav ettevõtte kandis 1989. aasta 3. jaanuarini nime „Autotranspordibaas nr. 5” ja Jõgeva linna territooriumil ei asunud ei baas ega selle ükski kolonn kunagi.

⁵Autotransport ja Maanteed. 1958, 1. NSV Liidu üldkasutatava autotranspordi osatähtsus ja töötulemused. On olemas ka teistsuguseid arve. 1950 – 55 kasvas Autotranspordi ja Maanteede ministeeriumi majandite veetud tonnkilomeetrid u. 4 korda ja plaan nägi ette kasvatada mahut 1960.-ks aastaks 7,5 korraks 1950. aastast (RA, ERA.R-2049.5.18, l.134, näitajad seoses 1956 – 60 viisaastakuplaaniga). ATMM-i süsteemis oli 1950. a. 1063 veoautot ja 191 taksot. 1955. a. keskmiseks loodeti saada 2408 veokit ja 519 sõidutaksot. 1.01.1966 oli realselt süsteemis 8613 veokit ja 956 sõidutaksot (ERA.R-2049.5.218, l.146, ATMM 1966. a. autode arvu plaan) ja standardse ZIL-tüüpi veoki mahutavus oli suurenenud kolmelt tonnilt neljale. Seega ei tundu kuidagi usutav, et isegi 1950-66 oleks veomahud kasvanud 19 korda.

2. Jõgeva rajooni kujunemine, tema majandus ja teedevõrk

1949. aastal moodustati Tartumaa põhjaosast ja Viljandimaa kirdenurgast Jõgeva maakond. Juba aasta hiljem, 26. septembril 1950. a. jaotati vastloodud maakond rajoonideks. Endise maakonna idaossa tekkis Mustvee rajoon, keskossa Jõgeva ning läände Põltsamaa rajoon. Põltsamaa rajooni alla liideti ka alasid, mis ei kuulunud Jõgeva maakonna koosseisu. 1959. aastal liideti Jõgevaga rajooniga Mustvee rajoon, mille põhjaosa 1962. a. Kohta-Järve linnapiirkonna alla anti. Samal aastal liideti Jõgevaga enamus Põltsamaa rajooni alast.

2.1. Jõgeva rajooni ettevõtted 1952 – 91

Rajooni majandustegevus oli kogu Nõukogude perioodi vältel põhiliselt seotud põllumajandusega. Muud ettevõtted olidki peaaesjalikud rajooni teenindavad ehitus- ja teenindusteetvõtted ja töötlev tööstuski oli eelkõige toiduainetetööstus. Mõningal määral oli esindatud kergetööstus, kuid masinaehituse vallas oli rajooni vaid kaks tootjat Puurmanis asunud „Volta” tsehhi ja Põltsamaal asunud „Progressi” tsehhi näol (seejuures kumbki ei kajastu autobaasi klientuuris).⁶ Jõgeva linna ja ümbruse suurimad käitised olid villa- ja nahavabrik, Põltsamaal veel ETKVL (Eesti Tarbijate Keskliidu Vabariikliku Liidu) toiduainete kombinaat.

Iseloomulik on, et enamik ettevõtteid olid territoriaalse iseloomuga. Kolhoosid niikuinii, aga ka ehitusteetvõtted (kolhooside ehituskontor ehk KEK, mehhaniseeritud ehituskolonn ehk MEK, Ehitus-remondikontorid), maaparandusega tegelevad MTJ (masina-traktorijaam), RTJ (remondi-tehnikajaam) ja EPT („Eesti Põllumajandustehnika”) osakonnad, tarbijate kooperatiivid ning autobaas ja selle kolonnid olid seotud rajooni olemasoluga. Paljud neist oleks võinud olemata olla kui 1950. aastal poleks olnud rajoonide loomist. Pärast Mustvee ja Põltsamaa rajooni kaotamist kadusid vähehaaval ka iseseisvad asutused neist linnades, Põltsamaa puhul kestis rajoonile iseloomulike keskasutuste (KEK, EPT, autobaas, aga ka kohtumaja) liitmine või üleviimine 1980. aastate lõpuni. See-eest Mustvee rajoon kaotati 1959. aastal ja juba samal aastal likvideeriti ka seni iseseisev olnud Mustvee RTJ, liites see Torma osakonnana Jõgeva, uue rajoonikeskuse RTJ külge. Sama teed läksid ka teised majandust teenindavad ettevõtted. On täheldatav, et paljud ettevõtetete ja asutuste loomine oli seotud rajoonide loomisega ning ilma 1950. aasta haldusreformita ei oleks pruukinud neid

⁶S. Nõmmik. Eesti NSV Majandusgeograafia. Tallinn 1979, lk. 234.

tekkida. Asjaolu, et Põltsamaale jäid mõned ettevõtted (nt. autobaaas) alles pärast iseseisva rajooni kaotamist on seletatav ehk sellega, et Põltsamaa oli kuni 1970. aastateni Jõgevast elanike arvult suurem linn.

2.2. Maanteed

1950. aastatel ei olnud teelud kiita. Korduvalt on aruannetes teateid ligipääsmatusest laadimiskohtadesse halbade teelude tõttu, eriti talvel ja kevadel. 1955. aasta aprillis seisis aruande järgi 14% autopargist halbade teelude tõttu.⁷

Suuremad maanteed olid 1950. aastatel valdavalt kruusakattega ja väiksemad kohalikud suunad pinnasteed. Asulates ja nende ligiduses leidis ka lühikesi munakivikattega lõike. Teedevalitsuse autopark polnud kuigi suur ja mahukate teedehituste tarbeks kindlasti ebapiisav. 1952.a. loodud autobaaas nr.5 tähtsamaid ülesandeid oma algusaastail oligi teede, eriti Tallinn-Tartu maantee ehitus. Seda on näha ka baasi autopargi koosseisust kus kallurite hulk jõudsalt suurenes (vt. lisa nr. 3).1960.a. moodustasid teedevalitsuste tellimised 60% kogu autobaaas nr.5 veomahust.⁸ 1960.aastal nimetati Jõgeva Teedevalitsus ümber Teedehitusvalitsuseks nr.3 (TEV-3).⁹Asfalteerimise põhiraskust kandsid kuuekümnendad aastad, just selle kümnendi lõpus võib hakata rääkima asfaldist/mustkattest kui põhiliste maanteede standardkattest. Nõukogude võimu lõpuks oli asfaltkattega teede võrgustik enam-vähem sama kui kümnekonna aasta eest. Viimasel ajal on nende kilometraaž oluliselt kasvanud. Seda näitab statistika tolmuvaba katte levikust Jõgeva teedevalitsuse hallataval teedevõrgul (vt. tabel 1).

Tabel 1.

Mustkatte levik Jõgeva teedevalitsuse haldusalal.¹⁰

1953	3 km
1966	179 km
1970	252 km
1980	337 km
1990	370 km

⁷RA, LVMA.739JO.1.20, l. 13, plaanitäitmise aruanne sept. 1954 kuni apr. 1955.

⁸RA, LVMA.739JO.1.120, l. 5, 1960. a. aastaaruanne.

⁹I. Kongi. Eesti NSV autotranspordi ja maanteede süsteemi asutused aastail 1940 – 60, lk.45.

¹⁰EMM 26:12, Jõgeva Teedevalitsuse 1960. a. aastaaruanne.

1953. aasta 3 km olid üldse esimesed asfaltkattega kilomeetrid rajooni territooriumil.¹¹

1960. aastaks oli Jõgeva Teedevalitsuse tööpiirkonnas asfalteeritud tervenisti Tallinn-Tartu-Põltsamaa maantee, poolenisti Võhma-Põltsamaa-Jõgeva-Torma ja osaliselt Tartu-Mustvee-Jõhvi. Teiste teede puhul oli asfalteeritud vaid kuni paarikilomeetriseid lõike.¹² Kogu Eestis oli 1955.a. 989 km mustkattega teid, 1965. a. 2289 km.¹³ Selles plaanis oli mustkattega teede olemasolu Jõgeva Teedevalitsuse tööpiirkonnas tubli keskmine.

Võib öelda, et moodsa teedevõrgustiku eelduseks oli moodsa veovahendi – auto, olemasolu. Teedehitusel võis hooajati osaleda kuni 100 kallurit. Ühe kalluri, olgugi kõigest 3,5 või 2,25 tonnise kandevõimega, töövõime ületab hobust kordades. Fantaseerides võimaluse üle ehitada Tallinn-Tartu maantee ilma veokiteta – see oleks nõudnud ilmselt kõiki Põltsamaa ümbruskonna hobuseid.

1962. aastaks olid teolud põhimaanteedel Autotranspordi ja maanteede ministeeriumi (ATMM-i) arvates juba piisavalt head, et vähendada kütuse kulunorme. Nii vähendati kütuse kulunormi 20% alates 15. detsembrist 1962. aastal ka kolmel Jõgeva rajooni jääval teel:¹⁴

Mäo-Põltsamaa-Tartu-Võru
Põltsamaa-Jõgeva
Tartu-Saare.

Kuidas valida teemarsruuti?

Üks nõukogude võimu iseärasusi on kaartide küsimus. Nõukogude ajal tervikuna ja eriti selle varasemal perioodil välja antud kaardid ei meenuta kuidagi tänapäevaseid autoatlaseid ei oma põhjalikkusega ega täpsusega. Täppiskaardid olid ametkondlikuks kasutamiseks ja Eesti NSV-st väljastatud (peamiselt seinakaardid) teid näitavad kaardid olid ilmselt sihilikult ebatäpsuseid täis. Kõrgemal tasandil tegeleti küll lausa teaduslikul tasemel parimate veomarsruutide väljaselgitamisega, aga nii elementaarset asja nagu korralik teedekaart NSV Liidus vist polnudki. Siinkirjutaja vanaisa, töötades autojuhina, kasutas seetõttu sõjaeelse

¹¹E.Grauberg. 50 aastat muutuv asjas. Sissejuhatus Jõgeva Teedevalitsuse arhiivinimistusse. Samas ka tabelis sisalduvad andmed. Andmed on Jõgeva rajooni/maakonna territooriumi kohta alates 1972. a kehtinud piirides.

¹²EMM 26:12, Jõgeva Teedevalitsuse 1960. a. aastaaruanne.

¹³Autotransport ja Maanteed, 1965, 3, lk. 20.

¹⁴RA, LVMA.739JO.1.179, l. 5, direktori käskkiri 14.01.1963. a.

ajastu, umbes 1930.aastast pärit maanteede kaarti, mis oma täpsuselt ületas tunduvalt veel aastakümneid hiljemgi väljastatud uuemaid kaarte.

2.3. Teised automajandis rajoonis

1950. aastatel oli arvestatav automajand üldkasutatava autobaasi piirkonnas veel masina-traktorijaamadel (MTJ). Peaaegu kõigilühismajanditel oli küll autosid, aga enamasti üks või kaks. Väikeste automajandite likvideerimise kampaania käigus aastail 1958 – 59 korjati needki kokku. Soov suurendada üldkasutatava autotranspordi osakaalu pikemas perspektiivis siiski ei täitunud. Nõukogude majandusmudeli eripäradest ja tollasest logistika arengutasemest (ka maailma mõistes) johtuvalt löid majandid 1960. aastatel taas oma autopargi. Samasse aega jääb ka rajooni majanduse tugisamba – põllumajanduse tõus ning kolhooside mehhaniseerimine. Protsess süvenes järgmisel aastakümnel ja üldkasutatava autotranspordi spetsiifikaks jäi teedehitus ning ettevõtete abistamine erakorralise veomahu korral. 1980. aastate lõpul moodustas näiteks Jõgeva autobaasi Jõgeva kolonni autopark selge vähemuse kogu linna ja lähiümbruse veokipargist. Ainuüksi Jõgeva KEK-i autopark ulatus ligemale pooleni autobaasi mahust. Jõgeva Tarbijate Kooperatiiv läks üle oma autopargile ning ei vajanud mingist hetkest enam autobaasi teeneid.

Peale autotranspordibaasi omasid suuremat autoparki ka MTJ-d ja nende järglased RTJ-d ja EPT osakonnad, ehitusmajandid KEK ja MEK, hiljem ka Jõgeva Tarbijate Kooperatiiv.

3. Autotranspordibaas nr. 5 loomine, alluvussuhted, struktuur

Eesti NSV Ministrite Nõukogu (MN) määrusega 28. oktoobrist 1950. a. jaotati äsja moodustatud rajoonid autobaaside tööpiirkondadeks. Tartus asuv autobaas nr. 4 sai endale endise Tartu maakonna põhised rajoonid – Jõgeva, Mustvee ja Kallaste. Viljandis asuv autobaas nr. 8 sai endale Põltsamaa rajooni.¹⁵ Põltsamaal ja Jõgeval asusid vastavate autobaaside alabaasid mitte eriti arvuka autopargiga. Autotranspordibaas nr. 5 numbrit oli kandnud üks Tallinna autobaasidest, nüüd otsustati see reorganiseerida Põltsamaale. Põltsamaal asuva autobaas nr. 5 sünnikuupäevaks võib lugeda 7. aprilli 1952. aastat kui direktori kohustäitja Helmuth Rooste ametisse asus. 16. aprillil võeti üle a/b nr. 8 Põltsamaa alabaas koos masinate ja töötajatega. Nr. 5-ga liideti ka neljanda autobaasi Jõgeva alabaas. Nii sai uue autobaasi tööpiirkonnaks Põltsamaa, Jõgeva ja Mustvee rajoon.¹⁶

Ajuti kuulus a/b nr. 5 tööpiirkonda sealse lubjatehase tõttu ka Rakke. Aastail 1959 – 62 kujundati kolmest rajoonist üks tervik, kuid vähemalt mõnda aega teenindas autobaas edasi ka nüüd Viljandi ja Paide rajooni alla läinud alasid. Avinurme-Lohusuu kandi kohta, mis läks Kohtla-Järve rajooni alla, ei oska kahjuks midagi öelda. Põltsamaa kolonn teenindas Viljandi rajooni alla kuuluvat Meleski klaasivabrikut ja sellele järgnenud väikeettevõtet kuni vaadeldava perioodi lõpuni. Teistest autobaasi lepingulistest klientidest väljaspoolt rajooni tuleb 1970.-80. aastatel esile vaid Rakke lubjatehas. Piimaveoringide ja võitööstuste teenindamise puhul pole täpselt teada nende ulatus väljaspoole rajooni piire, selleks peaks spetsiaalselt uurima juba piimanduse administreerimist, mitte autotransporti.

Esiialgu kuulusid autobaasid Eesti NSV MN juures asuva Autotranspordi Peavalitsuse alla (1989. a. reorganiseeriti Riiklikuks Transpordikomiteeks). Sellele peavalitsusele allusid autobaasid, autokoolid ja remonditehased. 1953. aasta jaanuaris viidi antud peavalitsus omakorda vastloodud Autotranspordi ja Maanteede ministriumini alluvusse. 1956. aastal Autotranspordi Peavalitsus kaotati ja autobaasid allutati otse ministriumile, õigemini selle Autotranspordi valitsusele. 1. juulil 1960. a. loodi selle baasil Vabariiklik Autotranspordi trust. 1. jaanuaril 1966. aastal reorganiseeriti see tootmisvalitsuseks „Põllumajandustransport.” „Põllumajandustransport” ise oli 1963. aastal loodud ühe tootmisvalitsusena. Sarnaselt enamuse maarajoonide autobaasidega kuulus selle alla ka

¹⁵Eesti NSV autotranspordi ja maanteede süsteemi asutused aastail 1940 – 60, lk. 27 – 28.

¹⁶RA, LVMA.739JO.1.2, direktori käskkirjad.

autotranspordibaas nr. 5.1971. aasta alguses „Põllumajandustransport” likvideeriti ja selle asemele loodi Autovedude Valitsus. Autovedude Valitsusele allusid 18 autotranspordibaasi, 2 autokoloni, koondis „Tallinna Autoveod”, Töö Teadusliku Organiseerimise Keskus ning Transpordi-Ekspeditsiooni Agentuuride Sõlmkontor „Esta”. 1974. aastal likvideeriti „Esta”. Perestroika ajal tõsteti koondise alla veel hulgaliselt erinevaid majandeid kuni 1988. aasta lõpus Autovedude Valitsus likvideeriti. Selle asemel loodi vabariiklik ühendus „Eesti Autoveod”, mis lõpetas tegevuse 1. aprillil 1990. aastal.¹⁷

Autobaasi ennast juhtis direktor. Palgatasemelt järgmine töötaja oli peainsener. 1990. aasta jaanuaris peainseneri koht kaotati ning hierarhias järgmiseks jäid direktori asetäitjad, keda enne oli üks, nüüd kaks – asetäitjad tootmise ja ehituse alal. Kolonne juhtisid kolonniülemad. Kolonnist madalam struktuuriüksus oli brigaad, mis koosnes tosinkonnast autojuhist.

3.1. Kolonnid

Jõgeva ja Põltsamaa

Jõgeva kolonn tekkis kohe autotranspordibaas nr. 5 organiseerimisel 1952. aastal kui võeti üle senine a/b nr. 4 Jõgeva alabaas. 1975. aastal hakati Õunale projekteerima autobaasi uut peahoonet, mis valmis aastatel 1978 – 81. Selle valmimise järel viidi baasi keskkontor Põltsamaalt üle Jõgeva lähedale Õuna külla senise kolonni Jõgeva kolonni asukohta. Põltsamaale jäi alles küllaltki suur kolonn. 1980. aastatel paistis Põltsamaa kolonn Jõgeva omaga võrreldes silma väiksema kaadrivoolavusega ning vähemate probleemidega seoses tööjõuga. Põltsamaal asus autobaas Pargi tänaval.

Mustvee

Mustvee alabaas tekkis 1952. või 1953. aastal. Teateid mõne varasema alabaasi ülevõtmisest ei ole leidnud. Kolonni hiilgaegadeks olid 1960. aastad kui Mustveesse oli koondatud suur osa tolmtuhaveo masinatest ning masinapark hakkas suurusega järgi jõudma autobaasi südameks olnud Põltsamaa kolonnile. 1969. aasta lõpus anti Mustvee kolonn üle koondisele „Eesti Põllumajandustehnika” seoses muldade lupjamistöõde kohustuse üleandmisega. Likvideerimisega koondati Mustvee kolonni 128 töötajat. Vaimustust see autobaasi töötajates ei tekitanud – värskest iseseisva kolonnina elujõuliseks ja tugevaks kujunenud struktuuriüksus

¹⁷Eesti NSV autotranspordi ja maanteedüsteemi astused aastail 1940 – 60, lk. 29, 44. Samuti rahvusarhiivi fonde tutvustavad sissejuhatused.

võeti käest. Päris üldkasutatava autopargita Mustvee siiski ei jäänud, edasi tegutses autobaasi Põltsamaa kolonni Mustvee brigaad tosinkonna masinaga. Territooriumist ja remondibaasist ilma jäetuna paiknes masinapark esialgu leivatehase valdustest kuniks õnnestus välja kaubelda endine Mustvee raudteejaam. Iseseisva kolonni staatust Mustvee enam tagasi ei saanud. Ehkki siin-seal mainitakse Mustvee kolonni ülemat (Mustvee kolonni/brigaadi juhtis pea kogu selle aja Zosima Jotkin) ei omanud kolonn enam kunagi reaalselt iseseisvat staatust. Brigaad/kolonn allutati Põltsamaa asemel mingil hetkel Jõgeva kolonnile.¹⁸

Mustvee kolonni/brigaadi üheks eripäraks Põltsamaa ja Jõgevaga võrreldes oli ka tunnitasuautode ja kaubataksode rohkus. Nendele pakkusid tööd Peipsi-äärsete külade köögiviljakasvatajad.

Rakke

1959. aastal moodustati Eesti NSV Rahvamajanduse Nõukogu väikestest automajanditest autobaas nr. 103. Baasi keskus asus Tallinnas ning oligi loodud koondamaks väikeseid autoparke, millest üheks osutus endine Rakke lubjatehase automajand. 1. juulil 1960. aastalkujundati a/b nr. 103 ümber, mille käigus allutati selle Rakke kolonn a/b nr. 5-le.¹⁹

Rakke kolonn läks 30. juunil 1961. aastal Vabariikliku Autotranspordi Trusti juhataja käskkirjaga autobaasile nr. 21. Üleandmise hetkel oli kolonnis 26 veokit, neist 22 töökorras. 23 neist olid kallurid, peamiselt ZIS-585-d. Lisaks üks platvormauto, üks sadulveok ja üks buss. Vanim auto oli aastast 1949 ja uusim 1961.-st.²⁰ Autopargi koosseis kolonnide kaupa mõningatel aastatel :

1.1.1961 :

Põltsamaal 132 autot, Jõgeval 49, Mustvees 18 ja Rakkes 24. Kokku 223.

1.1.1967 :

Põltsamaal 146 autot, Jõgeval 81 ja Mustvees 98. Kokku 325.

¹⁸RA, LVMA.739JO.1.303, Mustvee autokolonni üleandmis-vastuvõtu aktid. Autobaasile vajalikke masinaid paigutati alates oktoobrist ümber Põltsamaa ja ka Jõgeva kolonni. Töötajate nimekiri direktori käskkirjas 15.12.1969. a. (LVMA.739JO.1.291, l. 99 – 102).

