

# III RIIGIKOGU

6. istungjärk. Protokoll nr. 156 (9).

1928.

III Riigikogu koosolek 10. mail 1928  
kell 17.

Kokku on tulnud 87 Riigikogu liiget.

Valitsuse looshis: Riigivanem **J. Tõnisson**, rahaminister **A. Teetsov**, välisminister **H. Rebane**, sõjaminister **N. Reek**, teedeminister **A. Kerem**, haridusminister **A. Möttus**, põllutöominister **O. Köster**, kaubandus-tööstusminister **J. Holberg**, siseminister **J. Hüner-son**, kohtuminister **T. Kalbus**, töö-hoolekandeminister **K. Soonberg**.

Päevakord:

1. Maanteede seadus — II lugemisel.

Koosolekut juhatab esimees **K. Einbund**.

Sekretäri kohal abisekretär **J. Piiskar**.

Koosolek algab kell 17.20 min.

Juhataja **K. Einbund**: Avan Riigikogu koosoleku.

**1. Riigikogu järgmise koosoleku aja ja päevakorra määramine.** Abiesimees **R. Penno** (korra kohta): Riigikogu juhatusel nimel teen ettepaneku, pidada Riigikogu järgmine koosolek homme, 11. mail s. a., kell 10 hommikul. (Päevakord prot. nr. 157/10.)

Muuseas olgu tähendatud, et homme õhtupoolikul Riigikogu juhatusel kavatsust Riigikogu koosolekut pidada ei ole. (Vahelhüüded: Mispärast õhtul ei ole?)

**M. Laarman** (põl): Mulle paistab, et Riigikogu juhatusel ettepanek, homme hommikul koosolek määrata, meie hariliku korra segi paistab. Ühelt poolt on Riigikogu juhatus ise ettepaneku teinud, et komisjonid kiire korras seal olevad kiirekstunnustatud seaduseelnõud läbi vaataksid, teiselt poolt takistab ta seda läbivaatamist. Homme hommikuks on mitmed komisjonid oma koosolekud määranud. Need nüüd ei saaks töötada. Riigikogu juhatusel ettepaneku vastuvõtmisega käiksid need kaks sooviavaldust üksteisele vastu. (J. Laidoner, põl: Õhtupoole sõidavad Riigikogu liikmed ära!)

Mina sooviksin, et hariliku korra juurde jäädakse ja Riigikogu koosolek homme õhtupoolikul peetakse ning seega meie kord stabiilsena püsiks.

Juhataja **K. Einbund**: Ma palun Teid ettepanek teha.

**M. Laarman** (põl), kohalt: Ma tegin ettepaneku.

Juhataja **K. Einbund**: Ma palun Teid teha kirjalik ettepanek. Panen hääletamisele rkl. Laarman'i ettepaneku, pidada Riigikogu koosolek homme kell 5 p. l. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on ettepanek vastu võetud. Panen hääletamisele juhatusel liikme rkl. Penno ettepaneku ühes praegu vastuvõetud parandusega. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on ettepanek vastu võetud.

**2. Maanteede seadus — II lugemisel.** Omavalitsuse komisjoni aruandja **J. Sikkar**.

§ 8 võetakse nähtava enamusega muutmata vastu.

§ 8. Mägede ja kungaste läbikaevamisel, samuti tee tammide täitmisel määratakse tee maa-ala laius vastavalt tehnilistele nõuetele.

Aruandja **J. Sikkar** (loeb):

§ 9. Teede piirkonda, välja arvatud jalgteed, kuuluvad peale tee pealispinna veel nõlvad, kraavid ja 0,5 mtr. laiused ribad väljaspool kraavide kaldaid; nõlvade ja kraavide puudumisel kuuluvad teede piirkonda poole meetri laiused ribad kummagilt poolt pealispinda.

**A. Kärner** (stp): Esitan väikese paranduse § 9. juurde. Siin on võib olla eksikombel see välja jäänud, tuleks lugeda nimelt esimeses reas „teede piirkonda, välja arvatud talve- ja jalgteed“, sest ka talveteedel ei ole neid piire „kraavid, nõlvad“ j. n. e., nii et tuleks siin juurde lisada ka talveteed.

Juhataja **K. Einbund**: (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on parandus-ettepanek vastu võetud. Hääletamisele tuleb § 9 ühes vastuvõetud parandusega. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on § 9 ühes parandusega vastu võetud.



**Aruandja J. Sikkar** (loeb):

§ 10. Tee päraldusteks loetakse peale tee oluliste osade kõik tee kasutamiseks ja korrashoidmiseks tarvilikud sisseseaded, nagu käsi- puud, kaitsemärgid, kaitsetammid, kaitsemüürid, puudeistandikud, kilomeetripostid, teejuhatajad, hoiatustahvlid, vahimajad, töövalitsuse ja tööliste hooned, avalikud kruusaaugud, kraavid tee kõrval, samuti kraavid vee ärajuhtimiseks j.n.e.

**J. Soots** (põl): Teen ettepaneku, selles paragrahvis maha kustutada sõnad „töövalitsuse ja tööliste hooned“, sest ei ole mingisugust vajadust, et töövalitsuse ja tööliste hooned kuuluksid ka teede päraldiste hulka, sest need võivad sageli väga kaugel olla, mitme kilomeetri kaugusel, ja siduda neid teedega ja teede päraldistega ei ole sugugi õige.

Teiseks teen ettepaneku, sama paragrahvi täiendada teise lõikega: „Tee päraldiste hulka ei kuulu kraavide ja teeäärteel kasvav rohi. Selle kasutamine kuulub, niipalju, kuipalju see teekäijatest ja teetegiijatest rikkumata jääb, sellele, kelle krundist tee läbi läheb või kelle krundi külge tee kuulub“. (O. Gustavson, stp: See on juba väiklus.) Ei ole, nende asjade pärast on kohtus käidud. (M. Juhkam, tõer: Aga millepärast ei ole kohtus käidud?) Aga et seda kohtuskäimist ei oleks, siis paneme selle määruse siia sisse. (Vahelhüüe pahemalt poolt: Siis just protsessid algavad.) Ei alga, siin on selge sõnaga öeldud, kelle päralt teeäärne rohi on. Suur hulk teid ei ole võõrandatud maa-alal, vaid neid tarvitatakse servituudi alusel maapidaja krundi sees, sellega oleks loomulik, et maapidajal oleks õigus seda rohtu, mis teeäärteel ja kraavikallastel kasvab, ära niita. Ka umbrohu hävitamiseks oleks see niitmine tarvilik.

**J. Voiman** (stp): Mina pean härra Soots'i ettepaneku vastu vaidlema ja seda kahel põhjusel: Esiteks võõrandatakse need maad, mis tee alla kuuluvad, seega on nad riigi päralt. (J. Laidoner, põl: Kui nad võõrandatud ei ole?) Lubage, härra Laidoner, ma räägin oma mõtte enne välja. Kui maa võõrandatakse ja riigi kätte võetakse, mis õigusega antakse siis riigi maast rohi kasutada maaomanikule, kelle piirkonnast maantee läbi läheb? See igatahes loomulik ei ole. Teiseks põhjuseks on see: kui maad ei võõrandata, kui nad servituudi alusel kasutatakse, sarnasel juhtumisel ma kardan seda, mis härra Soots tahab ära hoida oma parandus-ettepanekuga, et siis just tekivad kohtuprotsessid. (Vahelhüüe paremalt poolt: Ei teki.) Lubage küsida, — kui laatadelt näiteks lihunikud ostavad loomi

üles ja need loomad aetakse linnadesse, siis nad tee peal ikkagi nälpsavad midagi tee äärest. Peremees näeb: loomad on ta maa peal ning kaevab kohtusse, ja kohtus muidugi mõistetakse talle mingisugune tasu. (Vahelhüüe paremalt poolt. — J. Laidoner, põl: Nii-võrt, kui tee karjast rikkumata jääb.) Mis tähendab „tee karjast rikkumata jääb“? Ega kari nõlva peal käi. Sellepärast võib väga kergesti tulla, et see pahe, mille härra Soots tahab oma ettepanekuga ära hoida, siis just esile tuleb. Protsesse on väga palju, iseäranis Viljandimaal, kust härra Soots pärit, lihtsalt jonnii pärast. (M. Martinson, põl: Kes kraavid korrast hoiab, kui külakarjad seal käivad?) Ega külakarjast ei ole juttu olnud. Omaniku lehm võib ka seal käia. Igatahes selge on see, et kasu, mis omanik seal võib saada, on nii minimaalne, et kohtuprotsess ennast ära ei tasu. Sellepärast vaidlen härra Soots'i ettepaneku vastu. (J. Laidoner, põl: Sellepärast peab riik võõrandama.)

Mis puutub hoonetesse ja ehitustesse, siis siin võib härra Soots'il õigus olla. Kui nad on teest kaugemal, siis nad ei pruugiks tee päraldiste hulka kuuluda.

**J. Soots** (põl): Kui härra Voiman ütleb, et mis õigusega maaomanik, kelle krundist tee võõrandatud, seda teeäärset rohtu kasutab, siis mina ütlen, et see on temale loomulik vastutasu, mis siiski seda kahju ära ei tasu, mis üldse tee läbimine kust tekib. Teil on kõigil teada, et kui siis teeäärset vilja vaadata, kui ta juba valmis on, siis näete, et ta mitmes kohas on tallatud. Kuigi see kahju väga suur pole, kuid on kindel, et maapidaja teeääres teatud määral kahju kannatab, mida kellelki ei saa sisse nõuda. Kui ta saab selle teedäärse rohu, siis see ikkagi natuke tasub, kuigi vahest täielikult seda kahju kinni ei kata.

Teiseks seisab maaperemehe huvi selles, et tee äärt korralikult niidetaks, nimelt et umbrohi ära niidetaks. Võõrad inimesed niidavad küll mõnikord selle hea rohu ära, karuohakaid aga ei niida keegi. Kui aga peremees niidab, siis laseb ta juba kõik ära niita.

Kolmandaks teete teie tee väga laiaks. Teie külavahelise tee laius on 4 meetrit, see on kaks sülda, ja peale selle kraavid kahel pool. Kui kraave ei ole, siis peab olema vaba riba poole meetri laiuses kummalgi pool. Tähendab, iga väiksegi külatee tuleb 2½ sülda lai. (O. Gustavson, stp: Kas 1 meeter on rohkem kui ½ sülda, või vähem? Võib olla, et kindralitel pikem on!) Lugege, kui palju tuleb 5 meetrit. See on üle 2 sülla, ligi 2½ sülda, natukene küll vähem, aga igatahes üle 2 sülla. Teie teate, et külateed on



tegelikult mõnes kohas nii kitsad, et rohtu ei kasva seal ainult keskkohal, kus söidetakse. Seal on kolm riba ilma rohuta: kaks, kus rattad käivad, ja üks, kus hobune tallab. Mujal kasvab rohi. Ja see maa on kõik peremehe krundist võetud. (Vahelhüüe pahemalt poolt.) Ei ole neid keegi kinni maksnud, vaid need on võetud krundist, keegi ei tea, millal ja kuidas. On tee kaardi peale tähendatud, siis peab ka tee olema, ja peremees sellest lahti ei saa. Nüüdki, kus asundustalud juurde tehakse, aetakse teed läbi, ja keegi nende eest ei maksa, need arvatakse plaanil krundi sisse servituudi alusel. Sellepärast on loomulik, et teeäärset rohtu kasutab see, kelle maa sees tee on, ja mitte mõni võõras, kellel ei teekäimisega ega krundiga midagi tegemist pole. Härra Voiman ütles oma mõtte otsekohe välja, et tema tahab teel kasvavat rohtu anda kasutada hoopis võõrastele isikutele, kes mitme versta tagant tulevad omi lambaid, lehma või kitsi karjatama. Minu arvates on see täiesti lubamatu ja selle vastu on seni ka kohtuga võideldud. Tulevikus, kui vastav paragrahv seadusesse sisse võetakse, siis ei ole tarvis enam kohtusse minna, vaid asi on igale selge ja lehmakarjataja aetakse lihtsalt teelt ära: liikugu, aga ärgu seisku ja söötku teel loomi.

