ARH Diss. B - 26969

T A R T U R I I K L I K Ü L I K O O L

N S V L i i d u a j a l o o k a t e e d e r

TALLINNA TRAMMI AJALUGU AASTAIL 1888 - 1940

D i p l o m i t ö ö

TRÜ võistlustööde komisjoni otsusega 24. juunil

1973 a. on määratud käesolevale tööle

I auhind

J. Kleeroo TRÜ Teaduslik sekretär



Juhendaja prof. K.Siilivask

J u u r s o o Raul

Ajaloo-Keeleteaduskond

ajaloo k/ó osakond

T a r t u 1973

S i s s e j u h a t u s

XIX sajandi teisel poolel toimunud intensiivse arengu tulemusena muutus Tallinn senisest kubermangulinnast suureks tööstus- ja kaubanduskeskuseks. Majandusliku tõusuga kaasnes elanikkonna kiire kasv - 23.823-lt inimeselt 1863. aastal 45.880-le 1881. aastal, s.o. vähem kui kahe aastakümnega kasvas Tallinna elanike arv peaaegu kahekordseks.

Uute tööstus- ja kaubandusettevõtete rajamine, elanikkonna kasv põhjustasid linna territooriumi laienemise. Seetõttu suurenesid kaugused kesklinna ja arenevate äärerajoonide, samuti viimaste eneste vahel, mis lõi vajaduse regulaarse ja linnaelanike enamusele kättesaadava liiklusvahendi järele. Selliseks liiklusvahendiks sai Tallinnas 1888. aastal ehitatud hoburaudtee, tänapäeva trammi eelkäija.

Käesolevas töös püüab autor anda dokumentaalsele materjalile tugineva ülevaate Tallinna trammi ajaloost aastail 1888 - 1940. Teema ei ole varem uurijate tähelepanu pälvinud - ainsateks kirjutisteks, milledes antakse põgus, kuid kahjuks ebatäpne ülevaade trammi ajaloost, on A.Palmi ja P.Amburi poolt trammi 70. aastapäeva puhul kirjutatud artikkel "70 aastat Tallinna trammi" ("Õhtuleht" nr. 199, 23. augustil 1958) ning seda suures osas kordav E.Alamaa ülevaateartikkel "Tänavraudtee" RPI "Eesti Projekt" poolt

1966. aastal teenistuslikuks kasutamiseks välja antud Tallinna linna asustus- ja ehitusajalooliste materjalide kogumikus.

A.Palm ja P.Ambur on oma artikli kirjutamisel kasutanud aastail 1928 - 1941 ilmunud Tallinna linnavalitsuse tegevusülevaateis leiduvaid trammi ajaloo lühiülevaateid ja endiste trammitöötajate mälestusi, mida E.Alamaa on täiendanud mónede perioodikas ilmunud materjalidega. Niisiis ei ole ükski nimetatud autoreist kasutanud arhiivimaterjale. Viimaste uurimisel aga selgus, et linnavalitsuse tegevusülevaated on, eriti trammi ajaloo vanema perioodi daatumite osas, üsna ebatäpsed. Käesolevas töös on nimetatud materjalidest seepärast kasutatud ainult kaasaja kohta käivaid juhul, kui need ei olnud vastuolus arhiivmaterjalide andmetega.

Kuna Tallinna Linnavalitsuse Trammiosakonna arhiiv on sójatules hävinud, moodustas töö koostamisel póhilise uurimismaterjali Tallinna linnavalitsuse kirjavahetus hobutrammi ja trammi küsimustes aastaist 1886 - 1940. Sellele andsid olulist lisa linnavalitsuse ja -volikogu protokollid. Mitmete asjaolude täpsustamisel tuli kasutada ka teiste linnaasutuste - Tallinna Linnavalitsuse Juriidiline Komisjon, Tallinna Linnavalitsuse Ehitusosakond, Tallinna Linna Vaestelastekohus - materjale, samuti tolleaegset perioodikat. Statistilised andmed pärinevad osalt arhiivimaterjalidest, osalt aastail 1925 - 1941 ilmunud Tallinna linna statistilistest aastaraamatutest.

Töö koosneb viiest peatükist ja lisadest ning on illustreeritud 12 eritahvlitele paigutatud fotoga.Kaks esimest

peatükki on pühendatud hobutrammi rajamisele ja tegevusele aastail 1888 - 1918. Kolmandas peatükis antakse ülevaade hobutrammi ülevõtmisega seotud sündmustest aastail 1919 - 1927. Neljas ja viies peatükk käsitlevad Tallinna trammi rekonstrueerimist ja tegevust aastail 1921 - 1940.

Lisadesse on koondatud tabelite kujul antud statistilised andmed trammi veerevkoosseisu suuruse, töötajate ning sõitjate arvu kohta, samuti koopiad plaanidest-joonistest koos neid seletavate märkustega. Lisade lõpus on toodud tekstis kasutatud, kuid tänapäevaks muudetud tänavanimede loetelu.

1. pt. Hoburaudtee rajamine ja tegevus aastail 1888 - 1898

Tallinna hoogne kasv XIX sajandi teisel poolel sundis linnavalitsust astuma samme regulaarselt töötava, elanike enamikule kättesaadava transpordivahendi muretsemiseks. Selliseks oli hobujõul töötav tänavraudtee, s.o. hobutramm, mida XIX sajandi teisel poolel rajati mitmetes Vene tsaaririigi linnades. Kuna hoburaudtee ehitamine oli kaunis kulukas ettevõtmine, milleks linna vahendeist ilmselt väheseks jäi, otsustas linnavalitsus selle eraettevõtjaile kontsessioonile anda. Nii oli 1874. aastal toiminud Riia linnavalitsus. Viimase poolt kellegi Dupont'iga sõlmitud lepingu ärakirja kasutas Tallinna linnavalitsus oma kontsessioonilepingu väljatöötamisel.

Tallinna hoburaudtee esimeseks kontsessionääriks oli Tallinna I Gildi kaupmees Christian Rotermann, kellega sõlmiti leping arvatavasti 1886. aastal.[1] Millegipärast jäi asi aga katki ja 1887. aastal sõlmis linnavalitsus uue lepingu[2] Peterburi ärimeeste V.A.Abeggi, N.A.Rubinski ja P.A.Avenariusega.[3] Ka see leping jäi ainult paberile.

Järgmisteks, seega juba kolmandateks, kes asja enda peale võtsid, olid kapitalistlikeks ettevõtjaiks muutunud balti parunid Nikolai Fersen, Arved Rosen ja John Girard de Soucanton.

---

1 Tallinna Linna Riiklik Arhiiv, fond 195, nimistu 1, säilitusühik 665, leht 64 (Edaspidi "TLA, f..., nim..., s.-ü...,l..")

2 "Postimees" nr. 35, 22. märtsil 1888

3 TLA, f. 195, nim. 1, s.-ü. 665, l. 38

1888. aasta 22. märtsil kirjutas "Postimees":

"Lähemal linnavolinikkude koosolekul tahetakse siin (Tallinnas. - R.J.) jälle h o b u r a u d t e e ehitamise üle aru pidada. Kohaliste lehtede sónumite järele on Tallinnasse uus seltskond asunud, mille eesotsas baron Girard Kundast, baron Nikolai von Fersen ja baron Arnold+ Rosen on, kes linnavalitsuselt hoburaudtee ehitamise luba palunud. Teised,++ kes selleks juba mineval aastal luba saanud olivad, on ... asja katki jätnud. Need ettevótjad tahavad, nagu kuulda, hoburaudteega ... juba tänavu suvel valmis saada ..."[4]

23. märtsil 1888 oligi Ferseni, Girard'i ja Roseni taotlus koos linnavalitsuse poolt koostatud kontsessioonilepingu projektiga linnavolikogus arutusel. Volikogu kiitis projekti heaks ja tegi linnavalitsusele ülesandeks selle póhjal ettevótjatega leping sólmida.[5] Tallinna hoburaudtee kontsessioonileping kirjutati alla 16. aprillil 1888.[6] Lepingus[7] on öeldud:

"Tallinna linnavalitsus ühelt poolt ja hr-d parun Niklai Fersen, parun John Girard de Soucanton Kunda ja parun Arved Rosen teiselt poolt sólmisid käesoleva lepingu hoburaudtee ehitamiseks Tallinna linnas ...

§ 1. ... mainitud isikute poolt koostatud plaanide ja jooniste järgi ...

§ 2. A. Vanalt turult mööda Glinnaja+++ tänavat ... üle Vene turu mööda Narva maanteed kuni linnamaade piirini kas Salongi vói Instituudi tänaval.

B. Vene turult piki Suur-Tartu maanteed kuni Heeringa tänavani.

C. Raudteejaamast mööda projekteeritavat Sadama tänavat Laia tänavani ...

D. Laialt tänavalt ... mööda Saia ja Kinga ning Rae-

+ "Postimees" eksib - kónealuse Roseni eesnimi oli Arved.

++ V.A.Abegg, N.A.Rubinski, P.A.Avenarius.

4 "Postimees" nr. 35, 22. märtsil 1888

5 Bericht über die Verwaltung der Stadt Reval für das Jahr 1888, Reval, 1889, S. 11

6 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 637, l. 6

7 s a m a s, nim. 1, s.-ü. 665, ll. 1 - 15

+++ Vt. lisa Nr. 9 ("Muudetud tänavanimede loetelu")

kojatagust põiktänavat Vana turuni."

§ 2-le järgnevates märkustes öeldakse, et liinid B, C, D tuleb kontsessionääridel valmis ehitada viie aasta jooksul lepingu allakirjutamise päevast arvates, vastupidisel juhul kaotab leping kehtivuse.

"§ 3. Liinide ekspluateerimise /õigus/ antakse ettevõtjatele 40-ks aastaks+ arvates päevast, mil avatakse ... liiklus ühel nimetatud liinidest või selle osal ...

§ 4. Ettevõtjad kohustuvad mitte hiljem kui kaheksateist kuu pärast, arvates käesoleva lepingu ... allakirjutamise päevast, ehitama liini A ... ja avama sellel korrapärase ... liikluse ...

§ 12. Kõik roobastee ehitamise kulud kannavad ettevõtjad...

§ 19. Ettevõtjatel ei ole õigust võtta sõidu eest kõrgemat tasu kui ...:

a) ühe reisija veo eest ajavahemikul kella 7-st hommikul kuni kella 11-ni õhtul: raudteejaamast Jekaterinthali või Tartu maantee lõpuni, kogu tee või selle osa eest - 5 kopikat. Kella 11-st õhtul kuni kella 7-ni hommikul võidakse võtta kahekordset tasu.

b) Pakkide veo eest võidakse võtta mitte üle 1/2 kop. puudalt ..."

Antud §-le järgnevates märkustes nähakse ette, et vaguni- tes ja peatustes peavad olema üles pandud sildid, kuhu on märgitud sõiduhinnad, lisades, et vormi kandvail politseinikel ja tuletõrjujail on õigus sõita tasuta vaguni platvormidel.

"§ 24. ... Ettevõtjad kohustuvad ... korras hoidma kogu liikuva koosseisu, samuti ehitised ja inventari ...

§ 33. ... ettevõtjail on õigus ... anda käesolev leping linnavalitsuse loal üle teistele isikutele ...

§ 36. Neljakümneaastase ekspluatatsioonitähtaja möödumisel või kontsessiooni lõppemisel (§ 43) kõik ... roobasteed ja nende juurde kuuluvad reisivagunid - mitte vähem kui 6 ...

+ 1891. aastal pikendati lepingu kehtivust 10 aasta võrra

igal liinil - aga ka kogu ettevõtte liikuv ja liikumatu vara ..., väljaarvatud hobused, peab saama heas korras tasuta linna valdusse antud ...

§ 43. Ettevõtjad kaotavad õiguse kontsessioonile ja lepingu kehtivus lõpeb:

1) kui ... liiklust § 2 tähendatud liinidel ei avata õigeaegselt või kui juba alustatud liiklus omavoliliselt kaheks kuuks seisma pannakse;

2) ...

3) kui ettevõtjad tõstavad § 19 ettenähtud tariife ... linnavalitsuse loata."

Leping jättis linnale ka kontsessionääride tegevuse kontrollimise, samuti nende trahvimise õiguse lepingu rikkumise puhul juhul, kui see rikkumine ei toonud kaasa lepingu tühistamist. Veel pandi kontsessionäärile lepinguga kohustus esitada linnale andmeid sõitjate arvu kohta. Viimaseid esitati poolaastate kaupa, alates hoburaudtee avamisest kuni 1913. aastani.

18. aprillil 1888 esitas linnavalitsus kontsessionääride poolt koostatud hoburaudtee plaanid Eestimaa kubernerile läbivaatamiseks. Viimane edastas need Siseministeeriumile, mille tehniline komitee plaanid 12. mail 1888 kinnitas.[8]

Ehitustööd algasid 1888. a. mai keskel. Esimesena võeti käsile, nagu lepingus ette nähtud, Narva maantee liini rajamine. (Vt. lisa Nr. 4, A-C) 1. juunil 1888 kirjutas "Postimees, et Tallinnas on "hoburaudtee ehitus südisti käsile võetud ja läheb ka jõudsasti edasi".[9]

Kontsessioonilepingu lisa hoburaudtee ehitamise tehnilistе tingimuste kohta[10] nägi ette roobastee laiuseks 3 jalga ja

---

8 Bericht über die Verwaltung der Stadt Reval für das Jahr 1888, Reval, 1889, S. 11; vt. ka lisa nr. 5

9 "Postimees" nr. 63, 1. juunil 1888

10 TLA, f. 195, nim. 1, s.-ü. 665, ll. 16 - 18

6 tolli. Profileeritud terasest relsid asetati puust, püramiidja ristlóikega prussidele, mis laialinihkumise vältimiseks ühendati omavahel metallist póikvarrastega. Prusside alla laoti kivist vundament. Relsside pealispind tuli asetada tänavapinnaga ühele kórgusele, roobaste välisküljele tuli laduda tahutud kividest 1 jala laiune sillutis. Et liin ehitati ühe roopapaariga, tuli vastassuunas liikuvate vagunite jaoks teatud vahemaa tagant ehitada spetsiaalsed möödasóidukohad.

Juuli algul algas Kadriorus roobaste mahapanek.[11] 30. juulil kirjutas "Postimees":

"Tallinna uus hoburaudtee on tublisti edenemas. Juba on hää tükk teda valmis ... Roobaste panemisega loodetakse kóige hiljemini 10. augustini valmis saada ..."[12]

Hoburaudteevagunid saabusid Tallinna augusti algul ja 4. augustil 1888 toimus proovisóit.[13]

Reedel, 12. augustil 1888 avati liiklus Tallinna esimesel hoburaudteeliinil. Esialgu ulatus liin Vene turult Kadriorgu Salongi ja Liiva tänava ristumiskohani. Vana turuni pikendati liin pärast seda, kui linn oli ära ostnud Viru väravate juures asunud eravalduses oleva nn. Steinbergi aia.[14]

Tallinna trammi 40. aastapäeval meenutanud esimene tänavraudtee konduktor P.Golts ja esimene konkakutsar M.Purask, et 12. augustil 1888 olnud "ilus ja päikesepaisteline päev. Trammitee avamine toimunud umbes samas kohas, kus praegu asub Kadrioru lópp-peatus... vaguni ette oli rakendatud Wagneri veoäri kórb hobune (esimesel kolmel aastal polnud tänavraudteel veel

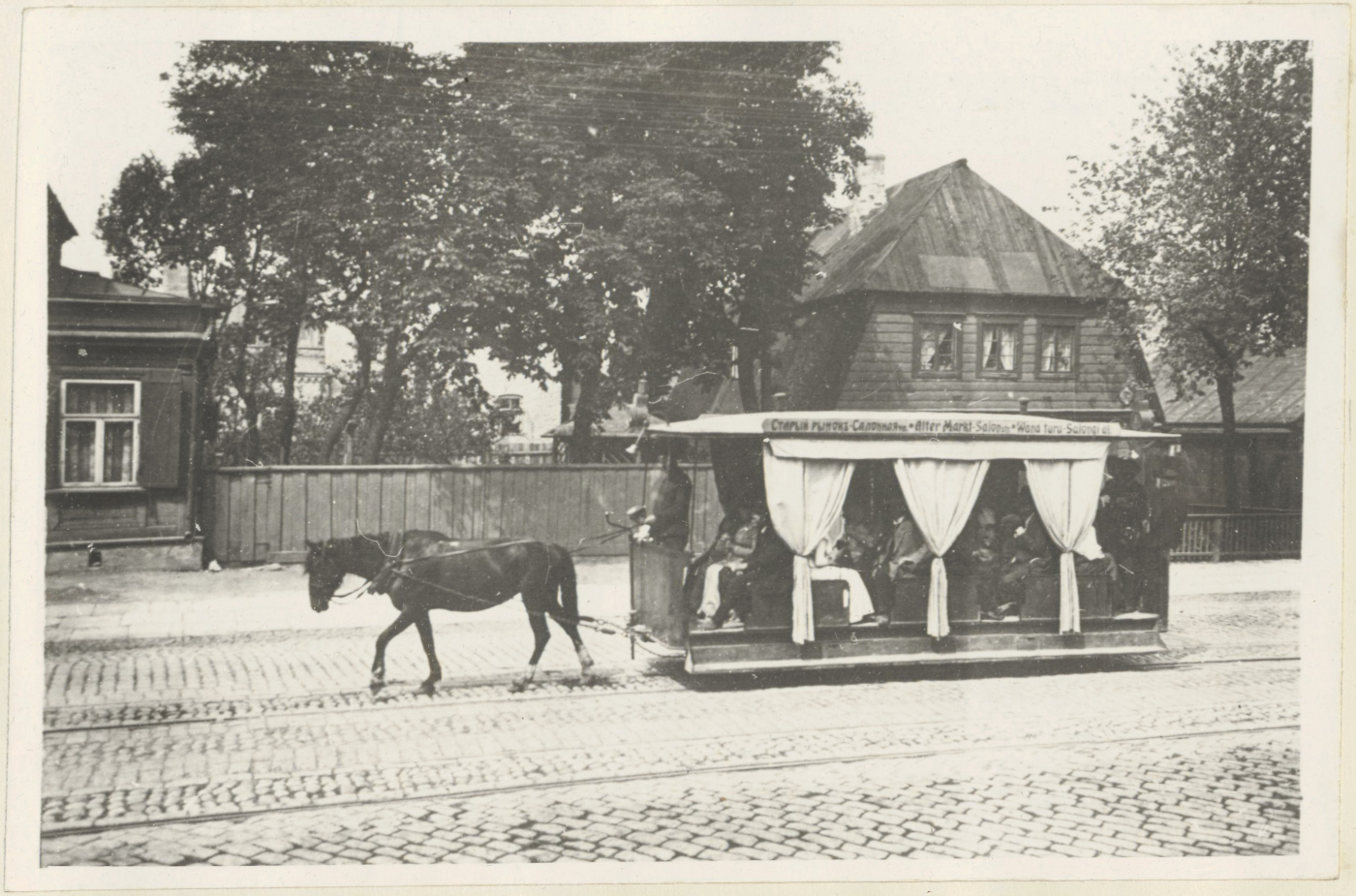
---

11 "Postimees" nr. 73, 2. juulil 1888

12 "Postimees" nr. 85, 30. juulil 1888

13 "Postimees" nr. 89, 9. augustil 1888

14 Bericht über die Verwaltung der Stadt Reval für das Jahr 1888, Reval, 1889, S. 11, 12



F o t o Nr. 1 Hobutramm sajandivahetusel
Narva maanteel

oma hobuseid). Kutsar tuli pukki. ... vagunis vótsid istet kuberner ja trammitee aktsionärid, tee ehitaja Lopatnikov ja tema abiline Reiman. ... Kadriorust sóideti Narva maantee nurgani ..."[15] Trammitee avamisele ja esimesele sóidule järgnes "pidusöök" "Badesalon'is"[16], Kadrioru mererannas asunud suplus- ja lóbustusasutuses.

Nähtavasti juba enne Narva maantee liini ehitustööde lópetamist alustati Suur-Tartu maantee liini ehitamist. Tartu maantee liin, mis esialgu algas samuti Vene turult, ulatus Tartu mnt. ristumiseni Heeringa tänavaga (vt. lisa nr. 4, B-D). Liiklus avati Tartu mnt. liinil 10. septembril 1888.a.[17]

Hoburaudtee juhatuse kontor ja äsjaehitatud vagunikuur asusid Kadriorus, tiigi lóunanurga läheduses (vt. lisa nr. 4, "x" ja foto nr. 4).

Narva ja Tartu mnt. liinide ehitamise ja avamisega oli loodud ühendus kesklinna ja Kadrioru ning sellega külgnevate rajoonide vahel, samuti Suur-Tartu mnt. piirkonnaga.

Fotod (nr.1,5), 1888.a. mais kinnitatud vaguni joonis (lisa nr. 5) ja kontsessioonilepingu tehnilistes tingimustes[18] antud kirjeldus vóimaldavad anda üsna täpse pildi Tallinna hoburaudteevagunist. Vaguni laius oli kuni 6, kórgus maast 6 - 9 jalga. Vaguni mólemas otsas olid platvormid kutsarile. Vagun, milles oli 24 istekohta, pidi olema varustatud piduri ja lópp-peatustes hobuste kiiret ümberrakendamist tagava seadmega. Vaguni külgedele ja otstele oli märgitud vaguni Nr., vaguni külgedele - liini nimetus ja kohtade arv. Ka pidi vagunil

---

15 Palm,A.,Ambur,P., "70 aastat Tallinna trammi", "Óhtuleht" nr. 199, 23. augustil 1958

16 "Postimees" nr. 92, 16. augustil 1888

17 Bericht über die Verwaltung der Stadt Reval für das Jahr 1888, Reval, 1889, S. 11

18 TLA, f. 195, nim. 1, s.-ü. 665, l. 18

olema signaalkelluke teiste liiklejate hoiatamiseks. Sõiduks pimedal ajal tuli vagun varustada laternatega. Fotolt nr. 1 näeme, et suvel kasutatavatel vagunitel puudusid külgseinad - põiki asetatud pinkide juurde pääses otse vaguni küljelt. Talvel kasutati kinnise reisijatekabiiniga, pikisuunas asetsevate pinkidega vaguneid, milledesse siseneti lahtiselt otsaplatvormilt, kus asus kutsar. Kutsarid ja konduktorid pidid töö ajal kandma vormiriietust, mille näidised kinnitas kuberner. Märkigem, et kuni 1914.a. suveni töötasid konduktoritena ainult mehed.

Kontsessioonilepingu lisas antud erieeskirjadega[19] oli määratud ka liikluskorraldus. Suvekuudel, s.o. aprillist septembrini toimus liiklus kella 7.00-23.00-ni, talvekuudel, s.o. oktoobrist märtsini, kella 8.00-21.00-ni. Maksimaalne lubatud kiirus vanalinna piires oli 8 versta tunnis (ca 8,5 km/h) , väljaspool vanalinna - kuni 12 versta tunnis (ca 13 km/h). Esialgu toimus liiklus mõlemal liinil 10-minutilise intervalliga, kuid juba varsti lühendati Narva mnt. liinil intervall 5 minutile. Sõidupilet maksis 5 kopikat, kusjuures pileteid võis 50, 100 ja 200 kaupa ka varuks osta. Sõitjate peale- ja mahaminekukohtades (näit. Narva mnt. liinil oli neid 7) käisid hobused sammu. Seisma jäeti vagun ainult siis, kui peale- või mahaminejate hulgas oli vanu inimesi või väikesi lapsi.[20]

Kuidas suhtus Tallinna elanikkond hoburaudteesse? Küsimus on loomulik, sest teatavasti iga uus kutsub esile mitmesuguseid hinnanguid ja arvamusi.

Linnarahva rõhuv enamik suhtus hoburaudteesse kahtlemata pooldavalt. Sellest kõneleb hoburaudtee rohke kasutamine algu-

---

19 TLA, f. 195, nim.1,s.-ü. 665, ll. 19-21

20 "Postimees" nr. 91, 13.augustil 1888

sest peale. Nii oli laupäeval, 13. augustil 1888 3500, järgmisel päeval koguni 5000 sóitjat.[21] Kokku sóitis 1888. a. augustis Narva mnt. liinil 71528 inimest.[22] Vórdluseks märgime, et sel ajal elas Tallinna üldse ca 50000 inimest.

Uue transpordivahendiga näis esialgu rahul olevat ka linnavalitsus, kelle 1888. aasta tegevusaruandes märgitakse, et "hoburaudtee ellukutsumisega said elanikkonna ammused soovid rahuldatud."[23]

Kuid leidus ka neid, kes hoburaudtee suhtes üpris vaenulikult meelestatud olid. Ühe osa vaenutsejatest moodustasid voorimehed, kes hoburaudtees põhjendatult tugevat konkurenti nägid ja seepärast juba ehitustööde ajal oma suhtumist sellesse ei varjanud. Móned päevad enne Narva mnt. liini avamist manitseti "Postimehes" voorimehi, et nad hobutrammi takistada ei püüaks, sest "selle läbi ... suuri ónnetusi vóib juhtuda."[24] Sellegipoolest näivad vahejuhtumid voorimeestega esialgu üpris sagedased olnud olevat. "Tallinna hoburaudtee tegevust püütavat üleannetult takistada ... Palju voorimehi tikkuda rööbaste peal sóitma, ei taha rongile hästi ruttu ruumi teha ... ja kord visatud vaguni aknad kiviga katki... Inetud teod." Nii kirjutas "Postimees" 20. septembril 1888.a. Samas öeldakse ka, et voorimeestest, kes hobutrammi liiklust takistada püüdnud, "suur hulk kohtu ette pandud ja trahvitud" on.

Kui voorimeeste vastupanu peagi rauges, siis teise vaenuliku grupiga, mille moodustasid majaomanikud ja kaupmehed,

---

21 "Postimees" nr. 92, 16. augustil 1888

22 TLA, f. 195, nim. 1, s.-ü. 849, l. 40

23 Bericht über die Verwaltung der Stadt Reval für das Jahr 1888, Reval, 1889, S. 11

24 "Postimees" nr. 89, 9. augustil 1888

tuli palju kauem vägikaigast vedada.

Mis põhjustas majaomanike ja kaupmeeste vastuseisu hoburaudteele? Üks põhjus oli kahtlemata selles, et jõuka kihina, kelle liiklemisvajadused rahuldas vooriimees, ei tundnud nad mingit vajadust hobutrammi järele, mille kasutajate põhimassi moodustas lihtrahvas. Pealegi ei ole sugugi võimatu, et protesteerijate hulgas püüdsid tooni anda veoäride omanikud, kelle sissetulekuid hobutramm ähvardas kärpida. Nagu selgub majaomanike ja kaupmeeste poolt nii Tallinna linnavalitsusele kui ka Eestimaa kubernerile korduvalt esitatud palve- ja kaebekirjadest, olidki majanduslikud tegurid need, mis lõppkokkuvõttes määrasid antud grupi positsiooni. Kurdeti, et prügi ja lumi aetavat roobasteedelt tänava äärtele, kust selle peavad koristama majaomanikud, kes seetõttu peavad tänavate korrashoiuks tegema senistest tunduvalt suuremaid kulutusi. Teiseks peletavat hoburaudtee elanikke ja ostjaid liinide läheduses asuvatest elamutest ja kauplustest, mis tekitavat majaomanikele ja kaupmeestele suurt kahju.

Et olemasolevate liinide suhtes siiski midagi ei saavutatud, astuti seda raevukamalt välja uute liinide, eriti läbi vanalinna raudteejaama kulgeva liini (vt. lisa nr. 4, A-L-E), ehitamise vastu. 1889. aasta märtsis Eestimaa kubernerile S.Šahhovskoile esitatud palvekirjas öeldi, et hoburaudteeliinide suunad on valitud läbimõtlematult, "publikumi", mitte aga selliste "linnaelanike, nagu majaomanike, samuti kaupmeeste ja kommertstegelaste" huve arvestades. Seepärast paluti, et kuberner võtaks enda peale palvekirja esitajate "materiaalsete huvide kaitsmise" ja nõuaks linnavalitsuselt uute liinide projekti muutmist.[25]

---

[25] TLA, f. 195, nim. 1, s.-ü. 849, ll. 32 - 37



F o t o Nr. 2 Viru tänav 1890-il aastail

1889. a. mais tegigi kuberner linnavalitsusele ettepaneku kaaluda uute liinide paigutamist. 5. juunil vastas linnavalitsus, et ta ei pea muudatusi vajalikuks, sest "kui mónedel ... majaomanikel tekibki mingisugune kahju hoburaudtee liini läbi, siis ... ühiskondlikud huvid ... sellest kahju ei saa."[26]

Kuid vastasleer ei alistunud ja 20. juunil 1890, pärast kuberneri järjekordset kirja, otsustas linnavalitsus kontsessionäärile ettepaneku teha loobuda läbi vanalinna kulgeva liini ehitamisest. Järgnenud läbirääkimistel lepitigi kokku, et kontsessionäär loobub nimetatud liini ehitamisest, kuid selle eest pidi linnavalitsus 10 aasta vórra pikendama kontsessiooni kehtivust, vabastama hoburaudtee linna heaks vóetavaist maksudest ning tegema móned väiksemad järeleandmised. 27. veebruaril 1891 kinnitas linnavolikogu saavutatud kokkuleppe.[27]

Nii lóppes ligi kolm aastat kestnud vóitlus majaomanike ja kaupmeeste vóiduga. Vóitjaks osutus ka kontsessionäär, kes saavutas linnavalitsuselt olulisi järeleandmisi. Seepärast tekib tahtmatult móte, et kogu eelkirjeldatud loosse oli segatud ka kontsessionäär, kes sel teel püüdis vabaneda suuri kapitalimahutusi nóudvatest lepingulistest kohustustest uute liinide ehitamisel ja linnavalitsuselt endale soodsamaid tingimusi välja kaubelda.