RA, LVMA.739JO.1.425, autotranspordibaasi üleandmise-vastuvõtmise aktid 10.12.1975. a. S 323 l. 4 autode paiknemise tabelis seisuga 1.07.1970. a. on 12 masinat sh 2 sõiduauto märgitud Mustvees paiknevaks.

M. Laose intervjuu kolonniülem Zosima Jotkiniga infolehes „Sabi” nr. 3, 1988.

¹⁹Eesti NSV autotranspordi ja maanteedüsteemi astused aastail 1940 – 60, l. 61.

²⁰RA, LVMA.739JO.1.155, üleandmis-vastuvõtu akt Rakke autokolonni likvideerimisel.

1.07.1970 :

Põltsamaal 146 autot, Jõgeval 92 ja Mustvees 12. Kokku 250.

5.10.1985 :

Põltsamaal 105 veokit, 13 taksot, 65 haagist. Jõgeval 91 veokit, 15 taksot, 1 buss ja 38 haagist. Mustvees 11 veokit ja 4 taksot. Kokku 207 veokit, 32 taksot, 1 buss ja 103 haagist.²¹

3.1. Juhtimine keskusest

1950. aastad.

Autobaas nr. 5-t tänapäeva mõistes iseseisvaks ettevõtteks sel perioodil lugeda ei saa. Ministeeriumi tasemel määrati kindlaks autopargi koosseis, palgad, veomahud, kliendibaasid. Ilma kooskõlastuseta võis täita veomahu reservi, sisustada ruume ja remondikoda ja võimalusel määrata preemiat. Algusaastail, 1952 – 53, korjas peavalitsus/ministeerium kokku ettevõtete kasumi ja jaotas seda uuesti laiali kapitaalmahutuste või likviidsuse puudujääkide tarbeks. Mõnikord pidi mõni autobaas kandma etteantud summa teisele autobaasile üle keskuse nõudel. Näiteks 12. juunil 1952. a. anti autobaasile nr. 4 korraldus kanda nr. 5-le üle 144 300 rbl viimase kahjumi katteks. Tsentraalne korraldamine omandas tänapäevases mõttes lausa jaburaid mõõtmeid. Näiteks 15. oktoobril 1952. aastal alandas peavalitsuse eksploatatsiooniosakonna juhataja oma käskkirjaga veotariife järgmistele kaupadele : kartuli, värsked köögivilid, oad, kaer kottides ja lahtiselt, mitmesugune tera- ja seemnevili, päevalill peades ja seemnetes, pressitud ja pressimata puuvill. Arvestades Eesti ala „tihedat kokkupuudet” päevalille ja puuvillakasvatusega võib aimata, et peavalitsus oli vastava direktiivi omakorda kõrgemalt saanud.²² Plaanimajanduslikud kriteeriumid ja tariifid asendasid põhimõtet, et vedaja määrab hinna vastavalt veoga seotud kuludele. Kerged koormad olid plaanitaimise mõistes halvad kuna kandejõu kasutamise koefitsient langes. Rohkem plaani täites võis väheneda kasum. Raskemate koormatega täideti tonnkilomeetrite plaani hästi, kuid autod lagunesid ka kiiremini.

²¹RA, LVMA.739JO.1.559, l. 3, üleandmis-vastuvõtu akti direktori vahetusel. Vanemad andmed aastaaruannetest.

²²RA, LVMA.739JO.1.1 l. 17, 44, Autotranspordi Peavalitsuse juhataja käskkirja nr. 1567 kasumi osas ja käskkirja lisa nr. 309 tariifide alandamise osas.

Ministeerium pani paika ka autobaasi töötajate koosseisu. Sõltuvalt veokite arvust olid automajandid jagatud kategooriatesse, mis määrasid ära tugipersonali arvu. Palgad olid fikseeritud ja kinnitatud ministeeriumi poolt.

Seega iseseisvaks autoveo ettevõtteks 1950. aastate esimesel poolel võib pidada Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi. Autobasid andsid heal juhul filiaali mõõtmed välja.

Lisaks ministeeriumile olid autobasid aruandekohustuslikud ka rajoonide täitevkomiteede suhtes. Täitevkomitee plaanikomisjonile pidi aru andma plaaniliste näitajate täitmisest ja graafikuspüsimisest, samuti üldisest olukorrast kauba- ja reisjateveol. Autobasid teenindas kolme rajooni ja kõik nad nõudsid aruandeid!

1960. aastad

Varasem muster jäi püsima ka hiljem. Endiselt jaotati ministeeriumi tasemel autosid, sh ühelt autobasilt teisele. Tootmiskoondise „Põllumajandustransport” tähtsus vahelülina autobaside ja ministeeriumi vahel arhiivmaterjalidest ei ilmne. „Põllumajandustransport” organiseeris tsentraalselt kontoritarvete ostu. Muud olulist rolli ei ilmne.

Algusest saadik jäi paika vajadus täita plaanilisi numbreid. Neid oli päris palju – plaan oli kasumil, veetud tonnkilomeetritel (kõige tähtsam!), läbisõidu koefitsiendil ja tehnilise valmisoleku koefitsiendil. Oli ka tööjõuplaan, kuid sellest hälbimine polnud nii oluline. Tonnkilomeetrite plaan (sh klientide kaup) oli niivõrd oluline, et selle nimel tehti ka tühja tööd. Kruusa- ja liivakarjääridest veeti hunnikud välja mõnele võimalikule ladustamisplatsile, et vajaduse ilmnedes siis sealt kaup edasi toimetada. Sisuliselt mõttetu sõidu ainuke eesmärk oli täita veoplaani.²³ Et selline veiderdamine ei olnud midagi haruldast, näitab ka asjaolu, et sama skeemi on mainitud kogu Nõukogude Liidu kontekstis.²⁴

Üks 1980. aastate eripära on defitsiidi teraviku muutumine. Kui varasematel aastakümnetel olid autode seisupäevade põhiliseks põhjuseks varuosade ja kummide puudumine, siis nüüd olid antud kitsaskohad valdavalt ületatud. Endiselt kummitas juhtide nappus ja uudse murena oli esilekerkinud kütuse puudumine. Kuidas kütuse defitsiit naftariigis tekkida sai, ei oska öelda (ei mõtle siinkohal Laulva revolutsiooni aegset vägikaikavedu. Kütusenappus oli juba

²³Intervjuust R. Viigiga.

²⁴A. Nove. An Economic History of the USSR 1917 – 91. London 1992, lk. 365.

enne perestroika käivitamist). Perestroika ja vabadusetuulte puhumise ajaks, aastaks 1990 oli sisse viidud kütuseliimidid majandusautodele.²⁵

3.2. Logistiline pool

Tänapäevast logistikat, kus logistiku ülesandeks on kaupade leidmine ja sobitamine, ei saanudki plaanimajanduse tingimustes olla. Veomahud ja lepingu tüüptingimused olid ette antud otse Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumist. Vedude leidmisega polnud seega mingit raskust. Küll aga rõhused jäigad veotariifid autotransportbaas nr. 5 (mis oli rajooni ainuke puhtakujuline transpordiettevõtte) kliente. Korduvalt leiab arhiivimaterjalis kurtmist autobaasi teenuse kõrgete hindade üle.

1958. aastal, ülevabariigilise tsentraliseerimise käigus kaotati ka autobaas nr. 5 vastutusosal mitmeid väikseid automajandeid. Paljud neist hiljem taastati. Nähtavasti ei tasunud veoteenuse sisseostmine ära ega polnud mugav kasutada. Kogu nõukogude autoveondust kipub iseloomustama asutuste oma autopargi olemasolu. Autobasidest teenuse sisseostmine ei olnud asutuste esimene valik ning iseseisvamad asutused vältisid seda. Üheks põhjuseks oli sisseostetava teenuse kõrge hind. Jõgeval tegutsenud artelli 1949. a. majandusaruandes kurdetakse : „Raskusi on autotranspordiga. Oleks hädasti vaja muretseda veoauto, millega kaupu realiseerida väljaspoole oma tegevuspiirkonda Kiviõlisse ja Jõhvi jne. Kaupade järele, mida saame pakkuda, on nõudmine väga suur. Laenuautoga kaupade vedu võtab kuludeks peaaegu kogu saadava kasu.“²⁶Jõgeva KEK-i juhatuse esimees Remmel kurdab 1962. a. aastaaruande seletuskirjas, et oma veokite seismajäämise tõttu (kummide puudusel) tuli laenata transporti, mis „osutus väga kulukaks ja end majanduslikult ei õigustanud.“²⁷

Kasuliku läbisõidu koefitsient sest muidugi ei võitnud. Nii 1952. kui 1954. aastal oli autobaas nr. 5 läbisõidu kasutamise koefitsient 0,59, 1965. a. 0,54.²⁸ Tagasi sõideti pea alati tühjalt.

²⁵RA, LVMA.739JO.1.589, l. 39, direktori käskkiri 26.03.1990. a. Tähtsamate masinate kütusekulu oli piiramata, kuid mõningail masinail piiratud 300 – 1000 liitriga kuus.

²⁶E.Randoja. Jõgeva Rajooni RSN Täitevkomitee tööstuskombinaadid ja teeninduskombinaat „Jõgeva“ aastail 1944 – 78. 1.osa, lk. 158.

²⁷RA, LVMA.662JO.1.47, l. 18, Jõgeva KEK-i 1962. a. aastaaruande seletuskiri. 11-st masinast seisis 4 kolm kuud pukkide peal kuna poole aasta jooksul ei eraldatud majandile ühtegi kummi.

²⁸RA, LVMA.739JO.1.11, l. 5 (1953. a transfinplaan), LVMA.739JO.1.32, l. 20 (1954. a. bilanss), LVMA.739JO.1.221. Läbisõidukoefitsient 0,59 puhul oli auto koormaga 59% oma teekonnast.

Tsentraliseeritud veod

Alates 1955. aastast juurutati Eesti NSV veonduses tsentraliseeritud vedude süsteemi. Autobaasid vedasid kooskõlastatud graafiku järgi teiste majandite ja asutuste kaupa. Kauba laadimise eest hoolitses saatja, mahalaadimise eest saaja. Ekspediitori ülesanded lasusid autojuhil. 1960. a. lõpuks veeti Eesti NSV-s tsentraliseeritult 58,7% autoveonduse mahust.²⁹ Autobaas nr. 5 tööpiirkonnas hakati tsentraliseeritult teenendama järgmisi kliente (sõna „klient“ kasutamine on plaanimajanduses tinglik. Olid ju veomahud ja tingimused kokku lepitud ministriumide, mitte autobaasi ja kohaliku käitise vahel):³⁰

Esimesena viidi tsentraliseeritud vedudele üle võitööstused : Imavere, Kolga-Jaani, Kursi, Päinurme, Põltsamaa, Avinurme, Järve, Jõgeva, Palamuse, Torma ja Vägeva. Lisaks Meleski klaasivabrik, Jõgeva raudteejaam ja Põltsamaa Kohaliku Majanduse Kombinaat. Piimavedude tsentraliseerimist vabariigis arendati edasi 1970. aastate alguses. Selle tempot takistas tehnika, s.o. piimaveoks sobivate tsisternautode nappus.

Tsentraliseeritud veod viidi valdavalt sisse ettevõtetes, mis olid sunnitud loovutama oma autopargi. Niisiis käis vedude tsentraliseerimine käsikäes väikeste automajandite likvideerimise kampaaniaga. Kampaaniat ennast võib lugeda läbikukkunuks, paljud majandid kellelt veokid kokku korjati taastasid hiljem iseseisva automajandi. Vähe sellest, kõikvõimalikud ettevõtted löid omaenda autopargi ja üritasid igati end lahti rakendada sõltuvusest üldkasutatavast autotranspordist. Isegi ATMM-i sees löid teedevalitsused oma automajandid. Ettevõtete soov iseseisvalt oma autodega hakkama saada viis selleni kus näiteks hiigelettevõtte Kohtla-Järve Põlevkivitöötlemise Kombinaat palus endale eraldada piimaautot!³¹

²⁹M. Klesment, J. Valge. Eesti autoveondusest sõnas ja pildis XX sajandi algusest tänapäevani, lk. 126.

³⁰RA, LVMA.739JO.1.95, l. 14-16, tsentraliseeritud vedudele üleminevate ettevõtete loetelu.

³¹RA, ERA.R-2049.11.18, l. 45, V.I. Lenini nim. Põlevkivitöötlemise Kombinaadi direktori asetäitja kiri ATMM ministrile 8.01.1971. a.

4. Kulud-tulud

4.1. Omahind

Nõukogude võim armastas statistikat ja kogus seda ka autoveonduse valdkonnast ohtrasti. Kahjuks pole sellane statistika päris võrreldav tänapäevasega. 1949. a. aastaaruandes arvutas Palamuse MTJ keskmiseks omahinnaks kilomeetrile 1 rbl 9 kop (11 kop 1961. a. vääringus),³² mis võiks tänapäeva ostujõus olla 20-30 eurosendi ümber. Autobaasi 1952. a. keskmine omahind oli 1rbl kilomeetrist, taksodel 82 kopikat.³³ 1960. aastaks oli langenud omahind nii jooksvates kui tonnkilomeetrites. Jooksva kilomeetri omahind oli 85 kopikat (taksodel 51 kop), sellest:

- 31% ehk 26 kopikat kütuse ja määrdeainete kulu.
- 30% ehk 25 kopikat töötasud.
- 28% ehk 23 kopikat rehvikulu ja autode remont, mõlemat ligikaudu samapalju.
- 11% ehk 9 kopikat autode amortisatsioon.³⁴

Arvestada tuleb ka, et autode kandevõime oli enamasti 3 tonni ümber. Võrdluseks – tänapäeval on ühe kilomeetri omahind 24 tonnise koormaga veoautol umbes 1 euro.

Säilinud on põhjalik ülevaade omahinna analüüsist 1969. aasta kohta. Meetodina kasutati kulude läbijagamist üldise autode läbijooksuga. Majandi kogutulu oli 2,03 mln rbl aga kuluks loetud vaid 135 000 rbl (samal 1975. a. 11 kuuga saadi tulusid 1834 tuh. rbl ja kasumit 362 t, keskmine töötasu oli 2024 rbl aastas.³⁵) Ühe kilomeetri omahinnaks tuli kaubaveo autodel tasustatud kilomeetri kohta 13,5 kopikat ja sõidutaksodel 6,4 kopikat. Need numbrid olid kasvanud 1960. aastaga võrreldes, kuid nagu tulude ja kulude vahekorra näha, on üsna keeruline neid näitajaid tänapäevasesse konteksti panna. Annan siiski ka kaubaveo omahinna stukturi:³⁶

- 30% töötasud
- 21% kütus ja määrdeained

³²RA, LVMA.90JO.1.51, l. 24, Palamuse MTJ 1949. a. aastaaruanne. Plaani järgi 88 kop, kuid autod olid pidevalt remondis.

³³RA, LVMA.739JO.1.11, l.12, 1953. a. transfinplaan.

³⁴RA, LVMA.739JO.1.120, l. 15, 1960. a. aastaaruanne.

³⁵RA, LVMA.739JO.425, l. 3, autobaasi üleandmis-vastuvõtu akt.

³⁶RA, LVMA.739JO.1.297, l. 84, autotranspordibaasi nr. 5 1969. a. omahind.

- 19% amortisatsioon (autod ja ehitised)
- 15% üldkulud
- 9% autode remont
- 7% kummide kulumine

Võrdluses tänapäevaga on üld- ja palgakulu sarnases suurusjärgus. Autode remont ja rehvid on aga tänapäeval marginaalsed kulud võrreldes vaadeldava ajaga. See-eest kütus kui sisend on tähtsust juurde saanud. Selleaegsed autod olid tänapäevastega võrreldes ebaökonomsemad ja jõuetumad, kuid kütus ei olnud naftariigi jaoks mingi mure. Valukohad olid rehvide pidevas puudumises ja autode pidevas lagunemises.

Tegelikult on kõik selleaegsed analüüsid veo omahinna osas tänapäeva kohandamatud kuna suur osa väärtusi liikus läbi fondide ning nende bilansiline maksumus ei kajastanud kauba tegelikku väärtust. Tartu Ülikooli majandusteadlane Jüri Sepp on öelnud ühes interjvuu : „Tähtsam on ressursside, nii tooraine kui valmistoodangu liikumine, mitte raha liigutamine. Hinnad ei peegeldanud tol ajal kaupade väärtust.”³⁷ Tõestus sellele väitele on lisas nr. 4 ära toodud uute autode bilansijärgsed hinnad. Kui veoautosid vabamüügis polnud, siis sõiduautode võrreldavad hinnad elanikkonnale algasid umbes 5000 rublast – üle kahe korra kõrgemalt ja mustal turul maksti väidetavasti veelgi rohkem.

4.2. Palk

Tööjõu (v.a. autojuhid) põhipalgad kinnitas Autotranspordi ja maanteede minister. Suur osa sissetulekust laekus palgalistele aga kõikvõimalike lisatasude ja preemiate näol nagu plaaniületus, autokummide sääst, kütusesääst. Palgad võrrelduna kolhoositöölistega olid 1950. aastatel igatahes head (1959. aastal maksti vaid 14%-s kolhoosides rahas palka), küllap olid needki napid rublad autobaasis heaks sissetulekuks ajastu kontekstis. 1960. aastatel jõudis küll kolhoosides jagatav palk jõudsalt linnaettevõtetele järele.³⁸

³⁷Jüri Sepa kommentaar teemale, kas Eesti NSV andis või sai rohkem NSV Liidu käest („Teadustöö või soov panna okupandile vastu lõugu?”). Postimees, 8.04.2017.

³⁸Toivo U. Raun. Viron historia. Helsinki 1989, lk. 251.

Töötasu oli suurem parema tasuvusega, s.o. uuematel ja suurematel masinatel. Nii võidi distsiplinaarrikkumiste, näiteks omavoliliselt töölt puudumise eest karistada vanema ja viletsama auto peale ümberpaigutamisega.³⁹

Tabel 2. ⁴⁰

Mõningate aastate keskmised töötasud autotranspordibaasis nr. 5.

Aasta	Keskmine töötasu kuus	Sh autojuhtidel
1955	799 (80) rbl	948 (95) rbl
1962	93 rbl	105 rbl
1967	132 rbl	152 rbl
1970	171 rbl	...
1975	185 rbl	...
1980	227 rbl	...
1985	248 rbl	...
1989	274 rbl	...

Perestroika ajale oli iseloomulik töötajate (või endiste töötajate) palved ühekordseks rahaliseks toetuseks, mis tavaliselt ka rahuldati. Põhjuseks toodi enamasti raske majanduslik olukord, matused, lapse sünn, korteri remont või ka abiellumine. Raha võeti materiaalse ergutamise fondist, kust ka preemiaid maksti. Materiaalse ergutumaise fondi kujunemine on ära toodud lisas nr. 5.⁴¹

Eesti üleminekul isemajandamisele kadusid kõrgemalt ettekirjutatud palgad ning see küsimus liikus ettevõtte enda pädevusse. Seoses alanud isemajandamise ja inflatsioonga tõusid (juhtivtöötajate) põhipalgad hüppeliselt 1. juulist 1990. a. Uuesti vaadati palgad üle 1. jaanuarist 1991. a., kuid enamike töötajate palk sel korral ei tõusnud. Tükitöö tasud tõusid märgatavalt 1. aprillist 1991. a. ja põhipalgad kuu aega hiljem. Samast ajast hakati ka

³⁹RA, LVMA.739JO.1.30, l. 169, direktori käskkiri 14.07.1955. a. Näiteks autojuht E. Turu paigutati omavoliliselt töölt puudumise pärast GAZ-51-lt ümber ZIS-5-le.

⁴⁰RA, LVMA.739JO.1.31, l. 15, 1955. a. transfinplaan. LVMA.739JO.1.175, l. 13, 1962. a. aastaaruanne, LVMA.739JO.1.258, l. 22 ja 24, 1967. a. aastaaruanne. LVMA.739JO.1.487, l. 42, 1975. a. aastaaruanne. ERA.R-2311.1.1062, l. 103, 1980. a. aastaaruanne. ERA.R-2311.1.1732, l. 71, 1985. a. aastaruanne. ERA.R-2311.1.1732 l. 71. 1985. a. aastaruanne. ERA.R-2311.1.2276, l. 23, 1989. a. aastaaruanne.