**Teedeminister A. Kerem:** Austatud Riigikogu liikmed! Rkl. Soots tegi ettepaneku, välja jätta tööliste majad ja töövalitsuse majad. Aga selles ettepanekus ei ole nimetatud, välja jätta vahimajad. Üks majakene — maantee sillavahi oma — on teatud paigas, sealsamas kõrval asub samal maa-alal maanteetööline. Tahetakse nii, et maanteetöölise maja ei kuuluks maantee päraldise hulka, vahimaja aga kuuluks. Milles on siin vahe? Ainult nime- tuses. Tööline on üks kui teine. (O. Gustavson, stp: Maanteevaht on natukene suurem mees. — Vahelhüüe paremalt poolt.) Aga teetööline on samuti teele tarvilik. Minu arvates, kui tahetakse küsimust lahendada maanteede majade kohta, milles elab personal, kes maanteed korras hoiab, siis tuleb siin samuti talitada, nagu raudtee juures, kus raudtee vahimaja, teemeistrite majad j. n. e., mis sellel maa-alal asuvad, kuuluvad raudtee päraldise hulka. (J. Soots, põl: Kas Teil raudteetöölised ei ela hoopis linnas?) Siis ei kuulu need majad sugugi raudtee päraldise hulka. Kuid kui asuvad raudtee maa-alal, siis kuuluvad enesestmõistetavalt raudtee päraldise hulka. Ja maanteede juures tuleb samuti asja peale vaadata. Kui maja asub maantee maa-alal, siis kuulub ta maantee päraldise hulka. Kui see nii ei ole, siis ei saa seda maantee päraldise hulka lugeda.

Teiseks arvan ma, et rohuküsimus on sarnane, mille meie rahuliku meelega võime käesolevast seaduseelnõust välja jätta. Õieti on lugu nii, et omavalitsused, kes tegelikud maantee peremehed, korraldavad siin asja juba ise. Ma küll ei kujuta endale ette, et igasse teekraavi võiks minna loomi karjatama, siis tuleksid teekraavid iga aasta puhastada, ja mis see maksab? Kui aga rohtu tahetakse kasutada ja seda sirbiga ettevaatlikult lõigata, siis jäägu see kohaliku omavalitsuse otsustada, kas seda lubada või keelata. (Vahelhüüe paremalt poolt. — J. Laidoner, põl: Kasutamiseõigus on ainult käimiseõigus, rohkem mitte midagi.) Mulle paistab, et rohuküsimus maantee ääres küll nii väike on, et seda seadusega tarvis lahendada ei ole. (J. Laidoner, põl: Aga kuidas nende maadega on, mis servituudi alused?)

**J. Voiman (stp):** Härra Laidoner küsib, kuidas on lugu maadega, mida kasutatakse servituudi alusel. Siin on vastuvaidlemata selge, et ta kuulub maaomanikule. Härra Soots kujutab ette, et see on suur pahe, kui kellegi majapidamise lähedalt läheb tee läbi. Ma olen hoopis vastupidisel arvamusel: igaüks tahab, et tee võimalikult tema maast läbi läheb, ja lubatakse tee ehitamiseks isegi tasuta maad. Härra Soots on aga vastupidisel arvamusel. Minu arvates ei ole tarvis sarnaseid asju seadusesse võtta.

Mis puutub erateede laiusesse, siis seadus nõuab, et avalikud erateed peavad 4 m. laiad olema. Teiste erateede laius ei ole seadusega kindlaks määratud.

**M. Juhkam (töer):** Minu arvates, härrad Riigikogu liikmed, see küsimus ei ole niisugune, et seda lahendada peab siin seadusega terveiks aastakümneiks. (J. Voiman, stp: Päriskõne!) See on küsimus ainult põllumeeste kogudele. Teises Riigikogus tõstis selle üles härra Arro ja siit peale ei raage võitlus kraavikallaste pärast. Minaule näib, et asi on võrreldes muuga kõrvalise tähtsusega ja seda ei maksa nii huupi lahendada. Balti eraseadus lahendab asja paremini kui paari-realine parandus.

Arvan ka, et rohi peaks kuuluma omanikule, kelle maast tee läbi läheb — ja ta kuulub ka sellele. Aga et rohu pärast lõpmata palju protsesse ette tuleks, seda ei ole. Kui vastu võetaks esitatud parandus, siis võib tekkida palju rohkem protsesse. Juba sellepärast, et paranduse järgi võib maaomanik kasutada teeäärset rohtu ilma igasuguse kitsendusega. Aga viimasel ajal on näiteks omavalitsused auto- liikumise huvides maksma pannud sundmää-



rusi, mis takistavad loomi teeäärtes köietamast. Kuid paranduse redaktsiooni järgi niisugust sundmäärust omavalitsus anda ei saa, sest see kitsendaks rohutarvitamise õigust. Ja ega igalpool ei ole tee kahe krundi piiriks, on ka juhte, kus tee on tervena ühe krundi sees. Kellele rohi siis kuulub?

Käesoleva parandusega ei saa seda kätte, mida tahetakse. Öeldakse, et argu teised tulgu teeäärset rohtu kasutama, las see jääb pemehele. Hea küll, aga kui keegi läheb oma lambaga teed mööda ja söötab teda teeääres öeldes, et tema tahab oma lammast karja viia, kuidas saab seda keelata?

Nendel kaalutlustel arvan, et see parandus ei tuleks vastu võtta.

Aruandja **J. Sikkar** (lõpusõna): Oma-valitsuse komisjoni nimel ei saa ma ühineda rkl. Soots'i ettepanekuga: I osaga sellepärast, et see omavalitsuse komisjonis arutamisel ei olnud. II osa arutati küll omavalitsuse komisjonis, kuid komisjon leidis, et teerohuküsimuse sissevõtmine tekitaks ainult sekeldusi ja ei oleks sellest kasu. See on niisugune asi, mis võiks omavalitsuste hoolde jääda ja sellepärast ei võtnud komisjon seda vastu.

Juhataja **K. Einbund**: Asun rkl. Soots'i ettepaneku hääletamisele. (Hääletatakse.) Poolt on 20 häält, vastu 37 häält, seega on ettepanek tagasi lükatud. Asun § 10. hääletamisele. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on § 10 vastu võetud.

Aruandja **J. Sikkar** (loeb):

§ 11. Teid võib laiendada, kui nende laius ei vasta §§ 7., 8. ja 9. ettenähtud nõuetele ja kitsendada mõjuvatel põhjustel, samuti nende telge ja sihti õiendada I ja II klassi teedel — teedeministri, ja III klassi teedel, talveteedel, avalikkudel erakulul ehitatavatel ja korraspeetavatel teedel ning jalgteedel — vastava maavalitsuse otsusel.

Teedeminister **A. Kerem**: Panen ette, kolmandas reas sõna „õiendada“ asemel lugeda sõna „muuta“, ja seda järgmisel põhjusel: siin võib ometi nii aru saada, et on kõnet tee-tele muutmisest.

**M. Laarman** (põl): Mulle paistab, et § 11 natukene segane on. Seal öeldakse, et teid võib laiendada, kui nende laius ei vasta §§ 7., 8. ja 9. ettenähtud nõuetele. Edasi on öeldud, et neid võib „kitsendada mõjuvatel põhjustel“, aga see on selgusetu, kas üldse kitsendada võib alla § 7. ülesseatud normi. Kui on mõeldud alla normi, siis ma mõtlen,

peaks paragrahvi vastavalt täiendama näiteks järgmiselt: „ja kitsendada mõjuvatel põhjustel alla § 7. ettenähtud normi“. Muidu võiks arvata, et mõnes kohas on teed väga laiad, aga neid võiks kitsendada.

Teiseks on natukene raske aru saada, kuidas maavalitsus peaks talveteedel sihte ja telgi muutma. § 11-sse on sisse võetud, et talveteede sihi ja telje muutmine võib sündida maavalitsuse otsusel. Kuidas peaks maavalitsus kuskile maale tulema talveteede sihti muutma. Sellest on raske aru saada. Ma mingisugust ettepanekut ei tee, aga arvan, et siin peaks aruandja paranduse tegema.

**J. Voiman** (stp): Ma ei tea, kas ma õieti härra Laarman'ist aru sain, aga mulle näib, et härra Laarman tahtis kätte saada seda, et teid võib ka mõjuvatel põhjustel kitsendada rohkem, kui nende laiuseks § 7-das ette nähtud. Kui nii, siis seda käesolev paragrahv kätte saada ei taha, vaid minu teada omavalitsuse komisjonis, kus seda küsimust arutati, oli juttu ainult sellest, et kui teed on laiemad, kui §§ 7—9 ette nähtud, siis võib neid kitsendada kuni selle laiuseni. Niisugune oli põhimõte. Kui härra Laarman seda oleks tahtnud, siis oleks võinud ta seisukohta pooldada, kuid ta tahab teid veel kitsamaks teha, selle poolt ei saa olla.

Juhataja **K. Einbund**: Rkl. Laarman'ilt on ettepanek, § 11. kolmandas reas sõna „põhjustel“ järele juurde võtta sõnad „alla § 7. ettenähtud normi“.

Aruandja **J. Sikkar** (lõpusõna): Härra teedeministri ettepanek, võtta sõna „õiendada“ asemele sõna „muuta“, oli omavalitsuse komisjonis arutusel. Komisjonis arvati, et sõna „muuta“ on liiga lai mõiste, sellepärast et on ette nähtud, et teede sihi määrab kindlaks Vabariigi Valitsus. Ja kui anda teedeministrile võimalus seda sihti muuta, siis ei ole see kokkukõlas.

Mis puutub härra Laarman'i ettepanekusse talveteede kohta, siis peab ütleva, et siin talveteede sihimääramise juures oma otstarb on olemas. Kui näiteks tuleks tee korraldamiseks sild ehitada, kuna aga veidi ümber minnes silda ehitada ei tarvitse, siis peaks maavalitsusel võimalus olema teede sihti muuta.

Juhataja **K. Einbund**: Aruandja ühineb rkl. Laarman'i ettepanekuga. Rkl. Voiman palub rkl. Laarman'i ettepanekut lahus hääletada.



Hääletamisele tuleb teedeministri ettepanek. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on ettepanek vastu võetud.

Asun rkl. Laarman'i ettepaneku hääletamisele. (Hääletatakse.) Poolt on 21 häält, vastu — 33 häält, seega on ettepanek tagasi lükatud.

Asun § 11. hääletamisele ühes vastuvõetud parandusega. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on § 11 vastu võetud.

Aruandja **J. Sikkar** (loeb):

§ 12. Tee alla ja vee ärajuhtimise kraavidele tarvisminev maa-ala võõrandatakse sundlikult asutuse või isiku otsusega, kellele allub vastava tee-klassi määramine.

Paragrahv 4. tähendatud, kui ka talve- ja jalgteede alla maa võõrandamist, samuti nende alla perioodiliselt tarvisminevate maade eraldamist ja nende maade eest tasumaksmist, kui nimetatud teede rajamine maaomanikule, kelle maad tee läbib, kahju tekitab, otsustab maavolikogu maavalitsuse ettepanekul.

Maaomanikud, kes maavõõrandamise otsusega rahul ei ole, võivad kahe nädala jooksul peale otsuse kuulutamist teedeministri kaudu paluda Vabariigi Valitsuselt võõrandamise otsust uuesti läbi vaadata.

Pärast maavõõrandamise otsuse jõusseastumist on maavalitsusel õigus tee alla võõrandatud maad otsekohe oma valdamisele võtta või § 4. tähendatud teede alla võõrandatud maid vastavatele eraomanikkudele üle anda.

Võõrandatud maade eest tasumaksmine sünnib üldistel alustel (S. K. X k. I j. § 577 ja järgmised) teedekapitalist või § 4. tähendatud teede suhtes vastavate eraomanikkude poolt, kelle huvides maavõõrandamine ette võetud. Kui võõrandamine ette võetud mitme eraomaniku ühistes huvides ja need omavahel tasudatuleva summa jaotamisel kokku ei lepi, määrab iga eraomaniku tasudakuuluva osa suuruse maavalitsus. Riigi maad, kui ta riigi valdamisel võõrandatakse igal juhtumisel tasuta, vastupidisel juhtumisel aga tasu eest, mis käesoleva paragrahvi korras kindlaks määratakse.