Olgu tähendatud, et läbi vanalinna raudteejaama suunduv liin, ehkki see móni aeg hiljem uuesti päevakorda kerkis, jäigi ehitamata. Kuni sajandivahetuseni eksisteeris Tallinna hoburaudtee 1888. aastal rajatud kujul. Alles pärast ettevótte üleminekut belglaste kätte vóeti ette selle laiendamine.

---

[26] TLA, f. 195, nim. 1, s.-ü. 849, ll. 31, 43, 44

[27] s a m a s, nim. 2, s.-ü. 17, ll. 5,20,32; s.-ü. 80, ll.19-23

Lugeja märkas, et me räägime kontsessionäärist ainsuses, kuigi algul oli juttu kolmest isikust. Asi on selles, et juba 7. juulil 1888, s.t. enne hoburaudtee valmimist, loovutasid N.Fersen ja A.Rosen selle oma kompanjon John Girard de Soucanton'le. 19. jaanuaril 1889 andis viimane kontsessioonilepingu uuesti Nikolai Fersenile, kes selle 9. detsembril 1893 omakorda parunist kindral A x e l Fersenile üle andis.[28] Viimane oli Tallinna hoburaudtee omanikuks kuni 1899. aasta mai lópuni.[29]

Hoburaudtee tegevusest, töötajate arvu suurusest jne. aastail 1888 - 1898 annavad ülevaate kontsessionääri poolt linnavalitsusele esitatud statistilised aruanded, mis on koondatud tabelina lisasse Nr. 1. Tabelist näeme, et kóige enam sóitjaid oli hoburaudteel 1890. aastal. Seejärel hakkas sóitjate arv, eriti Tartu mnt. liinil, langema, vähenedes juba järgmisel aastal ligi 1/6, 1892. aastal aga enam kui 1/4 vórra. Sóitjate arvu vähenemises etendas oma osa kahtlemata see, et "konka" oli kaotanud oma uudsusemomendi, oli välja kujunenud enam-vähem kindel trammikasutajate ring. Peale selle toimus Tartu mnt. liinil 1892. aastal ligi 5 kuud väldanud remont, mis vähendas sóitjate arvu ca 50000 inimese vórra. Alates 1893. aastast kuni sajandivahetuseni ulatus trammikasutajate arv keskmiselt 550000 inimeseni aastas, s.t. iga tallinlane tegi aastas ca 10 sóitu.+ Suuresti olenes hobutrammi kasutatavus, eriti Narva mnt. liinil, aastaajast. Kui 1889. - 1890. a. suvekuudel sóitis Narva mnt. liinil keskmiselt enam kui 80000 inimest kuus, siis kesktalvel (jaanuar, veebruar)

---

28 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 637, l. 6

29 s a m a s, s.-ü. 572, l. 56

+ 1897. aastal elas Tallinnas 58819 inimest. Vt. Raimo Pullat, Tallinnast ja tallinlastest, Tallinn, 1966, lk. 120

ei küündinud sóitjate arv tihti 20000-gi. Sóitjate arvu nii suure kóikumise póhjuseks oli kahtlemata see, et liin viis Kadriorgu ja selle naabruses paiknevatesse suvitusrajoonidesse, mida kasutati ainult suvel. Tartu mnt. liini kasutatavus oli küll tunduvalt väiksem, kuid hoopis stabiilsem.

Hoburaudtee kasutatavusest olenes ka päevas liikvelolnud vagunite arv. Talvel, alakoormuse perioodil oli sóidus keskmiselt 6, suvel - 10-14 vagunit. Sellele vastavalt muutus ka teenindava personali suurus, eriti kutsarite ja konduktorite osas, sest igal vagunil oli oma kutsar ja konduktor. Kónesoleval perioodil oli hoburaudtee teenistuses korraga keskmiselt 22 (talvel) kuni 36 (suvel) inimest.+ Nii kutsar kui konduktor said ca 21 rbl. kuus.[30] Liinitöötajate - liinivahtide, pöörmeseadjate, signalistide - töötasu kohta andmed puuduvad, kuid vóib oletada, et pigem maksti neile vähem kui kutsaritele ja konduktoritele. Ka puuduvad andmed, mis räägiksid kautsjoni nóudmist uutelt töötajatelt nende töölevótmisel, nagu seda praktiseerisid hiljem belglased.[31]

Hoburaudtee tegevuse majanduslikust küljest kónelevaid andmeid on küll väga napilt, mille tóttu me sellest kóikehaaravat ülevaadet ei saa, kuid mingil määral tegelikkusele lähedase ettekujutuse vóime siiski luua.

19. septembril 1889 avaldas "Postimees" aruande hoburaudtee esimese tegevusaasta (12. august 1888 - 1. august 1889) tulemustest. Avaldatust selgub, et sóitjaid oli Narva mnt. liinil 554102, Tartu mnt. liinil 150828. Üldine sissetulek oli 38791 rbl. 88 kop., kulusid kokku 28897 rbl. 44 kop. Pu-

---

+ Ilma kontoripersonalita

30 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 937, l. 13

31 "Teataja" nr. 234, 1.(14.) novembril 1905

hastulu saadi seega 9894 rbl. 44 kop. "Postimees" kommenteerib: " ... esimese aasta kohta vóib selle kasuga ju leppida ja kartused, nagu ei tasuks ... ettevóte oma kulusid ... näivad tühised olema."[32] Et meil puuduvad andmed hoburaudtee ehitamisel sellesse paigutatud kapitali suuruse kohta, siis jääb selgusetuks, mitme aastaga ettevóte end tasa teenis ja kui palju ta omanikule kasumit andis. Samuti puuduvad andmed järgnevate aastate tulude-kulude kohta, kuid sóitjate arvu ja "Postimehe" andmete abil vóime siiski arvutada nii üldise sissetuleku kui ka kulud ning kasumi ligikaudse suuruse.

Arvutame üldise, piletite müügist saadud sissetuleku:

Aasta	Ühe pileti hind kopikates	Müüdud piletite (=sóitjate) üldarv	Sissetulek piletite müügist
1888, aug.-dets.	5	297976	14898,80 rbl.
1889	5	686590	34329,50 "
1890	5	689347	34467,35 "
1891	5	593353	29667,65 "
1892	5	505593	25279,65 "
1893	5	522254	26112,70 "
1894	5	588016	29400,80 "
1895	5	562122	28106,10 "
1896	5	591217	29560,85 "
1897	5	575755	28787,75 "
1898	5	602855	30142,75 "

Oletades, et alates 1893. aastast kulud ei ületanud 25000 rubla (kulude móningane vähenemine näib póhjendatuna, sest 1) kontsessionäär muretses endale hobused - järelikult pidi nende pidamine üürimisest odavam olema, 2) mónevórra vähenes hoburaudtee teenindava personali suurus),siis kujuneks ettevóttest saadav tulu ligikaudu järgmiseks:

32 "Postimees" nr. 107, 19. septembril 1889

aastal	1889:	34300 - 28900 = 5400	rbl.	
"	1890:	34400 - 28900 = 5500	"	
"	1891:	29600 - 28900 = 700	"	
"	1892:	25300 - 28900 = 3600	"	kahjumit
"	1893:	26100 - 25000 = 1100	"	
"	1894:	29400 - 25000 = 4400	"	
"	1895:	28100 - 25000 = 3100	"	
"	1896:	29500 - 25000 = 4500	"	
"	1897:	28700 - 25000 = 3700	"	
"	1898:	30100 - 25000 = 5100	"	

Kuigi arvutus andis ainult ligikaudse tulemuse, on siiski ilmne, et 1892. aastal töötas ettevóte kahjumiga. See nähtavasti ajendaski Nikolai Fersenit kontsessiooni 1893. aastal käest andma.

Järgnevatel aastatel andis hoburaudtee küll jälle omanikule tulu, kuid algaastate tasemele see enam ei küündinud. Oli selge, et ettevótte tulukuse suurendamine on vóimalik ainult selle laiendamise teel. 1896. a. oktoobris paluski A.Fersen linnavalitsuselt luba rea uute liinide ehitamiseks. Nendest tähtsamad olid Vanalt turult (läbi vanalinna) raudteejaama, sadamasse ja Suur-Pärnu maanteele kulgevad liinid (vt. lisa nr. 4, A-L-E, A-F ja A-G-H). Ühtlasi teatas A.Fersen linnavalitsusele kavatsusest asendada hobutramm lähemas tulevikus elektritrammiga,+ lisades, et linnavalitsuse nóusoleku korral annab ta liinide ehitamise Venemaal trammiehitusega tegelevale Belgia anonüümseltsile.[33]

Kontsessionääri poolt esitatud kava läbitöötamiseks moodustas linnavalitsus erikomisjoni. Viimase ettepanekul andis volikogu 27. novembril 1896 nóusoleku uute liinide ehitami-

---

+ Elektritramm ilmus Inglismaa ja Ameerika Ühendriikide suuremate linnade tänavatele esmakordselt 1895. aastal. Vt. Uusaeg, 3. köide, Tallinn, 1968, lk. 656

33 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 387, ll. 12, 17

seks tingimusel, et raudteejaama liinil pannakse käima elektritramm.[34]

Uute trammiliinide ehitamiseni siiski veel ei jõutud - A.Ferseni läbirääkimised belglastega lõppesid 1897.a. märtsis sellega, et esimene nõustus müüma hoburaudtee belglaste poolt moodustatavale uuele aktsiaseltsile.[35]

Nüüd alustas belglaste esindaja E.Denis läbirääkimisi linnavalitsusega. Kuna belglased püüdsid kontsessioonilepingut muuta, kestsid nimetatud läbirääkimised kuni 1898.a. aprillini, mil belglased loobusid oma eritingimustest ja nõustusid kontsessioonilepingu üle võtma selle olemasoleval kujul. 30. septembril 1898 lubas linnavalitsus A.Fersenil Tallinna hoburaudtee kontsessiooni üle anda Brüsselis 1898. a. 31. augustil loodud aktsiaseltsile "Tramways de Réval, Société Anonyme" tingimusel, kui nimetatud seltsi põhikiri on kooskõlas kontsessioonilepingu sätetega.[36]

Põhikirja saamisel selgus, et see lepinguga siiski täiesti kooskõlas ei ole ja alles 2.juunil 1899, pärast mitmete paranduste ja täienduste tegemist, kiitis linnavolikogu selle heaks.[37] Venemaal tegutsemisloa saamiseks esitas selts nüüd taotluse vastavatele instantsidele. Tsaarivalitsuse kinnituse sai seltsi põhikiri 11. aprillil 1900.a.[38] Vahemärkusena olgu öeldud, et nii Tallinna linnavalitsuse 1927/28 aasta tegevusülevaates (Tallinn, 1928, lk. 278) kui A.Palmi ja P.Amburi nimetatud artiklis toodud seltsi tegevuse algust

---

34 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 445, l. 21

35 s a m a s, ll. 5, 7

36 s a m a s, s.-ü. 510, ll. 12, 18, 19

37 s a m a s, s.-ü. 572, l. 43

38 "Эстляндские губернские ведомости" № 8, 22-го февраля 1901 года



№ 9. Der alte Markt.

F o t o Nr. 3 Hobutrammi peatus Vanal turul,
1896.a.

tähistavad daatumid ei ole õiged. Juriidilise isikuna hakkas selts tegutsema 1900. aastast, hoburaudtee tegelikuks omanikuks sai ta aga varem - 21. juunil 1899 teatas a/s "Tramways de Réval" administraator-esindaja E.Denis Tallinna linnavalitsusele, et endisele kontsessionäärile A.Fersenile on hoburaudtee eest "kokkulepitud summa välja makstud", selts on asunud oma vara valdamisele ja palub lugeda kontsessioonileping talle üleantuks. Seltsi esindajaks Tallinnas määrati insener P.Marmuse.[39] Niisiis - kuni seltsi põhikirja kinnitamiseni 1900. aastal jäi hoburaudtee vormiliseks omanikuks endiselt A.Fersen, kes oli ka vastloodud seltsi üheks peaaktsionäriks, kuid alates 1899. aasta juunist korraldas hoburaudtee tegevust juba selle tegelik omanik - Belgia anonüümselts "Tramways de Réval". 1901. aastal määrati seltsile ainult uus esindaja ja hoburaudtee tegevust vahetult juhtiv isik - parun Georgi Wilhelmi p. Wrangel.[40]

---

[39] TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 572, l. 56

[40] s a m a s, s.-ü. 697, l. 5

2. pt. "Tramways de Réval" 1899 - 1918

Esialgu olid Belgia anonüümseltsil "Tramways de Réval" Tallinna hoburaudtee suhtes nähtavasti võrdlemisi suured ettevõtmised kavas. Sellest kõneleb agarus, millega asja juurde asuti. Juba 1899. aasta suvel rekonstrueeriti ja pikendati insener P.Marmuse'i plaanide järgi Tartu mnt. liin kuni kitsaroopalise raudteeni[1], ehitati valmis Narva mnt. liini pikendus, nn. Merekalda liin Salongi tänava lõpp-peatusest mööda Liiva tänavat ja mere kallast[2] kuni Peterburi maantee alguseni (vt. lisa nr. 4, D-Y ja C-C').

27. juunil 1899 esitas selts kinnitamiseks Pärnu maantee liini projekti, mille linnavalitsus aga tehniliste ebatäpsuste tõttu 31. augustil tagasi lükkas. Linnavalitsus lükkas tagasi ka teistkordselt esitatud plaani, sest liini algus oli projekteeritud mööda elava liiklusega käänulist Suur-Mihhailovskaja tänavat. Seejärel viidi liini algpunkt Vanalt turult Vene turule ja 24. novembril 1899 kinnitas volikogu projekti[3] ning selts alustas Pärnu maantee liini ehitamist.[4]

Pärnu mnt. liin (vt. lisa nr. 4, punkt. B ja G-H) kulges Vene turult alates mööda Jaani tänavat Jaani kirikuni, mille juurest pöördus üle Heinaturu Suur-Roosikrantsi tänavale. Siit, ületanud Väike-Pärnu mnt. lõpuosa, suundus liin mööda Suur-Pärnu maanteed kuni laiaroopalise raudteeni. Liiklus

---

1 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 637, l. 1
2 s a m a s, s.-ü. 572, l. 61
3 s a m a s, ll. 57, 60, 79, 82
4 s a m a s, s.-ü. 637, l. 19

avati Pärnu mnt. liinil 1901. aasta märtsis[5], mitte aga 1902. aastal, nagu on märgitud Tallinna linnavalitsuse 1927/28 aasta tegevusülevaates (lk. 278), kust antud daatum on nähtavasti ka A.Palmi-P.Amburi ja E.Alamaa artiklitesse sattunud.

1901. aasta suvel toimus veel üks, mis jäi ka viimaseks seltsi poolt teostatud ehitustööks Tallinna hoburaudteel, rekonstrueerimine - Kadriorus paigutati ümber vagunikuuri juurde viivad roobasteed (vt. foto Nr. 4 - punktiirjoonega on näidatud roobaste uus paigutus).

Sellega lõppeski a/s "Tramways de Réval" tegevus hoburaudtee laiendamisel, kuigi plaanis oli veel mõndagi. Näiteks taotles Wrangel 1902. aasta novembris luba Pärnu mnt. liini alguse viimiseks Vanale turule, milleks selts kavatses ehitada ühendustee Jaani tänavalt Virusse mööda Valli tänavat. Viimase liiga järsu tõusu tõttu linnavalitsuselt selleks luba ei saadud.[6] 1903. aastal kavatses selts hakata ehitama hobutrammiliini Vanalt turult Balti jaama[7], milleks linnavolikogu, viidates oma otsusele 27. novembrist 1896[+], aga nõusolekut ei andnud.

1902. aastal oli Tallinna hoburaudtee liinide üldpikkus 7,243 km, sellest Narva mnt. liin 2,165 km, Tartu mnt. liin 1,666 km, Pärnu mnt. liin 2,267 km ja Merekalda liin 1,145 km.[8]

Tänu Narva ja Tartu maantee liinide pikendamisele suurenes nende kasutatavus, eriti Tartu mnt. liini osas, märgatavalt (vt. lisa nr. 1). Alates Pärnu mnt. liini avamisest 1901. aasta märtsis reastusid liinid kasutatavuse poolest järgmiselt: Narva mnt., Tartu mnt. ja Pärnu mnt. Koos Pärnu mnt. liini

---

5 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 758, l. 13
6 s a m a s, ll. 25, 30, 32
7 s a m a s, s.-ü. 819, ll. 1 - 5
+ Ehitada liin elektritrammiliinina
8 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 181, l. 18

avamisega tõusis sõitjate arv 1901. aastal üle ühe miljoni. Kahe miljoni piiri ületas hobutrammi kasutajate arv 1913. aastal.+ 1914. aastal sõitjate arv Tartu ja Pärnu mnt. liinidel mõnevõrra vähenes - sõja algul rekvireeriti osa hobuseid, tekkis raskusi heinte, kaerte muretsemisel, mille tõttu kannatas liikluse intensiivsus -, kuid juba järgmisel aastal hakkas sõitjate arv uuesti suurenema, ulatudes 1916. aastal üle 2,6 miljoni.

Pärnu mnt. liini avamine põhjustas ka veerevkoosseisu suurenemise - tippkoormuse perioodidel oli korraga liinidel 16 - 20, 1903. - 1904. aastal koguni 26 vagunit. 1917. aastaks oli hobutrammi vagunipark kasvanud 37 vagunini.[9]

Veerevkoosseisu kasv, uute liinide ehitamine tõi kaasa teenindava personali suurenemise - alates 1903. aastast oli hoburaudtee teenistuses üle 50 inimese (vt. lisa nr. 1).

Andmete puudumine ehitusteks kulutatud summade, samuti ekspluatatsioonikulude suuruse kohta ei luba anda terviklikku ülevaadet hoburaudtee tegevuse majanduslikust küljest, kasumitest, mida selts ettevõttest sai. Sellegipoolest saame sõitjate arvu ja piletihinna++ abil arvutada piletite müügist saadud üldsissetuleku. 1901. aastal oli see ca 55300 rbl., 1908. aastal - 62800 rbl., 1913. aastal - 99700 rbl. ja 1916. aastal 160100 rbl.

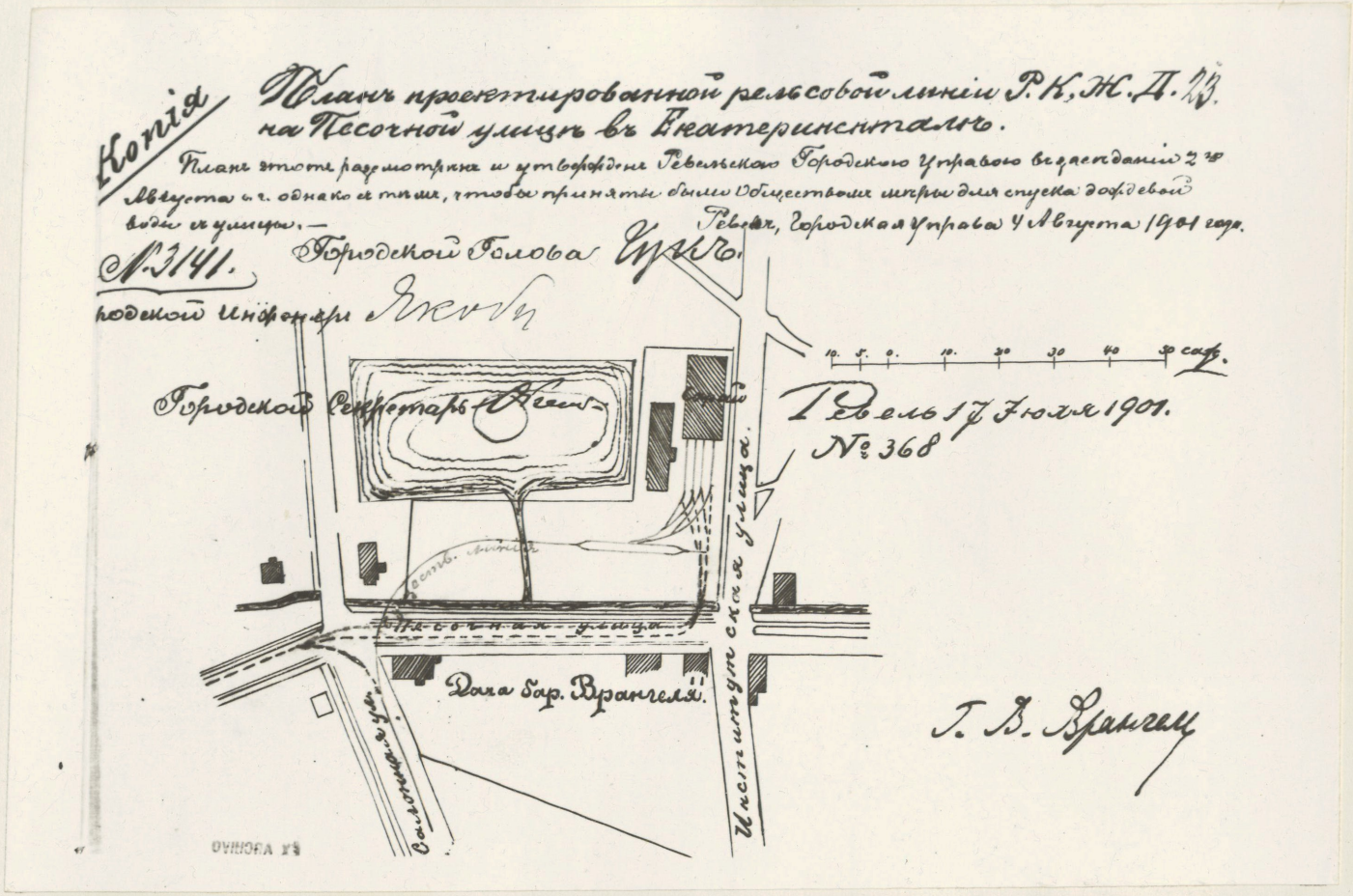
Esitatud arvud lubavad oletada, et kuigi ekspluatatsioonikulud ja kulutused palgale käsitletavail aastail mõnevõrra suurenesid, pidi küllaltki suur osa sissetulekust puhaskasu-

---

+ Võrdluseks märgime, et 1901. aastal oli Tallinna elanike arv 67007, 1914.a. 1. jaanuaril - 131125 inimest. Vt. Raimo Pullat, op. cit., lk. 120 - 121

9 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 181, l. 17

++ 1. aprillist 1915 maksis pilet 6 kopikat



F o t o Nr. 4 Hoburaudtee hoonete ja roobastee-
de paigutus Kadriorus

na aktsionäride taskusse minema. Puhaskasu suurusest võimaldab teatud ettekujutuse "Teatajas" 1902. aastal ilmunud teade, et 1901. aastal maksti dividendidena välja 9000 rbl.[10] Eelpool nägime, et hoburaudtee sissetulekud aasta-aastalt kasvasid, järelikult pidi suurenema ka puhaskasu. Kasum seltsi peaeesmärk loomulikult oligi ja selle suurendamise nimel piirduti vaid kõige hädapärasemate kulutustega. Nagu selgub linnavalitsuse poolt aastail 1910 - 1913 teostatud hoburaudtee kontrollimise materjalidest, ei olnud selts 1901. aastast alates remontinud ei vaguneid ega roobasteid. Näiteks 1912. aasta 18. juulil toimunud kontrollimisel selgus, et 11 vagunit on täiesti amortiseerunud ja tegelikult tarvitamiskõlbmatud, vagunid, peatused on räpased, hobused lahjad ja halvasti rautatud. Sama aasta 26. oktoobril toimunud vagunite järelvaatusel avastati, et selts kasutab kontsessioonilepingus fikseeritud tingimustele mittevastavaid vaguneid[11] jne. Üldse muutusid suhted seltsi ja linna vahel aastail 1912 - 1913 puhuti äärmiselt teravaks, mitu korda käidi kohtuski.[12]

Vahekorra teravnemise põhjustas kahtlemata see, et selts, püüdes hoburaudteest võimalikult suuremat tulu saada, ei teinud enam õieti midagi ettevõtte korrashoiukski, rääkimata selle täiustamisest ja kohandamisest linna kasvanud vajadustele. Selleks, et sundida seltsi tegema regulaarse liikluse alalhoidmiseks vajalikke remonttöid, hakkas linnavalitsus seltsi iga väiksemagi kontsessioonilepingu sätete rikkumise puhul trahvima, algul 25-rublaste, hiljem suuremate summadega. Siit tekkisidki kohtuskäimised, sest selts leidis, et trahvid on mää-

---

10 "Teataja" nr. 178, 15.(28.) juulil 1902

11 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 1577, ll. 8, 19

12 s a m a s, s.-ü. 1696, ll. 10^b, 10^e; s.-ü. 1850, ll. 9, 27

ratud alusetult ja keeldus neid maksmast.

Seoses hoburaudtee olukorra pideva halvenemise ja järjest suurema vastuolu kujunemisega "konka" võimete ja linna tegelike vajaduste vahel kerkis päevakorda küsimus hobutrammi asendamisest elektritrammiga. Selts ei olnud sellest suurte kapitalimahutuste tõttu huvitatud ja seepärast hakkas linnavalitsus 1912. aastal taotlema hoburaudtee üleandmist linnale.[13] Et läbirääkimised seltsi vastuseisu tõttu nurjusid, otsustas linnavalitsus luua olukorra, mis sunniks seltsi vabatahtlikult kontsessioonist loobuma. Seda eesmärki teenisidki 1912. aastal korraldatud sagedased hoburaudtee olukorra kontrollimised. Kui avastati, et selts kasutab lepingule mittevastavaid vaguneid, arvas linnavalitsus olevat leidnud soodsa võimaluse oma kavatsuste realiseerimiseks. Nõudes nimetatud vagunite viivitamatut liiklusest kõrvaldamist määras linnavalitsus seltsile 1913. aasta jaanuaris 90000-rublase trahvi kontsessioonilepingu 10 aastat kestnud rikkumise eest, s.o. 25 rubla iga päeva eest 10 aasta vältel, mil olevat kasutatud kõnealuseid vaguneid: 25 x 360 x 10 = 90000. 5.märtsil 1913 teatas Wrangel linnavalitsusele, et vagunid vahetatakse välja lähemal ajal, kuid trahvi maksmisest keeldus.[14]

Kuigi nimetatud trahvisummat sisse nõuda ei õnnestunud, sundis linnavalitsuse poolt avaldatav surve seltsi oma tegevust mõneti revideerima. 1913. aasta aprillis vabastati parun Wrangel, kes suhted linnaga teravaks oli ajanud. Tema asemele määrati insener B.A.Selunski. Viimase eestvedamisel koostati trammi elektrifitseerimise projekt, mis esitati linnavalitsusele 1913. aasta oktoobris. Projekti vaatas 8. oktoobril 1913

---

13 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 1577, l. 26

14 s a m a s, s.-ü. 1696, ll. 2 - 4

läbi linnavalitsuse poolt selleks loodud trammikomisjon. Viimane leidis, et elektritrammi ehitamine seltsi poolt esitatud projekti järgi ei ole linnale kasulik. Sellepärast soovitas komisjon elektritrammi ehitamise linnal täielikult enda kätte võtta.[15] Linnavalitsus ühines komisjoni arvamusega ja juba 1913. aasta lõpul tehti Vene Elektriühingule "Westinghaus" ettepanek võtta Tallinna elektritrammi ehitustööd enda peale. "Westinghaus" teatas 1914. aasta jaanuari algul, et ta on oma tegevuse lõpetanud, tehased jm. on müüdud Elektriühingule "Dünamo", kellele on edasi antud ka Tallinna linnavalitsuse ettepanek.[16] "Dünamolt" vastust ei saadud.

Linnavalitsuse tõsisest kavatsusest elektritramm ehitada räägib ka asjaolu, et 1914. aasta jaanuaris hangiti Samaarast, kus sel ajal elektritrammi ehitamine pooleli oli, andmeid ehituse maksumuse kohta. Samal ajal jätkus surve avaldamine Belgia anonüümseltsile pidevate kontrollimiste ja trahvide abil. Kui lõpuks selgus, et sel teel eesmärki saavutada ei õnnestu, tõstatas linnavalitsus küsimuse kontsessiooni lõpetamisest kohtu teel. Selleni siiski ei jõutud - 27. mail 1914 tegi Selunski linnapeale ettepaneku lõpetada tekkinud vaidlused rahulikul teel. Järgnesid läbirääkimised hoburaudtee väljaostu küsimuses,[17] mis tulemusi ei andnud, sest 1914. aasta suvest hakkasid seltsi ja linna suhted normaliseeruma. Teatud osa näib selles olevat etendanud tolleaegne linnapea J.Poska, kellega Selunski pidas konfidentsiaalseid läbirääkimisi.[18] Et Poskal seltsi ees mingeid teeneid oli, sellest kõneleb fakt, et selts andis talle

---

15 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 1696, ll. 6, 35, 36
16 s a m a s, s.-ü. 1850, l. 1
17 s a m a s, ll. 5, 11, 187
18 s a m a s, s.-ü. 2008, l. 6



F o t o Nr. 5 Vaade Vene turult Jaani tänavale, 1914.a.