⁴¹Töötajate omakäelised palved rahaeraldusteks sisalduvad a/b nr. 5 direktori käskkirjade juures (Rahvusarhiivis fond LVMA.739JO).

klieentidele rakendama hinnatõusu koefitsienti. Augustist tõsteti veelkord palkasid. 12. juulil oli eelnenud hinnatõusu koefitsiendi tõstmine klientidele.⁴²

4.3. Kliendid

Kui 1960. aastate teine poolt välja arvata (tuhaveo kõrgeaeg), oli põhiline veomahu tekitaja Autotranspordi ja Maanteede Ministeerium teedehitusega seotud tellimustega. 1962. a. andsid kallurid 84% veomahust.⁴³ Muudest vedudest paistis silma piimavedu. Tuha- ja piimavedu olid tihti ka murelapsed. 1967. a. sai autobaas tuha- ja piimaveost kokku 43,1 tuh. rbl kahjumit. Õnneks kattis seda 98,4 tuh. rbl kasumit muudest veolõikudest.⁴⁴ Alates 1970. aastast teostasid tolmtuha vedu põldudele autobaaside asemel EPT koondised. Seoses sellega anti Mustvee kolonn üle EPT-le sealhulgas selle Põlva koondisele ja Nuia osakonnale. Pärast Rakke kolonni teket oli mõnda aega oluline ka Rakke Lubjatehase teenindamine, siis kadus klientuurist, kuid naastes hiljem. Rakke Lubjatehas oli ka ühe nõukogude autoveonduse innovatsioonilise algatuse katselavaks. Nimelt 1971. aasta algusest hakati ATMM-i süsteemis rida kliente sealhulgas Rakke Lubjatehast teenindama limiidivabalt, otselepingutega (sellal oli lubjatehase põhiline teenindaja küll Tapal asunud Autotranspordibaas nr. 21).⁴⁵ Märkimisväärsemat mahtu tegi ka Jõgeva Ehitus-Remontkontor. Tarbijate kooperatiivide, metsakombinaatide ja rajooni väheste piimandusega mitteseotud töötleva tööstuse ettevõtete poolt tellitud vedude maht oli väike. 1971. aastal osales A/b nr. 5 ka raudtee ehitusel abistades Paides asunud a/b nr. 10-t Kärü-Kolu raudteetammi ehitusel.⁴⁶

1960.-70. aastatel arendasid palju majandid välja oma autopargi. Üldise autoveonduse arengu juures jagu tegevust siiski ka autotranspordibaasidele. Traditsiooniliselt üks suurimaid veomahu tekitajaid oli teedehitus, kuid selle osatähtsus siiski langes, moodustades 1974. aastal 65,5% kallurite veomahust.⁴⁷ Perestroika päevil abistas autobaas teedevalitsust ka talvise teehoolduse ajal.

⁴²Direktori käskkirjad 1991. aastast RA, LVMA.739JO.1.598, 1990. aastast LVMA.739JO.1.590.

⁴³RA, LVMA.739JO.1.175, l. 4, 1962. a. aastaaruanne.

⁴⁴RA, LVMA.739JO.1.258, l. 30. autobaas ise põhjendas miinust tuhaveol autopargi madala tehnilise valmisolekuga ja halbade ilmadega.

⁴⁵RA, ERA.R-2049.11.18, l. 7 – 8. ATMM ministri esimese asetäitja R. Varvase kiri ENSV Ministrite Nõukogule.

⁴⁶RA, ERA.R-2311.1.14, l. 76, ATMM Autovedude Valitsuse 1971. a. aastaaruanne.

⁴⁷RA, LVMA.739JO.1.407, l. 10, 1974. a. aastaaruanne.

1975. a. oli autobaasil 25 klienti, neist 10 kohustuslikud. Tunnitasuautode limiit on välja antud 15-le, kellest 4 on limiidi lõpuni ära kasutanud.⁴⁸ 1991. aastal oli lepinguliste klientide arv 26, seega oli jäänud stabiilseks.⁴⁹ Klientide arv ja maht on ära toodud lisas nr. 6.

Kui võrrelda autobaasi nr. 5 teiste omataolistega liiduvabariigis, siis 1970. aastate alguses oli nr. 5-l võrreldes teiste autobaasidega vähem ehitusmaterjalide ja ehitusobjektidega seotud vedusid, sarnases suurusjärgus teedehituse mahtus ning märks suurem kaal piimavedudel.

Piimavedu

A/b nr. 5 tööpiirkonnas tähistas tsentraliseeritud vedu eelkõige piimaveo ülevõtmist võitööstustelt. 1961 – 66 kasvas piimaautode arv 4-lt 32-le. Piimaautode arvu muutumist saab jälgida ka lisas nr. 3 asuvast tabelist kuna mõnede eranditega olidki pärast 1971. aastat kõik tsistern- ehk paakautod mis autobaasis olid, piimatsisternid. Piimavedu sai edaspidi autobaasi pidevaks nuhtluseks keeruliste teede ja eriti alakoormatud autode tõttu (tonnkilomeetri kultuse ajastul, mil tähtis oli koormata autot suurima lubatud massiga). Kahjumid piimaveost oli kogu „Põllumajandustranspordi” probleem. 1965. aastal sai koondis piimaveost kokku kahjumit 123 000 rubla. Kahju kandsid kõik autobaasid peale nr. 10-nda Paides mis oli läinud „uenduslikule” kilomeetritariifile (veo hinda ei panduda paika mitte tonnide või aja, vaid ainult kilometraaži järgi). Autobas nr. 5 kandis kahjumit nii tonnkilomeetri kui tunnitasu arvestuses, 1 km omahind tuli 13,3 kopikat. Tulemusena kergitati pisut hinnatariife.⁵⁰ Samas autojuhtide seas piimaringid põlu all polnud ning juhid ei vahetunud ülearu tihedasti.

Piima vedamisel kasutati tüüpiliselt suhteliselt väikese kandejõuga masinaid nagu GAZ-53, mille tsistern oli tavaliselt 3,3-tonnine. Suuremaid tsisternveokeid nagu 6,2-tonnine MAZ või 7,75-tonnine KamAZ lisandus üksikuid. Farmid olid ju samuti võrdlemisi väikesed tänapäevastega võrreldes ning küllap suuremaid vaja polnudki. Elanikkonnalt piima varumisel kasutati ka furgoonautot TA-9P.⁵¹

⁴⁸RA, LVMA.739JO.1.425, l. 3. autobaasi üleandmise-vastuvõtmise akt.

⁴⁹RA, LVMA.739JO.1.596, l. 64, direktori käskkiri 12.07.1991. a.

⁵⁰RA, ERA.R-2049.10.2, l. 109 – 118. ATMM ministri kiri ENSV liha- ja piimatööstuse ning põllumajanduse ministeeriumitele 2.06.1966. a.

⁵¹TA-9P ja muu Tartu Autoremondi Katsetehase toodangu kohta on võimalik lugeda internetis aadressil minevikumasin.ee

Raudtee

Palju tegevust pakkus Jõgeva raudteejaama teenindamine. Raudteejaama teenindasid tavaliselt tunnitariifi alusel töötavad autod (enamasti platvorm-GAZ-id) ja autojuhtide seas oli raudtee teenindamine kõige vähem armastatud tööots. Käsk jaama kaupu laadima tulla võis saabuda ka öösel. Jõgeva raudteejaama kaudu said kaupasad nii jaekaubandus, ehitusettevõtted kui teised asutused. Ootamatult jaama saabuvad veosed olid suureks nuhtluseks ning põhjustasid peavalu nii raudteele endale, vedajale kui kauba saajale. 1966. a. veebruaris oli Jõgeva jaamas korraga tühjakslaadimist ootamas 30 vagunit.⁵² Sama aasta juulis töötas iga päev 18 – 31 autot raudteejaama saabuva kauba laadimise ja laialiveoga. Kaubakogus, 146 – 572 tonni ei ole raudtee mõistes midagi erilist, kuid veokite hulk on päris suur. Autobaasi direktor Vello Astrik palus seoses suurenenud mahtudega Jõgeva jaama teenindamisel eraldada autobaasile autosid juurde. Pikamõõduliste pooljärelhaagete puudusel oli eriti keeruline seis raudtbetoondetailide veoga KEK-ile ja MEK-ile.⁵³ Hiljem 1970. aastatel olid ehitusmajandid endale ise piisava autopargi loonud ja a/b nr. 5 tähtsus ehitusmaterjalide jaamast laialiveol vähenes.

Jõgeva raudteejaama kaudu veeti 1960. aastatel laiali ka autobaasi üht põhilist veoartiklit – tolmtuhka. 1968. aastani töötas Mustvees ka kitsarööpmelise raudtee kaubajaam. Selle likvideerimisel maanteedele ümbersuunatud kaubakogused olid tühised ning a/b nr. 5 antud Mustvee raudteejaama teenindusest kunagi märkimisväärset käivet ei saanud.

Postivedu

Autobaas tegeles ka posti laialivedamisega Jõgeva postkontorist sidejaoskondadesse. Postiveo korraldamise osas annab ülevaate lisas nr. 7 asuv autobaasi direktori käskkiri 31. jaanuarist 1967. a. Postiveoga tegeles autobaas vaadeldava perioodi lõpuni. Selleks olid mõeldud UAZ-id, kuid need Nõukogude autotoodangugi mõistes viletsa kvaliteediga masinad olid pidevalt rikkis ning nii pidid nende töö ära tegema sõidutaksod. Postiveo masinad vedasid ka sularaha.

⁵²RA, ERA.R-2049.10.2, l. 48, ATMM ministri kiri „Põllumajandustranspordi” ja selle autobaaside juhatajatele.

⁵³RA, ERA.R-2049.10.2, l. 174 – 176, a/b nr. 5 direktori kiri ATMM vedude osakonnale 15.07.1966. a.

Laadimised

Sarnaselt tänapäevaga oli üks suuremaid nuhtlusi laadimisaegade pikkus. Valdavalt tulid pikad ja planeerimata laadimisajad võitööstuste teenindamisest ja Jõgeva raudteejaama saabunud kaupade laadimisest.

Laadimiskohtade sobimatus autovedudeks oli ka üheks takistuseks järelhaagete kasutamisel, mida muidu kõrgemal tasemel soositi (ja milles nähti veohinna alandamise võimalust). Autobaasi nr. 5 direktor Paul Alju kirjutas 1958. a. kohta: „Väga nõrk on olnud järelhaagete kasutamine. Peamiseks põhjuseks on olnud klientide väike nõudmine sellelaadiliste vedude järgi. Suuri raskusi tekitab nende kasutamise parandamises töö klientidega, kes senini ei ole tahtnud aru saada nende kasutamise rahvamajanduslikust tähtsusest. Väga suureks takistuseks on ka klientuuri juures laadimisplatside ja nende juurdesõiduteede halb olukord, mis sageli tõmbab kriipsu järelhaagiste kasutamisele ühe või teise veo puhul.“⁵⁴

⁵⁴RA, LVMA.739JO.1.83, l. 27, a/b nr.5 1958. a. aastaaruanne.

5. Autod

Ajal kui autobaas loodi parasjagu eraldi ministeeriumit ei olnud ning autosid jagati Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuva Autotranspordi Peavalitsuse juhataja käskkirjadega. Nii saadi ka baasi esimesed masinad. Edaspidi jagati autosid Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumist. Stiilinäide keskusest auto väljakauplemisest on lisas nr. 8. Sellest on hästi näha selleaegsete majandite vähene iseotsustamine ja sõltuvus ministeeriumist. Autode jagamisel said ettevõtted esineda soovidega, kuid otsustas selle üle kes mida saab, siiski ministeerium. Käskkirjas oli antud kvartalis saabuvate veokite jaotus autobaaside kaupa, mõnikord ka alabaasi täpsusega. Seejuures ei liikunud ministeeriumist saadetud autode eest vastutasuks raha, kuna ministeeriumil oli niikuinii õigus kogu kasum endale korjata või suunata see mõnda teise allaasutusse rahaliste vahendite nappuse katteks. Autobaaši algusaegadael esines juhtumeid kus kasum suunati ühe autobaaši eelarvest otse teise selle puudujääkide katteks. Ka 1960. aastatesse jagub autode üleandmise juhtusid ühelt autobaašilt teisele. Hiljem autobaašid omavahel ilma rahata autosid eriti ei vahetanud.⁵⁵

Levinud oli uutele masinatele tehasesse ise järgi sõitmine. Esimene teade masinale tehasesse järgisõitmisest on juba 1955. aastast ning see kord jäi püsima. Tehasest või Tallinnast autode toomise juhtumite vahelkord kõikus ajas. Mõni aasta on usinalt otse tehastest ise autosid toodud, mõnest aastast on teateid ainult Tallinnas autode järel käimisest. On teada, et tehnikat saadeti vabrikutest kohtadele ka rongiga (näiteks Jõgeva tuletõrjele saadeti UAZ-i tehasest autosid rongiga Jõgeva jaama), kuid autobaaš nr. 5 puhul ei ole selliseid juhtumeid õnnestunud leida.⁵⁶

Autoparki lisandunud masinad ei pruukinud alati olla uued. Autobaašid vahetasid omavahel masinaid, kolonnid vahetasid omanikke (Rakke, Mustvee), lisaks väikeste automajandite likvideerimise kampaania.

⁵⁵Näiteks 1960. aastal andis a/b nr. 5 viis veokit GAZ-93 üle a/b nr. 22-le ja sõiduauto Pobeda ning ühe GAZ-51-e a/b nr. 18-le. RA, LVMA.739JO.1.130, l. 43, 58, 103. Öiend 20.04.1960. a. Vabariikliku autotranspordi trusti juhataja käskkiri 19.02.1960. a ja 30.09.1960. a.

⁵⁶RA, LVMA.739JO.1.41, l. 18, kirjavahetus autotranspordi peavalitsusega komandeeringutasude küsimuses.

Autobaas nr.5 autopark kasvas pärast loomist marulises tempos. 1958 – 59.a. saadi autosid juurde väikeste autobaaside likvideerimise käigus. Aastatel 1960 – 61 kuulus koosseisu ka Rakke autokolonn. Aastail 1959 – 63 korjati autosid kokku veel võitööstustelt. Jooksvat dünaamikat kajastab lisa nr. 11.

Koondisele „Põllumajandustransport” allumise ajal kandus põhirõhk tuhaveole kolhoosipõldudele kogu Lõuna-Eesti regioonis. Tuhaveoautodeks olid ZIL-164 ja ZIL-130 tüüpi sadulveokid. Kuna neil olid eranditult taga tuhatsisternid, siis kajastuvad nad lisas nr. 3 tsisternide, mitte sadulveokite all. Tuhatsisternid olid alati järele ühtedel neil samadel autodel, võimalik et mõnel tehniliselt põhjusel. Tuhaveoga tegelesid eelisjärjekorras kolm-neli autobaasi. Sealhulgas lõunapoolses Eesti NSV-s nr. 5 (eriti selle Mustvee kolonn) ja nr. 4 Tartus. 1969. aasta lõpus anti Mustvee kolonn, mis koosnes peamiselt tuhaveoautodest, üle Jõgeva EPT-le (seejuures oli varem, 1963. a. EPT Põltsamaa osakond andnud 8 autot autobaasile). Kõige rohkem masinaid oligi baasis 1968 – 69 kui ainuüksi veoautosid oli 295 tükki. 1960. aastatel vedas autobaas laiali ka toidukaupu poodidesse ning autopargis olid leivaautod. Hiljem vedasis tarbijate kooperatiivid kaupu laiali oma jõududega ning toidukaupade veoga autobaas ei tegelenud.

Kõige võimsamad autod, mis autobaasi käsutusest läbi käisid olid kaks 300-hobujõulist sadulveokit MAZ-54323, mis saabusid 1989. või 1990. aastal.

Veokipargi üksluisus alguperioodil põhjustas loomulikult probleeme. Algusaastail veeti ka puistekaupu nagu kruus ja liiv harilike platvormautodega kallurite asemel. Seetõttu kulus laadimistöodele erakordselt palju aega ja kuigi tööjõud oli odav oli see siiski vaid mõõdukas samm edasi hobuveondusest. Platvormautosid kasutati laialdaselt ka inimeste veoks.

1955.a. moodustasid Eesti NSV autopargist kallurid 25,8% ja tsisternid 1,1%. 1965. aastaks oli kallurite osakaal tõusnud 34%-ni ja tsisternid 6,4%-ni.⁵⁷ Autobaas nr. 5 autopargi struktuuris toimus spetsialiseerumine veel järsemalt – 1955. a. oli platvormautode kui levinumate osakaal 83%, kümme aastat hiljem oli kallureid rohkem kui platvormautosid. Muudes rajooni autoparkides andsid platvormautod veel tugevamalt tooni. 1950. aastate alguses koosnes rajooni veokipark väga valdavalt harilikest platvormveokitest ehk nagu sellal öeldi „porteaudest“. Vastav statistika autobaas nr. 5 kohta on tabelina lisades nr. 4 ja 5.

⁵⁷Autotransport ja Maanteed 1965, 3.

Sama pilt avanes ka teistes ettevõtetes. Näiteks Palamuse MTJ sai oma esimese mitte-platvormauto kallur GAZ-93 näol alles 1956. aastal. Jõgeva MTJ sai 1953. aastal platvormautodele lisaks esimesed tsisternautod. Stalini-nimeline kolhoos sai 1960. aastal esimesed mitte-GAZ-51-d ehk kallurid GAZ-93. Tarbijate kooperatiivi autopark olevat veel kaheksakümnendate lõpus platvormautodel põhinenud. Võib oletada, et paljudel platvormautodel olid paigaldatud ka presentkatused kuna kasutusotstarbeld asetused platvormmasinad kui universaalsed, kõige tavapärase vedajad, samasse klassi tänapäevaste tenthaagistega. Rõhk oli aga teedehitusel ning kallurite arv hakkas väga jõudsalt kasvama.

Mõnede otstarvetega masinaid majandisse ei tekkinud majandisse üldse või vaid üksikuid. Kütuseveoks sobilikke tsisternautosid oli vähe. Assenisatsioon- ehk fekaaliveo masinaid ja kraanasid enamasti üks baasi peale. Seegi ainuke kraana oli aastaid katki ja rivist väljas. Autokraanade arvukusega hiilgasid see-eest Jõgeva KEK ja Jõgeva MEK.

Pärast 1989. aastat hakkas autopark kiiresti kahanema (vaata lisa nr. 11), mis jääb suuresti seletamatuks. Kasumi- jms tootmisnäitajad sel ajal ei ole halvenenud. Üheks seletuseks on, et suurema iseseisvuse tingimustes sai autobaas vabamalt ära anda kehvas seisukorras, pidevalt katkiseid ja seetõttu madala tootluse masinaid. Teiseks võib autopargi vähenemist seletada osade masinate ülekandmist kooperatiivide omandusse. Kindlasti mõjus autopargi suurusele negatiivselt plaanimajanduse kokkukukkumine 1991. aastaks kuna uusi autosid enam limiidi alusel saada polnud.

Haagised

Haagiste kasutamine algas autobaasi sünniga ning jätkus kogu tegevusaja. Põhiliselt olid kasutusel üheteljelised haagised, vähem kaheteljelised ja poolhaagised. Haagiste markidesse ja tehnilistesse näitajatesse ma ei süvenenud. Kasutusotstarbest annab aimu autopark ise. Furgoonidele haagiseid järgi ilmselt ei läinud. Piimaautode puhul kahtlen selles samuti. Dokumentatsioonist tuleb välja haagiste kasutamine tolmtuhaveol. Kindlasti kasutati haagiseid ka kallurite puhul. Haagise üldarv oli 1961. aasta alguses 32, 1967. aastal 112 ja 1984. aasta alguses 99 (sh 55 üheteljelist, 18 kaheteljelist ja 26 poolhaaget).⁵⁸ Autode arvuga võrreldes haagiste arv kasvas.

⁵⁸1960. (RA, LVMA.739JO.1.139, l. 70), 1966. (LVMA.739JO.1.238, l. 66) ja 1983. aasta (ERA.R-2311.1468, l. 62) aastaaruanded.

Autode ülekoormamine

Suurema teenistuse huvides vedasid juhid pea igal võimalusel korraga rohkem kaupa kui autoga tehase poolt lubatud oli. Lubatud massi mitte lihtsalt ei ületatud, vaid kaupa pandi võimalusel kaks korda või rohkemgi lubatust peale. Ametlikult viietonnine ZIL vedas kümmet tonni jne. Et seda võimaldada, ehitati majandisse saabunud autod ümber – tugevdati raame ja lisati vedrusid. Originaalsed tehasest tulnud masinad ei oleks sellist ülekoormust talunud. Veolehele kirja läks auto tehasepoolne maksimumtonnaaž, vahe katmiseks näidati rohkem sõite kui tegelikult tehti ning sellest vahest johtuvalt tekkisid tohutud kütuse ülejäägid. Kuigi revisjonides aeg-ajalt nahutati autojuhte ja ülemusi teekonnalehtede võltsimise pärast oli see tegelikult avalik saladus. Niiviisi ei talitatud ainult 5. autobaasis, vaid üleüldiselt ja ka ülemused olid sellega kursis. Vastupidi, ülemused olid isegi huvitatud sellisest skeemimisest, sest nii sai ju kergemini plaani täita. Ülemuste ülemused said ette kanda plaani täitmisest ja nende ülemused samuti.

Teostamata ettepanekud

Üheksanda viisaastaku alguses (1971. a.) palus ministeerium oma allaasutustel ja klientidel saata ettepanekuid töö paremaks organiseerimiseks. Autobaas nr. 5 märkis ära, et furgoonautodel võiks olla lahtikäivad küljed ning koht kolmanda reisija jaoks kabiinis, nentides et seni selliseid masinaid ei toodeta. Minu andmetel on ka tänasel päeval raske leida furgoonautosid ja kapphaagiseid, millel küljed lahti käiksid.⁵⁹

5.1. Välismaised autod⁶⁰

Suhteliselt moodustasid välismaised s.o. väljaspool Nõukogude Liitu toodetud veokid Eesti NSV veokipargist juba 1950. aastal marginaalse osa ja edaspidi see vähenes veelgi. On täheldatav, et välismaised autosid omasid peamiselt vanemad ettevõtted. Näiteks 1951. aastal asutatud Jõgeva MTJ-s polnud kunagi ühtegi välismaist autot samas kui vanemas Palamuse MTJ-s või Tarbijate Kooperatiivis olid nad täiesti olemas. 1952. aastal asutatud autobaas nr. 5 ainukesed mitte-Nõukogude päritolu masinad olid pikaks ajaks Ungari päritolu remonditöökoda Csepel 420 ja Citroeni buss (kanti 1954. a. maha). Csepel oli ka 1960. aastate

⁵⁹RA, ERA.R-2049.11.32, l. 109, a/b nr. 5 vastus ATMM-i kirjale, 31.03.1971. a.