Juhtumistel, kui tee alla või tee ehitamise tarbeks võõrandatav riigi maa on riigi poolt põlise pidamise alusel või õigusega välja antud maksetakse võõrandamise tasu põlise pidamise alusel või õigusega valdajale.

Teedekapitalist tasutakse ka maaomanikkude kahjud, mis tekkinud talve- ja jalgteede rajamisel.

Ajutiste teede ja laduplatside alla maa võtmine ehitusmaterjalide paigutamiseks teede ja sildade ehitamise ning parandamise ajal ja selle eest tasu määramine sünnib maavalitsuse otsusega.

Teedeminister **A. Kerem**: Teen ettepaneku, § 12. esimeses reas sõna „Tee“ asemel lugeda „Klassitee“, kuna esimene lõige ainult klassiteede kohta käib.

Juhataja **K. Einbund**: Aruandja on parandus-ettepanekuga ühinenud, see eraldi hääletamisele ei tule. Panen hääletamisele § 12 ühes parandusega. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on § 12 vastu võetud.

Aruandja **J. Sikkar** (loeb):

§ 13. Tee alt vabanenud maa-ala läheb kohaliku maavalitsuse valdamisele. Maaomanikul, kelle krundist tee läbi läks, on õigus nõuda ühe aasta jooksul pärast maa vabanemist, et maavalitsus temale maa üle annaks õiglase tasu eest, mis kõrgem ei või olla, kui tasu, mis maaomanik võõrandamisel sai. Juhustel, kus vabanenud maa võõrandatud enne Eesti vabariigi algust, arvatakse maa tagasiandmise tasu ülemmääraks üleandmisel maksvadolevad vastava maa liigi võõrandamisnormid. Ei ole maaomanik või põlise pidamise alusel või õigusega valdaja võõrandamisel tasu saanud, antakse temale vabanev maa tasuta tagasi.

Maa üleandmisest saadud summad lähevad maavalitsuse teedekapitali suurendamiseks.

Juhtumisel, kus maad on tee alla võetud ja ka tee alt vabastatud ühe ja sama krundi piirides, arvatakse maa vahetatuks ja omaniku või põlise pidamise alusel või õigusega valdajal on õigus tasu nõuda ainult selle maa-ala eest, mille võrra tee alla võetud osa vabanenud osast väärtuslikum on.

Riigimaadest läbimineva teealuse maa vabanemisel jääb see tasuta riigile.

**J. Soots** (põl): See paragrahv sel kujul, nagu ta siin redigeeritud, paiskab ühte tee all oleva maa, ja ei tee vahet, kas maa teeala oli võõrandatud või mitte. On täiesti loomulik, et kui maa oli võõrandatud ja omanik oli selle eest tasu saanud, et siis, kui maa tee alt vabaneb, tema ka selle maa eest, kui ta seda kätte tahab saada, raha peab maksma. On ka loomulik, et kui ta raha maa võõrandamise eest saanud ei ole ja kui tee vabaneb, et siis teall-olev maa-ala talle tasuta tagasi läheb. Sellepärast teeksin käesoleva paragrahvi juurde kaks parandust: 1) esimeses reas pärast sõnu „tee alt vabanenud maa-ala“ võtta sõnad „kui tema oli võõrandatud“ ja 2) esimese lõike



lõpp täiendada lausega: „Samuti antakse tasuta tagasi teealune maa, mis ei olnud võõrandatud ja mida kasutati tee servituudi alusel või milgil muul alusel tee maa-alana.“ Minu arvates on täiesti loomulik, et inimene, kes võõrandatud maa eest tasu ei ole saanud, et kui tee ükskord ära kaob, oma krunditükki ei pruugi välja osta. (A. Rei, stp: See on iseenesest mõistetav.) Selle paragrahvi järgi ei ole ta iseenesest mõistetav. Selles paragrahvis on öeldud, et iga tee alt vabanenud maa-ala läheb kohaliku maavalitsuse valdamisele, kellelt seda tarvis tagasi osta on. (J. Voiman, stp: Lõputäiendust ei ole tarvis.) Lõputäiendus on ka tarvis, muidu ei ole selge.

Aruandja **J. Sikkar** (lõpusõna): Omaavalitsuse komisjoni nimel ei saa Riigikogu liikme Soots'i ettepanekuga ühineda sellepärast, et see teine lõpuosa, kus on ette nähtud: „Samuti antakse tasuta tagasi teealune maa, mis ei olnud võõrandatud ja mida kasutati tee servituudi alusel või milgil muul alusel tee maa-alana“, oli ka komisjonis arutamisel ja seal leiti mitteotstarbekohasena seda osa sisse võtta, sest igatahes see maa on kui mitte lahutatud, siis kasutamissoigused ikka võõrandatud ja nende eest tasu maksetud. Kui kasutamissoigused tagasi antakse, siis tuleb ka ainult selle eest maksta. Nõnda sooviti komisjonis ja seda sisse ei võetud.

Juhataja **K. Einbund**: Siin on kaks ettepanekut. Lahus hääletamist ei nõuta. (J. Voiman, stp: Lahus hääletada!) Nõutakse lahus hääletamist. Panen hääletamisele rkl. Soots'i esimese ettepaneku. (Hääletatakse.) Ettepanek on nähtava enamusega vastu võetud. (Chr. Kaarna, töer: Ei ole!) Kas nõutakse häälte lugemist? (J. Voiman, stp: Ei nõuta.) Hääletamisele tuleb rkl. Soots'i teine ettepanek. (Hääletatakse.) Poolt on 26 häält, vastu — 30 häält, seega on ettepanek tagasi lükatud. Hääletamisele tuleb § 13 ühes vastuvõetud parandusega. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on § 13 vastu võetud.

§§ 14 ja 15 võetakse nähtava enamusega muutmata vastu.

§ 14. Riigimaad võib vastav ministerium tarviduse korral eraisikutele, seltsidele ja ühingutele tasuta tarvitada anda erateede ehitamiseks, tingimusega, et ehitajad neid ise korras hoiaksid ja maksuta üldiseks tarvitamiseks avaksid.

Teede sulgumisel langeb maa riigile tagasi.

2. Teede ehitamine ja korrashoid.

§ 15. Uute teede avamise ja ehitamise, samuti vanade ära kaotamise üle otsustavad:

I klassi teede juures — Vabariigi Valitsus teedeministri ettepanekul, ära kuulates vastavate omavalitsuste ettepanekuid;

II klassi teede juures — teedeminister, vastavate maavolikogude arvamisi ja ettepanekuid ära kuulates;

III klassi teede, erakulul ehitatavate avalikkude teede, talve- ja jalgteede juures — maavalitsused, ära kuulates vastavate vallavolikogude arvamisi ja ettepanekuid. Tekivad maavalitsuste vahel lahkarvamised, otsustab küsimuse lõpulikult teedeminister.

Aruandja **J. Sikkar** (loeb):

§ 16. Uute klassiteede ehitamine ühes tarvilikkude sildade ja teiste pärdustega, kui ka nende sihi ja laiuse muutmine sünnib maavalitsuse teedekapitali kulul.

Samuti sünnib maavalitsuse teedekapitali kulul: kivi, betoon, asfalt ja teiste kunstteede korrashoid ja parandamine ühes kõigi nendel olevate sildade ja teise pärdustega, kõigil I ja II klassi teedel olevate sildade ümberehitamine ja korrashoid ja samade teede kapitalparandus ja ümberehitamine, kui ka sildade ehitamine III klassi teedel avausega 3 mtr. ja üle selle ja vähemate sildade jaoks ehitusmaterjali muretsemine.

Klassiteede hulka ülesvõetud kruusateede korrashoid ja parandamine võetakse teedekapitali arvele järkjärgult alates I klassi teedest vastavalt teedekapitalis olevatele summadele.

Teedeminister **A. Kerem**: Ühtluse mõttes teen ettepaneku, viimases lõikes sõna „teedekapitali“ asemele võtta „maavalitsuse teedekapitali“, nii nagu terves paragrahvis on nimetatud.

**J. Soots** (põl): See paragrahv on põllumeestele olulise tähtsusega, sest et see määrab kindlaks, kui kaua meie põllumehed peavad veel olema teoorjuse all ja millal nad sellest vabanevad.

Mina tähendasin juba esimesel lugemisel, et ilma selle paragrahvi paranduseta see seadus oleks meile vastuvõtmatu. Pean tähendama, et on olnud õnnelikumad ajad, kui see seadus on olnud paremas redaktsioonis. Kui eelnõu esitati Vabariigi Valitsuse poolt, oli öeldud, et I klassi teed võetakse teedekapitali alla nelja aasta jooksul. Olgu küll, et meid tärmin ainult I klassi teede kohta ei rahuldanud, aga see oli siiski kindel samm selle poole, mille poole meie püüame.



Kui seaduseelnõu oli teisel lugemisel, siis omavalitsuse komisjon võttis veel teise paranduse vastu, et mitte üksi I klassi teed ei tule ülevõtmisele nelja aasta jooksul, vaid peale selle hakatakse üle võtma ka teise klassi teid ja need võetakse üle viie aasta jooksul. See redaktsioon rahaldas meid täielikult. Kahjuks aga nüüd selles eelnõus mingisugust tärrini ei leidu. See paragrahv on ainult deklaratsioon. Selle alla võib panna kõik, mis tahate. Võib võtta üle esimese järgu teed, nii kuidas põllumehed seda tahavad, aga võib ka seda ülevõtmist venitada kümnete ja sadade aastate peale ilma mingi tärrinita. Sellepärast kordan põllumeeste rühma nimel seda ettepanekut, mis alamkomisjonis teisel lugemisel vastu võetud, nimelt § 16 viimane lõige vastu võtta järgmises redaktsioonis: „Klassiteede hulka kuuluvate kruusateede korrashoid ja parandamine võetakse teedekapitali arvele järkjärgult, ja nimelt: I klassi kruusateed nelja aasta kestel käesoleva seaduse maksmahakkamise ajast arvates, vähemalt  $\frac{1}{4}$  klassiteede korrashoiu kohustustest iga aasta, selle järele II klassi kruusateed samadel alustel viie aasta kestel ja selle järele III klassi kruusateed vastavalt § 21. ettenähtud krediitidele.“ § 21. on ette nähtud krediidid, millega võib naturaalkohustust kaotada, nimelt on seal ette nähtud, et viie aasta kestel võetakse üles iga aasta 50 miljonit senti, mida igal järgmisel aastal viiekümne miljoni sendi võrra suurendatakse.

Kui tehti kalkulatsioone, siis selgus, et umbes 40 miljonist igal aastal oleks küllalt, et I klassi teid nelja aasta jooksul üle võtta, sest et selleks ülevõtmiseks palju üle 160 miljoni sendi ei lähe. Kui arvata need kalkulatsioonid õigeks, siis neist summadest, mis loetletud § 21., peaks jätkuma I kl. teede ülevõtmiseks ka rutem kui 4 aasta jooksul. Läheb tarvis 160 miljonit, neljandal aastal antakse aga juba 200 miljonit, järelikult I kl. teede ülevõtmine, vastavalt neile summadele, võiks sündida umbes kolme aasta jooksul ja siis jääks veel teatud summa teise klassi teede ülevõtmiseks. Edasi, neid ülejääke ja viiendal aastal antud 50 miljonit senti muidugi kõikide teise klassi teede ülevõtmiseks ei jätku. Aga kui see pingutus, mis on olnud esimese klassi teede ülevõtmise ajal, kui see pingutus edasi kestaks, siis võiks kindlasti öelda, et mitte üksi järgmise viie aasta jooksul, pärast I kl. teede ülevõtmist, vaid palju ennem võiksime teise klassi teed üle võtta. Aga oletame, et see pingutus oleks väga raske, sellepärast lepime, et esimese klassi teed üle ei võeta mitte kolme aasta jooksul, vaid et see maksimaal aeg oleks 4 aastat. Võib olla, et see pingutus ei või ka kesta sedaviisi edasi

kui alguses, ja et sellepärast nii ruttu ei saa teise klassi teid üle võtta, aga viie aasta jooksul seda ikka saab. Nendest kaalutlustest ongi dikteeritud põllumeeste rühma ettepanek. Mina esimesel lugemisel tähendasin juba, et sellel tärrinil on oluline tähtsus. See annab seadusele sisu, see on see ootus ja lootus, et kindlaks määratakse, millal tuleb see aeg kätte, mil teoorjus lõpeb. Kui seda sisse ei võeta, siis on seadus ilma sisuta, siis võib seda tõlgitseda ühte ja teist viisi, ja sellel kujul ei ole see seadus põllumeesele vastuvõetav.