1916. aasta jaanuaris pileti "Nr.1" tasuta sóiduks hoburaudteel.[19] See oli au, mida Belgia anonüümselts "Tramways de Réval" seni veel kellegile polnud osutanud. Póhjust "austuse" avaldamiseks linnavalitsuse mónedele tegelastele oli seltsil aga enam kui küllalt - tüliküsimuste lahendamine "rahulikul teel" kórvaldas kontsessiooni tühistamise ohu, tegi lópu tülikatele kohtuskäimistele ja andis seltsile vóimaluse asju jälle oma tahtmist mööda ajada. Et Tallinna elanikele sellega veel mitmeks ajaks "konka" "mugavused" peale sunniti, ei huvitanud kedagi.

Esimese maailmasója algus póhjustas teatud komplikatsioone ka Tallinna hoburaudteel. 1914. aasta augustis rekvireeriti 32 hobust, mille tóttu tuli ajutiselt sulgeda Merekalda liin.[20] Uute hobuste ostmine, heinte ja kaerte hinna kerkimine tói lisakulutusi, mis ähvardasid vähendada aktsionäride tulusid. Seepärast paluti linnavalitsuselt luba sóidupileti hinna tóstmiseks ühe kopika vórra. Enne ametliku taotluse esitamist pidas Selunski eraviisilisi läbirääkimisi linnapea J.Poskaga. Saavutanud viimase nóusoleku, esitas Selunski 28. jaanuaril 1915 linnavalitsusele vastava avalduse. 18. veebruaril 1915 andis volikogu loa kehtestada 6-kopikaline piletihind tingimusel, et 3/4 kopikat igalt müüdud piletilt eraldatakse linnale.[21]

Uus tariif hakkas maksma 1915. aasta 1. aprillist. Kuid juba 9. aprillil kurtis Selunski, et piletihinna tóstmise tóttu on hobutrammi kasutamine vähenenud ja sissetuleku juurdekasv seepärast loodetust tunduvalt väiksem. Seltsile vastu tulles lubas linnavalitsus 1. maist vähendada linnale määratud osa

---

19 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 2084, l. 4
20 s a m a s, s.-ü. 1850, ll. 233, 238
21 s a m a s, s.-ü. 2008, ll. 6, 14

1/2 kopikale. Nimetatud eraldise arvel maksis selts aasta lõpuks linnakassasse 8126,75 rbl.,[22] mis moodustab ümmarguselt 1/12 8 kuu sissetulekust. Kogusissetulek 1915. aastal pidi siis olema ca 121000 rubla. Võrreldes seda eelnevate aastate sissetulekutega (vt. l. 23) näeme, et seltsil olid tõesti "rasked ajad", mis nõudsid lisakopika väljatirimist trammikasutaja taskust.

Eeltoodust võime järeldada, et Tallinna hoburaudtee oli "Tramways de Réval" aktsionäridele kui mitte just kulla-auk, siis üpris tulutoov ettevõte igal juhul. See seletab ka, miks selts 1920-ndail aastail, pärast hoburaudtee linna kätte minekut, nii visalt selle tagasisaamise eest võitles.

Samal ajal, kui belgia pankuritest aktsionärid lugesid kokku tuhandeid, mida Tallinna hoburaudtee neile sisse tõi, vaevlesid hoburaudtee töötajad raske töökoorma all, saades tasuks vaid viletsaid krosse. Linna trammikomisjoni ettekandest 1917. a. maist loeme:

" ... koos linna kasvamisega suurenesid pidevalt trammi tulud, millega oleks pidanud kaasnema ka trammi olukorra /paranemine/. Tegelikult toimus vastupidine. Maksimaalse kasumi ... jahil /olles/ tehti minimaalseid kulutusi, mille tõttu trammi olukord aasta-aastalt halvenes - roobasteid, vaguneid ei remonditud ..., hobused kurnati ... välja, sanitaarne olukord on allpool igasugust arvustust, teenindav personal kõige odavam ja halvasti riietatud."[23]

Hobuste kaitseks astus välja Tallinna Loomakaitse Selts, kes hoburaudtee omanikud loomade piinamise pärast mitu korda kohtusse kaebas,[24] inimeste pärast ei muretsenud keegi. Väljakannatamatu olukorra tõttu saatsid hoburaudtee kutsarid 1903.a.

---

22 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 2008, ll. 17,19,23,26,29,33,36, 41,44,52

23 s a m a s, s.-ü. 2173, l. 8

24 s a m a s

oktoobri algul linnavalitsusele palvekirja (vt. foto nr. 6), milles palusid viimast astuda samme nende ränga ekspluateerimise kergendamiseks.[25] Palvekirjast selgub, et kutsari (aga samuti koos sellega töötava konduktori. - R.J.) tööpäev kestis talvel kuni 15, suvel aga tihti üle 16 tunni. "Peaaegu kóik see aeg on kutsar sunnitud seisma ühel kohal", kirjutasid palvekirja autorid. Lahtisel vaguniplatvormil seisvat kutsarit piinasid suvel kuumus ja tolm, talvel pakane ja tuisud. See muutis kutsari töö äärmiselt raskeks ja kurnavaks. Suviste vabaóhukontsertide ajal suunati kóikide liinide vagunid óhtul Kadriorgu, kus tuli oodata kuni viimase kontserdikülalise lahkumiseni. Selle tulemusena lóppes tööpäev tihti alles pärast südaööd, kusjuures selts maksis lisatöö eest ainult 9 kopikat óhtult. Tööpäeva pikkusele vaatamata pidi kutsar igal hommikul kell 7.15 tööl olema. Hilinejaid ootas 1 - 2 rubla suurune trahv. Trahve määrati aga heldelt, isegi siis, kui keegi haigestumise tóttu hommikul óigeks ajaks kohale ei saanud tulla. Nagu kutsarid kirjutasid, ei uskuvat hoburaudtee juhatus, et "inimene vóis nii järsku haigeks jääda". Töötajad olid ilma jäetud igasugustest óigustest, kóige arglikumagi protestikatse puhul ähvardas vallandamine ilma lópuarveta. Seepärast palusid kutsarid linnavalitsust viia seltsiga sólmitud lepingusse punktid, mis kaitseksid hoburaudtee töötajaid seltsi omavoli eest. Kutsarid kirjutasid, et "linn on kohustatud kaitsma ühiskondlikuks kasutamiseks määratud ettevótete teenijaid ega tohi lubada, et neist eraettevótjate huvides viimane jóud välja pigistatakse".

Palutud abi linnavalitsuselt ei saadud, sest, nagu kogemused olid näidanud, kasutas selts iga linna katset kontsessi-

[25] TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 819, ll. 17, 18

17.

9 октября 1903. 2167

(къ № 102/1903)

Въ Ревельскую Городскую Управу.

19/03

Кучеровъ-служащихъ на конно-желѣзныхъ путяхъ гор. Ревеля

Прошеніе.

Сознавая чрезвычайно тягостныя условія, въ которыя поставленъ нашъ трудъ, обращаемся съ покорнѣйшею просьбою къ Ревельской Городской Управѣ о нижеслѣдующемъ:

Рабочее время кучеровъ на конно-желѣзныхъ путяхъ гор. Ревеля начинается утромъ въ 7 час. 15 мин., къ каковому времени кучеръ непремѣнно долженъ быть въ конюшнѣ, такъ какъ первый вагонъ выѣзжаетъ въ 7 час. 45 мин. Первый вагонъ пріѣзжаетъ обратно въ конюшню вечеромъ 5 мин. одиннадцатаго, а всѣ послѣдующіе вагоны пріѣзжаютъ черезъ каждыя 5 минутъ, пока всѣ 6 вагоновъ съ Нарвской улицы не будутъ въ сараѣ, что длится до ½11 час. Такимъ образомъ рабочій день кучера равняется отъ 14 час. 50 мин. до 15 час. 15 мин. въ сутки безъ перерыва. На Перновской улицѣ работа оканчивается немного раньше, такъ какъ первый вагонъ, уѣзжающій въ конюшню, начинаетъ ѣхать со стараго рынка въ 9 час. 5 мин. Кучеръ послѣдне-пріѣзжающаго вагона долженъ привезти вагонъ на свое мѣсто, перемѣнить форменную одежду и отвести

Foto Nr. 6 Hoburaudtee kutsarite palvekiri 1903.a. oktoobrist

oonilepingut muuta endale uute soodustuste väljatingimiseks. Linnavalitsuse "abi" piirdus sellega, et ta saatis palvekirja Wrangelile (!), kes 20. novembril 1903 teatas, et kutsarite ja konduktorite töötingimuste kergendamiseks on veel üks kutsar ja konduktor tööle võetud.[26] Mis juhtus palvekirja autoritega, seda võib ainult oletada.

1905. aasta revolutsiooni mõjul toimunud klassivõitluse tõus haaras ka Tallinna hoburaudtee töötajaid. Esimene streik toimus 1905. aasta märtsis - Tartu ja Pärnu mnt. liinidel seisis liiklus 10, Narva mnt. liinil - 5 tundi.[27] Streikijad nõudsid palga tõstmist 17-lt rublalt 25-le rublale ja puhkepäevade arvu suurendamist.[28] Kuna esimene streik kujutas endast rohkem stiihilist rahulolematuseavaldust kui organiseeritud ettevõtmist, jäi see tulemusteta. Kuid, ja see on palju olulisem - hoburaudtee töötajad olid leidnud relva, mille abil neil lõpuks õnnestus seltsi siiski teatud järeleandmistele sundida.

Esimene ebaõnnestumine näis võitlusindu ainult tõstvat - juba mais toimus kaks uut streiki, millede tõttu liiklus seisis kokku 27 tundi. Kulminatsioon saabus 1905.a. sügisel - oktoobris seisis liiklus hoburaudteel streikide tõttu üle 60 tunni, novembris 159, detsembris 68 ja 1906. aasta jaanuaris 48 tundi.[29] Kokku toimus hoburaudteel 1905.a. märtsist 1906.a. jaanuarini 38 mõnest tunnist mitme päevani kestnud streiki, millede tulemusena saavutati palga tõstmine 17-lt rublalt 20-le ja % maksmine töölevõtmisel nõutavalt 25-rublaselt kautsjonilt.[30]

---

26 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 2084, ll. 16, 19
27 s a m a s, s.-ü. 1021, ll. 2, 4, 6
28 "Teataja" nr. 96, 5.(18.) mail 1905
29 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 1021, ll. 2 - 7
30 "Teataja" nr. 234, 1.(14.) november 1905

Uuesti puhkes hoburaudtee töötajate võitlus ettevõtte välismaalastest omanikega 1917. aasta märtsis, pärast kodanlik-demokraatliku revolutsiooni võitu Tallinnas. Teatavasti arendas eesti töölisklass järjest halveneva majandusliku olukorra tõttu tol ajal koos aktiivse poliitilise tegevusega ka ulatuslikku majanduslikku võitlust. Tallinna hoburaudtee töötajate streigid sel perioodil olid nagu 1905. - 1906. aastalgi majandusliku iseloomuga - streikijad nõudsid palga suurendamist ja töötingimuste parandamist. Märkigem, et võrreldes suurettevõtete töölistega olid väike- ja mittetööstuslike ettevõtete töötajad tunduvalt halvemas olukorras - nende killustatus, halb organiseeritus võimaldas peremeestel mitte tunnistada Tallinna Nõukogu poolt 1. mail 1917 kehtestatud minimaalpalganorme. Seepärast toimus Tallinna väikeettevõtteis 1917. aasta kevadel arvukalt streike - aprillis streikisid kingsepad, mais tisleritöökodade töölised, viiliraiujad, juunis "Päevalehe" lehemüüjad jne.[31]

1917.a. märtsis nõudsid palga suurendamist ja töötingimuste parandamist ka hoburaudtee töötajad, ja kui nende nõudmisi ei täidetud, algas streik. See lõppes töötajate võiduga - Veebruarirevolutsiooni tõttu peakaotanud a/s juhtkond tõstis minimaalpalgamäära 55-le rublale kuus. Elukalliduse kiire kasv muutis aga saavutatud palgalisa tähtsuse peagi nulliks ja juba 1917. aasta mais nõudsid hoburaudtee töötajad palkade tõstmist veel 20 rubla võrra. Selts keeldus ja hoburaudteel algas uus streik.[32] Nüüd sekkus asjasse Tallinna Tööliste ja Soldatite Saadikute Nõukogu Täitevkomitee, kes võttis 3. juunil 1917

---

31 K.Siilivask, Veebruarist Oktoobrini, 1917, Tallinn, 1972, lk. 212 - 215

32 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 2173, ll. 11, 50, 51

vastu otsuse suurendada hoburaudtee töötajate palku 50 % võrra ja alustada 4. juunist 1917 uuesti trammiliiklust.[33]

Kuid elukalliduse tõus jätkus ja 1. augustil 1917 algas hoburaudteel streik, mis tegi lõpu Belgia anonüümseltsi "Tramways de Réval" tegevusele. Streigi põhjuseks, nagu kirjutas "Tallinna Teataja" 3. augustil, oli seltsi keeldumine veelkordsest palgakõrgendusest. Ajaleht kirjutas:

" ... 1. augustil algasid kohaliku hoburaudtee kutsarid ja konduktorid streiki. Valitsuse+ ... järelpärimise peale seletasid ühed teenijad, et nad nõus on tööle hakkama, kui palk 100 rublani tõstetakse, kuna teised 100-protsendilist palgalisa nõudsid, s.o. 150 rbl. kuus.

Raudteevalitsus teatas selle peale, et senikaua, kuni sõidupileti hind 6 kop. on ... kuna teenijate palgad ennesõjaaegsetega võrreldes juba peaaegu 2 ja pool korda on suurenenud, võimata on ... palgalisa anda. Valitsuse arvates oleks palgakõrgendamiseks alles siis lootust, kui ... sõidumaksu kõrgendatakse. ... Edasi lubas ... seltsi valitsus ... selle kuu sees teenijatele 15-rublalist abiraha ... anda, kuid ainult tingimusel, et teenijad streikima ei hakkaks.

Teenijad ei olnud nende ettepanekutega nõus ja streik algas."[34]

11. augustil esitaski Selunski taotluse piletihinna tõstmiseks 6-lt 10-le kopikale. Linnavalitsus, pidades silmas, et streigi tõttu võib avaneda võimalus hoburaudtee kontsessioonilepingu tühistamiseks lepingu § 43 (vt. l. 8) alusel, lükkas taotluse tagasi. Ka seltsi juhatus mõistis, et seisak hoburaudteel võib viia kontsessiooni kaotamiseni. 6. septembril 1917 palus Selunski linnavalitsuselt abi streikijate korralekutsumiseks. 22. septembril (!) vastas linnavalit-

---

33 K.Siilivask, op. cit., lk. 214

\+ Hoburaudtee

34 "Tallinna Teataja" nr. 171, 3.(16.) augustil 1917

sus, et kontsessioonilepingu järgi ei ole tal óigust sekkuda seltsi juhatuse ja töötajate vahelistesse asjadesse. Hirmust kaotada kontsessioon tegi seltsi juhatus linnavalitsusele 27. septembril ettepaneku käsitleda käesolevat liiklusseisakut hoburaudteel lepinguga kontsessionäärile antud liikluse ajutise katkestamise óiguse rakendamisena. Linnavalitsus lükkas ka selle ettepaneku tagasi, teatades, et sellisel juhul oleks selts pidanud vastava taotluse esitama e n n e 1. augustit, mitte aga nüüd, mil liiklus hoburaudteel juba ligi kaks kuud seisnud on.[35] Seega on ilmne, et linnavalitsus kavatses liikluse katkemist hoburaudteel streigi tagajärjel käsitleda lepingu rikkumisena kontsessionääri poolt ja sel alusel kontsessiooni tühistada ning hoburaudtee üle vótta. Linnavalitsuse seisukohta hoburaudtee küsimuses seletab asjaolu, et 1917.a. 6. augustil toimunud valimiste tulemusena moodustasid linnavolikogus enamuse pahempoolsed - volikogu 101-st kohast kuulus 31 kohta bolševikele, 22 esseeridele ja 12 mensevikele. Bolševike hulgast olid valitud ka volikogu juhataja (J.Anvelt) ja linnavalitsuse esimees (V.Vöölmann).[36]

Kuidas kulges streik?

Pärast seda, kui streikijad olid seltsi poolt pakutud 15-rublase toetuse tagasi lükanud ja oma nóudmiste juurde kindlaks jäänud, otsustas selts nad vallandada. 12. augustil seda tehtigi.[37] Kuid vallandatud töötajad ei tunnistanud seltsi otsust ja lugesid kóiki seltsi poolt palgatud uusi töötajaid streigimurdjateks. Et takistada seltsil vii-

---

35 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 2173, ll. 18, 30 - 33, 47

36 Eesti NSV ajalugu, III köide, Tallinn, 1971, lk. 52 - 53

37 "Tallinna Teataja" nr. 185, 19. august (1. september)1917

maste abil liikluse taastamist, kehtestasid streikijad Kadrioru vagunikuuri juures alalise valve.[38] Oma otsusest lõpuni võidelda teatati septembri algul "Päevalehes":

"Tähelepanemiseks!

Tallinna hobuseraudtee teenijate streik kestab edasi. Palume uusi töölisi kui s t r e i g i m u r d j a i d mitte kauplema tulla, seni kui meie nõudmised täidetud ei ole."[39]

Septembri lõpul leiti vagunikuuri lähedalt puutüvelt käsitsi kirjutatud lendleht:

"S e l t s i l i s e d !

Tallinna hoburaudtee valitsus lükkas tagasi tööliste palga suurendamise nõudmised. Selle tagajärjel pidivad töölised 1. augustil streiki algama, mis varsti kaks kuud kestab, kuid tee valitsus ei mõtlegi meie nõudmisi täita.

Nüüd kuulsime, et valitsus tahab uusi töölisi võtta.

Seltsilised, kes teitest streikijate asemele tööle läheb, seda loeme meie streigimurdjaks ja nendel ei pea asu olema meie seas ei siin ega teistes linnades.

Meie ei pea üksteisele auku kaevama ja kellegil ei ole õigust streikijate aset täita.

Streikijad töölised"[40]

Kontsessiooni kaotamise ohu tõttu püüdis selts loomulikult teha kõik selleks, et hobutrammi paariks päevakski käima panna. Selliseid katseid tehti 25. augustil, 16. ja 18. septembril,[41] kuid streikijate aktiivse vaheleastumise tõttu need katsed nurjusid. Lõpuks oli selts valmis isegi streikijaid uuesti 30 - 35 % võrra suurendatud palgaga tööle võtma,[42] kuid pörkas tööliste üksmeelsele vastupanule - kas täi-

---

38 TLA. f. 195, nim. 2, s.-ü. 2173, l. 52

39 "Päevaleht" nr. 201, 7.(20.) septembril 1917

40 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 2173, l. 65

41 s a m a s, l. 57

42 "Tallinna Teataja" nr. 209, 16.(29.) septembril 1917

detakse nende esialgsed nóudmised ja hoburaudtee hakkab tööle vói selts jätkab vastupanu ja streik kestab edasi. Tööliisi virgutas streiki jätkama ka teadmine, et seltsi ähvardab hoburaudteest ilmajäämine, kui liiklust septembri lópuks ei taastata.

Transpordiprobleemi teravuse tóttu ("konka" seisis, voorimehed nöörisid olukorda kasutades hingehinda) oli see septembris-oktoobris linnavalitsuses ja Tallinna Tööliste ja Soldatite Saadikute Nóukogu Täitevkomitees korduvalt arutusel. Septembri keskel tegi J.Anvelt transpordiküsimuse ajutiseks lahendamiseks ja streikijate toetamiseks volikogule ettepaneku "konka" streigi ajaks autobussid käima panna.[43] Oktoobri keskel otsustas Tallinna Tööliste ja Soldatite Saadikute Nóukogu hoburaudtee rekvireerida.[44] Küsimuse lahendas Suur Sotsialistlik Oktoobrirevolutsioon.

10. oktoobril 1917 vóttis VSDT(b)P Keskkomitee V.I.Lenini initsiatiivil vastu otsuse valmistuda relvastatud ülestóusuks. Eestimaa II nóukogude kongress, mis toimus Tallinnas 12.-14. oktoobril, toetas üksmeelselt VSDT(b)P Keskkomitee otsust.

Vastavalt V.I.Lenini poolt väljatöötatud ülestóusuplaanile vótsid Tallinna revolutsioonilised töölised, soldatid ja madrused 23. oktoobri óhtul enda kontrolli alla raudteejaamad, sideasutused, sójaliselt tähtsad objektid. Sellega läks vóim Tallinnas tegelikult juba 23. oktoobri óhtul Tallinna Nóukogu Täitevkomitee ja Eestimaa Nóukogude Täitevkomitee poolt eelmisel päeval loodud Sója-revolutsioonikomiteele. 27. oktoobril 1917 tagandati Ajutise Valitsuse kubermangukomissar J.Pos-

---

43 "Tallinna Teataja" nr. 204, 11.(24.) septembril 1917

44 "Tallinna Teataja" nr. 235, 19. oktoobril (1. novembril) 1917

ka, Eestimaa kubermanguvalitsuse asjajamise võttis üle V.Kingissepp.

Kodanluse poliitilise ja majandusliku võimu likvideerimise käigus kehtestas nõukogude võim Tallinna kõigis suuremates vabrikutes ja tehastes tööliskontrolli, natsionaliseeris pangad. 1918. aasta jaanuaris natsionaliseeriti ka Tallinna hoburaudtee.[45]

Eesti kodanluse, kes ise oli liiga nõrk selleks, et avalikult välja astuda nõukogude võimu vastu, reeturlikkus ja koostöö Saksa imperialismiga hõlbustas Saksa armeel Eesti vallutamist 1918. aasta veebruaris. Pärast Bresti rahu allakirjutamist läks võim Eestis Saksa sõjaväelaste kätte, kes tühistasid kõik nõukogude võimu poolt antud määrused ja korraldused ning kehtestasid julma okupatsioonireźiimi. Taastati tsaariaegsed linna- ja vallavolikogud, milledes etendasid juhtivat osa balti parunid ja nende käsilased. Ametlikuks keeleks kuulutati saksa keel.

Novembrirevolutsioon saatis Saksa keisririigi ajaloo prügikasti, tehes koos sellega lõpu Eesti okupeerimisele Saksa vägede poolt. Enne Eestist lahkumist otsustasid okupandid selleks, et vältida võimu haaramist revolutsioonilise töörahva poolt, selle juurde upitada Eesti kodanluse. 19. novembril 1918 kirjutatigi Riias Saksa valitsuse Baltimaade peavoliniku A.Winnigi ja Eesti kodanluse esindajate poolt alla nn. üleandmise lepingule, millega rahva seljataga pandi vormiline alus Eesti kodanlikule riigile.[46]

1918. aasta on hoburaudtee agooniaperioodiks. Okupandid ei olnud huvitatud selle taastamisest, seepärast õnnes-

---

45 Eesti NSV ajalugu, III köide, Tallinn, 1971, lk. 84

46 s a m a s, lk. 113 - 114

tus linnavalitsusel suurte raskustega alles 1918. aasta märtsis avada liiklus Pärnu mnt. liinil. Piletihind tóusis 20-le kopikale. Pisut hiljem ónnestus tööle panna ka Narva mnt. liin, kuid juba juunist tuli hobuste vähesuse tóttu uuesti sulgeda Pärnu mnt. liin. Sügiseks ónnestus hobuseid juurde muretseda ja oktoobris pandi Pärnu mnt. liin uuesti lühikeseks ajaks tööle. Üldiselt oli hoburaudtee selleks ajaks jóudnud aga täieliku laoseni ja et linnal puudusid vóimalused roobastee ja vagunite remontimiseks, pealegi oli hoburaudtee aeg ammugi läbi, kerkis 1918. aasta lópul selle tegevuse lópetamise küsimus.[47] 14. novembril 1918 otsustaski volikogu sulgeda Tallinna hoburaudtee.[48]

47 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 2240, ll. 1, 3, 4
48 TLA, f. 82, nim. 2, s.-ü. 47, l. 3

3. pt. Hobutrammi ülevótmine

7. detsembril 1918 esitas linnavalitsus Tallinna Vaestelastekohtule avalduse palvega hoburaudteele kui peremeheta varale hooldajad määrata.[1] 14. detsembril teatas Vaestelastekohus, et hooldajate määramiseks on vaja Tallinna Ringkonnakohtult "sellekohane ... otsus välja nóutada."[2]

Linnavalitsuse korraldusel pöördus linna juriskonsult J.Aronson 1919. aasta märtsis Tallinna-Haapsalu Rahukogu poole ettepanekuga tunnistada hoburaudtee peremeheta varaks, sest "Belgia anonüümselts "Tallinna Tramvaid" on ... oma tegevuse Tallinnas täiesti lópetanud. Seltsi juhatus on ... evakueeritud, kuna tema varandus ilma mingi valitsuseta järele jäi. Et ... selts linnale mitmesuguste nóudmiste järele vólgneb, on viimane huvitatud, et seltsi varandus kaduma ei läheks." Seepärast palus J.Aronson ühtlasi hoburaudtee "hoolekande alla määrata ja Tallinna Vaestelastekohtule selle teostamiseks vastav ettekirjutus saata."[3]

3. juunil 1919 rahuldas Rahukogu linna taotluse[4] ja 2. juulil 1919 määras Tallinna Linna Vaestelastekohus linnavalitsuse ettepanekul hoburaudtee varade hooldajaiks Karl Everi, Aleksander Spridise ja Tónis Kiimanni.[5]

---

1 TLA, f. 195, nim. 2, s.-ü. 2240, l. 5
2 TLA, f. 83, nim. 1, s.-ü. 52, l. 1
3 s a m a s, l. 4
4 TLA, f. 82, nim. 2, s.-ü. 48, l. 204
5 TLA, f. 880, nim. 1, s.-ü. 2, lk. 63, 64

Hoburaudtee peremeheta varaks tunnistamine andis linnavalitsusele võimaluse 1888. aastal sõlmitud kontsessioonilepingu tühistamiseks. 8. augustil 1919 otsustaski linnavalitsus selleks kohtu poole pöörduda.[6]

Tallinna-Haapsalu Rahukogu arutas linna hagi Belgia anonüümseltsi "Tramways de Réval" vastu hoburaudtee kontsessioonilepingu tühistamiseks 27. aprillil 1920.a. Linnavalitsusele saadetud kohtuotsusest loeme:

"Rohkem kui aasta tagasi jäeti uulitsaraudtee ... Tallinnas kostja poolt täielikult seisma, kuna juhatus teadmata kuhu ära oli läinud, nii et kostja varanduse üle kohtu poolt hoolekanne määrati. Belgia Anonüümselts "Tallinna Tramvaid" on väljamaa ettevõte, mille kohta teada ei ole, kas ta tulevikus üleüldse veel mingisugust tegevust Tallinnas avaldama saab. Uulitsaraudtee liikuma panemine on aga hädasti tarvilik ... Sellepärast ei ole Tallinna linnavalitsusel enam ... mõtet lepingust kinni pidada, mida kostja poolt rohkem kui aasta ... ei ole täidetud ...

Asja läbi arutades ning kõiki ... andmeid arvesse võttes ja poolte ... seletusi ära kuulates Rahukogu leiab, et ... 1888.a. tehtud lepingu § 43, p. 1 põhjal kaotavad ettevõtjad oma kontsessiooni ning saab see leping maksvusetuks tunnistatud, kui ettevõtjad omavoliliselt uulitsaraudtee liikumist 2 kuu jooksul seisma jätavad ...

... kohus leiab, et kostja ... oleks pidanud selgeks tegema, et hoburaudtee liikumine mitte <u>omavoliliselt</u>, vaid seltsist äraripumata põhjustel on seisma pandud. Et .... kostja ... /seda/ selgeks ei teinud, siis leiab kohus, et .. hobuse raudtee kohta käivad lepingud on kostja süü läbi rikutud. Sellepärast tulevad ... mainitud lepingud tühjaks tunnistada."[7]

30. juunil 1920 võtsid linnanõunik J.Pikkow, linna insener N.Podhaljusin ja insener J.Johanson hooldajatelt vastu

---

6 TLA, f. 82, nim. 2, s.-ü. 48, l. 309

7 s a m a s, nim. 1, s.-ü. 181, ll. 12, 13

hoburaudtee liikuva ja liikumatu vara. Veerevkoosseisust sai linn kokku 37 vagunit, nendest 22 kinnist (talvist) ja 15 lahtist (suvist). Enamik vaguneist olid vanad ja võrdlemisi halvas seisukorras. Selliseid, mida vastuvõtuaktis nimetatakse uuemateks, oli 12, nendest 6 lahtised. Roobasteede pikkused märgiti akti järgmiselt:

Narva mnt. liin - 2165 m (ilma 127 m pikkuse Kadrioru vagunikuuri viiva haruteeta),
Tartu " " - 1666 m,
Pärnu " " - 2267 m,
Merekalda " - 1145 m.