⁶⁰Eesti NSV Autotranspordi ja maanteed ministeeriumi käskkirjadest tuleb palju põnevat välja ka teiste autobaaside kohta. Näiteks 1956. a kanti a/b nr. 4-s maha Studebaker ja Renault (kirjapilt aktis „Reno“), 1963. a kanti autobaasis nr. 1 maha Opel-Blitz ja nr. 16-s Ford-6.

alguses autobaasi, võimalik et kogu Põltsamaa rajooni ainuke diiselauto. Väikeste automajandite likvideerimisel sattusid bilanssi ka üks vana sõjaaegne või eelne Chevrolet, mis pikema jututa maha kanti.⁶¹ Hiljem lisandusid autoparki Avia furgoonid, mis jäid esimeseks ja viimaseks massiliseks välismaiseks automargiks autobaasi masinapargis.

5.2. Autode iga ja hooldus

Raske on öelda midagi kindlat teemal kaua autod vastu pidasid. Raamatus „Eesti autoveondusest sõnas ja pildis XX sajandi algusest tänapäevani“ on mainitud veoauto kasutuseaks 1950.-60. aastatel ligi 250 000 km, sh valdavalt see number ületati (muuseas ka ka spidomeetri kerimise abil).⁶² Saadaolevate infokildude põhjal võib sellega üldjoontes nõustuda. Plaaniline kapitaalremont oli GAZ-51-l ja ZIL-150-l ettenähtud 90 000 km pealt, GAZ-93 ja ZIL-585 (kallurid) puhul 80 000 km järel.⁶³ Keskel läbi kapremonditi veokeid enne mahakandmist kaks-kolm korda. Oli üksikuid masinaid ka väga suure läbisõiduga. Naaberrajoonis, Paide Teedevalitsusel oli 1970. a. kolm sõidukit läbisõiduga üle miljoni kilomeetri.⁶⁴ 1989. a. oli autobaasi majandusauto 1966. a. GAZ-53F läbisõit 878 000 km.⁶⁵ Väiksem, ca 200 000 km ressurss oli vanematüübilistel autodel ZIS-5 ja GAZ-AA/MM. 1956. aastal Jõgeva Teedevalitsuse mahakantud ZIS-50 läbisõit oli 240 000 ja GAZ-AA-l 233 000.⁶⁶

Aastane läbisõit oli tavaliselt 30 000 – 40 000 km, mõnikord ka kuni 70 000. Kui auto ressurss oli 300 000 – 400 000 km, siis saame auto kasutuseaks 10 aastat, mis võiks olla iseloomulik 1960. aastatele. 1950. aastatel olid autod algelisemad ja teed halvemad ning laguprotsess kiirem. Auto iga oli pigem seitse-kaheksa aastat. Üksikud nägid kahekümnendat tööaastat. 1959. aasta lõpul oli autobaasi vanim auto aastast 1948, s.o. 11 aastat vana.

Enamus autode mahakandmise akte ei ole kahjuks säilinud või on ainult üldsõnalised. Tänaväärseks erandiks on 1955 – 56. aastal maha kantud 8 veoautot ZIS-5. Kõik masinad peale ühe olid kolm kuni kuus aastat vanad ning läbisõitudega 180 000 – 198 000 km. Kui mahakandmisakti uskuda, siis olid masinad nii läbi, et on isegi raske ette kujutada kuidas nad

⁶¹Ülevõtmised RA, LVMA.739JO.1.95. Chevrolet oli Jõgeva Kohaliku Majanduse Kombinaadi endine masin.

⁶²M.Klesment, J.Valge. Eesti autoveondusest sõnas ja pildis XX sajandi algusest tänapäevani, lk.117.

⁶³RA, LVMA.739JO.1.120, l. 18, 1960. a. aastaaruanne.

⁶⁴Järvamaa teede lugu. Paide 1998, l. 125. Kolmest kaks olid ZIS-585-d ja üks sõjasaagiks saadud veoauto „Faun“.

⁶⁵RA, ERA.R-2311.1.580, a/b nr. 5 1989. a. aastaaruanne.

⁶⁶EMM 26:9, Jõgeva Teedevalitsuse 1956. a. aastaaruanne.

üldse enne mahakandmist veel liikusid. Summutid läbi põlenud, radiaatorid lekkisid, kolvid sisse sulanud jne jne. Mahakantud autod lammutati, kasutuskõlblikud osad eraldati ja hoiustati. Ülejäänud läks metalli kokkuostu. Alates 1960. aastatest saadeti mahakantud sõidukid enamasti kohapeal lammutamata autoremonditehastele. Mahakantud sõiduautosid realiseeriti ka müügiga elanikkonnale või teistele ettevõtetele.⁶⁷

Garažeerimine ja igapäevane hooldus

Autod seisisid autobaasi platsil, kokkuleppel ülemustega võisid juhid autot ka kodus hoida. Kodusele hoidmisele hea pilguga ei vaadatud kuna see avardas võimalusi „haltuura” tegemiseks pärast tööd. 1985. aastast on teada, et 30 masinat (12% kõikidest veokitest) garažeeriti väljaspool autobaasi territooriume neist 19 juhtide enda kodus.⁶⁸ Võimalik, et vahepeal oli suhtumine auto kodus hoidmisesse leebemaks läinud, võimalik, et varasemal ajal lihtsalt ei märgitud kodus hoitavaid autosid üles. Igal kolonnil olid ka garaažid kus hoiti remondis olevaid masinaid.

Garaaži paigutatud autodel pidi tuleohutusnõuete järgi akud ööseks lahti ühendama.⁶⁹

Autode pesuplats asus 1950.-60. aastatel Põltsamaal linna teises otsas võrreldes majandiga, mis oli küllaltki ebamugav lahendus. Omast mugavusest kasutasid juhid pesemiseks ka jõgesid-järvesid, mis oma keskkonnoahtlikkuse tõttu muidugi keelatud oli. Naftatoodete imbumise tõttu maapinda muutusid kasutuskõlbmatuks mõned autobaasi ümbruses asunud majapidamiste kaevud. Vähe sellest, autobaasi õlised reoveed lasti Põltsamaal otse jõkke, mistõttu autobaasilt sooviti rahalist toetust Põltsamaa linna puhatusseadmete ehitamiseks, mis algas 1969. aastal. Kas ka anti, ei ole teada.⁷⁰

Talvisel ajal töötamisel olid omad iseärasused. Kütuse kulunormid olid talvel 10% kõrgemad. Autode jahutussüsteemides kasutati vett ja seoses sellega pidi talvisel ajal peale tööpäeva lõppu mootoritest jahutusvee välja laskma. Igal sügisel kehtestati vastav kord direktori

⁶⁷RA, LVMA.739JO, l. 61, aktid jõuvankri prakeerimise ja inventariseerimise kohta. Mahakandmise kohta ka LVMA.739JO.1.350, l. 31, direktori käskkiri 26.01.1972. a. ART-dele saatmisest dir. käskkiri 8.06.1967 (LVMA.739JO.1.253, l. 140).

⁶⁸RA, LVMA.739JO.1.559, autotranspordibaas nr. 5 üleandmise-vastuvõtmise akt direktorite vahetusel 8. oktoobril 1985. a.

⁶⁹RA, LVMA.739JO.1.30, l. 11, direktori käskkiri 20.12.1955. a. seoses tuleõnnetusega Tartu Autobussi ja Taksopargis.

⁷⁰RA, LVMA.739JO.1.253, l. 97, direktori käskkiri 21.04.1967. a. Lisaks autode pesemisele looduslikes veekogudes keelasti ka autode remont haljasaladel ning metsa raiumine teede sillutamiseks. Põltsamaa Nurme tn. 12 ja 16 kaevude vesi oli muutunud kõlbmatuks – Jõgeva rajooni TSN TK korraldused 19.01 ja 6.04.1970. a. (LVMA.739JO.1.322, l. 1 – 2).

käskkirjaga seoses temperatuuri pideva alanemisega alla nulli ja iga kevad lõpetati vastav kord ilma soojenedes püsivalt üle nulli. Ilmataat mängis muidugi aeg-ajalt vingerpussi, mis võis kaasa tuua tõsiseid tagajärgi. Ööl vastu 15. aprilli 1979. a. langes temperatuur Eestis kuni kaheksa miinuskraadini ning lisandunud tugeva tuule tõttu külmus Autovedude Valitsuse haldusalas olevates autobaasides (põhiliselt Kohtla-Järve ja Narva omades) lõhki 153 mootoriplokki.⁷¹ Sarnane lugu juhtus kord ka Jõgeval. Sügisesel ajal läks ootamatult külmaks, lähemal elavad juhid naasid õhtul baasi ja lasid veed välja, kuid kaugemal elavatel olid hommikuks plokid lõhki külmunud.⁷² Selleks ajaks tunti küll ka antifriise ja tosooli, aga igapäevases kasutuses domineeris vesi. 1988. aastast oli Põltsamaa kolonnil olemas ka 14 autode elektrilist soojenduskohta.⁷³

1960. aastal kehtestatud tehnilise teenendamise normide järgi tuli tehniline teenendamine nr. 1 (T1) ette võtta iga 1100-1800 km järel sõltuvalt teoludest. Tehniline teenendamine nr. 2 (T2) tuli ette võtta iga 4000-8500 km järel teoludest sõltuvalt. T1 sisaldas muuhulgas ka õhu- ja õlifiltri pesemist (autodel oli märg õhufilter), rehvirõhu kontrolli, dünamo laagrite määrimist ja muud huvitavat. Arvestades tüüpilisi läbisõite tuli T1 ette iga nädala-paari tagant. T2 sisaldas muidugi veelgi põnevamaid tegevusi ning oli ette nähtud (keskmise läbisõidu korral) umbes kord kuus. Tegelikult rikuti T1 ja T2 läbiviimise nõutavat tiheduse normi pidevalt, mis põhjustas autode aeganõudvaid remonte hiljem rivist väljalangemisel. T1 tehti mõnikord alles 4800 km, s.o. 2,5 korda suurema läbisõidu järel. Parem oli seis sõidutaksode puhul. Tehnilise teenendamise norme muudeti aeg-ajalt ning 1976. aastal mindi Eesti NSV tasandil kehtestatud normidelt üle üleriiklikule standardile (GOST).⁷⁴

5.3. Remont

1950. aastate põhiliste „tööloomade“ GAZ-51 ja ZIS-150 esimene plaanijärgne kapitaalremont oli 90 000 km läbimise järel, kallurversioonidel 10 000 km varem. ZIL-130 pidas enne korralist kapremonti juba 150 000 km vastu. Suureks probleemiks kujunesid pikad remondiajad. Jääb mulje, et remonditöökodade töölised ei olnud just kõrge motivatsiooniga. Tööliste motivatsiooni tõstis viin. Kes tahtis oma masinat järjekorras eespoole saada, tõi

⁷¹RA, LVMA.739JO.1.510, l. 12. Autovedude Valitsuse juhataja käskkiri 24.05.1979. a.

⁷²Intervjuu R. Viigiga.

⁷³5abi nr. 2 (8) 1989. Peamehhanika probleemidest (A. Arula).

⁷⁴RA, LVMA.739JO.1.111, l. 113 – 119, direktori käskkiri 14.12.1959. a. vastavalt ministri määrusele. Käskkiri rikkumustega võitlemise kohta 8.06.1967. a. (LVMA.739JO.1.253, l. 141). 1976. a. GOST-i tulekust juttu ERA.R-2049.11.18, l. 8 kirjast ATMM-lt Eesti NSV Riiklikule Hindade Komiteele.

pudeli. Algusaastatel polnudki korralike garaaže autode parandamiseks ja hoolduseks. Masinate lagunemist soodustasid viletsad teed. Asfaltteid oli esialgu vähe ja neidki ei remonditud korralikult. Aukusid ei lapitud õigeaegselt ning mõnigi asfalttee oli kuue-seitsmekümnendatel aastatel hullem kui kruusatee.

Tihti seisis autod varuosade puudusel. Mõnikord oli tehast saadetud varuosa praaktodang. Jõgeva KEK-i mälestusteraamatus meenutab V. Saarela : „Kõige enam abi saadi Koeru autoremonditehasest – seda aga ainult tänu sellele, et KEKi mehed käisid seal ehitamas. Nii on jõgevalaste üles ehitatud Koeru lasteaed ja kauplus. Venemaalt saadud tagavaraosad osutusid sageli aga praagiks.“⁷⁵ Remondiettevõtetele esitatud põhjendatud reklamatsioonid olidki suuresti (1968. a. I poolaastal 42% ulatuses) põhjendatud ebakvaliteetsetest tagavaraosadest ja metalli väsimusest.⁷⁶ Autobaas ise realiseeris mõningal määral varuosi ka teistele majanditele.

1970. aasta I poolaastal remonditi või vahetati kõige tihedamini :⁷⁷

- mootorit, kumme, pidurisüsteemi – keskmiselt kõigil autodel vähemalt korra.
- rooli, elektriseadmeid, vedrusid, sidurit, tagasilda, jahutussüsteemi ja veokasti – keskmiselt vähemalt pooltel autodel (poole aasta jooksul).
- harvemini kardaanid, esisilda, spidomeetrit, värvkatet, käigukasti, starterit, toitesüsteemi.
- vaid 12 juhul (250 auto puhul) läks vaja raami, 29 juhul reduktori ja 33 juhul generaatori remonti.

Häda ajas härja kaevu. Varuosi käisid autobaasid otsimas ka Nõukogudemaa avarustes, kuigi paljude juppide tarnijana oli ette nähtud EPT. 1967. aastal kurtis Autotranspordi ja maanteedeminister R. Sibul Eesti NSV MN esimehele Valter Klausonile: „Koondise „Eesti Põllumajandustehnika” poolt ei ole rakendatud efektiivseid abinõusid selleks, et vabariigile eraldatud auto osade kogused laekuksid vabariiki õigeaegselt. On muutumas reeglipäraseks nähteks, et selleks, et õigeaegselt saada auto osasid tuleb tööstusettevõtetele ja autobaasidel teostada ringreise mööda osasid tootvaid tehaseid ja kanda ettenägematuid ja põhjendamatuid kulusid. Samal ajal aga Koondis mingisuguseid sanktsioone nende tehaste suhtes, millised ei

⁷⁵T. Lääne. Jõgeva KEK – aastad tulvil tööd ja elu, lk.148.

⁷⁶RA, ERA.R-2049.12.6, l. 98 – 103. ATMM ministri kiri EKP Keskkomiteele 8.09.1969. a.

⁷⁷RA, LVMA.739JO.1.323, l. 9. Agregaatidele ja sõlmedele tehtud remont 1970. a. I poolaasta.

kindlusta osade õigeaegset ärasaatmist, ei rakenda. Selle asemel soovitatakse hankida osad ringreiside teostamisega”.⁷⁸

1970. aastatel kapitaalremontide vahele jäävad ettenähtud kilometraažid kasvasid, samas on sellest ajast teada eraldi kapremondi normvahemikud tähtsamatele agregaatidele. Näiteks 1972. aastal oli GAZ-51 kapremont ettenähtud 135 000 km järel, GAZ-93 120 000 ja ZIL-555 175 000 km järel. Samas GAZ-51/52 mootori kapremont oli ette nähtud 55 000 km läbimise järel. Tegelik remont teostati siiski vastavalt vajadusele ja võimalustele norme tavaliselt ületades, aga mõnikord ka vähema läbisõidu puhul. Täpsem ülevaade kapremondi normidest ja nende täitmisest pisut varasemast ajast on lisas nr. 9⁷⁹

Keskne statistiline näitaja, mis iseloomustas autode korrasolekut oli tehnilise valmisoleku koefitsient. Näitaja oli plaaniline – s.o. autode tehnilise valmisoleku osas oli nii autobaasidel kui põllumajandustehnika koondistel kõrgemalt saadud kvoot, mida täita ja ületada. A/b nr. 5 vastav näitaja oli 1954. a 0,72 veokitel ja 0,73 taksodel. 1956. a. oli valmisoleku koefitsient 0,86 ja 1965. a. 0,865 ja pärast alustamisaastate raskusi jäi stabiilseks, olles 1986. aastal 0,87 ja 1988. aastal 0,85. Seejuures vahepeal 1976. aastal kõigest 0,79.⁸⁰ Jõgeva KEK-i vastav näitaja oli näiteks 1971. aastal 0,76.⁸¹

Plaanimajandusele kohaselt oli ka kapitaalremondi maht plaaniline näitaja, mis tuli täita. 1954. aastal oli plaanis anda autoremonditehastele 374 sõidukit, kuid anti vaid 310. Seejuures oli 28% ministeeriumi majandite autopargist remondis või remondi ootel, autobaasides nr. 9 ja 12 koguni 40%. Ka remonditöökodade kvaliteet jättis soovida, abinõuna spetsialiseeriti tehas „Sirp ja vasar” ZIS-150 ja Tartu autoremonditehas GAZ-51 remontimisele.⁸² Tartu autoremondi (katse)tehas jäi peamiseks GAZ-tüüpi autode kapitaalremondi tegijaks ka hiljem, mil lisandusid Kuusalu ja Nuia remonditehased (Nuia ja Kuusalu remontisid vaid põllumajanduses kasutatavaid GAZ-e). ZIL-tüüpi masinaid remonditi Tallinna autoremonditehases nr. 1, sõiduautosid (Pobeda, Volga, Moskvitš, UAZ) Koeru autoremonditehases nr. 2 ja MAZ-e Otepää autoremonditehases nr. 4. Reklamatsioone laekus enim Koeru ja kõige vähem Tartu ja Otepää tehase kohta. Tänapäeval tundub veider

⁷⁸RA, ERA.R-2049.12.1, l. 76 – 77. ATMM ministri kiri Eesti NSV MN esimehele 19.08.1967. a.

⁷⁹RA, LVMA.739JO.1.365, l. 14, finants-majanduslik tegevuse dokumentaalrevideerimise aktid.

⁸⁰RA, LVMA.739JO.1.32, l. 20 (1954. a bilanss), LVMA.739JO.1.67, l. 12 (1957. a transfinplaan). 1976. a aastaaruanne LVMA.739JO.1.452, l. 106. 1986. a aastaaruanne LVMA.739JO.1.567, l. 105. 1988. a bilanss koos lisadega LVMA.739JO.1.580, l. 103.

⁸¹RA, LVMA.662.1.174, l. 64. Jõgeva KEK-i 1971. a. aastaaruanne.

⁸²RA, LVMA.739JO.1.29, l. 21, ministri käskkirj 4. märtsist 1955. a.

koondada kogu Eesti ühte marki veokid remondiks ühte kohta kokku, kuid kaugel 1967. aastal kurdeti, et ikka on igal remonditehasel liiga lai nomenklatuur parandada ja peaks koopereeruma teiste Balti liiduvabariikidega. Kui autobaasile kirjutati ette number, palju autosid peab kapremonti andma, siis ometigi ei tähendanud see veel, et kapremonti läbi viivad ettevõtted oleks kindlustatud vahenditega selle teostamiseks. Eriti teravalt takistas remondivõimsuse kasvu varuosade puudus. 1967. aastal kaeti Eesti NSV-s vajadus autode kapitaalremondi osas 85%, mootorite osas 80% ja agregaatide osas 65% ulatuses.⁸³ Paistab, et eriti terav puudus oli ZIL-ide varuosadest ning GAZ-21 mootoritest.⁸⁴ Varuosade limiidi jaotaja sõltus osade defitsiitsusest. Kui remondiga varustus oli alla automudelil alla 85% tuli ministriumide ja keskasutuste vaheline limiidi jaotus paika panna Eesti NSV MN Riikliku Plaanikomitee poolt, 85-95% puhul jäi otsustajaks ATMM ja 95% või parema remondivõimekuse puhul reguleeris tellijale eraldatava autode ja agregaatide remondi limiidi remonditehas.⁸⁵

Ega limiit alati päästnud. Koondise „Eesti Põllumajandustehnika” esimehe asetäitja E. Kalas kurtis 1969. aastal plaanikomiteele: „Ühtlasi juhime tähelepanu vajadusele rakendada otsustavaid abinõud, mis tagaksid meie vabariigis ZIL-tüüpi autode häireteta remondi. Praegult on autod ZIL-164 ja ZIL-585, nende mootorid ja agregaadid Tallinna Autoremonditehases remondis sageli üle poole aasta. Autosid ZIL-555 keeldub tehas üldse vastu võtmast, vaatamata remondi limiidi olemasolule. Kuna enamus autode tagavaraosadest läheb ainult spetsialiseeritud remondiettevõtetele pole praegustes tingimustes põllumajanduslikel ettevõtetel võimalik hoida oma ZIL-tüüpi veoautode parki töökorras”.⁸⁶

1970. aastate alguses polnud olukord varuosadega sugugi parem. Autovedude Valitsuse 1970. aastaks eraldati varuosi ATMM-i süsteemile vaat et vähem kui aasta varem, hoolimata

⁸³RA, ERA.R-2049.12.1, l. 32 – 34, ATMM ministri ettekanne Eesti NSV Ministrite Nõukogule 11.02.1967. a. Taaskord planeeriti ka GAZ-tüüpi autode kapitaalremondi koondamist Tartusse. Täiendav vajadus varuosade osas samas lk. 39. Autoremonditehaste toojaotus samas l. 57. Reklamatsioonid 1964 – 67 samas l. 67.