**Teedeminister A. Kerem:** Austatud Riigikogu liikmed! Käesoleva paragrahvi puhul sõna võttes tahan eriti selle peale tähendada, et selle paragrahvi mõiste, eriti kui seda paragrahvi koos vaadata § 21., ei ole deklaratsiooniks jäänud, mitte ainult põhimõtte ei ole siin väljendatud, vaid päris reaalsel kujul on selle seadusega tahetud ülevõtmist teostada, nii et ka krediit juba ülevõtmiseks ära on määratud. See on palju kindlam kuju, kui et üldiselt deklareerida, et teatud aja jooksul teed üle võetakse.

Nagu juba varem seaduse seletuskirjast selge on, kulub esimese klassi teede ülevõtmiseks 41 miljonit iga aasta, siis saaks nelja aasta jooksul 164 miljoni eest teid üle võtta. Praegune seadus näeb aga ette 50 miljonit iga aasta ja õieti 5 aasta jooksul, nii et järelikult on siin ette nähtud krediiti 250 miljonit, mis kaugelt üle selle summa ulatub, mis varem eelnõus ette oli nähtud. Järelikult ei või esimese klassi teede ülevõtmiseks mingit takistust olla, vaid siin jääb isegi summa üle, et põhjalikult parandada mitte ainult esimese, vaid ka teise ja isegi kolmanda klassi teid, mis külamehele sagedasti tähtsamad, kui esimese klassi teed. Nii et seal ei tarvitseks rattarummu peal sõita, vaid et seal korralikult võiks edasi liikuda.

**J. Soots (põl):** Kuna ma härra teedeministrilt nõnda aru sain, et ta õieti I klassi teede ülevõtmise vastu nelja aasta jooksul ei vaidle, siis ma arvan, et mõned võivad seda härra teedeministri ütelist ka oma hääletamise juures arvesse võtta ja sellepärast teen ettepaneku, hääletada iga teeklassi ülevõtmine eraldi. (Vahelhüüe tööerakonnast: Täiesti vaba tõlgitsemine.)

**O. Liigand (rhv):** Vabariigi Valitsuse ettepanekus oli märkus käesoleva paragrahvi juures, mis ette nägi, et I klassi teede tegemine võetakse teedekapitali arvele nelja aasta jooksul. Ja ma arvan, et nendele, kellele see muidu usutav ei taha olla, nagu härra Soots, võiks



seda selgemini väljendada. Ja selle vastu valitsus ja vist keegi ei ole, kui juurde lisaksime § 16. viimase lõike lõppu: „I klassi teed hiljemalt nelja aasta jooksul.“ Teen sellekohase täiendus-ettepaneku.

**J. Voiman** (stp): Ega nüüd põhimõttelikult keegi selle vastu ei ole, kui võetakse niihästi I kui ka II klassi teed naturaalkohustuse alt ära ja tehakse teedekapitali kulul. Aga siin peame ka arvestama sellega, milline on meie majanduslik jõukus ja kas meie majanduslikult jõuame sarnast kohustust otsekohe üle võtta või mitte, kas on selleks vastavaid tuluallikaid või ei ole. (Chr. Kaarna, tõer: Kaudsed maksud domineerivad meie riigi eelarves ja lasuvad peasjalikult just meie kehvemate kodanikkude õlgadel. Sellepärast ei saa kaudsete maksude näol kodanikkude õlgadele panna naturaalkohustust. Siis võetakse praeguste naturaalkohustuse kandjate käest see kohustus ära ja pannakse kehvema kihi õlgadele. Ma nimetaksin ka seda, nagu härra Soots seda nimetab, teoorjuseks. (J. Soots, põl: Rahaliselt kannab, teoorjust ei kanna.) Kui teie tahate kõik naturaalkohustuse viia raha alusele, teedekapitali peale üle ja sissetulekud võtate kaudsete maksude näol, siis talitate ebaõiglaselt, kuna teie panete siis selle kohustuse ka kehvemate kodanikkude õlgadele, kes seda teed niipalju ei tarvita kui teised kihid. See on nende „teoorjusse“ panemine. Sellest on jutt.

Mis puutub härrade Soots'i ja Liigand'i ettepanekutesse, siis ei saa nende ettepanekutega nõus olla, ja seda järgmistel põhjustel. Meil on tihti peale mitte ainult I ja II klassi teedel, vaid peasjalikult III klassi teedel mõned kohad nii viletsad, et kelle kätte see poriauk tuleb, sellel on seda võimata korda seada. Kui aga minnakse teedekapitali peale üle, siis peaks võimalus olema ka neid teid korda seada. (K. Tonkman, põl: Ega härra Soots'i ettepanek seda ei keela!) Just keelab. Praegune redaktsioon seda ei keela, kui aga härra Soots'i või härra Liigand'i ettepanek vastu võetakse, siis tekivad raskused, sest § 21. ettenähtud summadest ei jätku niipalju, et III klassi teede halvad kohad ära tehtaks teedekapitali kulul. Kui aga tahetakse suurendada summasid § 21. all, siis on see iseasi.

§ 21. juures tulen selle juurde, et kui niisuguseid kulusid teha, siis peaks ära näidatama vastavad tuluallikad.

Kui võetakse vastu härra Soots'i ettepanek täies ulatuses, siis ei ole juttu viie aasta jooksul pooldest miljardist sendist, vaid viiest miljar-

dist sendist. (K. Tonkman, põl: Kes need miljardid praegu maksab?) Teie teate, et naturaalkohustuse arvel sarnaste summadega välja ei tule. (K. Tonkman, põl: Kui palju tuleb maksma ja kes seda annab?) Kui tahate teada, kui palju tuleb maksma, siis on selle kohta vastavad andmed teedeministeeriumi poolt esitatud. Andmed lähevad aga lahku. Omavalitsuse komisjonis öeldi, et 100 miljonit senti, üks ütles 200 miljonit senti ja teedeministeeriumi andmetes oli 300 miljonit senti. (K. Tonkman, põl: Kes seda maksab praegu?)

Ma olen küsinud maal taluperemeeste käest, kas on nad nõus laskma raha eest teid parandada, või on nõus seda naturaalkohustuse alusel tegema. Nemad ütlevad, et kui meie tahame raha eest lasta teha, siis ei keela seda meile praegu keegi. Meie võime seda praegu teha, kuid meil on palju kasulikum ise seda ära teha naturaalkohustuse alusel. Sellepärast, härra Tonkman, ütlen, seda raha ei maksa keegi, vaid seda tehakse muuseas. Keegi ei keela naturaalkohustuse tegijaid lasta see töö ära teha, kuid see läheks kalliks. (Vahelhüüe paremalt poolt.) Tulen selle pastlakandjate ja isikumaksu juurde tagasi § 31. juures. Siis ma räägin Teie saabastest ja Teie pastlakandjatest.

**M. Juhkam** (tõer): Härrad Riigikogu liikmed! Ma olen rkl. Soots'iga täiesti ühel arvamisel selles, et maanteede seaduse § 16. ja § 21. on öieti telg, mis tervet seda seadust kannab. See ongi meie arvamisest ühine, kuid siitpeale tulevad lahkuminekid.

Kui rkl. Soots ettepaneku tegi, I klassi teed võtta riigi kanda nelja aasta jooksul, siis on huvitav, et ta seejuures ei lausunud ühtki sõna § 21. kohta, tähendab nende summade kohta, mis I, II ja III klassi teede korrashoidmiseks vajalikud. (J. Soots, põl: Ei, ma laususin ja seletasin.) Teie ei öelnud, kas teete suurendus-ettepaneku, kui arutamisele tuleb § 21. (J. Soots, põl: Ma seletasin, et seal on ette nähtud 50 miljonit, aga kui võetakse 42 miljonit iga aasta, siis saab nelja aasta jooksul I klassi teed üle võtta.) Omavalitsuse komisjon arutas alati §§ 16. ja 21. koos ja kaalus neid summasid, mis valitsus ja omavalitsused teede korrashoiu peale anda võivad. Aga kuipalju I ja II klassi teede ülevõtmine riigile ja omavalitsustele maksma läheb, selles on arvamised väga lahkuminevad. (K. Päts, põl: Seda ei saa praegu öelda, teed tulevad uuesti ümberklassifitseerimisele.) Tõsi, aga osalt ka sellel põhjusel, et meil ei ole kogemusi. Riik ja omavalitsused



on teid ehitanud ja parandanud meil väga vähe.

Käesolevat seaduseelnõu arutati juba II Riigikogus, kuid andmed on olnud ikka väga lahkuminevad. Õieti ainsam kindlam alus, mis komisjonil oli ja millest ta välja läks, oli kadunud teedeminister Kark'i arvamine. Keegi ei ole sellele tõsiselt vastu vaieldud ega seda ümber lükanud. Minister Kark ütles sõnasõnalt: „Teede korrashoidmiseks — nimelt I klassi teede korrashoidmiseks — tuleks kuldada esimesel kümnel aastal mitte vähem kui 300 miljonit aastas ja II klassi teede korrashoidmiseks 500 miljonit aastas,“ (J. Laidoner, põl: See on „tuleks“. Ega see ei tähenda, et kulub nii palju.) „kusjuures need summad ei ole liialdatud, ennem napilt võetud.“ Nii et see on õieti pea ainsam alus, teisi ei ole. Oletused, et teid võib korras hoida märksa kergemalt, on ainult oletused ja mitte midagi muud.

Huvitav on kuidas sellest küsimusest aru saame ja kuidas sellest üle katsume saada. Härra teedeminister võtab sõna ja selgitab paragrahvi. Varsti pärast seda tuleb rkl. Soots ja ütleb, et ettepanekut võib kahes osas hääletada, kuna tema on aru saanud, et teedeminister ei ole nelja aasta jooksul ülevõtmise vastu. Meie saime asjast teisi aru. Kuid lõpuks — ega meie kahesugusele arusaamisele või tugeneda, vaid meil peab midagi muud aluseks olema ja nimelt: kas valitsus suudab tagada seda, mida härra Soots tahab. Küsimus seisab rahas, ja omavalitsuse komisjon on siin andnud alused, millega valitsus nõus on.

Pahemalt tiivalt tähendati, et need summad on üles võetud juhuslikult. See ei ole õige. § 21. vastuvõtmine sündis valitsuse nõusolekul, ja valitsus on jõudnud otsusele, et riigikassa neid summasid jõuab kanda, rohkem mitte. (Vahelhüüe.) Valitsuse seisukoht oli, et ta nende sissevõtmise vastu ei vaidle.

Meie rühm on olnud alati maanteede korrashoidmise suhtes seisukohal, et siin tuleb riigil raha leida, ja et ükski pingutus, mis sellel alal teeb riik või omavalitsus, ei ole küllalt suur. Meie toetasime § 21. komisjonis, toetame ka praegu ja hääletame iga suurendamisetpaneku poolt, mille kohta valitsus ütleb, et ta sellega nõus on. Aga siin ei ole seni rahast midagi räägitud, ja sellepärast ärge katsuge, minu härrad, § 16. lahendada mööda minnes ega nende tõlgitsemiste kaudu, kuidas keegi teedeministri sõnadest aru sai. Küsimusel on palju suurem ulatus. Asi seisab selles, et on tõsine kartus, kas nende summadega, mis § 21. ette nähtud, seda teekohustust täita jaksame, mida propageerib härra Soots, teiste sõnadega: kas sellega saavad

teed üle võetud või mitte. Mina kardan, et — ei. Teede ülevõtmine läheb maksma suuremad summad, kui § 21. ette näeb. Mis edasi sünnib? Võib sündida see, et üle võetud võivad saada I klassi teed ja väike osa II klassi teedest. Kõik muu jääks üle võtmata ja järelikult jääks naturaalkohustus maksma. See seisukoht on meie erakonnale täiesti vastuvõtmatu.