Ehitistest sai linn hoburaudtee valitsuse hoone ja vagunikuuri Kadriorus, samuti 3 ootepaviljoni. Peale selle andsid hooldajad üle veel mitmesugust vähemväärtuslikku vara - tagavaraosi, kantseleimööblit, riidevarustust jms. Kogu ülevõetud vara väärtus hinnati 649190,50 margale.[8] Et linnal puudus eri asutus tänavraudtee tegevuse juhtimiseks, otsustas linnavalitsus 13. juulil 1920 anda ettevõte linnavalitsuse Ehituskomisjoni ja -osakonna kätte.[9]

Varsti ilmusid aga välja hoburaudtee endised omanikud, kes hakkasid nõudma oma õiguste taastamist. 1. märtsil 1921 sai linnavalitsus Belgia konsulilt Eestis Belgia anonüümseltsi "Tramways de Réval" juhatuse liikme Ch. Thonet`kirja:

" ... Meie selts on teada saanud, et Tallinna linnavalitsus on lasknud Tallinna kohust 1920. a. otsustada, et /kuna/ meie selts ei ole ... tramwaide ekspluateerimist korralikult jätkanud ... on kohus lubanud seltsi ... varanduste likvideerimisele asuda ... Meie selts on sunnitud protesteerima selle ... vastu, ... ja teatab, et ... jätab ... omale ... õiguse ... tagasi nõuda ... kontsessionääri nime ja õigused ..."[10]

---

[8] TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 181, ll. 16, 17, 23
[9] s a m a s, nim. 2, s.-ü. 49, l. 445
[10] s a m a s, nim. 1, s.-ü. 278, l. 4

Linnavalitsus vastas, et Tallinna-Haapsalu Rahukogu otsusega 27. aprillist 1920 on kontsessioonileping tühistatud ja kohtukulude katmiseks tuleb seltsil maksta 1166 marka. Seejärel kohtus seltsi esindama volitatud Belgia konsul 19. märtsil linnapea A.Uessoniga. Viimane ei andnud seltsi óiguste taastamise suhtes nähtavasti mingeid lootusi, sest 1921. aasta mais käis konsul abi otsimas Eesti kodanliku vabariigi välisministrilt, kes lubas asjast linnapeaga rääkida. Lubadus oli antud ilmselt tüütust külalisest vabanemiseks, sest miski ei räägi välisministri ja Uessoni kohtumisest. Sellega oli seltsi rünnak tórjutud. Nähtavasti móistis Thonet, samuti teised, et 1888.a. kontsessiooni neil tagasi saada ei ónnestu. Seepärast tegi selts katse uue kontsessiooni saamiseks - 1921. aasta novembris püüti konsuli kaudu selgitada, kas ja millistel tingimustel linnavalitsus nóustuks andma kontsessiooni elektritrammile.[11] Katse nurjus, sest Belgia anonüümseltsi "Tramways de Réval" tunti Tallinnas liiga hästi. Nähes, et kontsessiooni tagasi saada ei ónnestu, müüs selts oma olematud óigused 1922. aastal Brüsselis mingile "uuele rahameeste grupile" 500000 frangi eest maha.[12] Kuna nimetatud grupi moodustasid peamiselt Belgia valitsusringkondadega seotud ja laialdasi välissidemeid omavate belgia suurpankade esindajad, puhkes tüli Tallinna hobutrammi pärast nüüd uue hooga.

1923. aasta veebruaris sai Eesti kodanliku vabariigi välisministeerium oma Pariisi saadikult C.R.Pustalt kirja, milles see teatas, et móne aja eest käinud tema juures en-

---

11 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 278, ll. 8, 11, 12, 21, 71

12 s a m a s, s.-ü. 505, l. 82

dine Belgia peakonsul Moskvas M.Carlier. Mainitu olevat üks seltsi "Tramways de Réval" uutest osanikest, kes tahtvat oma óigusi "Tallinnas maksma panna, uut elektri ehk mootortramvaid ehitada ja ekspluateerida ehk vähemalt kahjutasu saada selle ... eest, mis linn endiselt seltsilt üle vótnud." Pusta jätkas, et varsti pärast Carlier´külastust saanud ta Belgia valitsuselt järgmise noodi:

"Tallinna Tramvaide Selts on palunud Belgia valitsuse vaheleastumist ... selleks, et Eesti poolt seaduslikku tunnistamist leida ...

Eesti Kaubandusministeerium oma kirjaga 4. XII 1922 on vastanud eitavalt /seltsi/ tunnistamise palvele, mida ... selts sisse andis 25. X m.a. Viimane soovis ... tunnistamist selleks, et alustada kohtuprotsessi Tallinna linnavalitsuse vastu, kes ühe kohtuotsuse varju all on omandanud 1920. a. Belgia Seltsi päralt oleva varanduse ...

Kuninglik valitsus soovib ..., et Eesti Valitsus asuks uuesti asja arutamisele ... ja et ta vóimaldaks tähendatud seltsile igasugust abi selleks, et see saaks maksma panna oma óigused ..."

Välisministeerium saatis Pusta kirja koos noodiga linnavalitsusele, paludes viimaselt "käesolevas asjas ... üksikasjalisi seletusi". Linnavalitsus vastas, et kuna kontsessioon "on lóppenud Eesti Vabariigis maksvate seaduste póhjal asjakohase kohtuotsusega", siis ei pea linnavalitsus "vóimalikuks kontsessioonilepingut uuendada ega ka seltsi varandust tagasi anda".[13]

10. jaanuaril 1924 saabus Belgiast uus läkitus, milles selts teatas, et ta ei kavatse kunagi maksvaks tunnistada "Eesti kohtu otsust" kontsessioonilepingu tühistamisest. Kuigi kóik "lähenemise katsed", mis selts alates 1921. aastast on

[13] TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 505, ll. 81 - 85

teinud, linnavalitsuse seisukoha tóttu tühja on jooksnud, ei mótlevat selts loobuda oma nóudmistest, mida peale Belgia valitsuse toetavat ka Prantsusmaa ja Itaalia (!) omad. Asjade senise käigu tóttu olevat selts nüüd sunnitud esitama "oma huvide ja óiguste kaitseks ... Eesti kohtutes kaebuse Tallinna linna vastu ... Meie oleme kindlad, et kohtuvóimud meie nóudmise rahuldavad, sest ka teised meie sarnased seltsid, kellede varandus samal viisil äravóetud sai, peale sója rahuldamist on leidnud." Kuid enne asja kohtusse andmist taht-vat selts véel "viimast korda" läbirääkimistesse astuda, öeldes, et ta on nóus leppima "óiglase kahjutasuga". Kui aga vastavale kokkuleppele jóutakse, on ta valmis ka kontsessiooni uuendama ja "isegi, kui Teie ... soovite, asuma elektri liikumisjóuna tarvitamise uurimisele, ühes linna valgustamise küsimusega." Elektritrammi ja -valgustuse kontsessiooni saamise puhul lubas selts "kaasa tuua ühe Belgia trusti ... ("Société Anonyme d'Enterprise Générale de Travaux", póhikapital 20000000 franki) ja grupi prantslasi", kes asutaksid ühiselt uue seltsi. Lópus omandab kiri aga lausa ultimatiivse iseloomu - kui linnavalitsuselt 15. veebruariks 1924 "rahuloldavat vastust" ei saada, antakse asi kohtusse. Seejuures ei räägita enam Eesti kohtutest, nagu kirja alguses, vaid "rahvusvahelisest vahekohtust".+ "Ultimaatum" lópebki teatega, et "meil kóik ... tehtud /on/, et Teid kohtu ette paluda meie vastu sihitud otsuse" tühistamiseks.[14]

29. jaanuaril 1924 läks teele linnavalitsuse vástus:

+ Kóne on nähtavasti Rahvasteliidu Rahvusvahelisest kohtust Haagis

14 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 654, l. 5

" ... Kahjuks ei saa me ühineda Teie arvamisega ... meie kohtu otsuse suhtes. Kui Eesti kodanikud ... oleme kohustatud seda tunnistama, vaatamata selle peale, kuidas teised hindavad meie kohut ja seadusi ...

Mis puutub ... ettepanekusse asja anda rahvusvahelise kohtu kätte, siis ei saa Tallinna linnavalitsus ... meil maksvate seaduste järele ... pöörata rahvusvaheliste asutuste poole, mööda minnes oma valitsusest. Mis aga puutub Teie ettepanekusse ... läbirääkimisi pidada, siis oleme sellega ... nõus, ... aluseks võttes Tallinna tramvai elektritramvaiks ümberehitamise ja kasutamise küsimused."

Selle peale teatas selts, et ta jätab kaebuse Tallinna linnavalitsuse peale "ajutiselt ... seisma" ja saadab oma esindaja läbirääkimistele.[15]

Seltsi esindaja insener E.Sariban, kel olid ka "Société Anonyme d'Enterprise Générale de Travaux"+ volitused, saabus Tallinna 1924. aasta aprilli alguses. 7. aprillil kohtus Sariban Belgia konsulaadis linnapeaga. Kohtumisel lepiti kokku, et Sariban esitab lähemail päevil linnavalitsusele elektritrammi ja -valgustuse kontsessioonilepingu kava.[16] Selle järgi pidid Belgia trammiselts ja "Engetra" moodustama aktsiaseltsi "Société d'Elektriciti Belgo-Esthonienne", mis saab monopoolse õiguse gaasi ja elektrienergia tootmiseks ja müügiks, samuti kõigi olemasolevate ja ehitatavate trammiliinide ekspluateerimiseks Tallinnas. Uue kontsessioonilepingu allakirjutamise hetkest pidi endine trammikontsessioon likvideerituks loetama.[17] Öeldust näeme, et belglased nõudsid nüüd lisaks trammile ka linna gaasivabriku ja elektrijaama kontsessioonile andmist.

---

15 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 654, ll. 9, 13

\+ Lühendatult "Engetra"

16 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 654, ll. 18, 20, 24

17 s a m a s, s.-ü. 653, l. 74

14. aprillil Saribani juuresolekul kontsessioonilepingu kava arutanud Tallinna linnavolikogu rühmade esindajad ei pooldanud linnale ilmselt kahjuliku kontsessiooni andmist. Selle asemel tehti Saribanile ettepanek, et "Engetra" ehitaks Tallinnas elektritrammi oma vahenditega töövõtu korras. Töö maksumus hinnati ca 400000000 margale, mille linn lubas tasuda perioodiliste sissemaksete kaupa, vastutades vóla täieliku tasumiseni "Engetra" ees kogu linnale kuuluva varaga.[18] Selle ettepanekuga Sariban lahkuski.

1924. a. mai keskel teatas "Engetra", et linna ettepanek ei ole talle vastuvóetav, seepärast jääb ta Saribani poolt esitatud kava juurde. Ühtlasi kirjutas "Engetra", et trammiselts ootavat "kannatamatult küsimuse lahendamist", vastupidisel juhul olevat selts sunnitud "asjale kohtulikku käiku andma, nagu tal juba kavatsus oli."[19]

Linnavalitsus andis küsimuse arutamiseks 1922. aasta lópul loodud Trammikomisjonile. Järgnevatest materjalidest ilmneb, et linnavalitsus kaldus pooldama kontsessiooni andmist elektritrammile. Selles etendasid kahtlemata suurt osa majanduskriisi tóttu 1924. aastal tekkinud finantsraskused, mis lóid segi linnavalitsuse plaanid trammivórgu laiendamise alal. Nii hangiti 1924.a. juulis-augustis teateid "Engetra" tegese ja maksujóu kohta,[20] kuna (1923.a. algul loodud) Tänavraudteeosakond koostas uue kontsessioonilepingu kava. Viimane saadeti "Engetrale" 1924. a. augusti keskel. Et linna kavas nähti ette ainult elektritrammi ehitamine ja ekspluateerimine, lükkas "Engetra" selle tagasi, nóudes kontsessiooni laien-

---

18 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 654, ll. 25, 26

19 s a m a s, s.-ü. 653, ll. 79 - 81

20 s a m a s, ll. 24, 25, 31, 35

damist vähemalt linna elektrijaamale.[21] Läbirääkimised jätkusid novembrini, kuid kokkuleppele ei jóutud. Siis viis linnavalitsus küsimuse volikogusse, kes 12. novembril 1924 "Engetra" ettepanekud uuesti tagasi lükkas.[22] 20. novembril tegi linnavalitsus volikogu otsuse "Engetrale"teatavaks, korrates ühtlasi oma varasemat ettepanekut elektritrammi ehitamisest hanke korras.[23] Vastuse sai linnavalitsus belgia pangahärradelt alles aasta pärast - 1925. aasta oktoobris teatas "Engetra", et loobub oma ettepanekutest, kuna "pangaringkonnad kategooriliselt ära ütlesid"teda toetamast. Äraütlemise póhjuseks olnud "halb mulje", mida tekitanud Belgia "äriringkondades Tallinna trammi äravótmine Belgia seltsi käest." Ka olevat "Engetra" ise veendumusele jóudnud, et "vóimata on praegu Eestis üht uut tähtsat ettevótet finantseerida." Oma loobumisest olevat "Engetra" teatanud ka trammiseltsile, kes "ise väga huvitatud on selle asja lahendamiseks teid leidma."[24]

5. oktoobril 1925 teataski selts, et kuna kokkulepet ei ole saavutatud, kavatseb ta asja rahvusvahelisse arbitraaži anda, paludes linnavalitsusel selleks oma valitsuse nóusolek muretseda.[25]

Asi läkski uuesti valitsuste tasemele. 1925. aasta novembri algul nóudis Eesti kodanliku vabariigi välisministeerium, et linnavalitsus saadaks talle kóik trammikontsessiooni käsitlevad materjalid. Ühtlasi saatis välisministeerium linnavalitsusele ärakirja Belgia konsuli kirjast 4. novemb-

---

21 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 654, ll. 35, 37, 41
22 s a m a s, s.-ü. 653, l. 96
23 s a m a s, s.-ü. 654, l. 63
24 s a m a s, l. 66
25 s a m a s, ll. 69, 73

rist 1925, rõhutades, et vabariigi valitsus peab soovitavaks antud küsimuse kiiremat lahendamist.

Konsul kirjutas, et Belgia välisminister Van der Velde olevat talle ülesandeks teinud konflikti lahendamisele kaasa aidata. Seejuures rõhutanud minister eriti, et "kahe riigi kõrgemad huvid ja eesmärk suhteid arendada" muudavad küsimuse kiire lahendamise (s.o. - seltsi pretensioonide rahuldamise. - R.J.) "möödapääsmatuks". Minister pidanud kasulikuks meelde tuletada, et "Belgia valitsus on siiani Eesti Vabariiki käsitanud kui sõberriiki ja alati püüdnud toetada viimase nõudmisi Rahvasteliidu juures. Ma ei kahtle," öelnud minister, et "Eesti valitsus, silmas pidades tähtsust, mida Belgia valitsus annab selle konflikti lahendamisele, otsustavalt ... vahele segab."[26]

Märkigem, et kodusõja ja interventsiooniperioodil tehtud laenud ja majandussidemete katkestamine Nõukogude Liiduga olid Eesti kodanliku vabariigi viinud järjest tugevnevasse finantssõltuvusse imperialistlikest suurriikidest. 1925. aasta alguseks ulatus kodanliku Eesti välisvõlg ca 7,6 miljardi margani. Varasemate laenude tasumiseks tuli paratamatult teha uusi laene. Eesti kodanliku vabariigi valitsuse taotlusi uute välislaenude saamiseks kasutasid teiste läänеriikide finantsmonopolidega seotud belgia pankurid oma huvides. Belgia välisministri sõnad "kõrgematest huvidest" ja "suhete arendamisest" andsid selgesti mõista, et kui hobutrammi küsimust ei lahendata soodsalt, võivad kodanliku Eesti valitsusel uute laenude saamisel tõsised raskused tekkida. See sundiski viimast konflikti kiiret lahendamist "soovitavaks" pidama.

---

[26] TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 654, ll. 77, 80

14. novembril 1925 vastas linnavalitsus välisministeeriumile, et tal ei ole midagi küsimuse kiirema lahendamise vastu, kuid asja volikogusse viimiseks on vaja teada, kui suurt kahjutasu selts nóuab. Viimase nóudmised osutusid aga äraarvamata suurteks - 27. novembril 1925 teatas välisministeerium, et selts nóuab kahjutasuks 2236753,85 kuldfranki. Seega ületas "kahjutasu" enam kui 4,5-kordselt seltsi poolt 1922. aastal kontsessiooni eest makstud summa. Ilmselt móistis selts isegi, et sellist summat tal Tallinna linnavalitsuselt saada ei ónnestu ja seepärast teatas ta, et soovides "jóuda kóige lühema ajaga soodsale kokkuleppele", on ta nóus oma nóudmist vähendama 1,5 miljonile frangile paberrahas.+ Kuna selts oma nóudmistega ilmselt liiale läks, teatas linnavalitsus talle 1926.a. jaanuaris, et on nóus kahjutasu maksma ülevóetud vara tegelikust väärtusest lähtudes.[27]

Kauplemine kahjutasu suuruse üle kestis ligemale aasta. Et linnavalitsus oma otsusele - lähtuda ülevóetud varade tegelikust väärtusest - kindlaks jäi, nóudis selts nimetatud varade uut hindamist. Viimast tehtigi 1926. aastal ja selle tulemusena pidi selts oma nóudmise vähendama 12,5 miljonile margale, millele tuli lisada %% kuue aasta eest, mille vältel linn seltsilt äravóetud varasid oli kasutanud. Järgnenud läbirääkimistel vähendas selts oma nóudmist veelgi ca 0,5 miljoni marga vórra[28] ja 29. novembril 1926 otsustas linnavolikogu:

"Tunnistada, et Tallinna linnaomavalitsus juriidiliselt kohustatud ei ole Belgia ... seltsile ... tasu maksma kohtu

---

+ Tolleaegse kursi järgi ca 26,2 miljonit Emk.

27 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 654, ll. 81 - 83, 103, 104, 108

28 s a m a s, l. 158

otsusega Tallinna linna omaks móistetud seltsi varanduse eest, vahekorra häätahtlikuks lahendamiseks siiski nóusolekut avaldada seltsile tasu maksta 12.000.000 marga suuruses summas, ... tingimusel, et selts ... kóik oma pretensioonid end. hoburaudtee asjus rahuldatuks tunnistab ..."[29]

11. jaanuaril 1927 teatas selts, et ta on volikogu otsusega nóus. Peale seda palus linnavalitsus Eesti Pangalt 12 miljonit marka laenu. 31. jaanuaril sai linnavalitsus palutud laenu ja 1. veebruaril 1927 kirjutasid Tallinna linnavalitsuse ning Belgia trammiseltsi "Tramways de Réval" esindajad alla kokkuleppele, millega selts kinnitas, et ta on oma nóudmiste rahuldamiseks saanud 12000000 marka ega oma enam mingeid pretensioone Tallinna linna vastu.[30]

Selts vóis nüüd tóepoolest rahule jääda - 1922. aastal Tallinna hoburaudtee kontsessiooniga sooritatud tehing oli andnud ca 0,5 miljonit franki puhaskasu. Mis puutub Tallinna linnavalitsusse, siis vahekorra "häätahtlikust lahendamisest" oli asi kaugel - hoburaudtee eest maksti, sest seda nóudsid kodanliku Eesti valitsuse huvid.

---

29 TLA, f. 82, nim. 2, s.-ü. 31, lk. 205

30 s a m a s, nim. 1, s.-ü. 654, ll. 194, 195, 202, 203

4. pt. Trammi rekonstrueerimine 1920 - 1927

1. Trammiliikluse taastamine

Arupidamine trammiliikluse taastamise üle algas juba 1919. aastal. Oli selge, et hobutrammiga pole enam midagi peale hakata ja valida tuleb kas mootor- vói elektritramm. Et viimase ehitamine nóudnuks palju aega ja suuri kulutusi, langetati otsus mootortrammi kasuks.

1919. aasta novembris pidasid hobutrammi hooldajad läbirääkimisi kellegi insener H.Gertziga "tramvai liikuma panemise küsimuses, mis ülitähtis praegusel ... ajal ..."[1] Üks Gertzi plaanidest, millised linnavalitsus sai Siseministeeriumi Ehitus-Peavalitsuselt 1920. aasta aprilli lópul, nägi ette endiste hobutrammivagunite ümberehitamise mootorvaguneiks automootorite pealemonteerimise teel. Teise, lihtsama variandi järgi tuli vagunid lihtsalt "vabalt juhitavate" veoautode taha haakida. Nimetatud varianti pakuti seniks, kuni ehitatakse mootorvagunid.[2]

Gertzi plaane saates pakkus Ehitus-Peavalitsus ühtlasi linnale müüa "suurema hulga vanu veoautosid, millede osad mootorvedurite ehitamiseks hästi tarvitatavad" vói milliseid vóiks kasutada ka lihtsalt trammivagunite vedamiseks. Linnavalitsuse Ehituskomisjoni soovitusel[3] otsustas linnavalitsus 10. mail 1920 pakutavad veoautod ära osta. Liikluse korralda-

---

1 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 62, l. 5

2 s a m a s, s.-ü. 181, l. 1

3 TLA, f. 149, nim. 1, s.-ü. 3, l. 21

mise küsimuse jättis linnavalitsus veoautode saamiseni lahtiseks.[4]

2. juulil 1920 tegi Ehitusosakond linnavalitsusele ettepaneku teostada trammiliikluse taastamine järgmiselt:

" ... liikumist tuleb hoburaudtee roobastes käivate bensiinimootorite abil ja eeskätt Narva ja S.Pärnu mnt. liinil toime panna, kusjuures esialgselt mootorite arv ei tarvitseks üle kuue olla ..."

Ettepanekule lisatud 1860000 marga suurune eelarve nägi ette kuue hobutrammivaguni ümberehitamise mootorvaguneiks, kahekümne haakevaguni kordaseadmise, roobasteede ja ootepaviljonide remondi.[5]

3. juulil 1920 kinnitas linnavalitsus Ehitusosakonna ettepaneku ja otsustas volikogult selle teostamiseks krediiti paluda.[6] 14. juulil 1920 määraski volikogu linnavalitsusele 1860000 marka "ehituste ja liikuva materjali kordaseadmiseks ja uulitsaraudtee liikluse avamiseks Narva ja S.Pärnu mnt. liinil." Et linnal endal raha ei olnud, tegi volikogu linnavalitsusele ülesandeks " ... vabariigi valitsuselt ... laenu nóutada."[7]

Taotluse laenu saamiseks esitas linnavalitsus 19. juulil ja 14. septembril 1920 andis valitsus linnale loa laenata Eesti Pangalt vajalik summa.[8]

1920./21. aasta talvel ehitati linna leivavabriku töökojas 5 hobutrammivagunit ümber mootorvaguneiks. Samas kohandati 3 vagunit haakevaguneiks.[9] 1921. aasta aprillis, mai

---

4 TLA, f. 82, nim. 2, s.-ü. 49, l. 296
5 s a m a s, nim. 1, s.-ü. 181, ll. 24, 25
6 s a m a s, nim. 2, s.-ü. 49, l. 422
7 s a m a s, s.-ü. 25, l. 130
8 s a m a s, nim. 1, s.-ü. 181, ll. 29, 32
9 TLA, f. 149, nim. 1, s.-ü. 5, ll. 43, 44

Tartu Ülikooli Raamatukogu
ARHIIVKOGU

algul remonditi roobasteed, Salongi tänavale ja Vene turule ehitati vagunite ringikeeramiseks kolmnurgad, Pärnu mnt. liini lõpp-peatusse nn. pöördseib. Ka oli plaanis pikendada Pärnu mnt. liin üle raudtee[10], kuid see kavatsus sai teoks alles 1927. aastal.[11]

13. mail 1921 alustas Tallinna tramm taas tegevust - avati mootortrammiühendus Narva mnt. liinil.[12] Esimestel päevadel sõitsid liinil kaks mootorvagunit koos haakevagunitega, peatselt lisandus neile veel kaks paari vaguneid.[13] Tramm sõitis esialgu Kadriorust Vene turule, kuid juba juulist pikendati liin kuni Peetri platsini, kuhu vahepeal oli ehitatud ringtee[14] (vt. foto nr. 9).

Pärnu mnt. liin avati 1. novembril 1921. Liinile, mis ulatus Peetri platsilt laiaroopalise raudteeni, pandi kaks mootorvagunit.[15]

Esimestel trammiliikluse taasavamisele järgnenud aastatel sõitsid Tallinnas endised kinnised hobutrammivagunid, millede pikendatud alusraamidele olid paigutatud 20 - 25 hobujõulised automootorid.[16] Viimased olid seejuures peaaegu igal vagunil erinevat marki ("Carford", "Selden", "Peerless" jne.[17]), mis raskendas varuosade muretsemist ja remonti. Jõuülekandeks veoratastele kasutati kettajamit. Horisontaalteel saavutas niisugune vagun maksimaalseks kiiruseks 30 - 35 km/h. Mootorvagun (vt. foto nr. 7) mahutas 20 - 25, haakevagun -

---

10
11 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 278, ll. 13, 19
12 s a m a s, s.-ü. 867, l. 571
13 "Päevaleht" nr. 125, 14. mail 1921
14 "Päevaleht" nr. 132, 24. mail 1921
15 "Päevaleht" nr. 199, 31. juulil 1921
16 "Päevaleht" nr. 293, 2. novembril 1921
17 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 505, l. 342
s a m a s, s.-ü. 595, l. 63



F o t o Nr. 7 Mootortramm Narva maanteel,
1923. a. suvi

30 - 40 inimest.[18] Kuna vaguni raskuskese ümberehituse tulemusena ettepoole nihkus, siis vajus tühja mootorvaguni esiots alla, täiskoorma puhul aga kerkis üles. See andis naljavendadele põhjust rääkida, et "kui "konka" tühjalt sõidab, siis on tal häbi pärast nina maas, kui tal aga täiskoorem peal on, siis ajab uhkusest nina püsti."[19] Olgu häbi ja uhkusega kuidas oli, kuid esimeste mootorvagunite konstruktsioonipuudus põhjustas arvukalt avariisid - "uhkusest nina püstiajanud" mootorvaguni esirattad kerkisid üles ja vagun jooksis roobastest välja.

Aastail 1921 - 1922 ehitati veel 4 mootorvagunit juurde, nii et 1923. aastal ulatus nende arv 9-ni. Haakevaguneid oli pidevalt sõidus 4 - 5.[20] Et nii vagunid kui ka neile monteeritud mootorid olid juba enne ümberehitamist võrdlemisi kulunud, oli 1 - 2 mootorvagunit pidevalt remondis. Liinidele saadi seega korraga saata kõige rohkem 7 - 8 mootorvagunit. Nendest 4 - 5 sõitsid Narva ja 3 Pärnu mnt. liinil.[21]

Pilet üheks sõiduks maksis 10 marka[22], olles seega võrdlemisi kallis. Nähtavasti sellepärast tegigi Ehituskomisjon 9. septembril 1921 linnavalitsusele ettepaneku alandada koolilõpilastele pileti hinda 50 % võrra. Linnavalitsus võttis ettepaneku vastu, kehtestades õpilastele 5-margase pileti-hinna. Sama aasta detsembris anti trammi t a s u t a kasutamise õigus sõjainvaliididele.[23] Et tasuta sõidu soovijate

---

18 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 505, l. 342

19 Palm,A., Ambur,P., "70 aastat Tallinna trammi", "Õhtuleht" nr. 199, 23. augustil 1958

20 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 505, l. 342

21 s a m a s, s.-ü. 595, l. 62

22 s a m a s, nim. 2, s.-ü. 50, l. 367

23 s a m a s, nim. 1, s.-ü. 278, l. 55, 63

hulk seejärel lausa tundidega kasvama hakkas, otsustas linnavalitsus 1922. aasta juunist anda priipileteid ainult järgmistele isikutele:

a) linnaametnikele, "kelle tegevus väljaspool kantseleid, nagu tehnilised jõud, ekspediitorid, kontrolörid, rahakorjajad, kümnikud, kirjakandjad ja käskjalad",
b) "väljaspool linna teenistust" olevatest isikutest politseinikele, kirja- ja telegrammikandjatele, telefonimontööridele, maksukogujatele, tuletõrjujatele (tulekahju korral) ja sõjainvaliididele.[24]

Selline priipiletite jagamise kord kehtis kuni 1. juulini 1928 - siitpeale jäi trammi tasuta kasutamise õigus ainult trammitöötajatele ja politseinikele.[25]

Suhteliselt kõrgele piletihinnale ja vagunite vähesusele vaatamata jõudis trammikasutajate arv juba 1922. aastal 1916. a.+ tasemele. 1923. aastal ulatus sõitjate arv Tallinna trammil 3,1 miljonini (vt. lisa 2), kusjuures ainuüksi Narva mnt. liinil oli sel aastal peaaegu sama palju sõitjaid kui 1916. aastal kõigil hoburaudteeliinidel kokku. Sõitjaid teenendas aastail 1921 - 1922 5 - 9 mootorvagunijuhti, 8 - 14 konduktorit. Kontrolöre oli ametis üks. Vagunite tehniliseks hooldamiseks ja remondiks oli tööle võetud automehaanik ja lukksepp.[26] Kokku oli trammi teenijaskonnas nimetatud aastail 33 - 35 inimest.