⁸⁴RA, ERA.R-2049.12.4, l. 30 – 33, ATMM ministri kiri NSV Liidu rahvakontrollile 3.04.1968. a. GAZ-21 mootorite remondiks vajalikke silindrihülse laekus Eesti NSV-le 1966 – 68 20 – 30% vajadusest. Katsetati ka nende ise tegemist, mis ei olnud aga majanduslikult otstarbekas.

⁸⁵RA, ERA.R-2049.12.4, l. 40 – 43, Eesti NSV Autotranspordi ja Maanteede Ministri ettekanne Eesti NSV Ministrite Nõukogule 14.06.1967. a.

⁸⁶RA, ERA.R-2049.12.6, l. 7 – 8, EPT esimehe asetäitja kiri Eesti NSV Riiklikule Plaanikomiteele 25.11.1969. a. Äärel ATMM ministri R. Sibula märkus „Sm. Kiviloo, räägime läbi”.

autopargi kasvust.⁸⁷ 1971. a. aastaaruandes kurdetakse, et varuosadega varustamine on veelgi halvenenud, eriti uuemate masinate nagu ZIL-130, MAZ-503 ja GAZ-24 puhul. 1973. a. aastaaruandes on ära märgitud olukorra paranemine. 1980. aastaks on defitsiidi teravik suundunud KamAZ-i varuosade poole, kuid ka teised mainitakse ära.⁸⁸ Keeruline oli leida varuosi ainukesele välismaisele autode – Aviale. 1990. a. maksti autoritasu ratsionaliseerimissetpanekute eest, kus Avial asendati originaalosi nõukogude autode omadega.⁸⁹ 1980. aastate lõpul oli autobaasis defitsiit eelkõige Volga osadest kui KamAZ-i varuosi laiadlaselt käes oli.⁹⁰

5.4. Rehvid

1950. aastatel polnud veokipargi pidajatel küllap ühtki suuremat muret kui rehvide alaline nappus. Probleem polnud uus ja eksklusiivselt nõukogulik. Ka iseseisvas Eestis oli autonduse suurimaid takistusi probleemid rehvidega, eriti nende hind.⁹¹ 1954. aastal seisis autobaasis keskmiselt 11% autopargist kummide puudusel, olukord paranes märgatavalt järgmise aasta alguses.⁹² 1962. aastal seisis Jõgeva KEK-il 11 masinat pukkide peal, sh 4 neist 3 kuud.⁹³ Kui uusi rehve ei antud, siis sõideti vanadega mõnikord niikaua kuni sisekumm paistis. 1960. aastatel jääb kurtmist autokummide puuduse üle siiski vähemaks ja tundub, et vaadeldava perioodi lõpuks oli kummidefitsiit suuremas jaos lahendatud. Väheomas mahus esines kummipuudust ka edaspidi. Näiteks 1980. a. aastaaruandes kurdab Autovedude Valitsus terava kummide puuduse üle, kummide puudusel tekkinud seisupäevade arv oli teinud suure hüppe ülespoole. Jõgeva autobaasi kimbutas 1980. aastatel Avia furgoonidele vajalike rehvide puudus.⁹⁴

Ei selgitada kusagil kas tegemist on sise- või väliskummidega, aga vähemasti on teada, et 1963. aastal käiku lastud Kohtla-Järve autokummide remonditehas tegeles ainult

⁸⁷RA, ERA.R-2049.12.9, l. 135, ATMM ministri kiri Eesti NSV Ministrite Nõukogule, plaanikomiteele ja rahandusministeeriumile.

⁸⁸RA, ERA.R-2311.1.14, l. 81, ATMM Autovedude Valitsuse 1971. a. aastaaruanne. 1973. a. aruanne ERA.R-2311.1.236, l. 60. ERA.R-2311.1.1057, l. 62, ATMM Autovedude Valitsuse 1980. a. aastaaruanne.

⁸⁹RA, LVMA.739JO.1.592, l. 33. Direktori käskkiri 4.12.1990. a.

⁹⁰Sabi nr. 4, 1988. Varuosamajandus. Imelihtne? Või...? (M. Laos)

⁹¹M.Klesment, J.Valge. Eesti autoveondusest sõnas ja pildis XX sajandi algusest tänapäevani, lk.78.

⁹²RA, LVMA.739JO.1.32, l. 20, seletuskiri 1954. a. bilansi juurde. Kasutati sõna „kumm“, mis võib tähistada nii rehvi kui sisekummi. LVMA.739JO.1.20, l. 13. Plaanitäitmise aruanne 1955. a I kv.

⁹³RA, LVMA.662JO.1.47, seletuskiri 1962. a. aastaaruande juurde.

⁹⁴RA, ERA.R-2311.1.1057, l. 62, ATMM Autovedude Valitsuse 1980. a. aastaaruanne.

väliskummidega. Nii on põhjust arvata, et terminiga „kumm” tähistati ainult väliskummi ehk rehvi. Sõna „rehv” ilmub dokumentidesse 1980. aastatel.

Kuna rehvidest oli pidev puudus ja see oli suur kuluartikkel siis jälgiti tähelepanelikult rehvide läbijooksu ning hea tulemuse korral maksti juhtide kummisäästu preemiat. Iseasi küll palju kummide vastupidamine sõltus juhust ja palju teoludest. Töö karjäärides või muidu kehvades teoludes lõhkus rehve kiiresti. Rakke kolonni kummid lõhkesid pidevalt lubjatehase objektile olnud suure augu tõttu mida poriloigust näha polnud.. Veoautode kummide läbisõidu norm oli 40 000 km, 1966. a. tootmisesse võetud kõrgendatud läbisõidunormiga kummidel 63 – 75 000 km.⁹⁵ Kulunud rehvid anti tavaliselt Kohtla-Järve kummiremondi tehasele taastamiseks või parandamiseks (elanikkonna rehvid koguti alates 1966. aastast kokku Jõgeva teeninduskombinaadi kaudu).⁹⁶1950. aastate algul, enne Kohtla-Järve tehase loomist tegelesid rehvidega ATMM-i alluvuses vulkaniseerimistsehhid Tallinnas ja Tartus, kuid kokkuoli 1953. a. Eesti NSV-s 22 kummide remondiga tegelevat ettevõtet.⁹⁷ Teeolude paranemisel asus kasvama ka kummide eluiga. Üheks kummipõua kadumise põhjuseks oli ka Kohtla-Järve kummiremonditehase töövõljalikuse kasv, mis 1960. aastate keskpaigaks kattis liiduvabariigi autobaaside vajadused peaaegu täielikult. Paranes ka tehase töö kvaliteet, 1963. aastal suurendati parandatud kummide läbisõidugarantiid 50%.⁹⁸ Kummisäästuga võitlemisel oli Eesti NSV liiduvabariikide seas esirinnas. 1968. a. kanti ATMM majandites ilma protekteerimata (taastamata) maha 46% kummidest kui NSV Liidus tervikuna oli see number 75% ja püstitatud oli ülesanne langetada seda 60%-le.⁹⁹

Uusi rehve toodi autotranspordibaas nr.5-le komanderingulehtede järgi otsustades Riist.

5.5. Kütus ja määrdeained

Igal autobaasil olid omad tanklad. 1950. aastate keskel toodi kütust oma tsisternautoga Paidest ja Tartust. Autobaasi enda tankla varustas lisaks enda juhtidele ka eratarbijaid ja läbisõitjaid.

⁹⁵RA, ERA.R-2049.12.4, l. 4 – 8, ATMM ministri kiri Eesti NSV Ministrite Nõukogule 1.11.1967. a. Sõiduautode puhul kasvas GOST-i järgne norm 30 tuhandelt 48-le.

⁹⁶RA, ERA.R-2049.12.1, l. 44, ATMM ministri kirjavahetuse plaanikomiteega 10.04.1967. a.

⁹⁷RA, ERA.R-2049.9.1, l. 42 – 44, ATMM ministri kiri NSV Liidu autotranspordi ministri asetäitjale 2.03.1953. a.

⁹⁸RA, ERA.R-2049.9, l. 11 – 17, Справка об улучении шиноремонтного дела в республике. ATMM ministri R. Sibula õiend 14.02.1966. a. 1965. a. andsid ATMM automajandid ligi poole liiduvabariigi taastamisele kuuluvatest autokummidest. Samas dokumendis tehakse ka ettepanek EPT-le alustada põllumajandustehnika kummide taastamist oma Kõse baasis jättes Kohtla-Järvele ainult veokid ja sõiduautod.

⁹⁹RA, ERA.R-2049.12.6, l. 70 – 71. ATMM ministri asetäitja V. Kõomägi kiri Eesti NSV rahvakontrolli komiteele 9.05.1969. a.

Kütuse jaehinnaks 1955. a. kujunes 45 kop/l ja enamuse selle omahinnast moodustas selle väljajaotamiskulu (paar aastat varem, 1953. a. realiseeris NSV Liidu Naftatööstuse ministerium Eesti NSV-le bensiini A-66 hinnaga 64 rbl/tonn s.o. 6,4 kop/kg).¹⁰⁰ Kütuse hankimine teistest automajanditest käis algul vastavate talongide alusel. 1961. aastal mindi üle rahamajandusele.¹⁰¹ Tundub, et varsti liiguti siiski rahamajanduselt tagasi talongide peale, sest enamuse hilisematest aastatest kehtisid autobaasis kütusetalongid. Nende talongide alusel võis kütuse välja võtta ükskõik kus terves NSV Liidus – talongid olid universaalsed. 1989. või 1990. aastal talongisüsteem kadus ja kütust sai tanklast raha eest, autobaasi enda tanklas lisati võetud kütus majandi kuludesse. Mingil määral jäid talongid kasutusele veel 1991. aastani.

Legendaarsed on lood, kuidas kütus valati maha, kuna seda ei jõutud ära tarvitada. Tavaliselt laeti autole rohkem koormat peale kui ette nähtud, selle võrra tehti vähem sõite ja säästetud kütus lasti paremate ideede puudusel lihtsalt loodusesse. Siinkirjutaja vanaisa, Meinhard Pariisi sõnul olevat „kõvemad mehed“ autol sõidu ajal kütusepaagilt punni alt tõmmanud ja nii ringi sõitnud. Jõgeva KEK-ist meenutab Rein Mõts: „Meil oli metsa väljaveol esialgu kasutada auto Ural, mille bensiinikulu oli 75 liitrit sajale kilomeetrile. Ja õige Ural pidi sõitma kõige kallima bensiinimargiga – 95-ga. Metsaveol kulus sellistel autodel tavaliselt 100 liitrit sajale – aga bensiin ei maksnud siis midagi. Kehtis ju selline kord, et uut teekonnalehte enne ei antud, kui masin oli tangitud. Tankida aga ei saanud, sest vana bensiini ei jõutud ära kulutada. Polnud ka kellelegi müüa. Siis sõideti lihtsalt metsa alla ja lasti bensiinil maha joosta. Nii saadi uus sõiduleht kätte.“¹⁰²

Dokumentatsioonist on kütuseraiskamist raske tuvastada. Tegelikult olid kütuse ülejäägid üleüldised ja kõigile teada. Kütuse ülejääk algas sellest, et juhid lasid tanklas kirja panna, et võtsid välja näiteks 500 liitrit, aga tegelikult võtsid ainult sada. Juba väljavõetud ülearune kütus äritseti maha teenides nii „spekulatsiooniga” kena palgalisa. Bensiini realiseeriti isiklikusse autosse kallates või teistele soovijatele müües, diiselkütusega oli raskem, aga küllap viis tasuta tooraine rohkete diiselkatelde paigaldamiseni kodudes. Juhtus isegi lugusid, kus tanklapidaja maksis diisli äravijale peale, et ülearusest laojäägist lahti saada.

¹⁰⁰RA, LVMA.739JO.1.48, l. 52, 1956. a. bilansid. Kütuse müük Naftatööstuse ministeriumi poolt kirjas NSV Liidu autotranspordi ministri asetäitjalt ATMM-le 11.03.1953. a. (ERA.R-2049.9.1, l. 51).

¹⁰¹RA, LVMA.39JO.1.136, l. 21 ja 26, direktori käskkiri 30.01.1961. a. On mainitud, et bensiini hind on samas alates 1.01.1951. a., kuid pole mõistetav kas enne rahareformi maksis kütus 9 või 90 kopikat. 1.02.61 kehtestati bensiini väljaandmisel hinnaks 5,2 kop/l A-66 ja 6 kop/l A-72 puhul.

¹⁰²T. Lääne. Jõgeva KEK – aastad tulvil tööd ja elu, lk.144.

Tänapäevaga võrreldes õige suur oli kõikvõimalike määrdeainete kulu. 1952. a. väljastati Autobaasile nr.5 määrdeaineid bensiini kogusega võrreldes: 4,6% õli, 1% solidooli (tavott) ja 0,8% nigrooli (transmissiooniõli).¹⁰³ Seega, sõites 10 000 km kulutas GAZ-51 normi järgi 265 liitrit kütust 12,2 l tavaõli ja pea 3 l käigukastiõli ja tavotti! Ning needki normid kippusid väikseks jääma, autobaas on ette kandnud õli ülekulust.¹⁰⁴

Õli kulunorme vähendati 1967. aastal seoses uute ja paremate õlide kasutuselevõtuga. Enamusel bensiiniautodel vahetati nüüd õli iga 6500 km järel, diiselmootorite puhul iga 3000 km järel. Kui enne oli bensiinimootoriga auto kulutanud iga 100 liitri kütuse kohta 4,6 l õli, siis nüüd langes norm 3,2 liitrile. Diiselaudode puhul oli normiks 4,8 l õli 100 l diisli kohta. Transmissiooniõli norm ei alanenud ja jäi 0,8% peale kütusekulust. Kahe veosilla puhul oli norm 1,5%. Tavotikulu norm alanenud 1%-lt 0,6%-le.¹⁰⁵

1950. aastate alguses kasutati MTJ-des ka kerosiini ehk petrooleumi traktorite kütusena. Petrooleumi kasutamise eelduseks on väga madal mootori surve aste (4..5:1), mis võimaldaks ligi 50-se oktaanarvuga kütte kasutamist. Märke, et sama kütust oleks kasutatud veoautode puhul, ma ei leidnud (kuigi GAZ-AA/MM ja ZIS-5 omavad võimekust petrooleumi peal sõita). II Maailmasõja ajal oli suur naftariik NSV Liit sunnitud tootma ka puugaasiga töötavaid veokeid (nt. GAZ-42), kuid nende kasutamise kohta ma märke ei leidnud.

Talvel oli kütuse kulunorm 10% kõrgem. Talvise normi kehtima hakkamise ja lõpetamise otsustas baasi direktor oma käskkirjaga, võttes aluseks temperatuuri pideva langemise allapoole nulli. 1962. aastal alandati seoses teede olukorra paranemisega kütuse kulunorme 20% ulatuses parematel põhimaanteedel, mis loetleti üles ministri käskkirjaga. Ülevaade neist on teede alapunktis. Kütuse kulunorme võidi tõsta ka kevadeti teedelagunemise hooaja tõttu. Eesti NSV Plaanikomitee määruse alusel 12. detsembrist 1975. aastast võis kevadiste raskete teetingimuste juures kulunorme suurendada kuni 35%. 1976. a. aprillis asuti värsket määrust ka täiel määral rakendama. Kütusekulu tavanormid on ära toodud lisa nr. 10.¹⁰⁶

1988. aastal intervjuus rääkis kütusega seotud probleemidest direktori asetäitja Leo Saar niiviisi: „Kokkuhoiuprobleem algab juba masinate tootmistsükli. Riiklikult pole saadud

¹⁰³RA, LVMA.739JO.1.1, l. 40, Autotranspordi peavalitsuse Varustus-turustuse valitsus juhataja korraldus nr. 201.

¹⁰⁴RA, LVMA.739JO.1.120, l. 14, 1960. a. aastaaruanne.

¹⁰⁵RA, LVMA.739JO.1.253, l. 11 ja 93, direktori käskkirjad 26.01 ja 20.04.1967. a.

¹⁰⁶RA, ERA. R-2049.14.53, l. 38 – 39, Eesti NSV Ministrite Nõukogu korralduse projekt 1.04.1976. a.

korraldada asju nii, et tehasekonveierilt maha sõitnud masinad ühepalju kütust võtaksid. Seega on kütuse kulunormid üpris umbmäärased. Pole näiteks mingi ime, kui mõnel KAMAZ-il pool tonni kütust kuus üle jääb. Nojah, igal mehel pole muidugi neid häid ostjaid individuaalsektorist, kes ülejäägi ostmisega autojuhi isikliku kukrusse mittetöist tulu kannavad. Ehkki mõistagi on omajagu ka „häid ostjaid”. Aga autojuhtidel pole kütuse kokkuhou vastu peaaegu praktilist huvi. Kõikide kirjade järgi peaks see kütus olema siiski maha sõidetud. On näiteks välja arvestatud, et kui meie baasi tabaks ühel päeval täielik kütusekriis, saaksid masinad sõita ja tööd teha veel poolteist päeva... Jah, kokkuhoid makstakse juhile välja 85%-liselt hulgihinnast. Juhil on igal juhul kasulikum teda parem individuaalsektorisse 15-20 kopikat liiter müüa. Pealegi on kokkuhoid ja ülekulu siiani riiklikule ettevõttele väga halvad näitajad.”¹⁰⁷

1980. aastatel, eriti selle lõpus, tõusid päevakorda kütuse nappus. Kütust baasi lihtsalt ei tulnud, nii polnud ka juhtidele midagi välja anda. Tähtsamad masinad olid limiitivabad, teistele oli etteantud limiit. Vahest aitas kütuse saamisel ka tanklapidaja meelitamine, näiteks šokolaadi viimine. Julgemad eratarbijad (ja ka asutused) käisid NSV Liidu viimaste aastate eriti ränga kütusepuuduse ajal kütust toomas ka Venemaal. See oli riskantne tegevus, piiril olid kontrollid ja Venemaa poolelt ei lubatud ametlikult kütust Eestisse tuua. Autobaas ise niisugust tegevust ei organiseerinud.

¹⁰⁷5abi nr. 4, 1988. Oma töökohal peab peremees olema! (M. Laose intervjuu L. Saarega).

6. Taksod

Kui suuremates linnades moodustas ühistransport auto- ja taksoparke, siis Jõgeva rajoonis oli asi lahendatud nii, et taksod kuulusid muidu kaubaveoga tegeleva autotranspordibaasi alla, bussid aga allusid üldse Viljandi või Tartu automajanditele. Taksode arv ulatus kuni kolmekümneni, jaotudes enam-vähem võrdselt Jõgeva ja Põltsamaa kolonni vahel kui Mustvees oli taksosid paar-kolm. Masinapark koosnes Volgadest, harva sattus sekka Moskvitše. 14. jaanuaril 1972. a. asus taksona töösse esimene uuetüübiline Volga, GAZ-24-01.¹⁰⁸

1970. aastatel oli taksodel lubatud sõita rajooni piires ning kuni 50 km naaberrajoonide territooriumile. Sellest kaugemale sõiduks tuli küsida vahetusdispetšeri luba kes võis selle anda juhul kui kohapealsed vajadused oli rahuldatud. Üle 150 km kaugusele rajoonist ja ringmarsruudi läbimiseks oli vajalik kolonniülema luba ning väljaspoole liiduvabariiki minemiseks majandi juhtkonna luba.¹⁰⁹ Pikemaid otsi tuli ette, näiteks 1970. a. sõitis üks taksojuht klientidega Lohusuust Tallinnasse. Kaiavere vutifarm tellis 1980. aastatel taksoteenust munade vedamiseks Leningradi.¹¹⁰

1972. aastal kehtestati taksojuhtide töötasuks tükitöötariif 23% käibelt. Plaanitaitmisel lisandus 5% käibelt ning plaani mittetaitmisel alanes töötasu 3% ulatuses käibelt.¹¹¹

1988. a. viidi esimesena Eesti NSV-s sisse taksode rendile andmise võimalus. Pikapeale läksidki kõik taksod rendisüsteemile üle, aga seda juba uue riigikorra ajal.¹¹²

6.1. Kaubataksod

Omaette fenomen olid kaubataksod. Olemuselt sarnaneb tollane veotakso üsna hästi tänapäevaste linnadevaheliste liinivedudega. Kaubataksod tegutsesid 1955. aastast ja vähemalt 1961. aastani. Täpset kaubataksonduse lõppu ei oska öelda. Kaubataksoks olid GAZ-51-d, platvormautod. Sõideti üle-eestiliselt kindlaks määratud tariifi alusel nagu taksodki ja peale võis võtta nii inimesi kui kaupu. Marsruudid ja väljasõidud olid regulaarsed.