Meil on I klassi teid 3.500 klm., II klassi — 8.700 ja III klassi — 9.900 klm. Tähendab, II ja III klassi teid on praegu peaaegu 6 korda rohkem kui I klassi teid. Ja kui nüüd peaks juhtuma, et § 21. ettenähtud summadega võiks üle võtta ainult I klassi teed või ka osa II klassi teedest, siis paneks see maksma täitsa ülekohtuse seisukorra. Ma ei kõnele sellest, millest on rohkem kui küllalt räägitud omavalitsuse komisjonis ja mida teavad Riigikogu liikmed väga hästi, et II ja III klassi teed põllumajanduses on paiguti isegi suurema tähtsusega kui I klassi teed. Kui meil II ja III klassi teed samuti põhjatuks jäävad, nagu nad praegu on, kui nende parandamist tõsiselt ei võeta, siis meie põllumajanduse arenemisest: piimaasjandusest, kartulikasvatusest j. n. e. tõsiselt rääkida ei saa, see jääb ainult vagaks sooviks ja mitte rohkem. Kus külad asuvad kaugel I klassi teedest ja kus külavaheteed on põhjatud, kartulikasvatamisest näiteks seal juttu olla ei saa, sest neid ei saa välja vedada. Ka piimaasjandusega ei ole lugu parem. Ma arvan, see küsimus on täiesti selge ja pikevalt selle juures peatuda ei maksaks. (J. Laidoner, põl: Praegu ei ole kahjuks ühtki külavaheteed riigi kulul parandatud. — A. Jürman, põl: Miks teie ehitate magistraal-raudteid...) Ma heameelega ütleksin paar lauset ka raudteede kohta, kui seda lubatakse. Lugu on nii, et kui seni II ja III klassi teede kordaseadmiseks pole riik ja omavalitsused pea midagi teinud, (J. Laidoner, põl: III klassi teede korraldamiseks...) kui meil on üldse vähe raha teede peale kulutatud, siis sellest ei järgne veel, et see nii edasi kestma peab. (A. Jürman, põl: Järgnevad need, mis sugused on tähtsamad.) Kui viimati oleme niikaugele jõudnud, et riigil on võimalik tõsiselt summasid kulutada maanteede korrashoiuks, siis seda seisukohta meie rühm pooldada ei või, et kulutatakse summasid ainult I klassi teede peale, kuna II ja III klassi teed täitsa kõrvale jäetakse. Minult küsiti vahelhüüdena, kuidas raudteedega on. Raudteede ehitamise kohta võin öelda oma isikliku arvamise ja see on järgmine: Ma kardan, et kui meie raudteid niisuguse



tempoga ehitame, nagu praegu kavatseme, kus asja arutatakse ülepeakaela, kus midagi tõsiselt kaaluda ei saa, siis võime just raudteedega sohu ja rappa sattuda. Härrad Riigikogu liikmed teavad, et viimastel aastatel on nii meil, kui ka välismaa ajakirjanduses ilmunud terve rida kirjutusi, mis väga tõsiselt alla kriipsutavad seda, et raudtee tähendus järjest väheneb. Näiteks leidsin kuskilt teate, et Rootsi raudteedel viimase paari aasta jooksul on  $\frac{1}{3}$  reisirijateveost vähenenud, ja ka eraseltside seisukord, kes raudteid üleval peavad, olevat mõnel pool õige raske. Ei tea, kas see nüüd täpselt nii on, see küsimus jääb eriteadlaste kaaluda, aga küll on lugu nii, et meil maanteede ja raudteede tähtsust seltskonnas teataval viisil valesti hinnatakse. Meil arvatakse, et kui kuskilt maanurgast raudtee läbi läheb, siis see iseenesest elu uueks loob ja et maanteel pea mingisugust tähtsust ei ole. Palju oleneb aga sellest, missuguseid maanteid ehitatakse. Minu arvamine on, et kui meil läheks korda ehitada Tallinnast ühtki linna, näiteks Pärnu, moodne maantee, siis teeks see kitsarööpalisel elu vist õige raskeks. Suvel ei oleks kitsarööpalisel vedada vist midagi muud, kui kivisüsi ja heeringaid, see tähendab peajasjalikult niisugust kaupa, mis kaua teel võib olla ja vähe maksab, kõik muu liiguks kindlasti autodel. Öeldakse, et meil on raske maanteed talvel lahti hoida, kuid isegi Põhja-Rootsis hoitavat teed lahti talve läbi. Kui on võimalik raudteid talvel lahti hoida, mispärast ei ole siis võimalik teha sedasama maanteedega? Aga peatuda pikemalt selle juures viiks meid liiga kaugemale. Tähtis on, et kui meil uute raudteede ehitamiseks võrdlemisi väga ja väga suuri summasid tahetakse välja anda, siis peaks valitsus kõigekülgselt kaaluma, kas need raudteed, mida kavatsetakse ehitada, kõik tarvilikud on, ja kas tööpoolest praegu, kus meil teede ehitamiseks paremad võimalused avanevad, ei saaks ehitada ühtki pikemat moodsat maanteed, moodsat selles mõttes, mida Euroopas ja Ameerikas moodsate maanteede all tuntakse. Siis selguks varsti, mis meil tähtsam on, kas ükskõik missugune raudtee — näiteks Sonda-Mustvee kitsarööpaline — või ehk võiks tähtsat osa etendada ka maantee.

Aga ma tulen tagasi maanteede ülevõtmise ja korrashoidmise juurde. Lugu seisab selles, et kui meie hakkaksime üle võtma teid klasside järgi, see tähendab, teatud aja jooksul I klassi teed, siis rea aastate jooksul II klassi teed ja kõige viimaks kolmanda klassi teed, siis teeksimme kisendavat ülekohut valdadele. Meil on kindlasti üle poole

valdadest Eestis, kus I klassi teid on väga vähe. On valdu, mille piiridest I klassi teed üldse läbi ei lähe, ja on ka niisuguseid, kust I klassi teed lähevad läbi risti. Kui nüüd hakatakse naturaalkohustust ära kaotama sel teel, et hakatakse üle võtma teid klasside viisi, siis väga ja väga palju valdu kannataksid rea aastaid kõigesuurema ülekohtu all. Ühedel ei oleks mingisuguseid kohustusi kanda, kuna need vallad, kust I klassi teed läbi ei lähe, peavad kandma naturaalkohustust täies ulatuses. See ometi ei või vastuvõetav olla. Ma ei näe, mispärast ülevõtmine peaks sündima ilmtingimata just teeklasside järgi, miks ei või see sündida tööliikide järgi? Miks ei või hakata täitma kõige halvemaid kohti niihästi I, II ja III klassi teedel, kaevama kraavisid, tasandama järske mägesid j.n.e.? Seda, et hakatakse kaotama naturaalkohustust ainult I klassi teedel ja kõik muu jäetakse kõrvale, seda ei pea mina otstarbekohaseks. (J. Laidoner, põl: Seda viisi ei tehta kuskil ilmas!) Härra kindral, ei ole vastuvaidlemata andmeid. (Vahel hüüeparemalt poolt: Loetakse teedel sõitjad ära.) Ei ole õnnetuseks korraldatud ka lugemist. (J. Laidoner, põl: Ilma selleta ei maksa arvata I klassi teeks seda, kus rohi peal kasvab.) Ei arva ka, et need I klassi teed peavad olema. (K. Päts, põl: Võtame Pärnu-Riia tee, seda loetakse küll I klassi teede hulka, kuid tööpoolest ei ole ta seda.) Ka mina arvan, et kõik teed, mis I klassi teedeks arvatakse, ei ole veel seda. Igatahes, ükskõik kuidas teid ka ei liigitataks ja millal seda ei tehtaks, see, mis soovitatakse paremalt tiivalt, meie rühmale vastuvõetav ei ole. (J. Soots, põl: Väga kahju, oleks aeg juba aru saada.)

Vaheaeg kl. 19 — kl. 19.20 min.

**O. Liigand** (rhv): Kui ma tegin oma ettepaneku, siis ei toonud ma pikemalt ette põhjendusi, arvamisil olles, et need iseenesest mõistetavad võivad olla. Et aga siin lahk-arvamisi on ilmsiks tulnud, siis tahaksin mõne sõnaga oma ettepanekut põhjendada.

Kõigepealt on juba § 16. viimase lõike järgi ette nähtud, et klassiteede hulka ülevõetud kruusateede korrashoid ja parandamine võetakse teedekapitali arvele järk-järgult alates I klassi teedest. See tähendab, et esimeses järjekorras tarvitatakse summasid, mis on ettenähtud § 21. esimese klassi teede ülevõtmiseks teedekapitali arvele. Kui meie



vaatame § 21., siis näeme, et seal on määratud küllaldaselt summasid I klassi teede tegemise ülevõtmiseks teedekapitali arvele. Seal on määratud teede olukorra tõstmiseks j.n.e. algsumma 2.500.000 krooni ja peale selle teede korrashoiu naturaalkohustuse kaotamiseks: esimesel aastal 500.000 krooni, teisel aastal — 1.000.000 krooni, kolmandal aastal — 1.500.000 krooni, neljandal aastal — 2.000.000 krooni ja viiendal aastal — 2.500.000 krooni.

Need summad võimaldavad I klassi teid üle võtta teedekapitali arvele. Valitsuse kalkulatsiooni järgi oli arvatud 420.000 krooni küllaldaselt  $\frac{1}{4}$  osa I klassi teede ülevõtmiseks. 500.000 kroonist jääks 80.000 krooni iga aasta muude ülesannete peale, ja see oleks just halvemate kohtade parandamiseks, mida härra Juhkam nõuab. Muidu saaksin päri olla ka härra Soots'i ettepanekuga, kuid tema ettepanek näeb ette, et iga aasta võetakse üle  $\frac{1}{4}$  I klassi teedekohustustest. Seda kindlaksmääramist ei tahaks ma pooldada. Siin näidati juba, et teede ülevõtmine ei saa minna ei teede klasside ega kilomeetrite järgi. Soovitati, et seda tuleks teha tööde järgi. Aga siin on väga raske mõõta seda  $\frac{1}{4}$  osa. Missuguse osa näiteks, — kui meie naturaalkohustuse tööde kaupa kaotaksime — teeks välja kraavide kaevamine? Missuguse osa kruusa vedamine? Kruusa tee peale viskamine? Niisugust asja on väga raske mõõta.

Aga mul on veel teine põhjus selle veerandi osa vastu. Minule paistab, et just esimestel aastatel tuleb rõhku panna selle peale, et halvemaid kohti maanteedel parandada, nagu seda härra Juhkam ette tõi, sest meil on väga palju halbu teekohti, mäda kohti, nii hästi esimese klassi, aga veel enam teise ja kolmanda klassi teedel. Ja nende parandamise eest peaks hoolitsema. Ja selleks tuleb summasid võimaldada. Minu ettepaneku peasiht on — ette määrata, et pikemale kui nelja aastani ei võiks I klassi teede ülevõtmine minna ja et see kindlustatud oleks. Aga mina arvan, et meie peaksime seda siiski pisut pikendama, ja nimelt viie aasta peale, selleks, et rohkem võiks kulutada halbade kohtade parandamiseks, mille tarviduse öieti ette kujutas rkl. härra Juhkami kõne. Sest ei saa salata, et neid halbu kohti, mida tingimata tarvis parandada, on palju, ja siia on summasid vaja. Nii usun, et minu ettepanekuga oleks kätte saadud see, et määratud aja jooksul — viie aastaga — I klassi teedel naturaalkohustus kaoks ja need teed teedekapitali arvele võetakse. Aga ühtlasi oleks ka täidetud need soovid, mis ka minu isiklik soov on, et ka halvad teekohad saaksid ligemate aastate

jooksul korraldatud. Ja härra Voiman'i kartus oleks ilmaaegne, et siis halbade kohtade korraldamiseks midagi järele ei jääks. Kui määraksime I klassi teede ülevõtmise viie aasta peale, siis jääks 50 miljonit, see on kokku 90 miljonit senti halbade kohtade parandamiseks. Nii näib minule, oleks minu ettepaneku vastuvõtmine kiriku keset küla tegemine, ja sellepärast võtan ma oma endisest ettepanekust „nelja aasta jooksul“ tagasi ja teen ettepaneku, selle asemele võtta: „viie aasta jooksul“.