Niisiis - vaatamata sellele, et vanadest "konka" vagunitest ümber ehitatud mootorvagunid olid kohmakad, tihti roobastest välja jooksid ja rikki läksid, et kaks liini ei töötanud, oli trammiliiklus Tallinnas siiski taastatud.

---

[24] TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 385, l. 36
[25] s a m a s, nim. 2, s.-ü. 57, l. 444
+ Hoburaudtee suurima sõitjate arvuga aasta
[26] TLA, f. 82, nim. 2, s.-ü. 26, l. 206

2. Uue depoo ehitamine

Seoses trammiliikluse taastamisega tuleb rääkida veel ühest Ehitusosakonna poolt alustatud ettevõtmisest - uue trammidepoo (tolleaegses keelepruugis "vagunikuuri") ehitamisest Suur-Pärnu maanteele tollase Pärnu mnt. liini lõppeatuse juurde. Vajadus uue depoo, eriti aga töökoja järele tekkis 1921. aastal, sest ümberehitatud vaguneid oli raske paigutada endisesse hoburaudtee vagunikuuri Kadriorus, kus pealegi puudus võimalus vagunite remontimiseks. Seepärast tehti trammi remonttöid ajutiselt linna mehaanikatöökojas Uus-Sadama 2. Esialgu kavatsetigi uus depoo samasse ehitada,[27] kuna aga selleks oleks tulnud ümber asetada raudtee haruteid jm., loobuti kavatsusest.

1922. aastal otsustas linnavalitsus uue depoo ehitada Suur-Pärnu mnt. 47 + asuvale vabale linna krundile (vt. lisa nr. 7). 14. septembril 1922 otsustas Ehituskomisjon alustada ehitustöid, kuid et depoo projekt polnud veel valmis, ei andnud linnavalitsus selleks luba. Sellegipoolest andis Ehituskomisjon 19. septembril tööd eraettevõtjatele M.Kipparile ja N.Gordinile välja ja mõni aeg hiljem alustasid need tööd. 9. detsembriks 1922 olid depoo seinad valmis ja Ehitusosakond võttis need aktiga vastu.[28]

1923. aasta kevadel märkas depoo ehitamist jätkata kavatsev Tänavraudteeosakond, et seinad pragunevad, üks aga ähvardab koguni ümber kukkuda. Asja uurimisel selgus, et N.Gordin oli nõrka järelvalvet kasutades valanud osa seinapostidest pakasega, jätnud muist poste ja nn. ambikividest

---

27 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 385, l. 37

\+ Praegu Pärnu mnt. 89

28 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 567, l. 34

seina seest täitmata, kasutanud halva kvaliteediga betooni.[29] Ühtlasi märgati nüüd, et ehitamine on toimunud linnavalitsuse loata ja kinnitatud projektita. Asja uurimiseks moodustas linnavalitsus 8-liikmelise erikomisjoni.[30] Viimane leidis, et juhtunus on süüdi linnavalitsuse Ehituskomisjon ja -osakond, eriti aga komisjoni esimees A.Perna ja osakonna juhataja arhitekt G.Hellat. Pernat süüdistati selles, et ta ei kontrollinud osakonna poolt tehtud maksukorraldusi, mille tõttu Gordinile maksti ettenähtust rohkem. Maksukorraldused andis aga Hellat. Viimast süüdistati ka tehnilise järelvalve puudumises. Peale selle märkis komisjon, et Hellat "kui vastutav arhitekt, kelle järelvalve all tööd tehti, /on/ otsekohe vastutav töode korralikkuse eest." Komisjon tegi ettepaneku nõuda nimetatud isikuilt linnale tekitatud kahju heastamist ja vabastada G.Hellat linna teenistusest. 20. detsembril 1923 kinnitas volikogu komisjoni ettepaneku kahjude heastamise osas, lükates tagasi G.Hellati vabastamise ettepaneku.[31]

Vahepeal laskis Tänavraudteeosakond ehituskontoril "V.Pihlak ja Co" trammikuuri ümber ehitada [32] ja 1924. aasta jaanuaris võeti see vastu. Depooga ühe katuse all asuv töökoda avati Kaubandus-Tööstusministeeriumi loal 1924. aasta mais.[33]

A.Perna ja G.Hellati asja mattis linna juriskonsult aga mitmeks aastaks kalevi alla. Linnavalitsuse Juriidiline Komisjon, arutades 7. märtsil 1927 (!) volikogu otsust 20. detsemb-

---

29 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 567, l. 34
30 s a m a s, nim. 2, s.-ü. 52, l. 941
31 s a m a s, nim. 1, s.-ü. 567, ll. 104, 159, 160
32 s a m a s, l. 35
33 s a m a s, s.-ü. 595, ll. 82, 144

rist 1923 leidis, et nimetatud asjas on vaja "täiendavaid" andmeid nóutada." "Nóutanud" vajalikud andmed, jóudis komisjon 31. märtsil 1927 järeldusele, et kuna depoo on kasutusele vóetud, siis "linna tegelik kahju vagunikuuri ehitamise juures ... on 17.790 mk.", mis N.Gordinile ettenähtust rohkem maksti ja järelikult viimaselt tagasi nóuda tuleks (s.t. - depoo ümberehitamiseks kulutatud summasid ei pidanud komisjon vajalikuks kahjude hulka arvata). Et N.Gordin aga vahepeal pankrotti olevat läinud, "vastutavad selle summa eest isikud, kelle tegevus vóimaldas N.Gordinile ... summasid välja maksta, mida tal óigus ei olnud saada." 1923. aastal asja uurinud erikomisjoni materjalidest teame, et maksukorraldused andis Ehitusosakonna juhataja G.Hellat, need kontrollis ja kinnitas Ehituskomisjoni esimees linnanóunik A.Perna. Järelikult nimetatud olidki isikud, kelle tegevus vóimaldas N.Gordinile rohkem maksta. Sellisele järeldusele jóudis teatavasti ka 1923. aasta erikomisjon. Juriidiline komisjon , "nóutanud" kolm ja pool aastat hiljem " täiendavaid andmeid", aga leidis, et liigse raha väljamaksmises on süüdi Ehitusosakonna asjaajaja (!) H.Talvik ja seepärast "puudub alus kahjutasu nóudmisega esineda teiste volikogu otsuses ... nimetatud isikute vastu trammi vagunikuuri halva ehitustöö pärast." Vastavalt linnavalitsuse otsusele 1. aprillist 1927 maksis-ki H.Talvik 19. mail linnakassasse temalt nóutud 17790 marka ja linnapea A.Uessoni ettepanekul tühistas volikogu 1.juunil 1927 oma otsuse 20. detsembrist 1923. aastal.[34]

---

[34] TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 567, ll. 86, 162 - 166, 172

3. Tartu mnt. liini rekonstrueerimine

Peale Narva ja Pärnu mnt. liinide oli Tallinnas veel kaks trammiliini - Tartu mnt. ja Merekalda liin. Mida kavatseti nendega ette võtta?

Tartu mnt. liini ei saadud 1921. aastal remontida ja käiku lasta sellepärast, et roobastee all asuv kanalisatsioonitorustik oli niivõrd "viletsas seisukorras, ... et liikumise juures ... sisse langeda" ähvardas.[35] Kanalisatsioon remonditi nähtavasti aastail 1921 - 1923, sest 1924. aastal see trammiliini ümberehitamist enam ei takistanud.

Merekalda liin jäi esialgu suletuks lihtsalt sel põhjusel, et linnal ei jätkunud trammivaguneid, pealegi oli liini kasutatavus olnud üpris väike. Roobasteed üles ei võetud - esialgu polnud selleks nähtavasti aega, 20-te aastate teisel poolel tekkis aga linnavalitsusel Pirita trammiliini ehitamise kavatsus. Bussiliikluse arenemisega langes vajadus Pirita trammiliini järele ära ja koos sellega kaotas igasuguse tähtsuse ka ca 1,1 km pikkune roobastee, mis mõni aeg hiljem likvideeritigi.

Tartu mnt. liini rekonstrueerimine tõusis päevakorda seoses 1924. aastal tekkinud finantsraskustega, mille põhjustas linnavalitsusele elektritrammi ehitamiseks lubatud krediidi sulgemine Eesti Pangas (vt. tagapool). Selleks, et elektritrammi jaoks tellitud materjale ära kasutada ja linna sissetulekuid suurendada, otsustas volikogu linnavalitsuse ettepanekul 17. septembril 1924 Vabaduse plats - Balti jaam elektritrammiliini ehitamise asemel ümber ehitada Tartu mnt. liini.[36]

---

35 TLA, f. 149, nim. 1, s.-ü. 4, l. 13

36 TLA, f. 82, nim. 2, s.-ü. 29, l. 137

Kuigi Eesti Pank oli sulgenud linnavalitsuse krediidi, õnnestus viimasel 1924. aasta septembri lõpul pangalt Tartu mnt. liini rekonstrueerimiseks siiski laenu saada tingimusel, et see "hiljemalt 15. juuniks 1925.a. ära tasutakse ... ning liini sissetulekud otsekohe pangale panditakse."[37]

Tartu mnt. trammiliini ehitas Tänavraudteeosakond 1924.a. septembris-novembris täielikult ümber. Hoburaudtee roopad võeti üles ja kuni Lasnamäeni ehitati kahekordne roobastee. Liini lõpp-peatusesse Lasnamäel ehitati vagunite ringikeeramiseks samasugune pöördseib[38] kui 1921. aastal oli ehitatud Pärnu maanteele.

Liiklus avati Tartu mnt. liinil mootorvagunitega 4. detsembril 1924.a.[39] Tramm sõitis Lasnamäelt Vabaduse platsini.

Koos Tartu mnt. liini käikulaskmisega tuli aga vagunite vähesuse tõttu ajutiselt sulgeda Pärnu mnt. liin. Viimane jäi suletuks kuni 13. novembrini 1925, mil Narva mnt. liinil elektritrammi käikulaskmise tõttu vabanenud mootorvagunid pandi sõitma ühendatud Tartu-Pärnu mnt. liinil. Seisakut Pärnu mnt. liinil kasutati roobasteele "põhjaliku remondi" tegemiseks 1925. aasta suvel.[40]

Tallinna linna statistilistes aastaraamatutes toodud andmed (vt. lisa nr. 3) näitavad, et sõitjate arvu poolest oli Tartu mnt. liin endiselt teisel kohal, jäädes alla Narva mnt. liinile, kuid ületades mitmekordselt Pärnu mnt. liini. Tänu Tartu mnt. liini avamisele tõusis Tallinna trammi sõit-

---

37 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 573, l. 54

38 s a m a s, l. 52

39 Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade, 1927/28, Tallinn, 1928, lk. 279 (Edaspidi "LTÜ, 19../.., Tallinn, 19.., lk. ..")

40 TLA, f. 82, nim. 2, s.-ü. 56, lk. 1194, 1195

jate arv 1925. aastal, vaatamata sellele, et liiklus Pärnu mnt. liinil kuni novembri keskpaigani seisis, üle 4,5 miljoni.

4. Tänavraudteeosakonna loomine

Pärast trammiliikluse taastamist Narva ja Pärnu mnt. liinidel hakkas linnavalitsus välja töötama Tallinna trammivõrgu edasiarendamise plaane. See koormas Ehitusosakonda lisaks niigi suurenenud töömahule veel paljude uute mitteprofiilsete ülesannetega. Seepärast tegi Ehitusosakond 17. oktoobril 1922 linnavalitsusele ettepaneku luua iseseisev trammikomisjon.[41]

18. oktoobril 1922 otsustas Tallinna linnavolikogu eraldada trammi Ehituskomisjoni ja -osakonna alluvusest ja luua linnavalitsuse juurde Tänavraudteekomisjon ja -osakond.+ Samal volikogu koosolekul moodustatud Tänavraudteekomisjoni valiti linnavolinikud A.Lukk, J.Martens, K.Virma, A.Perna, A.Bürger, H.Kullerkupp, J.Anuberg ja O.Haller.[42] Komisjoni esimeheks valiti A.Bürger.[43]

29. detsembril 1922 valis Tänavraudteekomisjon loodava

---

41 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 385, l. 92

\+ Volikogu otsusega 7. veebruarist 1923 kinnitati Tänavraudteeosakonnale järgmine koosseis ja palgamäärad:
osakonna juhataja, kuupalk 22500 mk. + korteriraha,
liiklusala juhataja, kuupalk 11000 mk. + korter,
liiklusala juhataja abi, kuupalk 9000 mk.,
raamatupidaja, kuupalk 12000 mk.,
2 kontoriametnikku, kuupalk á 5000 mk.,
masinakirjutaja, kuupalk 5000 mk.,
2 kontrolöri, kuupalk á 8000 mk.,
töökoja meister, kuupalk 10000 mk.,
tehnik, kuupalk 8000 mk.,
kümnik, kuupalk 7500 mk.,
laohoidja, kuupalk 6000 mk. + korter,
öövaht, kuupalk 5000 mk. (Vt. TLA, f. 82, nim. 2, s.-ü. 28, ll. 70, 71)

42 TLA, f. 82, nim. 2, s.-ü. 27, l. 266

43 s a m a s, nim. 1, s.-ü. 505, l. 6

osakonna juhatajaks insener H.Feldmanni.[44] Ruumid sai osakond esialgu Nunna t. 2,[45] kust mõne aja pärast koliti Vene tänavale. 30-tel aastatel asus osakond Narva mnt. 63 üüritud ruumides.[46]

Seoses ettevalmistustega trammi elektrifitseerimiseks loodi Tänavraudteeosakonnas H.Feldmanni ettepanekul 1923. a. augustis veel neljaliikmeline nn. elektritrammi ehitustööde juhatus. Seda juhtis kuni sama aasta novembrini H.Feldmann.[47] Seejärel vabastas linnavalitsus H.Feldmanni viimase palvel elektritrammi ehitamise plaanide väljatöötamisest ja alates 1924. aasta 15. jaanuarist[48] kuni 1926. aasta alguseni juhtis Tallinna trammi elektrifitseerimist insener H.Järv.[49]

Tallinna linnavalitsuse Tänavraudteeosakond alustas tegevust 1. jaanuarist 1923, võttes Ehitusosakonnalt üle kõik trammiliikluse korraldamise, trammiehituse jm. trammiga seotud ülesanded.

5. Trammivõrgu laiendamise plaanidest, trammi elektrifitseerimine

Juba 1919. aasta aprillis töötas linnavalitsuse Ehituskomisjon välja plaani, mis nägi ette trammivõrgu laiendamise kahe uue liini - Paldiski mnt.-Pelgulinn ja Balti jaam-Telliskoppel - juurdeehitamise teel.[50] Trammi ülevõtmine ja liikluse taastamine tõrjusid laiendamise plaanid esialgu kõrvale, sest olemasolevate liinide remont ja rekonstrueerimine olid

---

44 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 505, l. 1
45 s a m a s, l. 43
46 s a m a s, s.-ü. 1335, l. 253
47 s a m a s, nim. 2, s.-ü. 52, ll. 588, 888
48 s a m a s, s.-ü. 53, l. 586
49 s a m a s, nim. 1, s.-ü. 786, l. 21
50 TLA, f. 149, nim. 1, s.-ü. 2, ll. 9 - 12

tähtsamad. Liinide osalise rekonstrueerimise vajadus muutus eriti teravaks pärast Pärnu mnt. liini käikulaskmist - kui viimase vagunid hakkasid sóitma Vene turuni, tekkisid tósised raskused liikluse korraldamisega Jaani tänaval, mille ühekordset roobasteed kasutasid nii Narva kui Pärnu mnt. liini vagunid. See sundis esimeses järjekorras ehitama kahekordse roobastee Jaani tänavale. Tülikast manööverdamisest pääsemiseks Kadriorus kavatseti sinna ehitada ringtee Salongi tänava lópp-peatusest mööda Poska tänavat ja Narva maanteed kuni ühinemiseni roobasteega Petrooleumi tänava kohal. Ka vóeti plaani kahekordse roobastee ehitamine Narva maanteele.[51] Kavatsetu teostatigi - Jaani tänaval olev roobastee ehitati kahekordseks 1922. aastal, Narva maanteel (koos ringtee ehitamisega Kadriorus. - vt. lisa nr. 6) - 1923. aasta oktoobris-novembris.[52]

Roobastee ümberehitamisega Jaani tänaval likvideeriti trammiliiklust kóige enam takistanud kitsaskoht ja nüüd avanes vóimalus móelda uuesti uute liinide ehitamisest. 18. oktoobril 1922 kinnitaski volikogu Ehitusosakonna poolt koostatud Tallinna trammivórgu laiendamise kava ja volitas linnavalitsust selle teostamiseks laenama Eesti Pangalt vói mónelt teiselt "rahaasutiselt" 42126000 marka.[53]

Volikogu poolt kinnitatud kava nägi ette kahe roopapaariga trammiliini ehitamise Vabaduse platsilt Balti jaamani, ühendamaks viimast südalinna ja Narva, Tartu ning Pärnu mnt. rajoonidega. Samaaegselt nimetatud liini ehitamisega pidi re-

---

51 TLA, f. 82, nim. 2, s.-ü. 50, l. 891

52 s a m a s, nim. 1, s.-ü. 505, l. 358

53 s a m a s, nim. 2, s.-ü. 27, l. 265

konstrueeritama Tartu mnt. liin. Ühtlasi otsustati nimetatud liinide jaoks tellida 9 uut mootor- ja 3 haakevagunit.

Koos trammivõrgu laiendamise kavatsustega tuli lahendada ka trammi "liikumisjõu" küsimus edaspidiseks. 1922. aasta oktoobris liikus linnavalitsuses mõte panna Balti jaama liinile diiselelektritramm.[54] Et see tundus siiski liiga keerukas ja ka kulukas, hakati üha tõsisemalt kaaluma Tallinna trammi elektrifitseerimist. Elektritrammi ehitamine oli kõne all olnud esimest korda juba 1896. aastal, kui hoburaudtee tolleaegne omanik A.Fersen plaanitses Vanalt turult läbi vanalinna Balti jaama kulgeva liini ehitamist. Teist korda oli elektritramm päevakorras 1913. aastal, kuid siis takerdus asi kontsessiooni taha.

Uuesti oli elektritrammi küsimus arutusel 1920. aastal seoses trammiliikluse taastamisega. Tookord langetati otsus mootortrammi kasuks, sest hoburaudtee roobasteed poleks suutnud kanda raskeid elektritrammivaguneid, teede täielikuks ümberehitamiseks polnud siis aga aega ega raha. Küll aga otsustas linnavalitsus 7. juunil 1921 linna arhitekti G.Hellati ettepanekul eraldada 100000 marka trammi elektrifitseerimise eeltöödeks.[55]

23. veebruaril 1923 sai linnavalitsus Tänavraudteekomisjonilt kirja, milles öeldi, et " ... komisjon on mitmekordsetel istumistel läbiarutanud tänavraudtee jõuallika ... küsimust, kuid ikka otsusele jõudnud, et puht elektri süsteem .. kõige sündsam on." Ühtlasi esitas komisjon linnavalitsusele elektritrammi ehitamise plaani ja eelarved,[56] mis pärast mó-

---

54 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 385, l. 85
55 s a m a s, nim. 2, s.-ü. 50, l. 39
56 s a m a s, nim. 1, s.-ü. 573, l.1

ningaid täpsustusi volikogu poolt 7. märtsil 1923 kinnitati.

Plaan ise oli järgmine:

1) ehitada trammiliin Vabaduse platsilt Balti jaamani,+

2) ehitada Viruvärava mäele trammialajaam,

3) elektrifitseerida Narva mnt. - Balti jaama liin,

4) tellida 9 elektritrammivagunit.

Antud plaani kinnitades tühistas volikogu oma otsuse 18. oktoobrist 1922 Tartu mnt. liini rekonstrueerimise osas ja lubas linnavalitsusel nimetatud kuupäeval määratud summale veel 28646625 mk. juurde laenata.[57] Kokku ulatus elektritrammi eelarve nüüd 70772625 margani. 1923. aasta aprillis andis Eesti Pank linnavalitsusele nõusoleku elektritrammi ehituse finantseerimiseks nimetatud summa piirides.[58]

Peale krediidi avamist Eesti Pangas asus linnavalitsus eeltoodud plaani ellu viima. 24. aprillil 1923 sõlmis linnavalitsus a/s "Dvigateliga" lepingu, mille järgi "Dvigatel" lubas linnale 13 kuuga ehitada 9 elektritrammivagunit,[59] milledest igaühes, vastavalt lepingu tehnilistele tingimustele, pidi olema 24 iste- ja 14 seisukohta.[60] Vagunite elektriseadmed tellis linnavalitsus Siemens-Schuckertwerkelt ja A.E.G.-lt. Trammivagunite alusvankrid telliti Rootsist, firmalt "Allmänna Svenska Elektriska A/B".[61]

Narva mnt. liini ümberehitamist ja elektrifitseerimist kavatses Tänavraudteeosakond alustada juba 1923. aasta mais, kuid roobaste ja muude ehitusmaterjalide hankimisel tekkinud

---

57 TLA, f. 82, nim.2, s.-ü. 28, l. 120

58 s a m a s, nim. 1, s.-ü. 505, l. 40

59 s a m a s, l. 120

60 s a m a s, s.-ü. 867, l. 389

61 s a m a s, s.-ü. 505, ll. 262, 265, 368

+ Vastavalt volikogu otsusele 18. X 1922 (vt. l. 62)



F o t o Nr. 8 A/S "Dvigateli" tehases
1923-1925 ehitatud trammivagun

viivituste tóttu lükkus tööde algus edasi. Roobaste muretsemiseks komandeeriti osakonna juhataja H.Feldmann 1923. aasta juunis välismaale. 27-päevase komandeeringu ajal viibis Feldmann Prantsusmaal, Luxemburgis, Belgias, Hollandis ja Saksamaal, tellides suurema koguse trammiroopaid Belgia anonüümseltsil "Columeta" ja Luxemburgi firmalt "Société Metallurgique des Terres Rouges". "Columetalt" saadi ca 1/3 tellitud roobastest kätte 1923. aasta oktoobris, Luxemburgist jóudsid roopad kohale sama aasta detsembris.[62] "Columetalt" saadud roopaid kasutati Narva mnt. liini ümberehitamisel 1923. aasta oktoobris - novembris, millisest ajast vóimegi lugeda Tallinna elektritrammi ehitustööde algust.

Trammialajaama sisseseade telliti 1923. aasta oktoobris firmalt "Ganzsche Elektricitäts A/G" Budapestis.[63] Óhuliini kandepostide saamiseks sólmiti 1924. aasta veebruaris lepingud Vene-Balti Laevatehase, a/s "Siegeli" (Tallinnas) ja "Franz Krulliga". 1924. aasta märtsis telliti Rootsist, firmalt "Svenska Metallwerken" 7 tonni óhuliinitraati ja kórgepingekaabel, óhuliini isoleer- ja kinnitusdetailide saamiseks anti tellimus Siemens-Schuckertwerkele.[64] 1. juuliks 1924 oli linnavalitsus elektritrammi seadmeid ja materjale tellinud kokku 32127221 marga väärtuses. Tasutud oli sellest 19055645 marka.[65] Koos kulutustega ehitustöödele oli linnavalitsus 1924. aasta lópuks talle lubatud 70 miljonist margast kulutanud ca 59,5 miljonit, millest Eesti Pangalt saadud summade arvel oli kaetud veidi üle 40 miljoni marga. Ülejäänud osa oli linn katnud vabariigi valitsuselt saadud varustuslae-

---

62 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 505, ll. 147,200,222,306,321,398

63 s a m a s, s.-ü. 688, l. 61

64 s a m a s, s.-ü. 595, ll. 52, 58, 59, 125

65 s a m a s, s.-ü. 573, l. 43

nu ja linna tulude arvelt,[66] sest 1924. aasta juunist lõpetas Eesti Pank rahandusministri korraldusel (mille põhjuseks oli 1923. - 1924. a. majanduskriis) trammi ehitustööde finantseerimise.[67]

Krediidi sulgemine pani linnavalitsuse raskesse olukorda. Suur osa materjalidest oli juba saadud, osa oli teel, hankijad nõudsid tasu jne. Samal ajal ei lubanud mootortrammi olukord - sagedaste rikete ja avariide tõttu oli väga raske regulaarset liiklust alal hoida - ettevõetut ka pooleli jätta. Seepärast pöördus linnavalitsus 1924. aasta augustis nii Eesti Panga kui ka rahandusministri poole palvega, et suletud krediit uuesti avataks. Esialgu jäid need pöördumised tulemusteta, mis sundis linnavalitsust oma plaane revideerima. 17. septembril 1924 tühistas volikogu linnavalitsuse ettepanekul oma otsuse 7. märtsist 1923 Balti jaama liini osas ja lubas selle asemel rekonstrueerida Tartu mnt. liini. Mõni päev hiljem õnnestus linnavalitsusel Eesti Pangalt ka 6,5 miljonit marka laenu saada ja nii saigi teoks Tartu mnt. liini ümberehitamine ja käikulaskmine.

1924. aasta novembris lubas Eesti Pank linnavalitsusele veel 10 miljonit marka kuni 1927. a. lõpuni tingimusel, et linn pandib pangale kogu trammi puhastulu ja esitab võla kustutamiseni pangale iga poole aasta tagant trammi finantsaruande.[68] Et linnal muid võimalusi trammiehituse jätkamiseks polnud, tuli tal panga tingimused vastu võtta.

1924. aasta suvel tekkinud finantsraskused muutsid linna plaane ka trammialajaama osas. Augustis tegi Tänavraudtee-

---

66 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 688, l. 86

67 s a m a s, s.-ü. 573, l. 43

68 s a m a s, ll. 47 - 49, 57, 58

osakond linnavalitsusele ettepaneku ehitada Viruvärava torni juurde planeeritud maa-aluse alajaama asemel Suure turu äärde maapealne alajaam, mis oleks tulnud ca 30 % vórra odavam. Rahaliste raskuste tóttu, mis sel ajal olid kóige suuremad, lükkas linnavalitsus ettepaneku tagasi.[69] 1925. aasta aprillis, kui rahanduslik olukord oli pisut paranenud, kinnitas linnavalitsus projekti,[70] mille järgi trammialajaam ehitati 1925. aasta suvel nn. "pritsimaja" hoovi Vana-Viru 14.[71]

27. aprillil 1925 esitas Tänavraudteeosakond linnavalitsusele läbivaatamiseks Narva mnt. liini elektrifitseerimise plaani, mille linnavalitsus Teedeministeeriumile kinnitamiseks saatis. Viimasel nähtavasti mingeid pretensioone ei olnud, sest 5. mail 1925 teatas linnavalitsus Posti-Telegraafi ja Telefoni Peavalitsusele, et ta asub "Kadriorg - Vabaduse plats tänavraudtee elektrifitseerimise teostamisel lähemail päevil Narva maanteel óhuliini kandepostide ülesseadmisele ..."[72]

28. oktoobril 1925 avati Tallinnas Narva mnt. liinil elektritrammi liiklus. "Postimees"kirjutas sel puhul:

"Elektri tramm avatud.

Eile avati Tallinnas elektritramm üldiseks tarvitamiseks. Avamise tseremonii sündis kl. 3 p. l. sellega, et kutsutud külalistega läks sóit Vene turult 3 trammi vagunil Kadriorgu ja sealt väikese peatuse järele tagasi. Lühikest aega juhtis trammi ... linnapea hra. Uesson. Käidi ka alajaama vaatamas pritsimaja óuel ... Esialgu pannakse käiku 4 vagunit Vene turult. Vagunid on ehitatud Dvigateli juures ja paistavad óige nägusatena ..."[73]

---

69 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 573, l. 45

70 s a m a s, nim. 2, s.-ü. 54, l. 543

71 s a m a s, nim. 1, s.-ü. 688, l. 191

72 s a m a s, ll. 130, 147, 157, 160

73 "Postimees" nr. 293, 29. oktoobril 1925

Pärast Narva mnt. liini käikulaskmist kerkis teiste liinide elektrifitseerimise küsimus. Pärnu mnt. liini elektrifitseerimine lükkus esialgu edasi, sest liin oli ühe roopapaariga. Seepärast tegi Tänavraudteeosakond 1926. aasta mais linnavalitsusele ettepaneku piirduda siin vaid liini pikendamisega üle raudtee. 5. juunil linnavalitsusele esitatud projekt nägi ette Pärnu mnt. liini pikendamise mööda Pärnu maanteed ja Tondi tänavat kuni Alevi t. nurgani. Mööda Alevi tänavat läks liin tagasi Pärnu maanteele, ühinedes Tondi tänava nurgal uuesti linna poolt tuleva roobasteega.[74] Volikogu kinnitas linnavalitsuse ettepaneku Pärnu mnt. liini pikendamisest 16. juunil 1926.a.[75]

Tööd Pärnu mnt. liini pikendamisel ja Tondi-Alevi ringtee ehitamisel toimusid 1926. aasta lõpul, 1927. aasta esimesel poolel.[76] Liiklus avati uuel, 1,35 km pikkusel liiniosal 24. juunil 1927.a.[77] Liikluse korralduselt jäi nüüd ca 3,6 km pikkune Pärnu mnt. liin endiselt ühendatuks Tartu mnt. liiniga.[78]

Koos Pärnu mnt. liini pikendamisega valmistuti Tartu mnt. liini elektrifitseerimiseks. Sellekohase otsuse võttis volikogu vastu 15. detsembril 1926.a.[79] Tänavraudteeosakond kavatses töödega alustada 1927. aasta varakevadel, kuid Eesti Panga keeldumine laenu andmisest tähendatud töödeks tekitas viivituse.[80] 1927. aasta aprillis alustas linnavalitsus läbirääkimisi Linnapangaga, kes varsti nõustuski trammiehitu-

---

74 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 786, ll. 58, 74
75 s a m a s, nim. 2, s.-ü. 31, l. 84
76 s a m a s, s.-ü. 56, l. 295
77 LTÜ, 1927/28, Tallinn, 1928, lk. 280
78 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 867, l. 566
79 s a m a s, nim. 2, s.-ü. 31, l. 211
80 s a m a s, nim. 1, s.-ü. 786, l. 80

se edasise finantseerimise enda peale vótma.[81]

Tööd Tartu mnt. liinil toimusid 1927. aasta juulist oktoobrini.[82] 22. oktoobril 1927 avati liinil elektritrammiliiklus.[83] Kuni ühendatud Tartu-Pärnu mnt. liini likvideerimiseni 1928. aasta juulis jätkasid siin kórvuti elektritrammiga sóitmist ka Pärnu maanteelt tulevad mootorvagunid. Märkigem veel, et Tartu mnt. liini jaoks ehitati 4 elektritrammivagunit mitte enam "Dvigatelis", kus esimese 9 vaguni ehitamisel tellimuse tähtajad üle lasti, vaid Raudtee Peatehastes.[84] Viimaselt tellis linnavalitsus 1927. aasta septembris ka 4 uut bensiinimootorvagunit, sest osa endistest hoburaudteevaguneist ümberehitatud mootorvaguneist oli selleks ajaks juba niivórd kulunud, et rohkem remondis kui liinil olid.[85]

Tartu mnt. liini elektrifitseerimisega lóppes Tallinna trammi rekonstrueerimine 20-ndail aastail. Kuigi linnavalitsusel tuli oma plaane mitmel korral muuta, loobuda uute liinide ehitamisest, oli kaks tähtsamat trammiliini siiski suudetud ümber ehitada ja elektrifitseerida. Pärnu mnt. liini rekonstrueerimist takistas móne aja pärast alanud majanduskriis, samuti väga viletsas seisukorras oleva Kopli trammi ülevótmine.