¹⁰⁸RA, LVMA.739JO.1.350, l. 21, direktori käskkiri 14.01.1972. a.

¹⁰⁹Samas, l. 39, direktori käskkiri 27.01.1972. a.

¹¹⁰RA, LVMA.739JO.1.306, l. 41, direktori käskkiri 6.03.1970. a. Autol läks sidur rikki ja seisis nädalapäevad Tallinna Taksopargis. Leningradi ja Kaiavere vahet sõitis aastaid R. Viik, kellelt intervjuu sai võetud.

¹¹¹Samas, l. 64, direktori käskkiri 24.03.1972. a.

¹¹²Sabi nr. 6, 1988. Tagasisivaade lõppevale aastale ning pilk tulevasele (T. Saarne).

A/b nr. 5 puhul suunati enamus kaubataksosid teenindama liini Kasepää – Leningrad. Ametlikest tariifidest kinni ei peetud kuna nii pika marsruudi puhul poleks see reisijatele end ära tasunud. Juhile maksti „kokkuleppe alusel“ 25 rubla, kes selle ilmselt mõnigi kord oma tasku pistis. Nii kurdetakse Mustvee linna TSN (Tööraha saadikute nõukogu) täitevkomitees, et „autojuhid küsisid 25 rbl kott/inimene Leningradi veotakso eest ja ei kasutanud taksomeetrit. Reisijatele pileteid ei antud, vaid raha omastati.“¹¹³

Üheksandat viisaastakut (1971 – 75) sissejuhatavate „mõttetalgute“ raames tuli ATMM-le Jõgeva rajooni TSN Täitevkomiteelt (TK) ka ettepanek taastada kaubaveotaksode funktsioon elanikkonna teenindamisel.¹¹⁴ Mingil hetkel see ka taas ellu äratati, sest 1980. aastate lõpul kaubatakso funktsioon taas töötas. Kummaliselt kombel sõitsid siis veokid sõiduautodele kohaldatud tariifide järgi.¹¹⁵

¹¹³RA, LVMA.739JO.1.96, l. 3 – 5, Mustvee linna TSN TK otsus 20.11.1959. a.

¹¹⁴RA, ERA.R-2049.11.32, l. 42, Jõgeva rajooni TSN TK esimehe U. Erdmanni vastus ATMM-ile ettepanekutega autovedude parandamiseks 19.02.1971. a.

¹¹⁵Sabi nr. 3, 1988. M. Laose intervjuu Z. Jotkiniga.

7. Elu-olu ja inimesed

Algusaastatel pidid autobaaside töötajad käima abiks saagikoristustel kolhoosides-sovhoosides. Lisaks autojuhtidele komandeeriti kolhoosidesse ka laadijaid ja remonditöölisi. Sihtkohad polnud ainult kohalikud majandid, 1955. aasta juulis käsutati kuus juhti viljavarumisele appi Stalingradi.¹¹⁶ 1959. a.25. augustil mindi vilja vedama Petropavloski oblastisse Kasahhi NSV-s. Kaksikümmend juhti ja dispetšer koos kuueteistkümne autoga (sh üks liikuv remonditöökoda) pidid kogunema Tartus, kus moodustati kuue autobaasi põhjal rongiešelon. Samasugused ešelonid koostati ka Tallinnas ja Tapal. Tallinnas koosnes ešelon kolmest kolonnist (rongist), Tartus kahest ning Tapal ühest. A/b nr. 5 oli ühes kolonnis autobaasidega nr. 8 (Viljandi) ja 9 (Valga). Kokku läks Eesti NSV-st Aasia poole teele 394 juhti 378 masinaga.¹¹⁷

Hilisematest aegadest on vähe teateid, et autobaasi töötajaid oleks kasutatud viljakoristusel lisatööjõuna. Säilinud on Jõgeva rajooni TSN TK korraldus 3. augustist 1972 kui Tartu Teraviljasaaduste Kombinaati suunatakse appi üks töötaja. Märkusena on käsitsi juurde kirjutatud, et Jõgeva teraviljapunkt helistab juhul kui on vaja viljaešelonide saabumisel abi.¹¹⁸ 1979. aastal pidi vilja aitama koristada samuti üks inimene, kes suunati Lillevere-nimelisse kolhoosi. Lisaks kaks inimest Võhma lihakombinaati appi „loomade massilise töötlemise ajaks”.¹¹⁹

Marsruudid piirnesid enamasti kohaliku rajooni ja selle lähiümbrusega. Eesti NSV piirest välja komandeeriti juhid:

- 1955. aastal Daugavpils (teedehitusele), Gorkisse (uue auto järgi), Leningradi, Riiga (rehvide järele), Stalingradi (viljakoristusele).
- 1958. aastal Gorkisse (uusi autosid tooma), Leningradi, Moskvasse (uusi autosid tooma), Novgorodi, Siguldasse.

Lisaks töötas kaubataksode perioodil regulaarne marsruut Kasepää – Leningrad.

¹¹⁶RA, LVMA.739JO.1.29, l. 25, ATMM Ministri käskkiri 20.07.1955. a.

¹¹⁷RA, LVMA.739JO.1.95, l. 33 – 37, Eesti NSV ATMM Ministri käskkiri 20.08.1959. a. Korralduse aluseks NSV Liidu MN korraldus 29.06.1959. a.

¹¹⁸RA, LVMA. 739JO.1.349, l. 3.

¹¹⁹RA, LVMA.739JO.1. 511, l. 13, 15 – 16, Jõgeva rajooni RSN TK korraldused 19.07.1979. a. ja 4.09.1979. a.

12. juunil 1967. a. mindi üle viiepäevasele töönalale.¹²⁰ 20. veebruaril 1990. a. sõlmitud kollektiivlepinguga kehtestati töötajatele minimaalseks puhkepäevade arvaks 21. Enne seda sõltus puhkepäevade arv töölepingust, osadel oli puhkepäevade arv enne ja ka hiljem 21-st suurem.¹²¹

Nagu igas suuremas nõukogude ettevõttes tegeleti autobaasiski spordiga. Ministeeriumil ja tema allasutustel olid töötajate lastele oma lastelaagrid Holdres ja Kloogal. 1965. aastast peeti „Põllumajandustranspordi”, hiljem Autovedude Valitsuse ja 1976. aastast autobaasi enda suvepäevad.¹²² Töötajate elamistingimuste parandamiseks tehti korter- ja individuaalelamuehituse tellimusi. Elamuehitus sai suurema hoo sisse just autobaasi lõpuaastatel. 1987 – 89. a. said Jõgeval korteri 27 töötajat ning Põltsamaal valmis 12-korteriline elamu. Põltsamaal oli enne seda autobaasi jaoks ehitatud vaid paar kortermaja, mida suurt töötajate arvu arvestades eriti palju polnud.¹²³

7.1. Autobaaasi direktorid ja peainsenerid

Tabel 3.

Autotranspordibaasi nr. 5/ Jõgeva Autobaaasi direktorite loetelu.¹²⁴

7.04.1952–dets. 1955	Helmuth Rooste
15.02.1956 – 11.01.1960	Paul Alju
11.01.1960 –10.12.1975	Vello Astrik
1.01.1976 – 5.10.1985	Endel Jürjens
5.05.1986 – 1.04.1991	Tavo Saarne
1.04.1991 – 1993	Leo Saar (direktori kt)

Autobaasi esimene ülem Helmuth Rooste lasti töölt lahti seoses majandi kahjumiga. Hilisemate direktorite lahkumise põhjuseid ei ole mainitud. Peainseneriks oli autobaaasi rajamisest Põltsamaal kuni 1965. aastani Ilmar Pallo, kes jätkas pärast seda direktori asetäitjana. Hiljem Tavo Saarne, Enn Kesa ja lõpus pikemalt Ain Roots kuni peainseneri ametikoha asendamiseni ametiga „direktori asetäitja ehituse alal”.

¹²⁰RA, LVMA.739JO.1.253, l. 145, direktori käskkiri 12.06.1967. a.

¹²¹Jõgeva Autobaaas, nr. 5 (11) 1990. Uus kollektiivleping (M. Jäger).

¹²²Jõgeva Autobaaas, nr. 6 (12) 1990. 1990. aasta suvepäevad Rannal.

¹²³Jõgeva Autobaaas, nr. 4 (10) 1989. Mida autobaaas ehitab? (A. Roots).

¹²⁴Direktorite vahetumist kajastavad üldjuhul üleandmis-vastuvõtu aktid Autotranspordibaas nr. 5 Rahvusarhiivis asuvas fondis LVMA.739JO.

Raivo Viigi mälestuste järgi kippusid mitmed direktorid kõvad viinavõtjad olema. Ometi olid majandi töötulemused kõige nõrgemad just mitte-joodikust direktori ajal.. Peainseneridest olevat just esimene, Pallo, karmi joont ja distsipliini hoidnud kui teised olid leebemad ja vähemnõudlikumad.

Autobaasi edu puhul sõltus palju ka kolonniülemate isikuomadustest, nende suhtumisest töödistsipliini ja oskusest end töötajate silmis maksma panna. 1980. aastate algul oli aga Jõgeva kolonni õnnetuseks suuremat sorti vihavaen kolonniülema ja baasi direktori vahel.

7.2. Autobaas perestroika ja Eesti Vabariigi taastamise aegu

Kooperatiivid

Esimene autobaasi osalusel loodud kooperatiiv oli oma olemuselt ka kõige kummalisem, olemata üldse seotud transpordivaldkonnaga. 1988. aasta juunist hakkas Mustvees Tähe tn. 9 tegutsema 5. Autotranspordibaas ja ajalehe Noorte Hääli ühine „noortekooperatiiv” nimega „Tuur”. Tegemist oli baar-hotelliga koos nädalavahetustel avatud videokohvikuga. Kooperatiivi „filiaal” asus Harjumaal Sakus. Autobaasi huvi oli täita elanikkonna teenindamise plaani, mille alla Tuura käive läks.¹²⁵

Samas 1988. aasta juunis asus tegutsema ka teeninduskooperatiiv „Autra”. Kooperatiivi käsutuses olid autobaasilt renditud kolm TA-tüüpi furgoonautot, kallur ja autobuss KAVZ ning see oli mõeldud elanikkonnalt tulevate tellimuste täitmiseks.¹²⁶

1990. aasta mais löid Kungla kolhoos ja Jõgeva Autobaas ehitusalase väikeettevõtte „EVEX”. See rajati kolmest kooperatiivist viimasena ning selle tööst on vähem teada.¹²⁷

Perestroika ja majandi allakäik

Perestroika edenedes süvenes autobaasis lisaks alalisele varuosade puudumisele ka kütusenappus. Nähtus ise oli levinud juba 1980. aastate esimesel poolel. Eriti keeruline oli kütuse hankimine autobaasi juurde loodud kooperatiiv „Autral” (mis oma varusid ei hankinud

¹²⁵Sabi, nr. 3, 1988. Autobaasi oma kooperatiiv (O. Ilves).

¹²⁶Jõgeva Autobaas, nr. 3 (9) 1989. Kooperatiivi käsutuses olid autobaasilt renditud kolm TA-tüüpi furgoonautot, kallur ja autobuss KAVZ. Kooperatiiv asutati 18.05.1988. a. ja hakkas tööle juunis.

¹²⁷RA, LVMA.739JO.1.590, l. 56, direktori käskkiri 7.05.1990. a.

mitte fondidest vaid pidi soetama turuhinnaga 30 kopikat liitri ees).¹²⁸Kütuse defitsiidiga võitlemisel kasutati meetodina ka kulunormide alandamist.¹²⁹

Vastavalt Eesti NSV Riikliku Transpordikomitee käskkirjale 3. jaanuarist 1989 nimetati nummerdatud autobaasid ümber asukoha järgi ja Autotranspordibaas nr. 5-st sai ametlikult Jõgeva Autobaaas.

Masinaid oli varemgi vahetatud ja müüdüd, kuid 1990. aastal muutus tehnika müük juba massiliseks. Ostjaks enamasti teised rajooni majandid. Arvatavasti oli tegu muidu mahakandmisele kuuluvate masinatega. 1990. aastaga sai plaanimajandus läbi ja ettenähtud limiite autode ning varuosade tarne osas ei saadud. Ehitusmaterjalide limiit kadus sama aasta jooksul juba varem. Viimased uued autod hankis autobaaas endale 1991. aastal Minskist. Pärast seda suudeti soetada vaid kasutatud masinaid.

Taksode uue hinnakirja kehtestas pärast NSV Liidu kokkuvarisemist maavalitsus tõstes kilomeetrihinna 1. oktoobrist 1991. a. 60 kopikani ja 18. novembrist 1 rublani.¹³⁰

Lepingulisele klientidele rakendati hinnatõusu koefitsienti direktori käskkirjaga alates 1. aprillist 1991. aastal. Uued hinnatõusud leidsid aset 12. juulil, 14. oktoobril, 4. novembril ja 9. detsembril samal aastal. 1. jaanuaril 1992. a. kehtestatud hinnad olid võrreldes 1990. aastaga tõusnud tunnitasuautodel 12, autobussil 12, kalluritel 6 ja teistel tükitöö autodel 9 korda. Oma töötajatele oli autobaaasi transpordi kasutamine läinud 4 korda kallimaks (see püsis muutumatuna novembrini 1991).¹³¹

1991. aastal teenis Jõgeva Autobaaas 7,05 mln rbl suuruse käibe juures 683 000 rbl puhaskasumit.¹³² Kuid juba 9. jaanuaril 1992. aastal peatati määramatuks ajaks kõik elamuehitustööd seoses raske majandusliku olukorraga.¹³³

1992. a. 1. veebruarist tõusid hinnad klientidele kolm korda, kuid see hind jõudis kehtida vaid 17. veebruarini. Inflatsioon oli võtnud pöörsed mõõtmed. Kevadel sai autobaaas endale Viljandi Autobussi- ja Taksopargilt Põltsamaa kolonni ja „Tarbusi” Jõgeva kolonni

¹²⁸Jõgeva Autobaaas, nr. 3 (9) 1989. Kas tasub töötada kooperatiivis? (M. Voog).

¹²⁹Sabi, nr. 1, 1988. Pilk tulevikku (T. Saarne).

¹³⁰RA, LVMA.739JO.1.596, l. 30 ja 46, Jõgeva Maavalitsuse määrused 23.09 ja 13.11.1991. a.

¹³¹Samas, l. 13, direktori käskkiri 30.12.1991. a.

¹³²RA, LVMA.739JO.1.598. Raamatupidamise bilanss 1991. aasta kohta.

¹³³RA, LVMA.739JO.1.602, l. 132, direktori käskkiri 9.01.1992. a.

masinapargid. Torma sovhoosi käest osteti kasutatuna esimene uut tüüpi GAZ (GAZ-3307). 1992. aasta lõpetas Jõgeva Autobaas 41 000 kroonise kahjumiga.¹³⁴

7.3. Autotransport, õnnetused ja alkoholism

Kui paljud oli kõigist liiklejatest sellal purjus ei oska öelda, kuid vahelejäänute karistused viitavad sellele, et erilisi takistusi juua täis peaga autorooli ronimisele ei tehtud. Iga aasta põhjustasid suuremad automajandid rajooni teedel ka surmaga lõppenud avariisid, kuid tõsi - enamasti polnud need seotud alkoholiga.

Eksinuid ootas tavaliselt ees roolist kõrvaldamine mõneks kuuks ning töö garaažis. Ühtegi vallandamisjuhtu silma ei hakanud. Näiteks autobaas nr.5 1960.a. aastaaruandes kurdab direktor sm. Astrik : „Peale selle on majanditel raskusi autode remonttööliste kaadriga, milline on väga liikuv ja suures enamuses diskvalifitseeritud autojuhtidest, kes remonttöödest ei ole huvitatud.“¹³⁵Üldiselt oli joomine või purjusolek töö ajal ajas langev trend, seda kinnitavad nii aastaaruanded, direktorite käskkirjad kui kaasaegsete mälestused. Täpset statistika ei pidanud vajalikuks kokku seada, kuna küsimus on liialt tunnetuslik, et selles üheselt mõistetava tõeni jõuda.

Majand haldas vahepeal ka kooperatiivide vedusid kauplustesse. Saadetiste hulgas oli ka vägijooke. Mõnikord kippus üks pudel puru minema.. Vähemalt 1959. aastal võeti sel puhul joogi hind palgast maha (alkohol oli kallis, „katkiläinud” konjakipudeli hind oli 61 rubla ajal kui palgad küündisid vaid tuhandeni). Jõgeva Tarbijate Kooperatiivis oli 1980. aastatel kehtestatud pudelite loomuliku kao norm ja juhid ning transporditöölised kasutasid veose sisu oma äranägemise järgi üsna nahaalselt.

Mõningaid kujukad näited purjus peaga vahele jäänud juhtide lugudest:

Sm. Pärn sõitis töö ajal purjus olekus Võhma-Pilistvere teel kraavi. Karistuseks – noomitus. Kuu varem oli sama mees plaaniületamise eest 170 rbl preemiat saanud, aga juba 8. mail jäi mees viinavõtmisega uuesti vahele. Karistuseks anti talle ja tema kompanjonile tööks vanem auto. Seda nimetati „madalamale ametikohale viimiseks (1953.a).¹³⁶

¹³⁴Kõik RA, LVMA.739JO.1.602 peale 1992. a. kahjumi (LVMA.739JO.1.604, l. 3)

¹³⁵RA, LVMA.739JO.1.120, l.17, 1960.a. aastaaruanne.

¹³⁶RA, LVMA.739JO.1.10, l. 109 ja 129, direktori käskkirjad 20. aprillil ja 18. mail 1953. a.

„Veoautojuht sm. Elmar Luik olles komanderingus Meleskisse sõitis 12.04.53.a. kuue km kaugusel Meleskist autoga kummuli kraavi. Õnnetuse põhjustajaks sm. Luik`e seletuse järgi oli möödasõitev veoauto, mis möödumisel külge sõitis esirattale ja põhjustas masina ümbermineku. Autojuht sm. Luik sellevastu, et teatada õnnetusest A/b nr.5 ja kutsuda kohale abi, jättis masinapeal olnud tsisterni kraavi, võtis ennast purju ja läks rahuliku südamega kinno filmi vaatama. Kuna autojuht sm. Luik`e on varasemalt mitmel korral distsiplinaarselt karistatud ja eelpool toodut arvesse võttes avaldan autojuht sm. Elmar Luik`ile valju noomituse ja määran 3-ks kuuks remonttöödele sm. Roose käsutusse.” (1953. a.)¹³⁷

Õnnetusi juhtus ka ilma alkoholi abita. Kui just keegi vastu ei sõitnud, siis veel 1960. aastatel kippus õnnetuse põhjustajaks olema üks neljajalgne loom:

„Sõitsin 2.veebruari Jõgeva poolt Põltsamaale, enne Tallinna-Tartu mnt-d oli hobusemees ees. Vähendasin kiirust ja oleks hobusemehest mööda saanud, kuid hobune ja hobusemees kartsid ja mul polnud enam muud teha kui pidurdasin veel peaaegu seismajäämiseni ja vastutulev masin ei saanud pidama ning oligi avarii.”(1960.a)¹³⁸

Hommikuti saadi masinad käima vändaga, sellega tasus aga olla ettevaatlik:

„23. detsembril autojuht Kase töötas autobaasi hoovil, käivitades mootorit vändaga, kusjuures varase süüte tõttu käivitusvänt lõi tagasi ning Kase kukkus libeda ning jäätanud hoovipinna tõttu ning tekkis paremal käel kodarлуу murre.”(1957. a.)¹³⁹

Mõned kurioosumid.

Omaette šedöövreid leiab nõukogudeaegsest kantseliidist :

„15. aprillil 1959. a. teostas autojuht Kärmas, H. toidukaupade vedu Jõgeva raudteejaamast Põltsamaa RTK toidulattu nr. 2. Veol esines 3 purgi maasikadžemmi ülenormatiivnepurunemine maksumusega rbl. 29.61.”¹⁴⁰

„22. märtsil 1961. a. transportis autojuht Raja, Lembit veoautol PX 23-35 viinatooteid Jõgeva raudteejaamast Põltsamaa Tarbijate Kooperatiivile. Kauba üleandmisel selgus, et üks pudel

¹³⁷RA, LVMA.739JO.1.10, l. 132, direktori käskkiri 16. aprillil 1953. Mehaaniku kohal õnnestus mehel hea töö eest ka 143 rbl preemiat saada.

¹³⁸RA, LVMA.739JO.1.127, l. 6, õnnetusjuhtumite aktid, autojuhi seletuskiri.

¹³⁹RA, LVMA.739JO.1.89, l. 34, Eesti NSV Ametiühingute Nõukogu tehnilise inspektori arvamus a/b nr. 5 direktorile.

¹⁴⁰RA, LVMA.739JO.1.111, l. 26, direktori käskkiri 8.10.1959. a.