**Juhataja K. Einbund:** Rkl. Liigand võttis oma ettepaneku tagasi ja teeb selle asemel uue ettepaneku: § 16. viimase lõike lõppu juurde lisada „I klassi teed hiljemalt viie aasta jooksul.“

**A. Jürman (põl):** Austatud Riigikogu liikmed! Mina tahtsin vähe peatuda peasjalikult härra Juhkami väidete juures, kes välja läks sellelt seisukohalt, et ei võiks pearrõhku panna I ja II klassi teedele, vaid eeskätt peaks pöörama pearrõhku III klassi teede tegemisele. Nende väidete ettetoomisega tagajärjel tuli härra Juhkam otsusele, et ei tohiks meie tärminit sisse võtta I klassi teede naturaalkohustuse kaotamiseks. Kui meie vaatame seda seaduseelnõu, ja vaatame, missugust vahet siin on tahetud teha I, II ja III klassi teede vahel, siis leiame midagi muud kui seda, mida härra Juhkam ette kandis. Härra Juhkami seletusest selgus, nagu oleksid tihti III klassi teed kõige tähtsamad. Aga loeme seaduse § 3-dat, kus seisab: „I klass — suurema liikumisega ja tähtsusega teed, II klass — vähema liikumisega ja tähtsusega teed, III klass — külateed.“ Tähendab, siin on just alla kriipsutatud seda, et kõige suurema tähtsusega ja kõige suurema liikumisega teed on I klassi teed. Kui nüüd siin rääkida, et III klassi teed on kõige tähtsamad, siis peaks seda ka seaduses ära ütlemä. Aga tegelikult on ikka I klassi teed kõige tähtsamad, sest need on ja jäävad magistraalteedeks, mida tarvitab nii metsa- kui ka iga teine põllumees. Aga III klassi teid tarvitab väiksem osa põllumehi, ja see on algusest ikka nii olnud, meie oleme aastakümnete jooksul I klassi teid teinud naturaalkohustusena palju kõvemini ja paremini kui kolmanda klassi, ja see näitab, et neid loeti ikka kõige tähtsamateks, sest neid tarvitavad kõik, ka iga metsatagune mees. Võib olla, et tuleb mõni tee uuesti klassifitseerida. Kõige tarvilikumad on I klassi teed ja on arusaadav, et algame kõige tähtsamast osast paremini tegema, mitte aga



vähema tähtsusega teedest. Selle tagajärjel on õigustatud nõue, et I klassi teedest peab peale hakkama. Nende teede tegemiseks aetakse inimesed kokku 20—30 versta kaugusest, sest nende jagamine ja tegemine on palju raskem, ja oma küla elanikud ei suuda seda üksi teha. Ma tean juhte, kus Põltsamaa inimesed käivad kümnete verstade tagant teed tegemas. I klassi teed on ligi kaks korda laiemad kui III klassi teed: I klassi teed on 7 meetrit laiad, III klassi teed aga 4 meetrit. Kui meie algame naturaalkohustuse kaotamisega I klassi teedel, mis ka loomulik, siis jääb rohkem võimalust naturaalkohustusega III klassi teid parandada. See on täiesti õigustatud nõue, mille esitas kindral Soots, et tuleb alata I klassi teede naturaalkohustuse kaotamisega. Teedeküsimus on palju hädalisem ja palju tähtsam kui ette arvata võib. Nüüd, kus liikumine väga elay, sest talumees peab liikuma rohkem kui ennemalt, teame et teed eriti kevadel ja sügisel muutuvad täiesti läbipääsematuks, ja keegi ei saa neil liikuda. Selle peale vaatamata aga nõutakse, et maal areneks kultuurielu. Seda ei või praegusel ajal ette kujutada ilma teede tegemiseta.

Meie teame, et teed, millel sünnib suurem liikumine, kus käivad autod j.n.e., on I või II klassi teed. Kui tahetakse sarnast liikumist korraldada, üldse autot maa teil liikuda lasta, siis ei saa teid enam ainult liivaga teha, sest on kindel, et need kaua ei suuda vastu panna, juba mõne korraga lõhutakse see tee läbi. Ükski põllumees ei suuda oma abiga sarnaselt lõhutada teed korda seada. Kui muudame olukorda, kui tahame, nagu tähendasin, maal autot liikuma panna, siis on teede tegemise küsimus, mis eeskätt lahendamist nõuab. Praegu ei aruta maal inimesed muud, kui et saaksime kord juba oma teed korda, siis saaksime majanduslikult ja kultuuriliselt lahendamata elu elada. Alati kurdetakse, et meil olla suur tööpuudus, inimesed kipuvad ja tulevad maalt linna. Siinjuures peab meeles pidama, et väga tähtsaks aluseks selle nähtuse juures on meie halvad teed. Oleks teed paremad, võimalik igale poole kergemini ligi pääseda, siis võivad inimesed elada ka kaugemal maal ja ühendust pidada välisilmaga.

Üldine tähtsus on teedel palju suurem, kui enesele ette kujutatakse. Sellepärast oleks see väga suur ja tähtis samm, kui Riigikogu suudaks käesoleva seaduseelnõu vastu võtta ja I ning II klassi teede naturaalkohustuse kaotada. Kui see sünniks, siis võiks juttu olla ka naturaalkohustusega III klassi teede paremini tegemisest, mis palju kitsamad ja igale põllumehele lähedamad.

**K. Tonkman** (põl) (Kõneleja poolt läbi vaatamata ja parandamata.): Austatud Riigikogu liikmed! Käesolev seadus on üks tähtsamatest, võib olla kõige tähtsam seadus, mida III Riigikogu üldse on arutanud, nimelt selle poolest, et see tahab teedetegemise korralduse teistele aladele viia ja teisiti korraldada. (O. Gustavson, stp: Mis aladele?) Teistele korraldusealadele. Edasi ei ole teedetegemine ainult kohaliku tähtsusega, vaid see on üldise tähtsusega, ja sellepärast ei saaks seda küsimust nii kitsalt võtta, nagu praegu sellest lugupeetud eelkõnelejad sotsialistid ja tööerakondlased on kõnelenud, et vaadake, kui meil raha on, siis teeme selle korda, kui ei ole, siis laseme põllumees teeb seda edasi. Nii ei saa küsimust võtta. Meil lähuvad teed igapäev rohkem ja rohkem käidavamaiks ja tarvitavamaiks, meie tarvitame neid mitu korda rohkem kui aastakümnete eest. Sellepärast ei saa selle teetegemise korraga rahul olla ega leppida, mis enne olnud, sest teed muutuvad põhjatuks ja ei päästa enam läbi. Nagu teate, on teed praegusel korral teatud aastaegadel, sügisel ja kevadel, otse läbipääsmatud. Ja mitte ainult neil aastaegadel, sügisel ja kevadel, rõhuvad veoautod ja teised rasked koormad teed niivõrt läbi ja muudavad otse porilompideks; mõnes kohas laiematel teedel on 2—3 kraavi autod kaevanud, neisse kraavides sadanud vihm imub alla, ja tee muutub ikka halvemaks ja halvemaks. Kui nüüd tahame, et senine kord edasi peab kestma, et põllumees peab naturaalkohustusega need suured kraavid, mis liikumine teedel sünnitab, täitma, siis ei ole seda kuidagi loota. Meil on teada, kuidas teid parandatakse: rõõpad aetakse muda täis, tasandatakse ja tee on tehtud. (J. Voiman, stp: Miks Teie teete siis nii?) Tehke paremini. (J. Voiman, stp: Mina teeksin paremini küll.) Mina olen nõus oma naturaalkohustusest ühe osa Teile teha andma, olge lahked, tehke paremini. No jah, vaadake ja tehke Teile paremini. (Vahelhüüded.) Tehke, ega keegi teid ei ole keelanud. (J. Voiman, stp: Andke oma talu, siistulen kohe ja teen.) Mina olen nõus ühe osa oma naturaalkohustusest Teile andma. (Vahelhüüde.) Sotsialistide hulgas on kaunis rikkaid mehi ja mul ei ole midagi selle vastu, kui teie maksate.

Siin nõutakse, nagu härrad sotsialistid tähendavad, et talumehed võtku ja hakaku teid nii täitma, et need kõvad oleksid. Siin võib julgesti öelda, et üks sulane seda teed aasta läbi ei jõua nii parandada, vaid siin peab kaks sulast hobustega tööle panema.



See on täiesti arusaadav, et niisugust parandamist ei või nõuda põllumeestelt.

Kuid veel rohkem: praegu on teedete- gemise kohustus seisnud ainult põllumeeste õlgadel. Ja kui pahemalt tiivalt alati on edumeelsust meelde tuletatud ja öeldud, et vaadake, kuidas Lääne-Euroopas on, et kuidas seal kõik tööalad on korraldatud ja kuidas seal kõrgeid palku makstakse ja kuidas seal hea hoolekandeseadus maksmas j.n.e., aga mis meil on? Ka meil on palju niisuguseid küsimusi läbi viidud, aga ma ei taha neid meelde tuletama hakata, üht aga pean ütleva, et alati on toonitatud, et meie ei või ajast maha jääda. Ja kui nüüd maanteede korraldamise peale on tarvis raha välja anda, siis öeldakse, et meil ei ole raha, ja meie peame teoorjust põllumeestele peale suruma. Näib et teie olete palju tagurlikumad, kui endised Balti parunid, kes omal ajal palju edumeelsamad olid selles mõttes, et nad tunnustasid, et teedete- gemise kohustus on põllumeestele raske ja seda tuleb katsuda vähendada. Teie aga ütlete — hea puhas, las teha! Nii ei saa küsimuse peale vaadata. Praegusel ajal, kus igal pool teoorjus ära kaotatud, ei tohiks Eesti vabariigi kodanikkude poolt valitud rahvaesindajad Riigikogus kõneleda, et meie jääme vana korra juurde ja öelda, et üks rahvaklass ja eriti põllumehed peaksid teed korras hoidma. Sellest peaks häbi olema kõneleda. (J. Lehtman, as: Ega nad appi ikka ei tule ja makse ka ei maksa, tuleb omal tehal!) Kuigi nad seda ei tee, siis tuletan ma meelde, kuidas tõsine seisukord on, ehk viimaks võtavad aru pähe ka, kui kõneleda. Sest mul on väga selgesti meeles, et II Riigikogu algpäevil põllumajanduslike küsimuste puudutamisel pahemalt poolt kohe ägedalt vastu hakati. Aga nüüd kuuluvad ära ja see on ka võit. (L. Johanson, stp: Teie väntate oma kõnet juba kolmatsadant korda, ikka üks ja sama joru. Vahel ühest otsast, vahel teisest otsast, kõnelege ometi paragrahvist.) Teie, härra Johanson, kõnelete alati tööliste palkadest, mis madalad, ja tööpuudusest, ning mina pean selle ära kuulama. Nüüd kuulake Teie seda, et meie ei taha ilma tasuta tööd teha. (L. Johanson, stp: Kui Teie kõne minu karistuseks on, siis jätkame teinekord!) Tahaksin veidi peatuda nende seisukohtade juures, mis rühmade esindajad on avaldanud. Mis härradesse sotsialistidesse puutub, siis... (Vahelhüüe: Sõidavad aga!).... pean ütleva, et sõidavad ainult jah, ja teised peavad maanteid korras hoidma. Kuid ei

tahaks selle juures peatuda pikemalt, sest vahekord põllumeeste ja sotsialistide vahel on väga selge. Neil on oma seisukoht — põllumees, see orjaku ja kandku oma kohustust kerge südamega ja hea meelega. (L. Johanson, stp: Kui meie sõidame, siis maksame ka!) Seda teedete- gemise eest küll ei maksa. (Vahelhüüe L. Johanson'i, stp poolt.) Kus Teie sõidate?