---

81 TLA, f. 82, nim. 2, s.-ü. 56, lk. 553
82 s a m a s, nim. 1, s.-ü. 867, l. 563
83 LTÜ, 1927/28, Tallinn, 1928, lk. 278
84 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 867, l. 356
85 s a m a s, nim. 2, s.-ü. 56, lk. 1220



F o t o Nr. 9 Elektritramm Vabaduse platsil

5. pt. Kopli trammi omandamine ja Tallinna trammi tegevus 1928 - 1940

1. Vene-Balti Laevaehituse ja Mehaanika aktsiaseltsi trammi omandamine ja rekonstrueerimine

Kopli trammiliini ehitamise tingis suurte tehaste rajamine Kopli poolsaarele 1912. aastal. Aastail 1912 - 1913 peeti linnaga ühendust hobuveokite abil, 1914. aastast, pärast Koplit linnaga ühendava kivitee valmimist, busside ja autodega. Kopli piiratud majutamisvóimaluste tóttu suurenes tehaste laienedes pidevalt linnas elavate tööliste ja teenistujate arv, kelle vajadusi ebaregulaarne auto- ja bussiühendus rahuldada ei suutnud. See sundis Vene-Balti Laevaehituse ja Mehaanikatehast, kus 1914. aastal oli juba üle 8000 töölise, asuma trammiliini ehitamisele.[1]

Trammiliini ehitamise loa saamiseks pöördus tehase juhatus 1914. aasta oktoobri algul linnavalitsuse poole, alustades samal ajal roobastee ehitamist tehase territooriumil. 8. oktoobril 1914 andis linnavolikogu póhimóttelise nóusoleku Kopli trammiliini rajamiseks.[2] Läbirääkimised kontsessioonilepingu tingimuste üle kestsid kuni 1915. aasta aprillini,[3] kuid leping jäigi vormistamata.[4] Póhjuseks näib olevat

---

[1] LTÜ, 1927/28, Tallinn, 1928, lk. 288
[2] TLA, f. 195, nim. 4, s.-ü. 37, lk. 775, 781, 782
[3] TLA, f. 82, nim. 2, s.-ü. 52, l. 885
[4] s a m a s, nim. 1, s.-ü. 846, l. 43

see, et tehas ei esitanud linnavalitsuse nõudmistele vastavaid projekte, sest viimane ei lubanud ehitada trammiliini mööda kitsaid Volta, Soo ja Uus-Fischermai tänavat, nagu tehase juhatus oli kavatsenud. Kokkuleppele jõuti selles, et tehas maksab linnale igal aastal 5 % trammi aastasest kogusissetulekust trammiliini all oleva linna maa eest[5] ja 25 % sellelt puhaskasu osalt, mille tehas saab üle 8 % võrra suurendatud ekspluateerimiskulude summa.[6]

Kopli trammiliin, mida aitas ehitada ka a/s Böcker ja Co, rajati esialgu Sitsi mäeni (vt. lisa nr. 8). Liiklus avati liinil 1914. aasta novembris. 10. detsembril 1914 palus Vene-Balti tehas "ajutist luba" liini pikendamiseks linna suunas.[7] Ilmselt luba anti, sest ehitustööd jätkusid ja 1915. aasta novembriks oli Kopli trammiliin ehitatud kuni Telliskivi tänava nurgani. Mööda Kopli tänavat kulgeva liini pikkus oli 4,5 km.[8] Erinevalt linna trammist ehitati Kopli liini roobastee laiaroopalise raudtee laiusega, s.o. roobaste vahe oli 1524 mm.[9]

Liini avamisel moodustasid Kopli trammi veerevkoosseisu Peterburist ostetud 13 vana trammivedurit ja 27 vagunit. Peagi selgus, et vedurid ei suuda vaguneid tipptundidel Sitsi mäest üles vedada ja liinile pandi suur manöövervedur 10 raudteevaguniga. Liiklus algas hommikul kell 5, lõppes öösel kell 2.[10] Piletihindade muutumisest aastail 1919 - 1926 annab ülevaate järgnev tabel:

---

5 TLA, f. 195, nim.4, s.-ü. 83, ll. 3997, 3838
6 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 846, l. 43
7 TLA, f. 195, nim. 4, s.-ü. 84, l. 4747
8 LTÜ, 1927/28, Tallinn, 1928, lk. 288
9 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 846, l. 344
10 LTÜ, 1927/28, Tallinn, 1928, lk. 288

Piletihinnad Kopli trammil 1919 - 1926[11]

Piletihinna kehtestamise aeg	Trammikasutajate kategooriad	Piletihinnad	
		Üksikpilet mk.	Kuupilet mk.
1919, aug.	K ó i k	0,5	-
1920, veebr.	a) tehase töötajad	0,5	-
	b) teised	1,0	-
1920, juuli	K ó i k	1,5	-
1920, aug.	a) kóik, v.a. ópilased	3,0	-
	b) ópilased	1,5	-
1921, apr.	a) linnas elavad tehase töötajad	-	10
	b) Koplis elavad tehase töötajad, nende perekonnaliikmed	-	50
	c) tehase töötajate kooliskäivad lapsed	tasuta	
	d) teised ópilased	-	50
	e) ülejäänud	6,0	150
1922, jaan.	a) tehase töötajad, nende perekonnaliikmed	-	100
	b) trammiliini läheduses elavad vói töötavad isikud	-	200
	c) teised	10	300
1923, juuni	a) tehase töötajad, nende perekonnaliikmed	-	100
	b) trammiliini läheduses elavad vói töötavad isikud	-	200
	c) teised	15	400
1926, mai	K ó i k	15	400
1926, juuni	K ó i k:		
	a) Koplist linna vói tagasi	15	-
	b) Sitsi peatusest linna vói tagasi	10	-
	c) ópilastele	5	-

Seitsme aasta jooksul tóusis Kopli trammi piletihind seega 30-kordseks. Piletihinna pidev tóus tulenes kahtlemata tehase üldisest allakäigust, mille tóttu tehase juhtkond püüdis trammist kui ainsast enam-vähem kindlast tuluallikast maksimaalse välja pressida. 1926. aastast, pärast trammi üleandmist linnavalitsusele, jäid kehtima selleks ajaks välja-

11 TLA, f. 82, nim. 2, s.-ü. 24, l. 49; s.-ü. 25, ll. 10, 132, 156; s.-ü. 26, l. 62; s.-ü. 27, l. 11; s.-ü. 28, l. 183; s.-ü. 31, ll. 58, 88

kujunenud piletihinnad, kusjuures linnavalitsus kaotas seni tehase töötajate jt. suhtes kehtinud soodustused.

Kuna Peterburist ostetud veerevkoosseis osutus niivõrd kulunuks, et selle remontimine end enam ei tasunud, laskis tehas 1915. aastal "Dvigatelis" ehitada 6 kinnist ja 2 lahtist haakevagunit. Samal aastal ehitas tehas ise ühe 40-hobujõulise automootoriga varustatud mootorvaguni. Teise sellise mootorvaguni koos 2 haakevaguniga ehitas tehas 1924. aastal. Vanast veerevkoosseisust osutusid lõppkokkuvõttes kasutamiskõlblikeks ainult 3 vedurit,[12] ülejäänud vedurid ja vagunid lammutati 1918. aastal vanarauaks.[13]

1918. aastast muutus liiklus Kopli liinil korrapäratuks. Linnavalitsuse korraldusel 1919. aasta augustis Kopli trammi kontrollinud Ehitusosakonna Tehnikanõukogu leidis, et roobastee, mida kasutati ka raudteeveoste edasitoimetamiseks, on juba "pikemat aega" remontimata ja täiesti korrast ära, üks vedur ja neli vagunit aga "äärmiselt lagunenud ja liikumiseks ohtlikud". Alates 1919. aasta jaanuarist tegi tramm tööpäevadel 7, pühapäeviti ainult 4 sõitu päevas.[14] Linnavalitsus nõudis tehase juhtkonnalt olukorra parandamist, kuid tagajärjetult. Aasta-aastalt läks asi hullemaks - roobasteed, veerevkoosseisu ei remonditud, trammi sissetulekuist ekspluatatsioonikulude katmiseks ettenähtud summad läksid mujale jne. Lõpuks jõudis asi selleni, et tekkis puudus kütte- ja määrdeainetest, trammitöötajad, keda oli ca 40 inimest, ei saanud kuude kaupa palka. Päevikestvad liiklusseisakud Kopli liinil muutusid pikapeale harilikuks nähtuseks.[15]

---

12 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 846, l. 24
13 LTÜ, 1927/28, Tallinn, 1928, lk. 288
14 TLA, f. 82, nim. 2, s.-ü. 48, l. 327
15 LTÜ, 1927/28, Tallinn, 1928, lk. 289, 292

Vene-Balti tehase ja tema trammi allakäik oli tingitud asjaolust, et tehasel, nagu teistelgi Tallinna suurettevótteil, mis olid olnud seotud Venemaa tooraineallikate ja turuga, puudusid kodanlikus Eestis vóimalused tegevuse jätkamiseks. Tööstuse allakäiku soodustas samuti korruptsioon ja spekulatsioon. Selle ohvriks langes ka Vene-Balti tehas, mis anti kodanlike tegelaste poolt rendile Londonis asutatud fiktiivsele ühingule eesotsas endise tsaarikindrali K.Ovtśaroviga. Ühing müüs lühikese ajaga maha tehase toorainevarud - defitsiitse laevaterase -, ja seejärel ka masinad ning tööpingid. 1924. aastal, majanduskriisi ajal, móistnud, et Vene-Balti tehast, nagu Tallinna teisigi suurtehaseid, ei suudeta enam päästa, lópetas kodanlik valitsus selle finantseerimise. Selleks ajaks ulatus kodanliku vabariigi valitsuse poolt tehasele antud krediit 100 miljoni margani, millele lisandus veel obligatsioonivólg "Vickers Limitedile".[16] 10. veebruaril 1926 sekvesteeris siseminister vabariigi valitsuse otsuse póhjal Vene-Balti Laevaehituse ja Mehaanikatehase järelejäänud varad, sealhulgas ka Kopli trammi. Tehas likvideeriti, tramm anti üle Kaubandus-Tööstusministeeriumile, kes selle 11. veebruaril 1926 omakorda Tallinna linnavalitsuse korraldusse andis.[17]

Linna kätte antud Kopli tramm oli väga armetus olukorras. Roobasteed ja veerevkooseis olid lagunemas, polnud remondimaterjale, kütet, määrdeaineid, samuti raha nende muretsemiseks. Ainuüksi veerevkoosseisu kóige hädapärasemaks remondiks tuli linnavalitsusel kulutada 600000 marka. Enam-vähem korrapärane liiklus ónnestus taastada alles 1926. aasta juu-

---

16 Tallinna ajalugu, Tallinn, 1969, lk. 140

17 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 791, ll. 1, 85

nis. Seejuures, nagu öeldakse linnavalitsuse 1926. aasta aruandes, ei vastanud liiklussagedus - 20 minutit - kaugeltki tegelikele vajadustele, kuid veerevkoosseisu vähesus ei lubanud intervalli lühendada. Aruandes märgitakse, et "tuleviku väljavaated Kopli trammi suhtes pole just roosilised .... Kui peaks juhtuma õnnetus mootori või vaguniga, seisaks Kopli tramm raskes olukorras ... Paremaks muutuks Kopli trammi seisukord ... siis, kui linnavalitsus omandaks trammiliini, seda ühendaks südalinnaga ... ja elektrifitseeriks."[18]

22. septembril 1926 kinnitas linnavolikogu Tänavraudteeosakonna ettepaneku[19] Kopli liini ümberehitamisest kaherajaliseks, pikendamisest Vene turuni ja elektrifitseerimisest. Linnavalitsuse 1926. aasta aruandes märgitakse, et nimetatud töödeks vajalikud 117 miljonit marka võidakse muretseda ainult välislaenu teel, mille saamiseks olevat "väljavaateid ... end. belgia anonüümseltsi kaasabil Belgia pankadest ..., kuid see küsimus on seotud endise hoburaudtee tasuküsimuse lahendamisega."[20]

Hoburaudtee küsimus lahenes 1927. aasta algul teatavasti sellega, et Tallinna linnavalitsus maksis Belgia trammiseltsile 12 miljonit marka "kahjutasu". Samal ajal belglastega peetud läbirääkimistel nõustusid endise trammiseltsi esindajad muretsema Tallinna linnavalitsusele 30000 ₤ väärtuses trammi ehitusmaterjale ning 36000 ₤ ehituslaenu.[21]

19. jaanuaril 1927, pärast eelarve täpsustamist, määras volikogu Vene turg - Kopli trammiliini ehitamiseks 123 mil-

---

18 LTÜ, 1926, Tallinn, 1928, lk. 236, 237
19 TLA, f. 82, nim. 2, s.-ü. 31, l. 152
20 LTÜ, 1926, Tallinn, 1928, lk. 13, 14
21 LTÜ, 1927/28, Tallinn, 1928, lk. 9

jonit marka krediiti ja volitas linnavalitsust selle katmiseks tegema välislaenu.[22] Laen jäi siiski tegemata, sest vabariigi valitsuse otsuse kohaselt tuli trammiliini ümberehitamiseks vajalikud vahendid leida kodumaalt.[23]

Üheaegselt plaanide koostamisega pidas linnavalitsus Vene-Balti Laevaehituse ja Mehaanikatehase sekvestrivalitsusega läbirääkimisi Kopli trammi väljaostu küsimuses. Läbirääkimised, mis algasid 1926. aastal, lõppesid 1928. aasta aprillis sellega, et linn ostis tehaselt ära roobastee koos ootepaviljonide, valvurimajakeste ja signalisatsiooniga. Ostuhinnaks määrati 33933 krooni. Nimetatud summa võlgnes tehas linnale kinnisvara jm. maksude näol. Linn nõustus võlgnevuse kustutama, kui tehas annab talle üle trammi roobastee koos eelloetletud ehitiste ja seadmetega. 13. aprillil 1928 kirjutatigi alla ostu-müügileping, mille alusel linn sai Kopli trammiliini omanikuks. Veerevkoosseisu, mis oli liiga kulunud, tehaselt ei ostetud. Kuni uute vagunite muretsemiseni rentis linn tehaselt kaheks aastaks 2 vedurit, 2 mootor- ja 10 haakevagunit.[24] Peale selle rentis linn tehaselt 5 aastaks Koplis tehase territooriumil asuva trammidepoo ja töökoja koos sisseseadega.[25] Kõik nimetatud tehingud vormistati samuti 13. aprillil 1928.a.[26]

Aastail 1928 - 1930 oli Kopli trammiliini ümberehitamine ja elektrifitseerimine korduvalt linnavalitsuses arutusel, kuid rahapuudusel tuli järk-järgult loobuda kõigist suurejoonelistest plaanidest (neid sai kokku ligi 20), mis nägid ette

---

[22] TLA, f. 82, nim. 2, s.-ü. 32, lk. 13
[23] s a m a s, nim. 1, s.-ü. 846, l. 100
[24] LTÜ, 1927/28, Tallinn, 1928, lk. 289
[25] LTÜ, 1928/29, Tallinn, 1929, lk. 4
[26] TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 791, ll. 108 - 110

Kopli trammiliini kaherajaliseks ehitamise, elektrifitseerimise ja pikendamise Vene turuni, haruliinide ehitamise läbi Pelgulinna jne. 1929. aasta novembris toimunud linnavalitsuse komisjonide ühisel koosolekul leiti, et Kopli liin tuleb säilitada olemasoleval kujul, püüdes minimaalsete kuludega ".. trammi niisugusesse seisukorda viia, et tema ilma V.Tatsi+ abita ... võiks Kopli rahvast rahuldada."[27]

18. juunil 1930 kinnitas volikogu linnavalitsuse ettepaneku Kopli liini roobastee ümbernaelutamisest linna trammitee laiuseks, kuue seni kasutamata seisnud endise hoburaudteevaguni ümberehitamisest mootorvaguneiks ja kolme uue haakevaguni muretsemisest. Loetletu teostamiseks lubas volikogu linnavalitsusel teha 100000 krooni suuruse laenu.[28]

Et laenu ei õnnestunud saada ei Pikalaenu Pangalt, Linnapangalt ega ka Tallinna Majaomanike Pangalt, tegi linnavalitsus katse saada Eesti Panga kaudu ühe miljoni dollari suurust välislaenu.++ Ka see katse ebaõnnestus. Nii jõudis 1930. aasta lõpule, raha aga polnud.[29] Samal ajal oli Kopli tramm, eriti selle veerevkoosseis, jõudnud sellise olukorrani, et tekkis liini sulgemise küsimus. 1930. aasta septembris teatas Trammiosakonna+++ direktor A.Bürger linnavalitsusele, et logisevatele, vihmavett läbilaskvatele, iga silmapilk la-

---

+ Trammiliiniga paralleelselt kulgeva Vene turg - Kopli bussiliini omanik

27 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 846, l. 301

28 s a m a s, l. 351; LTÜ, 1930/31, Tallinn, 1931, lk. 6 - 9

++ Seda kavatseti kasutada Kopli ja Pärnu mnt. trammiliinide ümberehitamiseks ja elektrifitseerimiseks, linna elektrijaama laiendamiseks jm.

29 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 846, ll. 384 - 393

+++ 1. aprillist 1928 nimetati Tänavraudteeosakond ümber Trammiosakonnaks. Vt. TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 945, l.85

guneda ähvardavatele trammivagunitele eelistatavat üha enam V.Tatsi autobusse, kuigi sóit nendel on kallim. Seepärast olevat trammikasutajate arv tunduvalt vähenenud ja Kopli trammi, mis niigi töötab "suure puudujäägiga", ähvardavat "varsti kokkuvarisemine."[30]

Kopli trammi sulgemise hoidis ära elanike sekkumine. Nimelt sai linnavalitsus 1930. aasta novembris viimastelt mitu kollektiivset kirja, milles avaldati resoluutset protesti Kopli trammiliini sulgemise kavatsuse vastu ja móisteti hukka pangategelased, kes keeldusid linnavalitsusele trammi kordaseadmiseks vajalikku rahasummat laenamast, andes samal ajal sadu miljoneid sente "igasugustele ettevótetele, mis tihti tasumata jäävad." Kopli elanike väljaastumine sundis linnavalitsust loobuma trammiliini sulgemise kavatsusest ja astuma samme olukorra parandamiseks. 1930./31. aasta talvel alustas Trammiosakond endiste konkavagunite ümberehitamist mootorvaguneiks. Ümberehitus kavatseti lópetada 1931. aasta oktoobriks. Samaks ajaks kavatseti ümber naelutada ka Kopli liini roobastee. 10. juunil 1931 telliti Riigi Sadamatehaselt Kopli liini jaoks kolm uut haakevagunit.[31]

Vagunid valmisid 1931. aasta sügiseks ja 21. septembril alustati Kopli liini roobaste ümbernaelutamist. See lópetati 20. oktoobril 1931[32] ja järgmisel päeval alustas Kopli liin uuesti tööd. Liinil hakkasid sóitma 6 mootorvagunit, milledele tipptundidel lisandus 2 haakevagunit. Tänu vagunite arvu suurenemisele lühenes intervall 7 - 8-le minutile endise 20 vastu. Tulemused eilasknud end oodata - juba kuu pärast

---

30 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 846, l. 407

31 s a m a s, ll. 412, 414, 422, 461, 517

32 LTÜ, 1932/33, Tallinn, 1933, lk. 339

liikluse taasavamist oli sóitjate arv Kopli liinil suurenenud enam kui 1/5 vórra.[33]

Kopli liini ümberehitamine linna linna trammitee laiuseks tói kaasa aurutrammi tegevuse lópetamise. 1928. aastal renditud vedurid, mis olid liinil sóitnud selle avamisest alates, anti koos vagunitega tehasele tagasi.

Teatavasti sundis rahapuudus loobuma Kopli liini pikendamisest Vene turuni. 1931. aasta lópul, mil liini sissetulek märgatavalt suurenema hakkas, otsustati Kopli trammiliin viia vähemalt Balti jaamani. Selleks pidi linn ostma umbes 2000 m^2 suuruse maa-ala Kopli tänava ääres asuvast aktsiaseltsile "Kniep & Verner" kuuluvast krundist. Kauplemine nimetatud maa pärast kestis mitu kuud, sest omanikud nóudsid hingehinda. Alles 1932. aasta märtsis, pärast seda, kui linnavalitsus ähvardas trammiliini pikendamiseks vajaliku maa omandada sundvóórandamise teel, andis aktsiaselts järele.[34]

Kopli trammiliini pikendamine Balti jaamani, kuhu vagunite ringikeeramiseks paigaldati "Ilmarises" valmistatud 13-tonnise kandejóuga pöördseib, toimus 1932. aasta mais-juunis. Liiklus avati uuel, ca 600 m pikkusel liiniosal (vt. lisa nr. 8) 28. juunil 1932. Samal aastal ostis linnavalitsus Pikalaenu Pangalt, kelle kätte Vene-Balti tehas oli läinud 1930. aastal, ära ka Kopli depoo koos töökojaga.[35]

Sellega lóppes Kopli trammiliini rekonstrueerimine - 5,1 km pikkuse ühekordse roobasteega Kopli mootortramm (rahvasuus "konka") eksisteeris sellisena kuni 1950. aastani.

---

33 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 846, ll. 594, 762

34 s a m a s, ll. 611 - 651

35 LTÜ, 1932/33, Tallinn, 1933, lk. 339, 340

2. Pärnu mnt. liini rekonstrueerimine

Koos Kopli trammi omandamise ja rekonstrueerimise küsimustega arutas linnavalitsus 1927 - 1929 mitmeid teisi Tallinna trammivõrgu arendamise plaane. Üheks sellistest oli Pirita trammiliini ehitamise kava, mis nägi ette kahekordse roobasteega mootortrammiliini rajamise Kadriorust Pirita sillani.[36] Arutati ka Vene turg - Balti jaama liini ehitamist jm.[37], kuid majanduskriis tõmbas kriipsu peale kõikidele plaanidele ja linnavalitsusel oli, nagu nägime, küllalt tegemist sellegagi, et Kopli liinil liiklust alal hoida.

Trammi veerevkoosseisu suurenemine 20-te aastate teisel poolel sundis mõtlema uue depoo ehitamisele. 3. veebruaril 1928 leidis Tänavraudteekomisjon, silmas pidades Pärnu mnt. liini peatset elektrifitseerimist, et uus depoo tuleks ehitada S.-Pärnu mnt. 47, s.t. samasse, kus asusid 1922 - 1923 ehitatud depoo ja trammitöökoda. Komisjon pidas vajalikuks alustada depoo ehitamist juba 1928. aastal, kuid linnavalitsus, kellel puudusid selleks vajalikud summad, lükkas komisjoni ettepaneku tagasi, otsustades piirduda Kadrioru vagunikuuri laiendamisega. Rahapuudusel jäi aga seegi tegemata. Krediidi puudumise tõttu otsustas Trammikomisjon 1928. aasta novembris ka Pärnu mnt. elektrifitseerimise "määramata aja peale" edasi lükata.[38]

Kuni 1932. aasta lõpuni tegeles linnavalitsus peamiselt Kopli trammiga, seepärast jäid linna trammi küsimused ajutiselt tahaplaanile. Kahtlemata oli selles oma osa majanduskriisil, mis piiras mitte ainult uuteks ettevõtmisteks vaja-

---

[36] TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 846, ll. 103 - 105, 303
[37] s a m a s, s.-ü. 945, l. 313
[38] s a m a s, ll. 54, 127, 128, 133, 344



F o t o Nr. 10 Pärnu mnt. elektrifitseeritud tramiliini avamine 20. veebruaril 1936

like laenude saamist, vaid vähendas tublisti ka sóitjate arvu ning koos sellega trammi sissetulekuid. Näiteks 1932. aastal vähenes sissetulek linnaliinidelt 1931. aastaga vórreldes ca 10 % vórra,[39] kusjuures 1931. aasta tulud olid juba tunduvalt väiksemad kui eelmise aasta omad.

Pärnu mnt. liini elektrifitseerimine vóetigi 1933. aasta lópul uuesti päevakorda seoses trammi tulude vähenemisega, mis oli eriti märgatav Pärnu mnt. liinil - sóitjate arv vähenes siin 1,5 miljonilt 1929. aastal 1,1 miljonile 1933. aastal.+ Selle póhjus arvati peituvat liini halvas seisukorras - nimelt pärines Pärnu mnt. liini roobastee suuremas osas hobutrammi ajast ja oli 1925. aasta "póhjalikule remondile" vaatamata raskete mootorvagunite all vórdlemisi viletsaks muutunud. Halb roobastee lóhkus vaguneid ja póhjustas sellega ekspluatatsioonikulude suurenemise. See oli Pärnu mnt. liini sissetuleku vähenemise üheks póhjuseks. Teine póhjus oli selles, et suurele osale endistest sóitjatest polnud igapäevane trammisóit kriisiaastail jóukohane. Selle poolt räägib asjaolu, et 1934. aastast hakkas sóitjate arv Pärnu mnt. liinil jälle suurenema, kuigi roobastee oli veelgi halvemas seisukorras kui eelmistel aastatel.

Eeltóód Pärnu mnt. liini rekonstrueerimiseks algasid 1934. aasta juulis roobaste osalise ümberpaigutamisega raudteeülesóidukoha ja Tondi tänava vahelisel lóigul. 16. oktoobril 1934, arutades liini elektrifitseerimise küsimust, tegi linnavalitsus Trammiosakonnale ülesandeks koostada selleks vajalik projekt ja eelarve. 4. detsembril 1934 saigi linnavalitsus nimetatud materjalid, mille póhjal volikogu 12. det-

---

[39] TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 1246, l. 274

\+ Vt. lisa nr. 2

sembril 1934 määras 700000 krooni uue depoo ehitamiseks Pärnu mnt. 47, Pärnu mnt. liini ümberehitamiseks ja elektrifitseerimiseks, 4 uue elektritrammivaguni tellimiseks ja 2 mootorvaguni ümberehitamiseks haakevaguneiks.[40]

1935. aasta esimene pool kulus linnavalitsusel ehitusmaterjalide muretsemiseks. Roopad telliti 12. märtsil 1935 firmalt "Stahlunion-Export" Düsseldorfis, uued elektritrammivagunid Riigi Sadamatehaselt, vagunite elektriseadmed AEG Eesti Elektriseltsilt, óhuliinipostid a/s "Franz Krullilt", óhuliinitraat Rootsi firmalt "A/B Svenska Metallwerken."[41]

Uue depoo ehitamise ja Pärnu mnt. liini elektrifitseerimisega sundis kiirustama asjaolu, et 31. detsembril 1936 lóppes Kadrioru vagunikuuri all oleva maa kasutamiseks Siseministeeriumiga sólmitud rendileping ja Siseministeerium teatas, et (seoses Kadrioru pargi ümberplaneerimisega) rendilepingut enam ei pikendata.[42]

1935. aasta juulis kinnitas Teedeministeerium Pärnu mnt. liini projekti,[43] mille kohaselt tuli ehitada uus kahekordne roobastee Vabaduse platsilt mööda selleks laiendatavat Väike-Roosikrantsi+ tänavat, Väike- ja Suur-Pärnu maanteed ja Tondi tänavat elektrirongi peatuseni Tondil. Roobastee Suur-Roosikrantsi tänaval, ringteed Vabaduse platsil ja Alevi tänaval tuli likvideerida - Vabaduse platsile tuli Narva mnt.