„Starkat” maksumusega rbl. 3.18 oli ilma korgita, seega müügiks kõlbmata. Pudel tagastati autojuhile.”¹⁴¹

„Protekterimisele suunamise plaan jäi põhiliselt täitmata selle ebareaalsuse tõttu.”¹⁴²

„Kod. Leim, V. Võru rajoonist kirjutas „Eesti Raadiole” üldsõnalise kaebuse kogu autobussiliikluse peale, toomata esile ühtki konkreetset puudust eraldi. Kodanikule vastatud ning samuti temaga isiklikult vesteldud.”¹⁴³

¹⁴¹RA, LVMA.739JO.1.136, l. 66, direktori käskkiri 5.04.1961. a.

¹⁴²RA, ERA.R-2311.1.1057, l. 63, ATMM Autovedude Valitsuse 1980. a. aastaaruanne.

¹⁴³RA, LVMA.739JO.1.509, l. 63, ATMM käskkiri 15.06.1979. a. Autovedude Valitsusele ja temale alluvatele ettevõtetele Eesti NSV Ülemnõukogu saadikute ettepanekute, kirjade ja kodanike avalduste ning kaebuste läbivaatamise ja lahendamise kohta.

8. Kokkuvõte

Autotranspordibaasi nr. 5, hilisema nimega Jõgeva Autobaasi autopark jäi konkurentsilt suurimaks rajoonis kuni vaadeldava perioodi lõpuni seda hoolimata asjaolust, et iga suurem ettevõtte üritas ise omale automajandit rajada. Veokite arvu kasv pidurdus 1969. aastal ja näitas pärast seda pigem vähenemise trendi. Autode kandevõime jätkas aga kasvu, eriti suuremate diiselautode MAZ ja KamAZ levides. Samuti kasvas haagiste kasutamine.

Oluliselt suurenes veokite kasutusotstarbeline mitmekesisus. Kui esimesed veokid olid enamasti kõik platvormautod, siis hiljem andsid tooni kallurid ning palju oli ka paakautosid (tsisterne) ja furgooone. Tänapäeval valdavad sadulveokid jäid siiski kuni perioodi lõpuni ebatüüpiliseks.

Autobaasi põhilisteks muredeks läbi aegade oli varuosade puudus ja kaadri voolavus. Varuosade sealhulgas rehvide puudus tõmbas ajapikku pisut tagasi, olles 1950. aastatel rehvide ja 1960. aastatel muude varuosade puhul erakordselt terav. Masinad oleksid vastu pidanud märksa paremini kui oleks olnud millega neid parandada ja teed millel sõita. Probleemid kvaliteetse tööjõu leidmise ja selle töödistsipliiniga ei kadunud samuti, kuid ka ei kasvanud. Väärrib äramärkimist autobaasi enda hoonestuse aeglane väljaehitamine, sootuks vähe pakkus majand oma töötajatele isiklike elamispindu, mis ettevõtte mainet tööandjana kindlasti vähendas.

Põltsamaal, hiljem Õuna külas Jõgeva lähedal baseerunud autobaas oli puhtalt kohaliku (Jõgeva rajooni ja selle eellaste) otstarbega ning majandi marsruutide ja kliendibaasi lokaalsus üllatas. Enamus autopargist olid aastakümneid seotud kindlate kohalike marsruutidega – kruusa- ja liivavedu lähikonnas, piima- ja leivaringid, mahalaadimised raudteejaamast. Erandiks tolmtuhavedu üle kogu Eesti 1960. aastatel. Võib oletada, et autobaasi loomine oli seotud rajoonide loomisega 1950. aastal. Paljude tema klientide loomine oli seotud rajooni tekkimisega ja ka autobaasid rajati tavaliselt rajoonikeskustesse.

Suhteliselt vähe olen autobaasi töö iseloomustamiseks kasutanud numbreid, mis kajastavad läbisõitu, tonne ja muud sellist. Olen mõned numbrid ära toonud, aga selleaegsed kasumi- ja rentaablusnumbrid ei ole tänapäevaga võrreldavad nii teistsuguse maksusüsteemi kui bilansis olevate esemete väärtuste suvalisuse tõttu. Statistikas liialdamine ei olnud kasulik mitte ainult veokijuhtidele, vaid ka majandile, ministriumile ja lõpuks kogu riigile. Näidates paremaid tulemusi said osapooled demonstreerida vaibumatut progressi. Mõneski mõttes legimitiseeris

kogu nõukogude võimu võrdlused 1913. või 1940. aastaga, samamoodi legitimeeris autobaas end tonnkilomeetrite pideva kasvuga, selleks kasvõi tarbetuid sõite ette võttes. Vajadusega näidata suuremaid veokoguseid on seotud ka nõukogudeaegse autoveonduse suurim veidrus – kütuse varikaubandus ja mahavalamine seoses vajadusega realiseerida normide järgi väljastatud kütus.

Perestroika aeg algas autobaasile paljutõotavalt. Autopark kasvas, hoogustus elamuehitus, autobaas sai suupärasema nime ja juurde iseseisvust. Autopargi kiire vähenemine 1990. ja 1991. aastal jääbki seletamatuks. Majandusraskustesse sattus autobaas 1991. aasta lõpus – 1992. aasta alguses. Kogu 1991. aasta halvas autobaasi arenguvõimalusi raskused autode jm materjalide hankimisel seoses plaanimajanduse kokkukukkumisega. Kütusepuudus oli alanud juba varem.

Kokkuvõtteks võib öelda, et muresid ja probleeme oli autobaasi perioodi teises pooles pigem vähem, kuid rahvamajanduslik tähtsus saavutas oma tipu 1960. aastatel ja hakkas siis langema.

9. Kasutatud allikad ja kirjandus ja lühendid

Allikad

Rahvusarhiiv (RA)

ERA.R-2249 – Autotranspordi ja Maanteede Ministeerium.

ERA.R-2311 – Autovedude Valitsus.

LVMA.78JO – Jõgeva Masina-Traktorijaam.

LVMA.90JO – Palamuse Masina-Traktorijaam.

LVMA.651JO – Jõgeva Remondi-Tehnikajaam.

LVMA.662JO – Jõgeva Kolhooside Ehituskontor.

LVMA.739JO – Autotranspordibaas nr.5.

Eesti Maanteemuuseum (EMM)

F 26 – Jõgeva Teedevalitsus.

Kirjandus

Kongi, I. Eesti NSV autotranspordi ja maanteede süsteemi asutused aastail 1940 – 60. Tallinn 1978.

Klesment, Martin; Valge, Jaak. Eesti autoveondusest sõnas ja pildis XX sajandi algusest tänapäevani. Tallinn 2008.

Lääne, Tiit. Jõgeva KEK – aastad tulvil tööd ja elu. Jõgeva 2014.

Nove, Alec. An Economic History of the USSR. London 1992.

Nõmmik, Salme. Eesti NSV Majandusgeograafia. Tallinn 1979.

Pajur, Ülo. Järvamaa teede lugu. I osa. Paide 1998.

Randoja, Ellart. Jõgeva Mehhaniseeritud Ehituskolonn aastail 1966-76. 1. osa. Jõgeva 1976.

Randoja, Ellart. Jõgeva Rajooni RSN Täitevkomitee tööstuskombinaadid ja teeninduskombinaat „Jõgeva“ aastail 1944 – 78. 1. osa. Jõgeva 1978.

Raun, Toivo U. Viron historia. Helsinki 1989

Perioodika

Autotransport ja Maanteed. Ajakiri, 1958 – 90

Jõgeva Autobaas. Infoleht 1988 – 90, ka nime all „5abi”

„Teadustöö või soov panna okupandile vastu lõugu?” Postimees, 8.04.2017, lk. 10-11.

Internetiallikad

Raudtee.eu - Sonda-Mustvee raudtee ajalugu.

Intervjuud

Pikaaegse Jõgeva Autobaasi taksojuhi (1961-96) Raivo Viigiga, 14. mail 2017. a.

9.1. Lühendid

A/b - autobaas

ATMM – Autotranspordi ja maanteede ministeerium

EKP – Eestimaa Kommunistlik Partei

EPT – koondis „Eesti Põllumajandustehnika”

ETKVL – Eesti Tarbijate Kooperatiivide Vabariiklik Liit

KEK – kolhooside ehituskontor

Kop - kopikas

MEK – mehhaniseeritud ehituskolonn

MN – ministrite nõukogu

MTJ – masina-traktorijaam

NSV – nõukogude sotsialistlik vabariik

Rbl - rubla

RTJ – remondi-tehnikajaam

RSN – rahvasaadikute nõukogu

RTK – rajooni täitevkomitee

Sm. – seltsimees

TK - täitevkomitee

TSN – töörahva saadikute nõukogu

10. Summary. Road transport in Estonian SSR by example of Automobile base no. 5 (1952-91).

In this investigation I am giving a full-scale overview about operating a transport company in Soviet Estonia. Automobile base no. 5 was part of the Estonian Soviet Socialist Republic's (SSR) public road transport. 5th automobile base was founded 1952 in Põltsamaa (this was a second foundation of base with this number) and his working region was three districts – Põltsamaa, Jõgeva and Mustvee. Before it were sub-bases of 4th and 8th automobile base serving region. Under the district reform maintained only Jõgeva district and base lost some of its working region. Client base and routes were almost only from district, lorries and trucks did not get often into another districts or member states on USSR.

Base was subject of different head-offices of the Ministry of Roads and Automobile Transport. Even though between ministry and the base there were head-offices most of important orders, plans etc came straight from ministry. In 1989 Ministry was renamed as Estonian Transport Committee. Approximately same time automobile base no. 5 was renamed to Jõgeva Automobile base.

Base was divided between three locations – Põltsamaa, Jõgeva and Mustvee. When in late 1960s Mustvee part was almost as big as the basic one in Põltsamaa, then with the end of the year 1969 most of lorries were given to another company „Eesti Põllumajandustehnika” (Estonian Agricultural Technics). From here until to the end of investigated period there was only a small brigade not a proper structural unit in Mustvee. Temporarily it was under the 5th base also unit in Rakke which served there local lime factory. In 1981 headquarters of the base transferred from Põltsamaa to Õuna village near Jõgeva where local unit was been already from the beginning years of the base. Unit in Põltsamaa remained big and important.

Machinery park of the base consisted mostly 200 to 300 lorries and up to 30 passenger taxis. Peak of it was 1968-69 with 295 lorries, after that the number began to fall although there were minor rise in the end on 1980s. Number of trailers was quite small at first but raised fast in 1960s and remained around 100 when amount of lorries went down. First lorries were all with platform, but dump trucks soon played even more important role. From the beginning of 1960s there were also many tank trucks for milk freight and many kinds of vans with different purpose like bread transport or postal services. Platform lorries stayed mostly in service of railway station in Jõgeva. Nowadays popular large trucks with standard half trailer were not

common at any time. Passenger taxis were almost all from same manufacturer and known as „Volga”.

Machinery, salaries and clients were all gave to the base from ministry, so role of the bases management was not equal with nowadays company`s ones. Despite this role of the management was important because success of the base depended on human relationships and managers demand on discipline. And there were lack of discipline, especially in earlier decades drinking at work or even behind the wheel were usual. If you wanted your truck to be fixed by repairmen on first chance then the currency which all understood was a bottle of vodka (or two).

Major problem to keep machinery running were not so much bad quality of the lorries and cars themselves as lack of spare parts (and quality of them), especially tires and bad roads. Finding a good driver was also not a easiest part. When in 1950s drivers salaries were quite motivating comparing to collective farms but the gap decreased and automobile base ususally did not give an apartments to his workers. Problems with spare parts were especially up to topic in 1960s when the major problem of 1950s – tires, already started to be solved as a new tires recycling factory in Kohtla-Järve made steps forwad. In late years of 1980s a lack of fuel began to rose as major issue why lorries could not made a work. This was more connected to struggle between Estonian and Soviet authorities than actual economical causes. In the last year under my investigation, 1991, all major problems were connected with the collapse of command economy and inability to find supplies of any kind.

An interesting part of transport history in Soviet time is fuel wasting. Fuel was even poured under the forest because it was necessary to get rid of fuel which was written out for previous freight before driver could go to another one. However most of petrol went to private consumers fuel tanks through speculation. It was not so easy to discharge from diesel but luckily many houses started to use it for heating.

From the side of passenger taxis could be mention that 5th automobile base was first which started to rent taxis to drivers in 1988. Alongside of passenger taxis there were also cargo taxis driving for a while. Tariffs were inflexible and putting money in drivers pocket was also on consumers interest which leaded to situation where ministry discontinued that kind of freights even though it was on peoples interest (especially in around Mustvee and Kasepää).

11. Lisad

Lisa 1

Jõgeva Autobaasi infoleht 1989. aastast.



J Õ G E V A AUTOBAAS

INFOLEHT

Nr. 4 (10)

DETSEMBER 1989



Võttes aluseks Eesti rahvamajanduse ümberkorraldusi IME tingimustes, ei ole vanade põhimõtete järgi töötamine üheski tootmisüksuses mõeldav. Saab ju üha enam selgeks vajadus ökonoomsusele, tootmise (meie tingimustes veendumise ja seda kindlustavate lülide) efektiivsuse pa-

randamisele. Praeguseks ei ole meil vaja toota enam tonne ja tonnikilomeetreid, vaid teenida raha (autobaasile on ka Nõukogude rubla väärtuseks, kuigi valuuta oleks kasulik) ja seda võimalikult väikeste kulutustega. Et seda hakkaks tunnistama iga meie töötaja, on tarvilik teha

ÜMBERKORRALDUSTEST AUTOBAASI JUHTIMISSTRUKTUURIS

rida ümberkorraldusi meie töös — eelkõige on vaja laiendada autokolonniide iseseisvust ja vastutust.

Alates 1. jaanuarist 1990 kavatseme anda kolonniidele iseseisvad fondid (töötasu, materiaalse ergutuse, kütuse jne. osas), mis on sõltuvuses nende tööst (tulust). Välja on töötatud ning arvestused tehtud ka autojuhtide töö tasustamiseks, mis on otsesõltuvuses tuludest.

Taolise töökorralduse juurutamine nõuab aga ökonomikatalituse tugevdamist, tema viimist tootmise all-lülideni. Nii ongi kavandatud alates esimesest jaanuarist moodustada autokolonniides ökonomisti ja töötasude tehniku ametikohad, kaotades need keskaparaadist.

Ümberkorraldamist on vaja ka tehnilise teenistuse poolel. Senine korraldus, kus autokolonniide töökodad on otsejuhitavad

peainesneri poolt (muidugi töökodade juhatajaid, meistreid ja brigadire kaasates) on tekitanud mõningast eraldatust eksploatatsiooni vajadustest.

Nagu arvavad kolonniide ülemad ja teised spetsialistid, on ostarbekas allutada töökodad (miks mitte ka laodi) kolonniidele. Taolised ümberkorraldused all-lülides nõuavad muudatust ka keskjuhtimises.

Alates 1. jaanuarist 1990 kaotame peainesneri ametikoha. Eksploatatsioonitööd ning autode remondi korraldust hakkab keskselt juhtima direktori asetäitja tootmise alal. Seda koorimat hakkab vedama Leo Saar. Arvestades meie lähituleviku küllaliki mahukat ehitusprogrammi (töökoda laiendus ja ridaelamu Jõgeval, olmehoone, töökoja rekonstrueerimine ja 12 korteriga elamu Põltsamaal), on vajalik tugevdada ehitusjuhti-

mist. Selleks moodustame ametikoha direktori asetäitja rollis, kelleks saab Ain Roots. Kogu ökonomikatalitust ja autobaasi perspektiivse arengu küsimuste lahendamist hakkab juhtima Mart Jäger, kes tuleb meile tagasi tööle peale lühikest tööpeeriоди parteikomitees.

Arvestades varustusprobleemide üha keerukamaks muutumist ja defitsiidi suurenemist, aga ka ülaltoodud muudatusi juhtimises, hakkab edaspidi varustusosakond alluma otse direktorile.

Loodame taolistest ümberkorraldustest tulu tõusvat meie töödes ja tegemistes. Kui aga meie majanduspoliitika IME tingimustes nõuab veel teisi muudatusi, siis oleme selleks valmis. Ootame ka kõikide meie töötajate ettepanekuid.

TAVO SAARNE

Lisa 2

Ülevaade töös mainitud automarkidest ja mudelitest.

Avia – Tšehhoslovakkias toodetud kaubikud. Tootis ka platvormveokeid ja eriotstarbelisi masinaid.

ErAZ – Jerevani Autotehas. Valdavalt pandi kokku RAF-i baasil tehtud kaubikuid.

GAZ – Tänapäeva Nižni Novgorodis Venemaal asuv Gorki (linna selleaegne nimi) Autotehas.

Sõiduautod „Volga” – GAZ-21 ja selle taksoversioon GAZ-21T, uuem mudel GAZ-24 ja selle taksoversioon 24-01, universaalkerega 24-02 ning universaalkerega taksoversioon 24-04.

Esimese põlvkonna veoautod – platvormveok GAZ-AA ja selle edasiarendus GAZ-MM. Enne Teist maailmasõda tootmisesse tulnud 1,5-tonnise kandejõuga veok.

Teise põlvkonna veoautod – platvormveok GAZ-51 ja selle täismetallist kabiiniga täiendatud mudel GAZ-51A ning sadulveoki versioon GAZ-51P. Neliveoline versioon GAZ-63, kallur GAZ-93. Kandejõud 2 kuni 2,5 tonni.

Kolmanda põlvkonna veoautod – platvormveok GAZ-53 kaheksasilindrilise mootoriga ja GAZ-52 kuuesilindrilise mootoriga. GAZ-53 tähtsamad versioonid GAZ-53F (kuuesilindrilise mootoriga), GAZ-53A ja selle edasiarendus GAZ-53-12. GAZ-52 versioonid GAZ-52-01, -02, -03 ja -04 tulid kronoloogilises järjekorras. Kandejõud GAZ-52-l ja GAZ-53F-l tavaliselt 2,5 tonni, GAZ-53-l 2,8 kuni 4,5 tonni. Kallurversioonid tulid Venemaalt Saranskist.

KamAZ – Kaama Autotehas Venemaal Naberežnõje Tšelnõs. Toodab suure kandejõuga diiselmootoriga veokeid. Kallurversioon KamAZ-5511. Kandejõud enamasti 8 kuni 10 tonni.

KAZ – Khutaisi Autotehas Gruusias. Tootis ZIL-i agregaatide baasil sadulveokeid KAZ-606 ja KAZ-608. Kurikuulus oma kehva koostekvaliteedi poolest.

KAVZ – Kurgani Autobussitehas Venemaal. Tootis väikeseid autobusse GAZ-i agregaatide baasil.

MAZ – Minski Autotehas. Toodab suure kandejõuga diiselmootoriga veokeid. MAZ-500 oli platvormveok, MAZ-503 selle kallurversioon. Mõlema täiustatud variandid kandsis lisatähist

„A”. Hilisema mudeliuuenduse kallurversioon MAZ-5549, millele järgnes MAZ-5551. Kandejõud enamasti 7,5 kuni 10 tonni. Kasutas Jaroslavl Autotehase (JAAZ) mootoreid.

Moskvitš/Iž – Moskvas Leninliku Komsomoli nimelises Autotehases (AZLK) ja Venemaal Iževskis asunud Ižmašis toodetud sõidua autod. Jagasid omavahel peaaegu kõiki agregate. Moskvitš 407 oli sedaankerega, Iž/Moskvitš 433 ja 434 olid väikekaubikud.

PAZ – Pavlovo Autobussitehas Gorki (nüüd Nižni Novgorodi) oblastis Venemaal. Toodab väiksemaid, umbes 20-kohalisi autobusse.

RAF – LätisRiias ja Jelgavas asunud Riia Autotehas. Tootis mikrobusse „Latvija”. Nende baasil toodeti ka kaubikuid ja eriotstarbelisi sõidukeid. Kasutas „Volgale” mõeldud mootoreid.

ZIL (ZIS) – Algse nimega ZIS (Stalini-nimeline autotehas) nimetati hiljem ümber ZIL-iks (Lihhatšovi-nimeline autotehas). Asus Moskvas. Tootis keskmise kandejõuga veokeid. Kallurversioonid pandi kokku Mõtištšis Moskva oblastis ja Odessas Ukrainas. Esimese põlvkonna veoauto platvormveok ZIS-5 tuli tootmisse enne Teist maailmasõda. Kandejõud 3 tonni.

Teise põlvkonna veoautod – platvormveok ZIS-150, viimased masinad juba ZIL-150. Edasiarendus ZIL-164 ja selle baasil sadulveok ZIL-164N ning kallurversioon ZIL-585. Kandejõud 3,5 kuni 4 tonni.

Kolmanda põlvkonna veoautod – platvormveok ZIL-130 ja selle parendatud versioonid ZIL-130-66, 130-76. Sadulveok ZIL-130B1, kallur ZIL-555. Kandejõud tavaliselt 4 kuni 6 tonni.

TA – Tartu Autoremondi Katsetehase toodang. Tootis GAZ-51 ja -52 baasil piima- ja leivaaautosid, erinevaid muid furgooone ja jaotusautosid. Kandejõud enamasti 2 tonni.

UAZ – Uljanovski Autotehas. Toodab väikese kandejõuga (800 kg kuni 1 tonn) platvormveokeid, furgooone ja eriotstarbelisi masinaid. Jagas paljusid agregate GAZ-i toodanguga. UAZ-i toodang ei hiilanud koostekvaliteediga.