Edasi, mis puutub nüüd tööerakonna ja rahvaerakonna seisukohtadesse, nagu nad siin oma seisukohti avaldanud, siis peab ütleva, et sellega põllumehed küll leppida ei saa. Olgugi, et need härrad küllalt selgelt ei kõnelenud, aga siiski võis aru saada, kuhu poole kõned tüürivad ja mida öelda taheti. Mis puutub neisse kõnedesse, siis selgus tööerakonna ja rahvaerakonna esindajate kõnedest, eriti tööerakonna esindaja kõnest, et kõik oleks hea, aga raha ei ole. Rahaküsimus ei ole selle seaduse juures sugugi mõõduandev, sellepärast... (Vahelhüüe pahemalt poolt: Mis Teie räägite?)... selles küsimuses ei ole mõõduandev, — vaid selles küsimuses on mõõduandev tahtmine. Kui tahetakse raha leida ja anda, siis võib seda leida ja anda. Ja kui ei taheta leida, siis ka ilmapeal ei leita. Kui võrdleme teisi vastavaid seadusi, mis Riigikogu eelmisel kui ka käesoleval istungjärgul vastu võtnud, käesoleva seadusega, siis on selge, et mujale on küllalt raha anda. Aga kui maanteede jaoks tarvis on, siis ei ole. Tuletaksin meelde, et kui põllumeeste rühma esindaja tähendas selle 20 miljoni juures, mis määrati Tallinna telefonikeskjaama laiendamiseks, et seda ei ole hädasti tarvis, et meie saame telefonikeskjaama küsimust teisiti lahendada ja seal võib kokku hoida, siis ei oldud sellega nõus. Ma ütlen, kui 20 miljonit eelarvest maha kustutati, Tallinna keskjaam ei oleks ehitamata jäänud, raha oleks võinud laenata, see on ju äriiline ettevõtte ja see tasub end ära. (Segased vahelhüüded. — J. Vain, stp: Tallinna telefonivõrk maksab Teie prii keskjaama ka välja.) Mul ei ole prii keskjaama. Sarnaseid keskjaamu on igal pool. Olen selle omal kulul teinud, ei ole keegi muu seda ehitanud. (A. Schulbach'i, tüer vahelhüüe.) Härra Schulbach, ma ei ole Teilt midagi saanud ega ei taha saada. (Vahelhüüe pahemalt poolt.) Palun, ärge eksitage mind kõnelemast. (J. Vain, stp: Teie räägite juttu, mis õige ei ole.) Tulge rääkige Teie õiget juttu, Teie olete sotsialist, põllumajanduse eriteadlane, tulge rääkige siis.



Võtame teise küsimuse. Rahaasjanduse komisjonis oli eile näiteks rannasadamate kava arendamise küsimus, milles oli ette nähtud 80 miljonit mkr., missugune summa tahetakse 5 aasta peale välja anda. Põllumeeste rühma esindaja tegi ettepaneku, et see summa tuleb pikendada 9 aasta peale, see on poole pikema aja peale. See ettepanek lükati tagasi. Edasi tuleb sisemiste veetede küsimus. Ühe sõnaga on ootamas palju igasuguseid seadusi, mis palju vähem tähtsamad, kui seda on maanteede seadus. Maanteede seadus on nende hulgas palju suurema tähtsusega, kuid nende teiste seaduste tarvis leitakse raha. Kui tahame maanteid korda seada ja põllumehi naturaalkohustustest vabastada, siis ei leita selleks raha. Kui on lahendada teisi küsimusi, siis kuidagi viisi ikka raha leitakse, aga kui on maanteede küsimus päevakorral, siis raha ei ole. Meil on Hoolekande seadus vastu võetud, selle seaduse ulatust ei teatagi veel, ei teata, kui palju kulusid ta üldse nõuab. (J. Voiman, stp: Jätke see Hoolekande seadus rahule.) Seadke ükskord ometi maanteed korda. (J. Voiman, stp: Meie võtame maanteed vastu.) Oleme üheõiguslikud: võtame Hoolekande seadusest muist kulusid ja teeme maanteed korda, siis on ka vähem hoolekannet teostada, kui meil head maanteed on. Kui nüüd öeldakse — jätke hoolekande, siis mina ütlen — jätke maanteede ehitamine. (Naer pahelel pool.) Kui hoolekande ja teiste sarnaste seaduste juures ei küsita sellest, kust kulusid võtta, vaid võetakse need seadused vastu, siis tuleks seda ka käesoleva seaduse juures teha. Kui maanteede seadus vastu võetakse, nii nagu kindral Soots'i poolt on ette pandud, siis on näha, et Riigikogu tahab seda rasket koormat, mis põllumeeste kanda, teatud ajajärkudel ära kaotada. Praegu aga seda tahet ei ole. Vaatame, mida ütleb käesolev paragrahv. See paragrahv ei ütle midagi. Siin peaks kindlasti öeldud olema, mis ajajärkudel ja kuidaviisi seda teha. Sellepärast usun ja loodan, et kindral Soots'i ettepanek vastu võetakse.

**J. Vain** (stp) (fakt. märk.): Rkl. Tonkman'i sõnadest võib järeldada, nagu oleks Tallinna telefonivõrk sarnane, mis riigikassalt toetust nõuab sel teel, kui kulutataks keskjaama sisseadmise peale 200 miljonit. Meie riigi eelarve järgi toob iga abonent 12.000 senti riigikassale tulu. Telefonivõrgul on 4400 abonenti, seega teeks see välja 52 miljonit senti. Et aga kõik abonendid kinni ei ole ja peale selle muist telefone maksuta, siis on üldine tulu 46 miljonit senti. Ja niisugust tulu on telefonivõrk andnud Tallinnas aastate kestel, seega

ei ole sugugi ülearune, et telefonivõrk korda seatakse.

**J. Voiman** (stp): Mind paneb imestama, mispärast tahetakse vastu võtta tähtaeg, millise aja jooksul peaks I ja II klassi teed teedekapitali arvel teha võetama. Kas siis tõesti ei usuta valitsust ja arvatakse, et need summad, mis § 21. ette nähtud, kulutatakse muuks otstarbeks. Minu arvates neid muuks otstarbeks kulutada ei saa. Kui kindlustused teedekapitali tarvitamise kohta seaduses olemas, mispärast tahab siis härra Liigand, kes kuulub samasse rühma, kuhu Riigivanem ja teedeministergi, sisse võtta tähtaja?

Härra Liigand tähendas, et I klassi teede ülevõtmine läheks maksma 42 miljonit marka, kui seda nelja aasta jooksul läbi viia. See ei vasta tõe. Teedeministeriumi poolt esitati omavalitsuse komisjonis vastavad andmed komisjoni liikmetele, millest oli näha, et naturaalkohustuse kaotamine I klassi teedel läheb maksma 182.400.000 senti. Kui see summa jagada neljale, siis saame 45.600.000 senti.

Mis puutub härra Jürman'i ja härra Tonkman'i väitesse, et meil on teed halvad, iseäranis sügisel ja kevadel — härra Jürman rõhutas eriti, et I klassi teed on väga halvad ja sellepärast tuleks eriti hoolitseda I klassi teede kordaseadmise eest. Härra Jürman, siin paistab Teie õige nägu. Teie rõhutate ikka ja alati, et Teie hoolitsete põllumehe eest, nimelt nende inimeste eest, kes maal elavad, kes maal peavad liikuma, aga olge head, kui palju on neid I klassi teede ääres? Suurem osa neist asuvad III klassi teede ääres, millised tõepoolest kevadel ja sügisel suuremalt osalt läbipääsmatud. Neid ei taha teie naturaalkohustuse aluselt ära viia, küll aga I klassi teid. Kas see on õige põllumeeste eest hoolitsemine? Härra Jürman, täna näitasite Teie oma õiget nägu.

**K. Tonkman** (põl) (fakt. märk.) (Kõneleja poolt läbi vaatamata ja parandamata.): Faktilise märkusena tähendan rkl. Vainule, et mina kunagi ei ole Tallinna telefonikeskjaama tuludest ega kuludest rääkinud, vaid ütlesin, et seda keskjaama, mis enese ära tasub, oleks võinud laenuga asutada. Tema tulukuse juures ei ole ma kunagi kahelnud.

Teedeminister **A. Kerem**: Austatud Riigikogu liikmed! Eksiarvamiste ärahoidmiseks pean veel tarvilikuks seletada, et need kohustused, mis nüüd maanteede alal peale paneb seaduse § 16, kui arvesse võtta ka paran-



dust, mille tegi rkl. härra Lügand, siis need kohustused ei ole nii suured, mis ei laseks ennast katta § 21-ses ettenähtud summadega. Kuid kas § 21. summadest jätkub ka kõigi nende kohustuste täitmiseks, mis härra Soots'i parandus kaasa toob, seda on raske öelda. Mulle paistab igatahes, et nendest summadest, mis siin ette nähtud, selleks ei jätku. Järelikult rkl. Soots'i ettepaneku vastuvõtmisega peab veel lisa § 21. ette nähtama.

Teine on küsimus, kas neidki summasid, mis § 21. ette nähtud, on kerge anda riigi eelarve korras või tuleb siin veel erakordseid abinõusid tarvitusele võtta. Siin on ette nähtud kuni 500 miljonit senti ehk 5 miljonit krooni. Praegu oleme eelarve korras maanteede peale viimastel aastatel ligi 2 miljonit krooni anda võinud. 3 miljonit tuleb siin kindlasti lisaks leida, ja siin on küsimus, misugusel teel seda võimalik on saada. Praeguste väljavaadete juures paistab küll kõige tõenäolikum olema, kui selleks uusi tuluallikaid otsitakse. Ka valitsus on sellele teele asunud: üks seadus — automobiilide seadus — on esitatud, teine — bensiinimaksu seadus — on esitamisel. (J. Voiman, stp: Palju sealt saab?) Esimestel aastatel ei saa muidugi palju, aga kui meie maanteed paranevad, siis kindlasti areneb meil autoasjandus niisama, kui ta mujal on arenenud, ja siis võidakse sest kahest maksust võrdlemisi suuri summasid saada. Kuid et nendest tuluallikatest võimalik oleks ka see 300 miljonit katta, seda ma ei usu, vaid siin peab veel lisaks uusi tuluallikaid otsima ja leidma. (Vahelhüüe pahemalt poolt. — K. Tonkman, põl: Ega siis raha ei leita, härra minister, kui ei taheta leida?) Ma arvan, seda on tahetud. (K. Tonkman, põl: Aga mis Teie eile komisjonis rääkisite?) Ma tulen ka selle juurde tagasi.

Teiseks on üles kerkinud küsimus, kas maanteede olukorra tõstmine kõrvaldaks raudteede tarvet. Pean selle juures tähendama, et meie ei tohi ennast äkki üle-öö uutes oludes ette kujutada. Ameerikas ega mujal maal, kus enam-vähem kõik teed võrdlemisi väga kindlapõhjalisteks välja kujunenud, on väga loomulik, et iga auto, millele suur, viie- kuni kaheksatonniline koorem peale pandud, võib iga aidaukse ette sõita ja sealt oma kaupa teise aidani transporteerida, kuhu ta määratud. Et aga meil II või veel III klassi teid oleks võimalik lähemal ajal niisugusesse seisukorda viia, et seal raskeveoauto igal aastaajal saaks sõita, ja et seda oleks võimalik kiires korras teostada, siis peaksid selleks eriti suured summad tarvitada olema. Meie peame arvesse

võtma, et maanteid on meil ümmarguselt 25.000 kilomeetrit, ja kuigi iga maantee kilomeetri ehitamine tunduvalt odavam kui raudtee ehitamine, kogu ehitussumma teeks siiski välja mitu korda suurema summa, kui kõige laialisem raudteevõrgu väljaarendamine. (M. Juhkam, tõi: Ja need sõidavad iga mehe aidaukse ette.) Ei sõida. Aga nende üles ehitamine ja kordaseadmine on palju odavam, kui terve maanteedevõrgu üles ehitamine.

Kui teisest otsast peale hakata ja teatud suurautode magistraale ehitada, sinna hobustega kaupu juurde vedada, sealt autodele laadida, teatud punkti edasi viia, kus jällegi hobustega vedamist tuleb alata, siis peab tähendama, et sarnase transporteerimise juures autovedu kaugelgi odavaks ei kujune. Kui autotee raudteega võistleb, siis just seal, kus kõik ümberlaadimised ära jäävad. Kui aga neid ümberlaadimisi sisse viia, siis tuleb autotee kindlasti palju kallim kui raudtee.