---

40 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 1422, ll. 155, 220, 222 - 227

41 s a m a s, s.-ü. 1548, ll. 20, 59, 78, 243, 245, 174, 277

42 LTÜ, 1934/35, Tallinn, 1936, lk. 141

43 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 1548, l. 248

+ Linnavolikogu otsusega 22. jaanuarist 1936 nimetati Jaani, Väike-Roosikrantsi, Väike-Pärnu mnt. lópuosa ja Suur-Pärnu mnt. ümber P ä r n u maanteeks (vt. Aleksander Kivi, Tallinna tänavad, Tallinn, 1972, lk. 99), mille tóttu end. Suur-Pärnu mnt. sai siitpeale uue aadressi - P ä r n u mnt. 89

liini vagunite jaoks ehitada kahekordne umbtee, Pärnu mnt. liini lópp-peatusse Tondil nii kahekordne umbtee kui pöördseib.[44]

Depoo ehitamise andis Trammiosakond linnavalitsuse nóusolekul 1935. aasta juuli lópul ettevótjatele F.Ruudile ja J.Betlemile.[45] Depoo, mille nurgakivipanek toimus 24. augustil 1935,[46] pidi valmima juba sama aasta 1. oktoobriks, kuid mitmete viivituste tóttu anti see lóplikult üle alles 30.juulil 1936.[47] Uus depoo (vt. lisa nr. 7, "3") oli paekivist, raudbetoonist lae ja plekk-katusega ehitis, mis mahutas 32 - 40 trammivagunit.[48]

Roobastee ehitus algas 1935. aasta 9. juulil raudteest Tondi poole jääval teeosal. Liini ehitamise ajaks liiklust seisma ei pandud - sedamööda, kuidas uus tee valmis, viidi liiklus sellele üle. Viimane teelóik ühendati 22. detsembril 1935 - siitpeale toimus liiklus kogu liini ulatuses uuel kahekordsel roobasteel.[49] Samaaegselt uue tee ehitamisega vóeti üles roopad Suur-Roosikrantsi ja Alevi tänavalt ning Vabaduse platsilt, kuhu ehitati projektis ettenähtud umbteed.

Trammi óhuliini ehitamine Pärnu maanteele toimus 1935. aasta septembrist 1936. aasta veebruari alguseni. 10. veebruaril 1936 tehti liinil esimene proovisóit ja 20. veebruaril 1936 avati rekonstrueeritud Pärnu mnt. liinil alaline elektritrammiliiklus.[50] (Vt. foto nr. 10)

Liikluse korralduselt ühendati Pärnu mnt. liin nüüd uues-

---

44 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 1660, l. 30
45 s a m a s, s.-ü. 1548, l. 100
46 LTÜ, 1935/36, Tallinn, 1936, lk. 138
47 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 1548, ll. 88, 117
48 LTÜ, 1935/36, Tallinn., 1936, lk. 138
49 TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 1660, ll. 30, 31
50 s a m a s, ll. 22, 23, 48 - 51, 31



F o t o Nr. 11 Pärnu mnt. trammiliini lópp-peatus
Tondil; 1936, veebruar

ti Tartu mnt. liiniga (vt. lisa nr. 2). Pisut enam kui kolme aasta vältel sóitsid ühendatud liinil kórvuti elektritrammiga ka 2 mootorvagunit. Seoses elektritrammivagunite juurdemuretsemisega kadus vajadus mootorvagunite pidamiseks liinil ja 1939. aasta mais ehitati need ümber haakevaguneiks. Sama aasta novembris kaotati ka ühendatud liini kaksiknumber "2/3" ja Tartu-Pärnu mnt. liin nimetati trammiliiniks Nr. 2.[51] Seega lópetas mootortramm oma tegevuse linnaliinidel 1939. aasta mais.

Pärnu mnt. liini pikendamisele elektrirongi peatuseni Tondil ja elektrifitseerimisele järgnes sóitjate arvu kiire kasv Tartu-Pärnu mnt. liinil. Kui aastail 1929 - 1935 ulatus sóitjate arv nimetatud liinidel kokku ca 3,8 miljoni inimeseni aastas (Tartu mnt. liinil keskmiselt 2,4, Pärnu mnt. liinil 1,4 miljonit), siis 1936. aasta lópuks ületas sóitjate arv ühendatud liinil 5,6 miljonit, 1939. aastal oli Tartu-Pärnu mnt. liinil aga juba ligi 7,3 miljonit sóitjat, s.t. vähem kui nelja aastaga kasvas sóitjate arv peaaegu kahekordseks. Selle póhjust tuleb näha asjaolus, et Pärnu mnt. liini rekonstrueerimine ja pikendamine Tondini ühendas elektrirongi ja linna trammi ühtseks transpordisüsteemiks, mis hólmas linnarajoonid Pääskülast Lasnamäe ja Kadrioruni. Parandades seega oluliselt linnatransporti póhjustas Pärnu mnt. liini rekonstrueerimine ühtlasi "elavnemist kaubanduses, tööstuses ja ehitustegevuses" Pärnu mnt. rajoonis, soodustades sellega antud ala linnalist väljakujunemist.[52]

Pärnu mnt. liini rekonstrueerimisega lóppes Tallinna trammivórgu kujunemine käsitletaval perioodil. 1. aprilliks

---

[51] TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 1988, ll. 80, 206

[52] LTÜ, 1935/36, Tallinn, 1936, lk. 138

1939 oli trammiliinide kogupikkus 13,4 km: Narva mnt. liin (Kadriorust Vabaduse platsini) - 2,6 km, Tartu-Pärnu mnt. liin (Lasnamäelt Tondini) - 5,7 km, Kopli liin - 5,1 km. Trammi veerevkoosseisu muutumisest ja kasvust annab ülevaate järgnev tabel:

Trammi veerevkoosseis aastail 1921 - 1939+

Aasta	Vagunite arv					
	Elektrimootorvaguneid	Bensiinimootorvaguneid	Haakevaguneid	Kokku	Nendest Kopli liinil: Bensiinimootorvaguneid	Nendest Kopli liinil: Haakevaguneid
1921	-	5	3	8	-	-
1923	-	9	5	14	-	-
1926	9	13	12	34	-	-
1929	13	17	12	42	-	-
1932	13	16	15	44	8	4
1936	17	16	15	48	8	6
1939	20	12	18	50	10	6

Esitatud andmed näitavad, et aastail 1921 - 1939 toimusid Tallinna trammi veerevkoosseisus suured muutused nii kvantitatiivses kui kvalitatiivses mõttes. Trammiliikluse taasavamisele järgnenud aastail sõitsid linna trammiliinidel vanadest hoburaudteevagunitest ümberehitatud näotud ja kolisevad mootorvagunid, milliseid alates 1925. aasta lõpust hakkasid pikkamööda asendama igati tolle aja tingimustele vastavad ja nägusadki elektritrammivagunid.++ 1936. aastast jäi linna trammiliinidele ainult kaks mootorvagunit, mis sõitsid

+ 1) Tabel on koostatud 1926. - 1939. a. osas linnavalitsuse vastavate aastate tegevusülevaateis toodud andmete põhjal; 1921., 1923.a. kohta vt. käesolev töö l. 51,53
2) Kuni 1931.a. septembrini sõitsid Kopli liinil tehaselt renditud 2 vedurit ja 2 mootorvagunit 10 haakevaguniga.

++ Viimaste ehitajaks sai 30-te aastate algusest Riigi Sadamatehas (praegune Tallinna Laevaremonditehas).

kuni 1939. aasta maini. Siitpeale, pärast 15 aastat kestnud üleminekuperioodi jäi linnaliinidele ainult elektritramm. Kopli aurutrammi likvideerimine 1931. aastal vabastas siinse elanikkonna trammivedurite mürast ja suitsust, ja kuigi mootortramm Kopli liinil veel pikka aega säilis, tähendas aeglase aurutrammi asendamine mootortrammiga ka siin teatud edasiminekut. Kopli trammiliini tósiseks puuduseks, mida kodanlik linnavalitsus ei suutnud kórvaldada, jäi selle eraldatus.

Trammiliinide pikenemist mitmekordselt ületav veerevkoosseisu kasv vóimaldas liikluse intensiivsuse tóstmise teel järjest paremini rahuldada linnaelanike vajadusi. Sellest kóneleb trammikasutajate arvu järjekindel suurenemine, mis muutus eriti märgatavaks alates 1936. aastast - iga järgneva aastaga lisandus keskmiselt 1,5 miljonit sóitjat. Kokkuvóttes suurenes trammikasutajate arv aastail 1926-1939 ca 2,4 korda, s.o. 6,2 miljonilt 1926. aastal 14,3 miljonile 1939. aastal (vt. lisa nr. 2). Vórdluseks märkigem, et Tallinna (tsiviil-)elanike arv suurenes samal ajavahemikul ainult 0,8 % vórra - 126577-lt 136129-le.[53]

Trammi veerevkoosseisu suurenemine, Kadrioru vagunikuuri likvideerimine 1936. aasta novembris[54] ja rea autobussiliinide vótmine linna kätte[55] tóstsid 30-te aastate lópul uuesti päevakorda Pärnu mnt. 89 asuvate depoode ja töökoja laiendamise. 1939. aasta esimesel poolel koostaski Trammiosakond ehituse projekti ja eelarve. 14. juunil 1939 esitas linnavalitsus need volikogule, kes kinnitas uue depoo ehita-

---

53 Tallinna linna statistiline aastaraamat, 1940, Tallinn, 1941, lk. 11

54 LTÜ, 1936/37, Tallinn, 1937, lk. 137

55 LTÜ, 1937/38, Tallinn, 1938, lk. 109; LTÜ, 1938/39, Tallinn, 1939, lk. 165



F o t o Nr. 12 Elektritramm Narva maanteel;
1938, veebruar

mise ettepaneku ja määras selleks 180000 krooni krediiti. Uude depoosse (vt. lisa nr. 7, "4") kavatseti paigutada seni Pärnu mnt. 89 hoovil seisnud linna autobussid, peale selle olid siin ette nähtud ruumid Trammiosakonna kontorile, sööklale ja klubile. Ehitamist alustati 1940. aasta mais, kuid sõja tõttu jäi see pooleli - 1941. aasta augustiks olid valmis ainult hoone paekivist välisseinad.[56] Valmis ehitati uus depoo, milles praegu asub Tallinna Trammide ja Trollibusside Valitsuse trammidepoo, alles pärast sõda.

Sotsialistliku revolutsiooni võidu ja nõukogude võimu taaskehtestamisega Eestis algab uus periood Tallinna trammi ajaloos.

---

[56] TLA, f. 82, nim. 1, s.-ü. 2015, ll. 1, 10, 11, 23, 37

K o k k u v ó t e

Tallinna areng XIX sajandi teisel poolel nóudis linnale kóigile elanikele kättesaadava transpordivahendi muretsemist. Teatavasti oli selliseks transpordivahendiks tol ajal hobutramm, mida XIX sajandi teisel poolel ehitati mitmetes tsaaririigi linnades. Seepärast otsustas Tallinna linnavalitsus 80-te aastate keskpaiku rajada ka Tallinna hoburaudtee. Selehitamiseks anti pikaajaline kontsessioon, mille 1888. aastal omandasid kodanlustunud balti parunid N,Fersen, J.Girard ja A.Rosen. Viimaste poolt ehitatud hobutramm alustas tegevust 1888. aasta augustis-septembris. Hobutrammi rajamisega algab Tallinn trammi ajaloo esimene periood, mis hólmab aastad 1888 - 1918.

Esialgselt kavandatud plaanist teostati linnaelanike jóukama osa vastuseisu ja kontsessionääride vähese huvi tóttu asja vastu ainult osa. 1888. aasta augustis-septembris avatud Narva ja Tartu mnt. liinidele tuli lisa alles pärast hoburaudtee üleminekut Belgia anonüümseltsi "Tramways de Réval" kätte - 1899. aastal avas selts Merekalda liini Kadriorus ja 1901. aastal Pärnu mnt. liini.

Juba käesoleva sajandi alguses ilmnes, et hobutrammi vóimed on üsna piiratud, pealegi hólmasid olemasolevad liinid ainult osa Tallinnast. Seepärast kerkis trammi laiendamise,moderniseerimise vajadus, mis aasta-aastalt teravamaks muutus. Aastail 1912 - 1913, kui ilmnes, et belglased, keda huvitas ainult hoburaudteest saadav kasum, on peaaegu täiesti loobunud roobasteede ja veerevkoosseisu remondist ega ka-

vatsegi uusi liine või elektritrammi ehitama hakata, püüdis linnavalitsus hoburaudteed enda kätte saada. Seltsi vastupanu ja linnavalitsuse enda järjekindlusetuse tõttu läksid katsed sundida seltsi kontsessioonist loobuma aga tühja.

Belgia trammiseltsi tegevusele Tallinnas tegi lõpu trammitöötajate streik 1917. aasta augustis-septembris. Pärast Suure Sotsialistliku Oktoobrirevolutsiooni võitu hoburaudtee natsionaliseeriti, kuid järgnenud Saksa okupatsioon viis selle täieliku laoseni ja 1918. aasta novembris lõpetas Tallinna hoburaudtee oma tegevuse.

Pärast kodanluse võimuletulekut Eestis läksid hoburaudtee järelejäänud varad, mille eest 1927. aastal Eesti kodanliku valitsuse huvides tuli maksta 12 miljonit marka "kahjutasu", linnavalitsuse kätte. Et majanduslik kitsikus ei lubanud kohe asuda elektritrammi ehitamisele, otsustati endistele hobutrammiliinidele panna mootortramm. Hobutrammivaguneist ehitatud mootorvagunite liiklus avati 13. mail 1921. Mootortramm oli üleminekuastmeks hobutrammilt elektritrammile ja aastaid 1920 - 1940 hõlmava perioodi sisuks ongi trammi rekonstrueerimine ja elektrifitseerimine.

Kodanliku Eesti tingimustes oli trammi rekonstrueerimine võrdlemisi vaevaline ja aeganõudev protsess. Selle põhjuseks olid korduvad majanduskriisid ja üldine majanduslik kitsikus, mis tõmbasid kriipsu peale kõigile uute trammiliinide ehitamise kavatsustele, venitasid olemasolevate liinide rekonstrueerimise enam kui 15 aastale ja põhjustasid Kopli liini mahajäämuse ning eraldatuse säilimise.

Ettevalmistused trammi elektrifitseerimiseks algasid juba 1922. aastal. Majanduskriisi tõttu jõuti esimese elektritrammiliini avamiseni Narva maanteel aga alles 1925. aasta

oktoobri lõpul. Kriisile järgnenud ajutine stabilisatsioon andis võimaluse ka Tartu mnt. liini elektrifitseerimiseks 1927. aastal. Pärnu mnt. liini rekonstrueerimine lükkus aga laguneva Kopli trammiliini omandamise ja peatselt alanud uue majanduskriisi tõttu mitmeks aastaks edasi.

Aastail 1928 - 1932 tegeles linnavalitsus peamiselt Kopli trammiliiniga. Aastail 1914 - 1915 Vene-Balti Laevaehituse ja Mehaanikatehase poolt ehitatud aurutramm anti linna korraldusse 1926. aasta veebruaris seoses tehase pankrotistumisega. 1928. aasta aprillis ostis linn liini ära ja suutis selle suurte raskustega 1931. aasta sügiseks niivõrd ümber korraldada, et asendada aurutramm mootortrammiga. 1932. aastal pikendati Kopli trammiliin kuni Balti jaamani, sest rohkemat ei lubanud linnavalitsuse krooniliseks muutunud rahapuudus.

Pärast majanduskriisi lõppemist rekonstrueeriti ja elektrifitseeriti Pärnu mnt. trammiliin. Elektritrammiliiklus avati nimetatud liinil 20. veebruaril 1936. Pärnu mnt. liini rekonstrueerimine omas Tallinna linnatranspordi arengu seisukohalt erilist tähtsust - trammiliini pikendamisega Tallinn-Pääsküla elektrirongi peatuseni Tondil loodi trammi ja elektrirongi ühendav transpordisüsteem, mis hõlmas linna Pääskülast Lasnamäe ja Kadrioruni. Sellise süsteemi vajalikkusest kõneleb veenvalt trammikasutajate arvu kiire kasv ühendatud Tartu-Pärnu mnt. trammiliinil pärast 1936. aasta veebruari.

Kuigi piiratud võimalused lubasid teostada ainult osa sellest, mida linnavalitsus aastail 1920 - 1939 trammi suhtes plaanitses, tuleb positiivseks hinnata seda, et esiteks

kujunes aastail 1921 - 1936 toimunud rekonstrueerimise tulemusena Tallinna trammiliinide võrk, mis mõningate täiendustega eksisteerib tänaseni, teiseks oli elektritrammi näol loodud igati ajakohane linnatranspordivahend. Tõsiseks puuduseks, mida kodanlik linnavalitsus ei suutnud kõrvaldada, jäi Kopli trammiliini algelisus ja eraldatus.

Tallinn,
15. mai 1973

/R.Juursoo/

Р е з ю м е

Во второй половине XIX века Таллин стал на путь капиталистического развития, что привело к ускоренному росту населения города. Это вынудило городскую управу приступить к созданию городского общественного транспорта. Главным видом такого транспорта в то время была конно-железная дорога, которую во второй половине XIX века строили во многих городах царской России.

Так-как у города не хватало средств для постройки конно-железной дороги, решили дать на это концессию. По концессионному договору, который был подписан I6-го апреля I888 года, бароны-предприниматели Н. Ферзен, Дж. Жирар и А.Розен построили в I888 году в Таллине две линии конно-железной дороги. Первую - Нарвскую - открыли I2-го августа I888 года, вторую - по Тартускому шоссе - I0-го сентября I888 года.

В I899 году предприятие перешло к бельгийскому акционерному обществу "Таллинские трамваи", которое в том-же году открыло новую линию на морском берегу в Кадриорге и продлил Тартускую линию на несколько сот метров. В I90I году общество открыло линию и на Пярнуском шоссе.

Охота за прибылями привело общество в I9I2-I9I3 годах в столкновение с городской управой, т.к. общество почти перестало заботиться о ремонте линий и вагонов. К тому-же вы-

яснилось, что конно-железная дорога уже не в силах удовлетворить возросшие требования города. Поэтому городская управа пыталась отменить концессию и приступить к постройке электрического трамвая. К сожалению попытки города заставить общество отказаться от концессии потерпели неудачу.

Конец действию бельгийского общества положила стачка работников конно-железной дороги в августе-сентябре 1917 года. В январе 1918 года исполнительный комитет Совета депутатов рабочих и солдат города Таллина национализировал конно-железную дорогу, но вскоре Таллин был оккупирован немецкими войсками. Оккупационные власти, как известно, первым делом отменили все постановления и распоряжения советской власти и таллинская конно-железная дорога оказалась в конечном счете без хозяина - по концессионному договору она принадлежала бельгийскому трамвайному обществу, а представителей последних в Таллине уже не было.

В период оккупации конно-железная дорога пришла в полный упадок и в ноябре 1918 прекратила действие.

После установления в Эстонии власти буржуазии городская управа по приговору Таллинско-Хаапсалуского мирового суда от 27-го апреля 1920 года стала владельцем оставшегося имущества конно-железной дороги. Поскольку последняя уже давно не справлялась с задачами, которые ставило городскому транспорту развитие Таллина, то ее восстанавливать не стали. Но не хватало и средств для постройки электрического трамвая.

Поэтому в 1920-1924 годах в Таллине построили моторный трамвай, движение которого открыли 13-го мая 1921 года на Нарвской линии, 1-го ноября того-же года на Пярнуской линии и 4-го декабря 1924 года на Тартуской линии.

Подготовка к строительству электрического трамвая началась уже в 1922 году, но кризис заставил изменить планы и отодвинул начало работ. Движение электрического трамвая открыли по Нарвской линии 28-го октября 1925 года, на Тартуской линии - 22-го октября 1927 года. Электрификацию Пярнуской линии отодвинули приобретение городом разваливающегося Коплиского парового трамвая и нагрянувший новый кризис.

В 1926 году обанкротился Русско-Балтийский судостроительный и механический завод и построенная им в 1914-1915 годах Коплиская трамвайная линия была передана в распоряжение города. 13 апреля 1928 года город выкупил названную линию и, перестроив колею, которая была шире чем у городских линий, заменил в 1931 году паровой трамвай моторным. В 1932 году Коплискую линию провели до Балтийского вокзала. Одноколейная Коплиская линия с моторным трамваем существовала до 1950 года.

В 1935 году приступили к перестройке и электрификации и Пярнуской линии. Движение электрического трамвая на названной линии открыли 20-го февраля 1936 года. С перестройкой Пярнуской линии и прекратилось развитие Таллинского трамвая в буржуазное время. Новый период в истории Таллинского трамвая начинается с победы социалистической революции и восстановления советской власти в Эстонии.

Kasutatud allikmaterjalide ja kirjanduse
l o e t e l u

A r h i i v i a l l i k a d

Tallinna Linna Riiklik Arhiiv:

Fond 82 - Tallinna Linnavalitsus 1918 - 1940

Fond 83 - Tallinna Linnavalitsuse Juriidiline Komisjon ja Juriskonsult 1918 - 1941

Fond 149 - Tallinna Linnavalitsuse Ehitusosakond 1918 - 1940

Fond 195 - Tallinna Linnavalitsus 1878 - 1918

Fond 880 - Tallinna Linna Vaestelastekohus 1918 - 1944

T r ü k i t u d a l l i k a d

Bericht über die Verwaltung der Stadt Reval für das Jahr 1888, Reval, 1889

Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade, 1926, Tallinn,1928

s a m a, 1927/28, Tallinn, 1928

s a m a, 1928/29, Tallinn, 1929

s a m a, 1929/30, Tallinn, 1930

s a m a, 1930/31, Tallinn, 1931

s a m a, 1931/32, Tallinn, 1932

s a m a, 1932/33, Tallinn, 1933

s a m a, 1933/34, Tallinn, 1934

s a m a, 1934/35, Tallinn, 1936

s a m a, 1935/36, Tallinn, 1936

Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaade, 1936/37, Tallinn, 1937

s a m a, 1937/38, Tallinn, 1938

s a m a, 1938/39, Tallinn, 1940

Tallinna linna statistiline aastaraamat, 1924, Tallinn, 1925

s a m a, 1926, Tallinn, 1926

s a m a, 1927, Tallinn, 1927

s a m a, 1928, Tallinn, 1928

s a m a, 1929, Tallinn, 1929

s a m a, 1930, Tallinn, 1930

s a m a, 1931, Tallinn, 1931

s a m a, 1932, Tallinn, 1932

s a m a, 1933, Tallinn, 1933

s a m a, 1934, Tallinn, 1934

s a m a, 1935, Tallinn, 1935

s a m a, 1936, Tallinn, 1936

s a m a, 1937, Tallinn, 1937

s a m a, 1938, Tallinn, 1938

s a m a, 1940, Tallinn, 1941

P e r i o o d i k a

"Tallinna Teataja", 1917

"Teataja", 1902, 1905

"Postimees", 1888, 1889, 1925

"Päevaleht", 1917, 1921

"Õhtuleht", 1958

"Эстляндские губернские ведомости", I90I

K i r j a n d u s

Eesti NSV ajalugu, III köide, Tallinn, 1971

K i v i, Aleksander, Tallinna tänavad, Tallinn, 1972

P u l l a t, Raimo, Tallinnast ja tallinlastest, Tallinn, 1966

S i i l i v a s k, K., Veebruarist Oktoobrini, 1917, Tallinn, 1972

Tallinna ajalugu, Tallinn, 1969

Uusaeg, III köide, Tallinn, 1968

L I S A D

L i s a Nr. 1

T a b e l Nr. 1 Statistilised andmed[1] hoburaudtee kohta aastaist 1888-1917

Aasta	Liikvelolnud vagunite arv	T ö ö t a j a t e a r v					S õ i t j a t e a r v				Märkused
		Kutsareid	Konduktoreid	Kontrolöre	Liinitöötajaid	K o k k u	Narva mnt. liinil	Tartu mnt. liinil	Pärnu mnt. liinil	K o k k u	
1888	5-15	5-15	5-15	3-4	6-13	19-47	219301	78675	-	297976	1) Andmed 1888-1908 pärinevad kontsessionääri poolt esitatud aruannetest, ülejäänud aastate kohta - Tallinna linna statistilistest aastaraamatutest. 1909. ja 1918. aasta kohta andmed puuduvad.
1889	7-14	7-14	7-14	3-4	10-12	27-44	555308	131282	-	686590	
1890	7-13	7-13	7-13	3	9-10	26-39	542652	146695	-	689347	
1891	6-13	6-13	6-13	2-3	6-10	20-39	492933	100420	-	593353	
1892[2]	6-10	6-10	6-10	2	3-6	17-28	459292	46301	-	505593	
1893	6-11	6-11	6-11	2-3	4-5	18-30	454906	67348	-	522254	
1894	6-12	6-12	6-12	2-3	4	18-31	504246	83770	-	588016	
1895	6-11	6-11	6-11	2-3	4	18-29	490732	71390	-	562122	2) 1892, aprillist septembrini Tartu mnt. liin ei töötanud
1896	6-12	6-12	6-12	1-3	4	17-31	523011	68206	-	591217	
1897[3]	6-11	6-11	6-11	1-3	4-5	17-30	538060	37695	-	575755	3) Tartu mnt. liin oli 20.aprillist 9.septembrini remondis.
1898	6-11	6-11	6-11	2-3	4-5	18-30	557757	45098	-	602855	
1899[4]	7-14	7-14	7-14	3	5-9	22-40	428145	21816	-	449961	4) Tartu mnt. liin seisis 21.aprillist 15.septembrini.
1900	9-21	9-21	9-21	3-4	7-10	28-56	677299	173405	-	850704	
1901[5]	9-16	9-23	9-20	4-5	7-13	29-61	780263	167333	158708	1106304	5) Pärnu mnt. liin avati 1901. aasta märtsis
1902	11-17	19-24	16-20	5	8-11	48-60	700656	169582	156021	1026259	
1903	12-26	20-24	17-20	5	8-9	50-58	790519	174471	170239	1135229	
1904	13-26	22-24	18-20	5	8-9	53-58	725484	171349	152121	1048954	
1905	6 -19	22-25	18-21	5	8-9	53-60	716430	160114	140860	1017404	
1906	13-19	22-24	18-21	5	8-9	53-59	818233	179399	147391	1145023	
1907	13-19	22-25	18-21	5	8-9	53-60	786349	195668	157908	1139925	
1908	13-20	22-26	18-22	5	8-9	53-62	865195	212947	177903	1256045	
1910							1002325	276102	216688	1495115	
1911							978825	304374	228775	1511974	
1912	14-16	21-24	21-24	5	7-9	54-62	989958	343539	255610	1589107	
1913							1209012	456251	380122	2045385	
1914							1233932	396591	306203	1936726	
1915							1156738	525118	376368	2058224	
1916							1434424	704929	529772	2669125	
1917							369271	197827	175114	742212	

L i s a Nr. 2

T a b e l Nr. 2 Statistilised andmed Tallinna trammi kohta aastaist 1921-1940[1]

Aasta	Töötajate arv	L i i k v e l o l n u d v a g u n i t e j a s ó i t j a t e a r v										K o k k u[3]	
		Nafva mnt. liinil		Tartu mnt. liinil		Pärnu mnt. liinil		Tartu-Pärnu mnt. l.[2]		Kppli liinil			
		vaguneid	sóitjaid	vaguneid	sóitjaid	vaguneid	sóitjaid	vaguneid	sóitjaid	vaguneid	sóitjaid	Vaguneid	Sóitjaid
1921	33+	4-5+	ca 920000+	-	-	2+	ca 60000+	-	-	-	-	6-7	980000
1922	35+	4-5+	2275464	-	-	3+	370111	-	-	-	-	7-8	2645575
1923	48+	10	2618275	-	-	3-7	535820	-	-	-	-	13-17	3154095
1924[4]		10+	2672757	3-7+	99392	(3-7)	337245	-	-	-	-	13-17	3109394
1925		7-8	2684831	4-6	1685425	3	6870	6	133554	-	-	14-20	4510680
1926	194	7	2863386	4	1179087	-	-	6	1475123	12+	750484+	29	6268080
1927	184	7-8	2756368	4-6	1152656	-	-	6	1800827	12+	1120322+	29-32	6830173
1928	243	6-7	3340666	4-7	1962014	6	673950	7-12	1206255	8	922455	31-40	8137304
1929	286	6	3349224	5-6	2644551	5-6	1448768	-	-	8	1197308	18-26	8706942
1930	269	6	3294138	5-6	2824193	5-6	1495090	-	-	8-9	1040085	24-27	8653506
1931	266	6	2906050	6-10	2530231	5-6	1372325	-	-	4-9	905639	21-31	7784234
1932	329	6-7	2759542	8-10	2211885	5-6	1262821	-	-	9-13	1637043	28-36	8037577
1933	337	6	2751289	9	2021283	6	1108880	-	-	7-13	1866690	28-34	8073897
1934	316	6-9	2745337	9	2114641	5-6	1206929	-	-	10-11	2069657	30-35	8289998
1935	310	9	2976727	9	2467947	5-8	1427~~6~~98	-	-	10	2282828	33-36	9227719
1936	340	7-9	3168525	9	214871	8	127197	10-14	4485752	10	2619781	33-37	10657286
1937	356	7-16	3603966	-	-	-	-	14-18	5635708	13-16	2867966	34-50	12137660
1938	392	?-25	4146528	-	-	-	-	?-17	6515428	?-16	2841421	?-58	13537417
1939	478	7-13	4170239	-	-	-	-	16-22	7273829	12-14	2888451	35-49	14362929
1940[5]			1752765+	-	-	-	-		3123972+		1172308+		6049045

[1] Tabel on koostatud Tallinna linna statistilistes aastaraamatutes (1924-1938,1940) ja Tallinna linnavalitsuse tegevuse ülevaateis (1926-1939) toodud andmete põhjal, v.a. tärnikestega märgitud andmed, mis pärinevad Tallinna linnavalitsuse fondi (nr.82, nim.1) materjalidest.