Ural – Venemaal Zlatoustis asuv autotehas, mis kasvas välja ZIL-i abitehasest. Tootis algul ZIL-e väikeste modifikatsioonidega. Hiljem keskendus suure läbitavusega veokite tootmisele.

Lisa 3

Autotranspordibaas nr. 5 autopark liigiti¹⁴⁴

kuupäev	Kokku	platvorm	kallur	tsistern	sadul	furgoon	muu
24.09.1952	11	9	2	0	0	0	
01.01.1954	58	50	8	0	0	0	
01.01.1955	59	49	8	0	0	0	2
01.01.1956	51	38	10	1	0	0	2
01.01.1957	67	34	28	1	2	0	2
01.01.1958	75	40	30	1	2	0	2
01.01.1960	165	101	58	7	2	0	3
01.01.1961	194	93	75	15	3	4	4
01.01.1962	216	86	100	14	3	9	4
01.02.1963	233	94	100	19	4	12	4
01.02.1964	268	110	112	26	5	12	3
01.01.1965	253	91	94	43	5	13	7
01.01.1966	262	94	62	84	7	12	3
01.01.1967	283	76	73	107	9	18	
01.01.1968	295	77	72	116	10	20	
01.01.1969	295	79	79	104	10	23	
01.01.1970	231	65	73	61	8	24	
01.01.1971	206	58	77	43	6	22	
01.01.1972	217	59	73	39	8	28	2
01.01.1973	207	63	76	32	4	29	2
01.01.1974	199	57	74	29	4	33	3
01.01.1975	203	54	73	29	4	38	3
01.01.1976	197	57	67	30	4	37	2
01.01.1977	183	50	58	31	6	36	2
01.01.1978	190	56	61	31	7	34	2
01.01.1979	190	57	59	29	7	37	2
01.01.1980	188	57	59	30	7	33	2
01.01.1981	193	57	67	27	9	31	2
01.01.1983	186	51	63	27	10	33	2
1.01.1984	203	54	70	29	10	37	2
1.01.1987	211	50	65	31	17	45	2
1.01.1988	217	51	70	30	18	45	2
1.01.1989	224	53	71	31	18	49	1

¹⁴⁴Rahvusarhiivist fond RA, LVMA.739JO, transfinplaanid ja aastaaruanded 1953 – 88. Furgoonide hulgas on ka leivaa autod ja külmikud. Tsisternid olid peaaegu kõik kohaldatud piimaveoks.

Lisa 4

Uute autode hinnad bilansis 1.01.1975. a.¹⁴⁵

rublades

ErAZ-762	2429
GAZ-21 "Volga"	1724
GAZ-24-01 "Volga"	2690
GAZ-24-02 "Volga"	2947
GAZ-51A	1423
GAZ-51A assenisatsioonipaagiga	1640
GAZ-51P sadul	1343
GAZ-52A furgoon GZTM-892	1576
GAZ-53A furgoon GZCA-950	3564
GAZ-53A tsistern 2,8 t	3858
GAZ-53A tsisterniga 3,3t	4244
GAZ-53A	2729
GAZ-53F (2,5 t)	1570
GAZ-53F (3 t)	1866
GAZ-53F furgoon GZTM-950	3394
Iž 433	2100
Iž 434	2106
KAZ-608	4500
MAZ-500 kraana SMK-7	16826
MAZ-500A	6500
MAZ-503	6676
MAZ-503A	6936
PAZ-672	5288
ZIL-130-66	3416
ZIL-130 tsistern 2,8 t	5090
ZIL-130 B1	4715
ZIL-555	3693
TA-9A	1810
TA-9E	1780
TA-9E3	3244
TA-943	3651
TA-943E (GAZ-52-01, 2 t)	3219
UAZ-450/451DM (0,8 t)	1656
UAZ-451DM (1 t)	1555

¹⁴⁵RA, ERA.R-2311.1.487, l. 3, a/b nr. 5 1975. a. aastaaruanne.

Lisa 5

1988. aasta tulude jagamise plaan¹⁴⁶

	rublasid			
kogukäive	3 685 000			
palgafond	1 138 660			
kasumiplaan	961 300			
<i>jaotumine</i>		961 300		
fondimaks		73 000	2% põhifondist, teedehituseks	
tööjõuressursside maks		115 000	300 rbl töötaja pealt aastas	
arvestuslik kasum		770 300		
<i>jaotumine</i>			770 300	
transpordikomiteele			618 400	80,3%
autobaasile			151 900	
<i>jaotumine</i>				151 900
tootmise arendamise fond				31 900
materiaalse ergutamise fond				107 300

¹⁴⁶5abi nr. 6, 1988.

Lisa 6

Autotranspordibaas nr. 5 tulud klientide kaupa.

		1982	1983
NSVL Teedeministeerium		78 761	86 573
	Jõgeva raudteejaam	78 761	86 573
ENSV Ehitusmaterjalide Tööstuse Ministeerium		175 434	188 352
	Tartu Ehitusmaterjalide tehas	102 480	94 442
	Rakke Lubjatehas	64 799	82 602
	Tallinna Ehituskeraamika Tehas	8 155	11 308
ENSV Kergetööstuse Ministeerium		12 705	4 756
	Tartu Naha- Ja Jalatsikombinaat	10 103	966
	Tootmiskoondis "Marat"	2 602	3 790
ENSV Toiduainetetööstuse Ministeerium		5 719	5 243
	Rakvere Tärklise- ja Siirupikombinaat	5 719	5 243
ENSV Liha- ja Piimatööstuse Ministeerium		401 563	471 798
	Tartu Piimatoodete Kombinaat	401 563	471 798
ENSV Agraartööstuskoondis		346 261	405 427
	Jõgeva ATK	273 917	318 874
	Jõgeva KEK	51 504	63 174
	Kaarepere Sovhoostehnikum	11 442	10 697
	Jõgeva Näidissovhoos	5 964	3 884
	Põdra Sovhoos	3 434	8 798
ENSV Varumisministeerium		11 283	15 921
	Tartu Teraviljasaaduste Kombinaat	11 283	15 921
ENSV Ehitusministeerium		101 123	93 975
	Jõgeva MEK	101 123	76 545
	Pärnu MEK	0	17 430
ENSV Autotranspordi ja Maanteed Ministeerium		601 488	594 326
	Jõgeva TREV	550 898	587 974
	Estsurgutstroi	46 013	0
	Autotranspordibaas nr. 5	4 324	5 380
	elanikkond	1 253	1 972
ENSV Kommunaalmajanduse Ministeerium		62 591	63 178
	Jõgeva Kommunaalettevõtete Kombinaat	34 837	48 798
	Jõgeva Remondi- ja Ehitusjaoskond	27 754	14 380
ENSV Teenindusministeerium		1 842	1 497
	Jõgeva Teenindustootmisvalitsus	1 842	1 842
ENSV Sotsiaalkindlustuse		1 693	1 904

Ministeerium			
	Võisiku Internaatkodu	1 693	1 904
ENSV Tarbijate Kooperatiivide Vabariiklik Liit		122 184	137 997
	Põltsamaa Põllumajand. Kombinaat	92 776	97 155
	Põltsamaa Tarbijate Kooperatiiv	10 324	13 442
	Jõgeva Tarbijate Kooperatiiv	6 808	9 192
	Jõgeva Varumiskontor	5 832	11 818
ENSV Sideministeerium		163	1 875
	Jõgeva Sidesõlm	163	1 875
ENSV Looduskaitse ja Metsamajanduse Minist.		18 022	27 908
	Jõgeva Metsamajand	18 022	23 564
	Viljandi Metsakombinaat	0	4 344
ENSV Kalamajanduse Ministeerium		0	4 211
	Kirovi nimeline Kalurikolhoos	0	4 211
muud		65 775	49 953
KOKKU		2 006 607	2 154 894

AUTOTRASPORDIBAASI NR. 5 DIREKTORI

KÄSKKIRI NR. 14¹⁴⁷

Põltsamaal,

31. jaan. 1967. a.

Postiveo parandamisest Jõgeva rajoonis autotranspordibaas autotranspordiga.

Postiveo parandamiseks Jõgeva rajoonis Autotranspordibaasi transpordiga ning Valitsuse "Põllumajandustransport" juhataja käskkirja nr. 262 30. dets. 1966. a. täitmiseks

käsin :

1. Viia üle Jõgeva kolonni majandusautobuss PAZ-651 riiklik registreerimise nr. 36-10 3CZ tunnitasu autoks ja rakendada postiveole tunnitasu tariifiga, mis on ettenähtud GAZ-51 marki autodele pluss 10% spets. masina tasu.
2. Jõgeva kolonni ülemal sm. Pogemaa :
 - a) Punktis 1 märgitud autobuss ümberseadistada vastavalt postiveo nõuetele, ümberseadistamine vormistada aktiga ning akt esitada minule kinnitamiseks hilejalmart 10. veebruariks 1967. a. Samuti kohandada vastavalt postiveo nõuetele UAZ-450 riiklik nr. 37-46 3CZ ja UAZ-450 riiklik nr. PX 67-01;
 - b) Kindlustada postimarsruutidel postivedu alljärgnevalt :

Trakt nr. 1 Jõgeva – Laiuse – Sadala – Kungla – Torma – Teelahkme – Mustvee – Kasepää – Ranna – Pala – Torma – Laiuse – Jõgeva UAZ riiklik nr. 37-46 3CZ. Tööaeg sidesõlmes 08.30 kuni 18.00. Marsruudi teenindamine igal tööpäeval.

Trakt nr. 2 Jõgeva – Nurmekunda – Lustivere – Põltsamaa – Puurmani – Tõrve – Koogi – Härjanurme – Jõgeva autobuss PAZ-651 riiklik nr. 36-10 3CZ. Marsruudi teenindamine igal tööpäeval.

Trakt nr. 3 Jõgeva – Kuremaa – Palamuse – Luua – Kudina – Järve – Igavere – Saare – Voore – Jõgeva sõidutaksodega igal tööpäeval.

¹⁴⁷RA, LVMA.739JO.1.253, l. 148, direktori käskkirjad.

Trakt nr. 6 Jõgeva linn – Vaimastvere – Vägeva – Jõgeva sõidutaksodega igal tööpäeval.

Trakt nr. 5 Jõgeva – Põltsamaa – Puurmani – Jõgeva – Mustvee – Torma – Jõgeva sõidutaksodega ainult pühapäeviti. Töö algus sidesõlmes kell 08.30.

- c) UAZ-450 PX 67-01 hoida reservis ning tagada sellega traktide nr. 1 ja 2 teenindamine trakte alaliselt teenindavate masinate väljalangemisel.
3. Põltsamaa kolonniülemal sm. Haukamägi kindlustada postitrakti Põltsamaa – Umbusi – Sakala – Adavere – Pajusi – Tapiku – Rutikvere – Põltsamaa – Jõgeva – Põltsamaa teenindamine sõidutaksodega igal tööpäeval.
4. Peainseneril sm. Saarne organiseerida kõigi postitrakte teenindavate autode (ka sõidutaksode) varustamine punaste signaaltuledega vastavalt ENSV Sideministeeriumi ja ENSV ÜKK Ministeeriumi juhendile hiljemalt 20. veebruariks 1967. a.
5. Eksploatatsiooniosakonna juhatajal sm. Saareoks ja kolonniülematel sm. Haukamägi ja Pogemaa viia läbi postitrakte teenindavate autojuhtidega nõupidamised, instrueerida neid postiveo korraldamisest, tutvustada postiveomarsruutidega ja ajaliste graafikutega vastavalt käesoleva käskkirja lisale nr. 1 ning teha allkirja vastu teatavaks signaaltule kasutamise eeskirjad, vastavalt käesoleva käskkirja lisale nr. 2.

Lisa 8

28.dets. 1953.a

Nr.676

ENSV Kommunaalministeeriumi Kommunaal
Ettevõtete Valitsuse juhatajale sm. Veiderbass
Tallinn

Vastades Teie kirjale nr. 6577 22.dets. 1953.a Jõgeva Rajoonidevahelise Ehitus-Remonttööde kontor teadab, et ENSV Kommunaalministri abi sm. Leebede v'i ja ENSV Kommunaalministeeriumi Kap.mahutuste osak. juhataja sm. Liivik'u viimasel külaskäigul Jõgevale 14.dets. 1953.a selgus, et Jõgeva rj.vah.Ehitus-Remonttööde Kontori tööpiirkond territoriaalselt väheneb, Põltsamaa raj. iseseisva kommunaal süsteemi Ehitus-Remontkontori iseseisva organisseerimise tõttu ühe kolmandiku võrd, sel juhul langeb ära ka Jõgeva kontori pretensioon uuele veomasinale.

Siiani oleme sunnitud nõudma ja paluma auto transportbaasidelt masinaid, ning on autotransportbaasi masinail veetud remont materjale ümmarguselt 30 000 tn/km., kuid limiidi puudusel on raskusi autode saamiseks autobasidelt, mille tagajärjelt on ohustatud kontori plaan.

Mis puutub aga gaasigeneraator veomasinasse, siis pean teatama, et Jõgeva remontkontor ei ole saanud kõige algelisemaidki sepa-lukusepa tööriistu, olgugi et vajalikke remont esemeid on korduvalt tellitult nõutud. Samuti pole saadud ENSV Kommunaalministeeriumi Vabariiklikust Varustuskontorist ei ka autotraktorapõttist osta autode remondiks tarvisminevaid osi, mille tõttu puudub ka võimalus puugaasimasinat tööle rakendada, kuna nimetatud gaasigeneraator auto anti 1952.a Jõgeva kontori bilanssi sarnases seisukorras, et 60 km Tallinnast väljasõites tuli vedada trossi otsas Jõgevale. Jõgeval selgus, et akumolaatorid ei töötanud olid täitsa vanad – plastidest mass väljalangenud, samuti süütepool, küünlad, regulaatoririhm, kondensaator j.n.e. vanad. Ka olemasolevad vanad juba siledaks kulunud kummid ei pidanud metsaveol vastu – kui hiljem teistelt asutustelt ajutiselt laenatud akumolaatorite ja teiste puudevate osade varal vedu sai teostatud. Peale muu puudub nimetatud masinal ka tööriistade komplekt täielikult, kui välja arvata paar väljavenitatud töökõlbmatud võtit.

....¹⁴⁸

¹⁴⁸E.Randoja. Jõgeva Mehhaniseeritud Ehituskolonn aastail 1966-76 1.osa. Jõgeva 1976, lk.19.

Lisa 9

Keskmiised autode ja agregaatide kapitaalremondi vahele jäävad läbisõidud 1967. aastal.¹⁴⁹

autod	ettenähtud norm	tegelik
ZIL-150/164	110 000	94 000
ZIL-585	100 000	82 000
Moskvitš 407	80 000	91 200
GAZ-51	110 000	91 800
GAZ-93	100 000	88 500
MAZ-200	110 000	127 000
MAZ-205	100 000	103 000
mootorid		
ZIL-120	55/50 000	56 000
M-407	40 000	46 000
GAZ-51	55/50 000	57 400
GAZ-53F	55/50 000	51 100
JAAZ-204	55/50 000	73 400
JAAZ-206	55/50 000	78 000
käigukastid		
ZIL	55/50 000	58 000
Moskvitš	40 000	61 200
GAZ	55/50 000	79 800
MAZ	55/50 000	86 000
tagasillad		
ZIL	110/100 000	82 000
Moskvitš	80 000	72 000
GAZ	110/100 000	83 000
MAZ	110/100 000	85 000
esisillad		
ZIL	110/100 000	76 000
Moskvitš	40 000	59 000
GAZ	110/100 000	73 400
MAZ	110/100 000	113 000
roolimehhanismid		
ZIL	55/50 000	70 000
Moskvitš	80 000	75 000
GAZ	55/50 000	72 400
MAZ	55/50 000	74 000

¹⁴⁹RA, ERA.R-2049.12.1, l. 70.

Lisa 10

Kütuse kulunormid vastavalt Autotranspordibaas nr. 5 direktori

käskkirjale 14.10.1970. a.¹⁵⁰

		liitrites 100 km kohta	
GAZ-51A	Platvorm	23,0	26,0 poolhaage P-744
	Tsistern	24,4	
	Konteinerveokiga	25,5	
	Refrižeraator	25,5	
	Furgoon	23,5	
GAZ-52A	Furgoon	23,5	
GAZ-63(A)	Platvorm	27,5	
	Tsistern	28,75	
GAZ-53F	Platvorm	26,0	
	Furgoon	27,0	
GAZ-53A	Platvorm	25,0	
	Tsistern	30,2	
	Furgoon	26,7	
GAZ-93	Kallur	25,5	
ZIL-164N	sadul tuhatsisterniga C-571	36,5	
ZIL-164	poolhaakega MMZ-584 ja kalluriga	36,5	
	Loomavaguniga	38,9	
	Piimatsistern	34,8	
	Bensiinitsistern	35,8	
ZIL-585	Kallur	37,0	45,75 1-teljelise haakega
ZIL-130	Platvorm	33,0	
	Bensiinitsistern	37,0	
	Piimatsistern	41,0	
ZIL-130B	poolhaakega (kallurh., OdAZ-885)	40,0	
ZIL-555	Kallur	41,0	49,75 1-teljelise haakega
KAZ-606	poolhaakega MMZ-584	36,5	
	Loomavaguniga	38,4	
MAZ-503	Kallur	31,0	36,25 1-teljelise haakega
MAZ-503A	Kallur	33,0	38,25 1-teljelise haakega
AK-5G	Autokraana	39,5	
UAZ-450 (D)		17,0	

¹⁵⁰RA, LVMA.739JO.309, l. 14 – 16, mõned ka S 327 (direktori korraldus 24.03.1971.a.).

UAZ-451		16,0
UAZ-452 (D)		17,5
TA-6/Kag-3	Autobuss	32,0
TA-9A	Leivafurgoon	25,9
TA-9E	Kaubafurgoon	25,1
TA-9P	piimaveo furgoon	27,4
TA-942 (53A)	Töökoda	32,0
Volga M-21 L	Sõiduauto	13,0
Volga M-21 T	Sõiduauto	13,5
RAF-977	autobuss "Latvija"	16,0

Lisaks oli rohkelt erinevaid mooduseid kontrollkulu suurendamisel veosest, aastaajast või teoludest sõltuvalt. Näiteks asfalttee korral ooli kulunorm talvel 10%, suvel 20% madalam. Tsisterni kütusekulul olid erinevad lisanormid vastavalt abivahenditele mida kasutati.

Lisa 11

Autotranspordibaas nr. 5 autopark märkide kaupa (pk. - põlvkond)

	kokku	GAZ, II pk.	GAZ, III pk.	ZIS, I pk.	ZIS, II pk.	ZIL, III pk.	UAZ	KAZ	Ural	MAZ	TA	ErAZ-762	Avia	KamAZ
24.09.1952	11	7		4										
01.01.1954	58	33		16	9									
01.01.1955	59	33		16	10									
01.01.1956	51	28		14	9									
01.01.1957	67	35		7	25									
01.01.1958	75	42		2	31									
01.01.1960	165	111		4	50									
01.01.1961	194	115		1	73		4							
01.01.1962	216	113		1	97		5							
01.02.1963	233	119			106		7							
01.02.1964	268	131	4		123		7	2						
01.01.1965	253	113	4		112		7	3	10					
01.01.1966	262	95	13		115	2	8	4	11	1	11			
01.01.1967	283	97	18		96	33	8	5	11	1	13			
01.01.1968	295	99	21		83	51	9	7	10	1	14			
01.01.1969	295	101	24		65	64	10	8	7	1	15			
01.01.1970	231	92	28		25	46	8	7	3	8	14			
01.01.1971	206	77	29		11	44	8	5		18	14			
01.01.1972	217	70	37		8	43	6	3		21	19			
01.01.1973	207	62	43		2	48	6			26	20			
01.01.1974	199	41	52			49	4			31	21	1		
01.01.1975	203	31	55			48	4			35	27	3		
01.01.1976	197	25	61			40	4	1		36	26	4		
01.01.1977	183	16	63			37	4	1		32	26	4		
01.01.1978	190	9	71			44	6			33	24	3		
01.01.1979	190	6	72			44	7			31	26	4		
01.01.1980	188	5	76			47	7			26	23	4		
01.01.1981	193	3	74			52	7			32	20	5		
01.01.1983	186	1	75			43	5	4		31	17	1	9	
01.01.1984	203	1	83			42	5	6		34	17		14	1
01.01.1986	200		86			35	6	5		32	11		18	7
01.01.1987	211		87			35	5	5		32	14		21	12
01.01.1988	217		83			37	3	5		34	12		24	19
01.01.1989	224		83			30	7			37	15	1 (RAF)	25	25
04.01.1991	158		60			23	7			25	19		13	11

Rahvusarhiivisti fond LVMA.739JO, transfinplaanid ja aastaaruanded 1953-88, üleandmis-vastuvõtu akt 1.04.1991

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, **Jens Raevald**

(sünnikuupäev: 6. Jaanuar 1987)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose
Eesti NSV autoveondus Jõgeva Autobaasi näitel (1952-91),

mille juhendaja on professor **Tõnu-Andrus Tannberg,**

1.1.reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2.üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus 22. mail 2017. aastal