[2] Tartu ja Pärnu mnt. liinid olid ühendatud 1925.a. novembrist kuni 1928.a. juulini ja alates 1936.a. veebruarist.

[3] Erinevused vagunite tegelikust arvust tulenevad sellest, et vajaduse korral viidi vaguneid ühelt liinilt teisele.

[4] Tartu mnt. liini avamisel viidi sinna seni Pärnu mnt. liinil sóitnud vagunid

[5] 1940. aastast on andmed mai lópuni

L i s a Nr. 3

Selgitavaid märkusi lisade Nr. 4 - 8 juurde

L i s a Nr. 4:

Koopia insener P.Marmuse'i poolt koostatud ja Siseministeeriumi Tehnilises Ehituskomitees 28. septembril 1899 kinnitatud Tallinna trammiliinide üldplaani koopiast:

——— 1888. aastal ehitatud Narva (A-C) ja Tartu mnt. (A-D) liinid,

═══ uued trammiliinid, millede ehitamine on kohustuslik:
1) A-F - Vene turg - Sadam,
2) C-C' - Merekalda;

+++++ liinide võimalikud variandid;

——— uued liinid, millede ehitamine ei ole kohustuslik;

A - Vana turg
B - Vene turg
C - Narva mnt. liini lõpp-peatus Salongi tänaval
C'- Merekalda liini lõpp-peatus
x - hoburaudtee vagunikuur Kadriorus
D - Tartu mnt. liini lõpp-peatus kuni 1899
Y - " " " " alates 1899. aastast
H - Pärnu mnt. liini lõpp-peatus (NB! Liin algas Vene turult, mitte Vanalt turult, nagu plaanil)

L i s a Nr. 5:

Koopia Siseministeeriumi Tehnilises Ehituskomitees 12. mail 1888 kinnitatud (talvise) hoburaudteevaguni joonise koopiast.

L i s a Nr. 6:

Koopia 1924. aastal Tänavraudteeosakonnas koostatud elektritrammiliinide ehitamise plaanist:

——— ühekordne roobastee

═══ kahekordne roobastee

1 - 1922 - 1923 ehitatud trammidepoo Suur-Pärnu mnt. 47
2 - Vene turg
3 - trammialajaamale planeeritud koht Viruvärava mäel
4 - linna elektrijaam
5 - Balti jaam
6 - Vabaduse plats

L i s a Nr. 3 (järg)

7 - laiaroopaline raudtee
8 - vagunikuuri asukoht Kadriorus
A - B - Lasnamäe nõlv

L i s a Nr. 7:

Koopia 1922 - 1923 ehitatud depoo põhiplaani koopiast, mille nn. "situatsiooniplaanile" käesoleva töö autor märkis ka hiljem samasse rajatud ehitiste paigutuse:

1 - 1922 - 1923 ehitatud depoo
2 - 1922 - 1923 ehitatud bensiinikelder
3 - 1935 - 1936 ehitatud depoo
4 - depoo, mille ehitamine algas 1940. aastal
5 - Tallinna XX algkooli endine hoone, mis lammutati 1939 - 1940

L i s a Nr. 8:

Koopia Kopli trammiliini plaanist 1935. aastal:

——— 1932. aastal ehitatud teelõik
1 - Kopli depoo
2 - Kopli lõpp-peatus
3 - Telliskivi peatus (kuni 1932. aasta juunini liini lõpp-peatus)
4 - liini lõpp-peatus Balti jaama juures

Lisa Nr. 4

Tallinna trammiliinide üldplaan aastast 1899

Topogr. Tebeb.

Ville de Réval

Россія

(Russie.)

Утвержденъ къ исполненію
С. Петербургъ 30 Сентября 1899 года
За управляющаго Министерствомъ
Внутреннихъ Дѣлъ
Исправляющій обязанности
товарища Министра Мордвиновъ
Съ подлиннымъ вѣрно:
И. д. Дѣлопроизводителя Францевичъ

Légende

Легенда

1. Существующія линіи.
2. d° новыя сооруженныя.
3. d° d° неосуществленныя.
4. Предполагаемый вариантъ.

Проектъ сей разсмотрѣнъ Техническо-Строительнымъ Комитетомъ М. В. Д. по журналу отъ 28-го Октября 1899 года за № 341. и найденъ составленнымъ удовлетворительно.

Предсѣдатель (Подп.) Э. Жибертъ.

Члены (Подп.) А. Яковлевъ.

(Подп.) А. Вежинскій.

Съ подлиннымъ вѣрно:

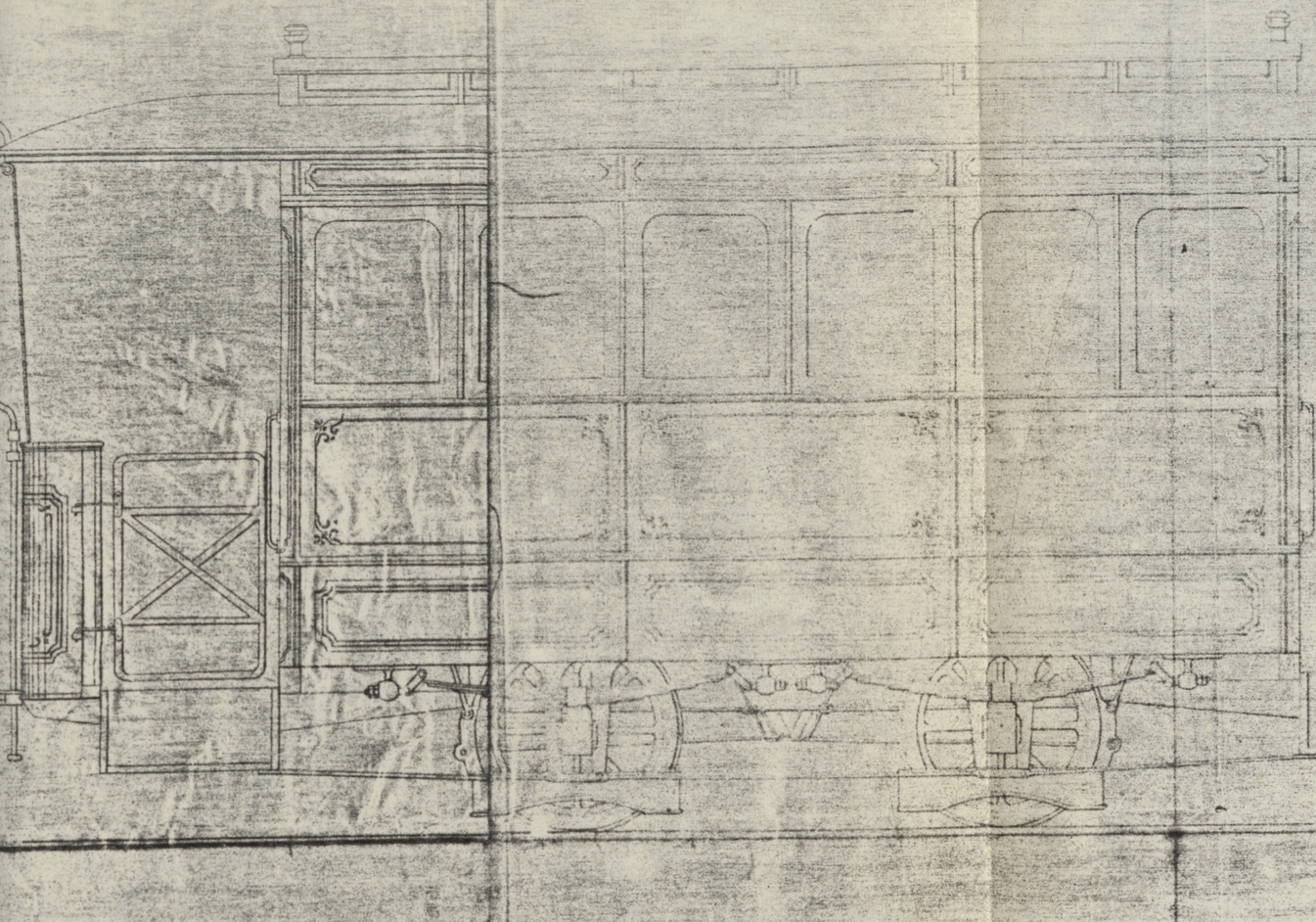
И. д. Дѣлопроизводителя Францевичъ

Городская управа г. Ревеля

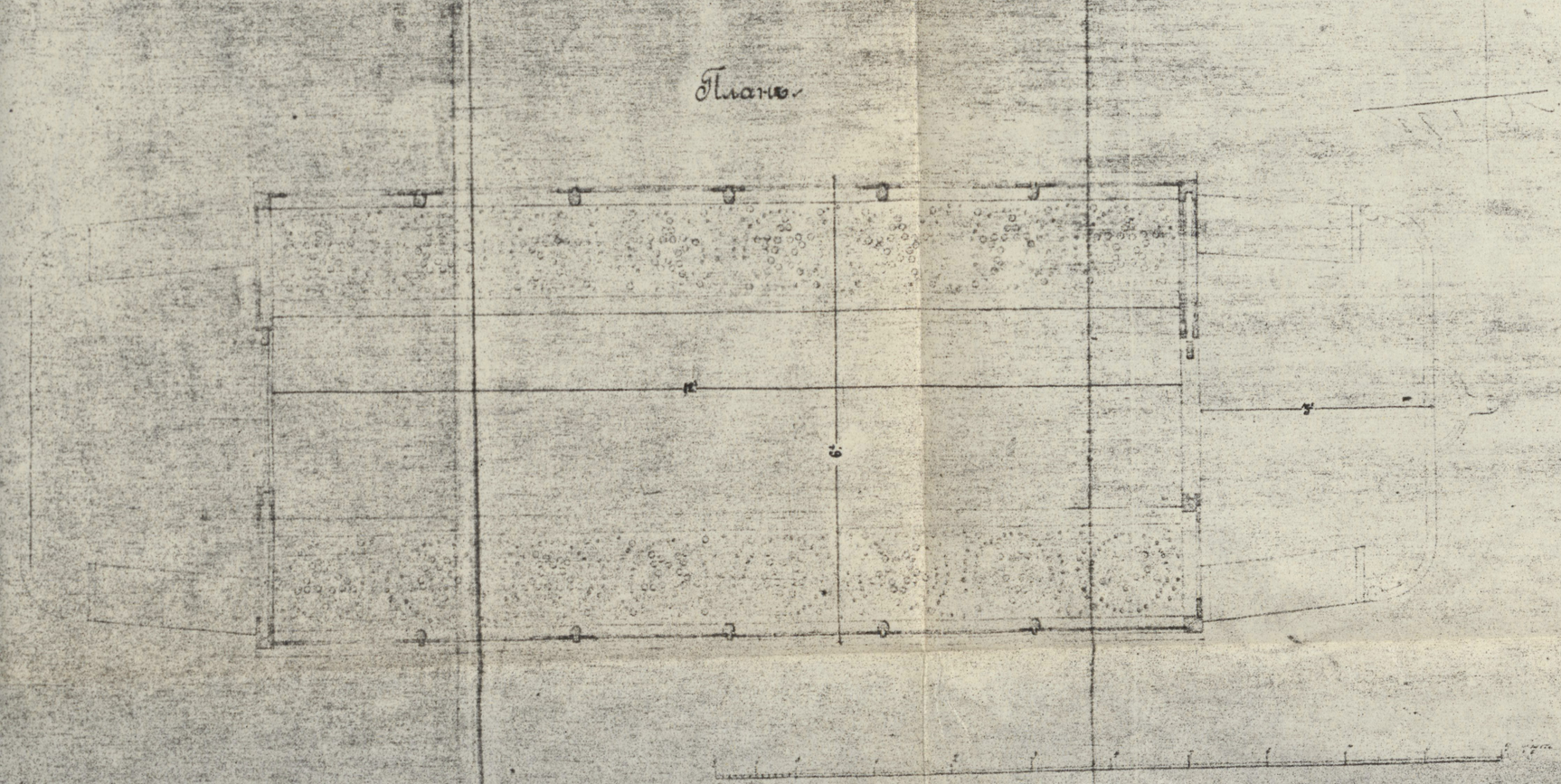
Городской голова Н. Мерзляков

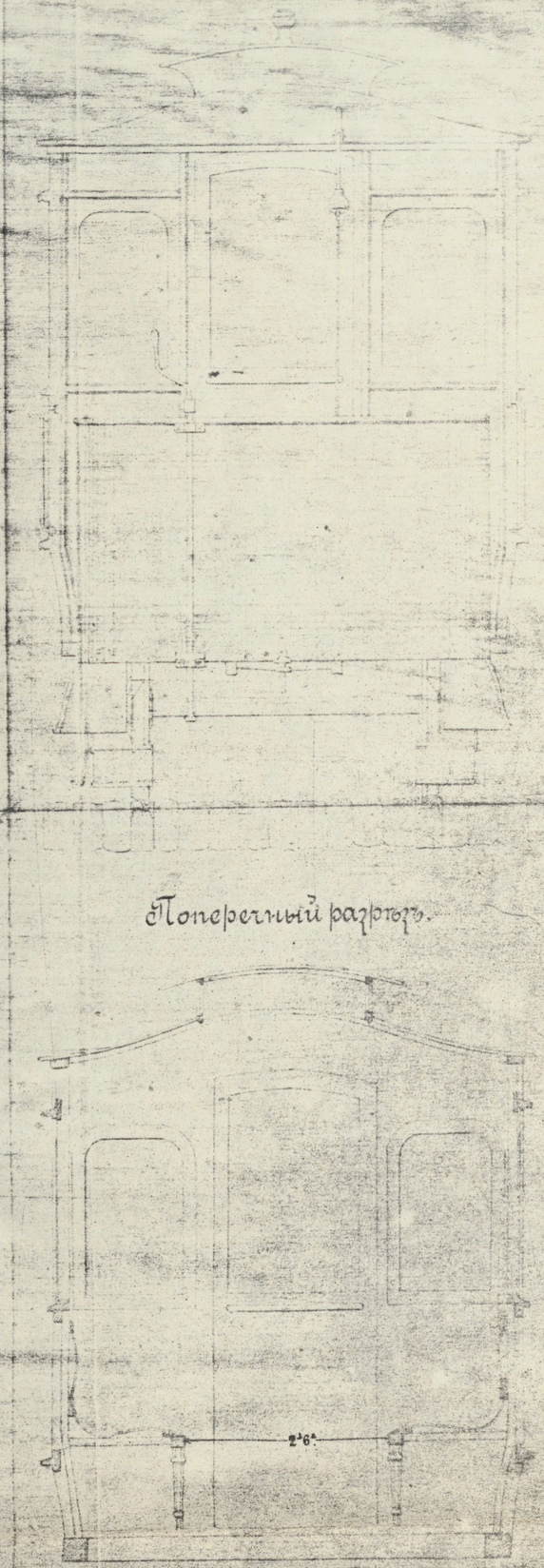
Городской инженер Ю. Фохтман

Lisa Nr. 5



Планъ.





Поперечный разрѣзъ.

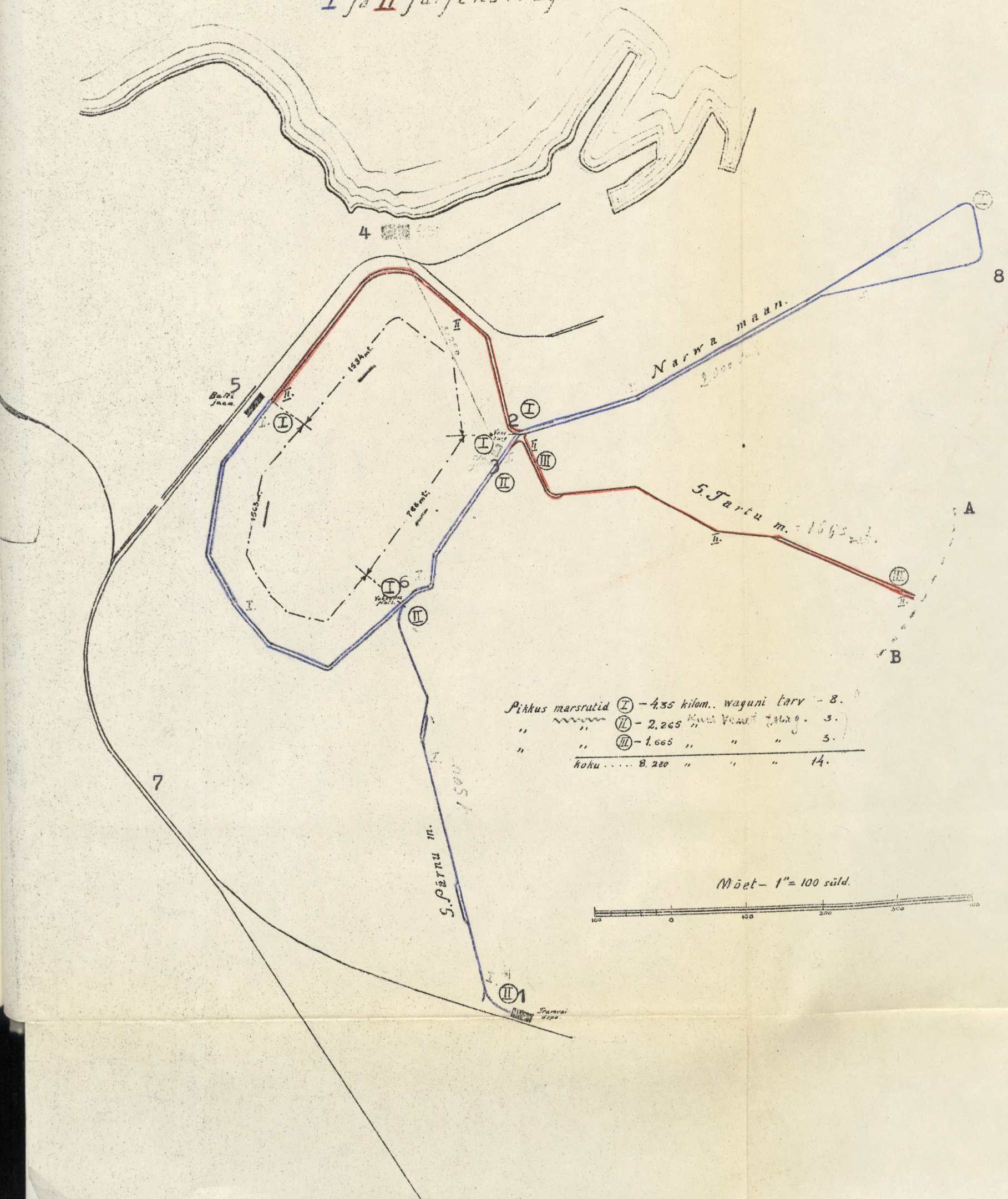
Hoburaudteevaguni joonis 1888. aastast

L i s a Nr. 6

1924. aastal Tänavraudteeosakonnas koostatud
elektritrammiliinide ehitamise plaan

Elektri tramvai scheem

I ja II jarjekorraga

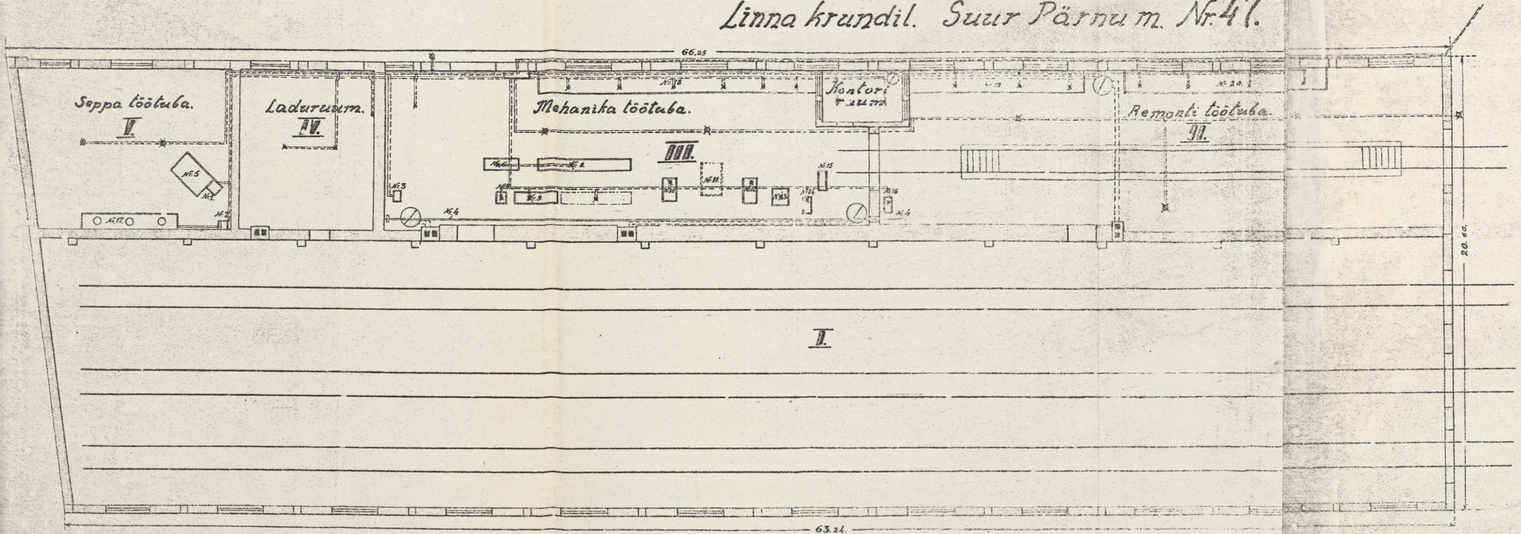


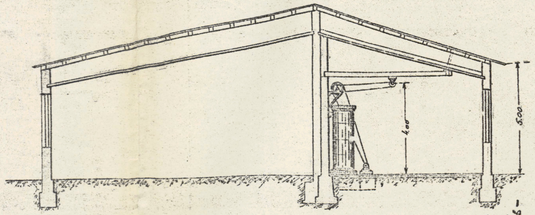
Pikkus marsrutid (I) – 4.35 kilom.. waguni tarv – 8.
" " (II) – 2.265 " " " 3.
" " (III) – 1.665 " " " 3.
koku ..... 8.280 " " " 14.

Mõet – 1" = 100 süld.

Tallinna Linna Tänavraudtee Vaguni Kuur ja Mehaanika Töökoda.

Linna krundil. Suur Pärnu m. Nr. 47.





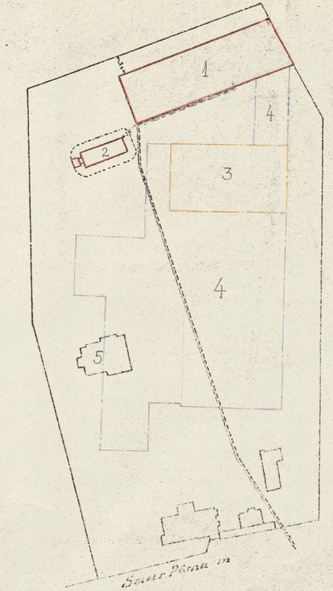
Masinate nimestik.

1. Motor 12 HP.
2. Motor 1/5 HP ventilatoriga.
3. Motor 10 HP.
4. Transmissioon.
5. Pnevmatelins haamer.
6. Puur masin.
7. Puur masin.
8. Treipink.
9. Treipink.
10. Freeserpink.
11. Hösvelpink.
12. Shäping.
13. Stoospink.
14. Shmirgel käi.
15. Raua saag.
16. Käi.
17. Seppa ääsid.
18. Lukusepade tööpink.
19. Lukusepade tööpink.
20. Lukusepade tööpink.

Mööt 1/100.



Situatsiooni plaan.

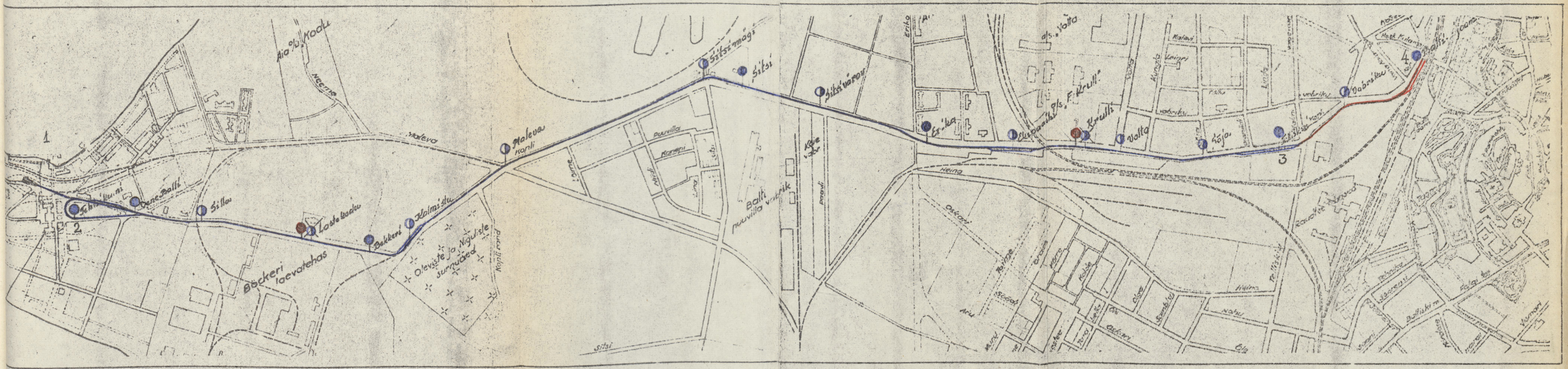


Mööt 1/500

Lisa Nr. 8

Kopli trammiliin

M. — 1:10.000.


Aia o/ü Kool
Aia
Maleva
Maleva nõmm
Siilsi mõis
Siilsi
Siilsi raba
Siilsi
Siilsi vabrik
Balti puuvilla vabrik
Puuvilla
Kanepi
Siilsi
Siilsi
Siils

L i s a Nr. 9

Muudetud tänavanimede loetelu

T ä n a v a (v ä l j a k u) n i m e t u s	
T e k s t i s	P r a e g u
Glinnaja t.	Viru t.
Heeringa t.	Turu t.
Heinaturg	Võidu väljak
Instituudi t.	L.Koidula t.
Jaani t.	Pärnu mnt. (Viru ja Võidu väljaku vahel)
Liiva (Poska) t.	A.Leineri t.
Nunna t.	Vaksali t.
Peetri plats	Võidu väljak
Peterburi mnt.	Narva mnt.
Poska t.	A.Leineri t.
Salongi t.	A.Weizenbergi t.
Suur-Mihhailovskaja t.	Suur-Karja t.
Suur-Pärnu mnt.	Pärnu mnt. (Tõnismäelt)
Suur-Tartu mnt.	Tartu mnt.
Suur turg (Uus turg)	16. oktoobri nim. park
Suur-Roosikrantsi t.	J.Lauristini t.
Tondi (tee)	A.Matrossovi t.
Uus-Fischermai t.	Uus-Kalamaja t.
Vabaduse plats	Võidu väljak
Vene turg	Viru väljak
Väike-Roosikrantsi t.	Pärnu mnt. (Võidu väljaku ja Sakala t. vahel)

S i s u k o r d

S i s s e j u h a t u s	1.	2
1. pt. Hoburaudtee rajamine ja tegevus aastail 1888 - 1898		5
2. pt. "Tramways de Réval" 1899 - 1918		21
3. pt. Hobutrammi ülevótmine		38
4. pt. Trammi rekonstrueerimine 1920 - 1927		-
1. Trammiliikluse taastamine		50
2. Uue depoo ehitamine		55
3. Tartu mnt. liini rekonstrueerimine		58
4. Tänavraudteeosakonna loomine		60
5. Trammivórgu laiendamise plaanidest, trammi elektrifitseerimine		61
5. pt. Kopli trammi omandamine ja Tallinna trammi tegevus 1928 - 1940		-
1. Vene-Balti Laevaehituse ja Mehaanika aktsiaseltsi trammi omandamine ja rekonstrueerimine		70
2. Pärnu mnt. liini rekonstrueerimine		80
K o k k u v ó t e		88
R e s ü m e e (vene k.)		92
Kasutatud allikmaterjalide ja kirjanduse loetelu		95
L i s a d		98