Ja sellest seisukohast välja minnes ei saa mina eitada, et meil teataval määral raudteid juurde tuleb ehitada, mille juures ka maanteede olukorda tuleb kõige jõuga parandada, mille juures põhimõtte maksma jääb, et lähemate aastate jooksul ei saa rasketüübiliste 5- kuni 8-tonniliste autode teid ehitada, vaid meie peame oma teed korda seadma kergematüübiliste veoriistade 1½- ja võib olla 3-tonniliste jaoks. Sellest seisukohast välja minnes peame hindama ka uusi raudteid, mis odavateks magistraalideks kujuneksid, sest 1½-tonnilise autoga ei saa 100 kilomeetri peale kaupa vedada, — sarnane vedu läheb liiga kalliks. Meil on üks näide, kahjuks mitte meie riigi päevil, vaid ajast, kus meie Venega ühendatud olime, nimelt Riia-Pihkva kivitee. See oli sarnases seisukorras, et ta iga autot välja kannatas. Aga kas seal sõideti palju autodega ja kas see vähendas Riia-Pihkva raudtee tähtsust? (M. Juhkam, tõi: Kas sel ajal oli autode tarvitamine nii arenenud kui praegu?) Pihkvast piirini on tee alles, rohi on kohati peale kasvanud, aga tema ei kõrvalda veel raudteed, sest kõrvalharud ei ole sarnases seisukorras, et seda suurt kiviteed saaks kasutada.

Ma ei kõnele selle vastu, et meil edasi tuleb sammuda maanteede alal, aga ma ütlen — üle öö ei saa meie Ameerika oludesse sattuda. Rootslased ütlevad: meie ei ole vaene rahvas, aga meie ei ole ka nii rikkad, et meie igalepoole kiviteed võiksime ehitada, ja Stockholmist paari kilomeetri kaugusel tuleb vastu kruusatee. (K. Päts, põl: Ameerikas on niisuguseid teid, nagu meie III klassi teed, küllalt olemas.) Seal on neid teid,



kuid on ka neid, mida meil ei ole. (K. Päts, põl: On betoniseeritud, aga on ka halbu teid.)

Siin rääkis rkl. Tonkman, et kui raha leida tahetakse, siis leitakse seda; kui rannasadamaid ehitada tarvis, siis leitakse raha, aga kui maanteid on tarvis ehitada, siis ei leita. Härra Tonkman, meie võiksime vaadata, palju meie rannasadamate peale oleme kulutanud, palju maanteede peale, ja kuhu nimelt maanteede peale, mispärast mõnele poole rohkem ja mõnele poole vähem. Võtaksin näiteks ainult mõne maakonna, mis on piltlikult teistest eraldatav. Virurannikut ei saa eraldada, samuti ka Hiiumaad, aga võtame Saare maakonna seda saab terves ulatuses eraldada. Siin näeme, et Saare maakonnas on maanteede alal palju vähem kulutatud, kui teistes maakondades; ühes tänava aastaga kokku oleme sinna määranud 7 miljonit senti, kuna kokku oleme üldse määranud 700 miljonit senti. Siin ei ole proportsiooni ja ma arvan, et siin ei tohigi olla proportsiooni, vaid Saaremaale peame vähem andma maanteede tegemiseks, kui teistele maakondadele. Selle asemele peame aga Saaremaale midagi muud andma, sest Saaremaa sadam on sama, mis teistel maadel maanteed. (A. Tupits, põl: Kas Saare tee ei ole parem kui mandrimaal? — Riigivanem J. Tõnisson: Mitte ükski maakond ei tee nii hästi teid kui Saaremaa. — O. Gustavson, stp: Sest ajast, kui härra Teetsov Saaremaal ümber liigub, on hakatud seal teid halvemini tegema.) Nii peame võtma iga kulu omalt seisukohalt. (K. Tonkman, põl: Aga kümneid ehitusi ka korruga kätte ei saa võtta.) Ma arvan, kui Teie, härra Tonkman, talus ühe suurema ehituse ette võtate, näiteks lauda ehitamise, ja kui Teil samal ajal katus läbi jookseb, siis Teie ei ütle, et las jookseb edasi, kuni laut valmis, vaid Teie ühel ja samal ajal ehitate lauda ja parandate ka katuse, kugi Teie suuri kulusid peate kandma. Kui meil on käsil suur maanteede korraldamise programm, mis väga palju kulusid nõuab, siis ei pea meie silmi kinni pigistama teiste elunõuete suhtes, sest teised läbikäimise vahendid tarvitavad ka korraldamist. Peab katsuma ka neile jõudumööda anda, mitte neid päevakorrast täiesti kõrvaldama.

**M. Laarman** (põl): Rkl. härra Juhkam tähendas õieti, et käesoleva seaduse alus on paragrahvides 16. ja 21. Ilma nende paragrahvideta ei ole õieti seda alust, mille peale uut maanteede seadust tahame ehitada. Nüüd, kus § 16. juures on suuremad vaidlused lahti puhkenud, leian selle päris loomuliku olevat,

sest see küsimus on küllalt tähtis, et temale rohkem tähelepanu pöörata. Mina olen selle kuue aasta jooksul, kus ma Riigikogu liige olnud, elavalt jälginud maanteede seaduse käiku ja pean ütlema, et mõtted ja vaated on selle aja jooksul muutunud ja teistsuguse kuju võtnud nii mitmes rühmas. Minul on käes mälestusleheke 1923. aasta novembrikuust, sealt leian, et nii mõnedki härrad sel ajal teist keelt on rääkinud kui nüüd. Ega see halb ei ole ega häbiasi, kui seisukohad muutuvad. (K. Tonkman, põl: Novembrikuus räägitakse ikka halvemini, siis on kriisikuu. — J. Soots, põl: November on halb kuu.) Öeldakse, et novembrikuus niisugused asjad võivad ette tulla. Ma ei tea, ei ole selles asjatundja, aga arvan, et kriis ka maikuul võib tekkida. (M. Juhkami, töer vahelhüüe.) Ehk Teie, härra Juhkam, võtate pärast mind sõna, Teie olla selles asjas kogenenud. Ma ütlesin, et see ei ole halb ega häbiasi, kui mõtted muutuvad. Põhimõtted ei või olla kivistunud, vaid nad peavad muutama ja arenema ajaga. Ma tahtsin ainult selle peale tähendada, mis 1923. aastal naturaalkohustusest rääkis see härra, kes ka täna siin sõna võttis. Täna tähendas ta, et tema ja tema rühm põhimõttelikult selle vastu ei ole, vaid kaitseb seda, et naturaalkohustus ära kaotataks ja teistsugune kord maksma pandaks. 1923. aastal ütles tema, et naturaalkohustust küll hästi kaitsta ei saa, kuid kes seda teed siis ikka muud peavad tegema kui talupojad. (M. Juhkam, töer: Kust Teie võtsite selle?) Ma ütlen ju, et mõtted võivad muuta ja ma võin ka ajalehtedest ette lugeda mõned väikesed jätkukesed selle kohta. Ma ei taha ärevust sünnitada ega pahandust tekitada. (O. Gustavson, stp: Kas Teie loete „Kajast“?) Ma loen ka teisi lehti ja olen isegi „Rahva Sõna“ lugenud ning olen lugenud sealt Mos Kiito lugusid, kus väga peapeale pööratud asju on, aga mis teha. Kuid ma ei taha sellest rääkida. Aga kui sellest härrad pahempoolsed räägivad, mul on isegi meeles lugupeetud Saaremaa saadiku seisukohad komisjonis, kes küsimust hoopis teisiti käsitas. Isegi sotsialistid on nüüd tähendanud, et nad põhimõttelikult naturaalkohustuste ärakaotamist pooldavad, kuid nad kardavad, kas meie rahva ja riigi majanduslik jõud seda välja kannab, kui teede korrashoiu kohustus ära võetakse üksikutelt talupidajatelt ja see kogu riigi peale pannakse. See on ju ka loogika, ainult veidi omapärane. Härrad pahempoolsed arvavad vist, et kui üksik maapidaja teed teeb, et see ka tema jõukohane on, ning sarnane üsna loomulik. Kui aga kohustused pannakse laiemate kihtide peale, kus kõik maksumaksjad



seda kannavad, siis tõstavad nad üles küsimuse, kas see meie rahva ja riigi jõu kohane! Võib ka niisuguse loogika järgi küsimust arendada ja teatavate seisukohtade juurde välja jõuda. Igal on oma seisukoht ja sellest välja minnes jõuame ka isesugustesse lähtekohtadesse välja. Ma arvan, et siin vanu jutte ei pruugiks enam uuesti korrata, et naturaalkohustus ajast ja arust iganenud, see on igale teada. Ka praegu pean tunnustama, et naturaalkohustuse ära-kaotamine puhtmajanduslikkudel põhjustel väga tarvilik on. Ei saa ju keegi salata, et praeguse naturaalkohustuse alusel teedetegemine soovitavaid tagajärgi ei anna. See on kindel. Meie teame missuguses seisukorras praegu teed on.

Teiseks ei saa keegi salata, et puht majanduslikust seisukohast vaadatuna selle kohuse täitmine kohuslastel väga kulukaks läheb. Mina olin hiljaaegu, see oli esmaspäeval, ühe Halliste peremehega koos, kes ütles: „Kas teate, kõige halvem on naturaalkohustuse juures see, et ei saa korralikult oma tööd jaotada. Kui tuleb naturaalkohustuse täitmine, siis viskab see kõik mu tööplani segamini. Ei ole küllalt tööjõude, keda võiks selle kohustuse täitmise juurde saata. Palgalised tööjõud ei saa tööd korralikult läbi viia.“

Iseasi oleks, kui meil teedekohustuse täitmisel abiks oleksid mitmesugused tehnilised abinõud. Mina kujutan omale ette, et tulevikus areneb ka meil teetegemine uue maanteede seaduse järgi välja nii nagu Soomes. Soome maanteede seadus on minu teada üks uuematest. Ta on oktoobrikuul 1918. aastal vastu võetud ja sellega on naturaalkohustus klassiteedel täiesti ära kaotatud. Seal on teetegemine välja antud podrajadshikute või hankijate kätte kolmeaastaliste perioodide peale, ja niipalju kui mul teada — olen neid teateid püüdnud sealt saada — on see korraldus väga häid tagajärgi andnud. Soome on meist põhja pool, aga seal sünnib isegi talveteede lahtihoidmie riigi kulul. Mina julgen arvata, et kui soomlased nii kaugele on jõudnud, et nad isegi talveteede lahtihoidmise hankijate kätte välja on andnud, siis meie ometi peaksime 9—10 aasta jooksul nii kaugele jõudnud olema, et I ja II klassi teede juures naturaalkohustuse ära kaotada suudame. Ei ole ju ometi loomulik niisugune seisukoht, kus vaatame aga ikka teise silmaga Lääne-Euroopa poole ja jälgime, kuidas seal mõnes asjas talitatakse. Nii käisid meie kooliõpetajad hiljuti Berliinis, teised Viinis ja mujal, et uurida ühed kooli- ja teised korteriolusid j.n.e., aga muis asjus meie ei näe, kuidas Lääne-Euroopa toimib, nii oleme meie maanteedega 100 aas-

tat neist taha jäänud. Tuttav Berliini professor Vierkant tõendab, et see väga hädaohtlik on riigi elus, kui seal tegevusalad ei hoita ühe kõrgusel, kus ühes asjas väga kaugele rutatakse, teises väga taha jäädakse.

Ka siin paistab, et maanteede tegemisega tahame keskaega tagasi minna, kui naturaalkohuseid alles tahame jätta. Sellepärast peame siin teatavad parandused kiiremas korras ette võtma.

Mulle paistab, et meie võiksime väga hästi Soome eeskuju silmas pidada. Suurem jagu rühmi on asunud seisukohale, kus naturaalkohustuse vastu keegi ei vaidle, küll aga räägitakse, et see majanduslikult raskusi toob.

Ei ole kuigi suuri kaalumisi olnud, kui mõnikord ühe või teise ettevõtte jaoks oleme võimaliku leidnud kulutada 300—500 miljonit marka, imelik ainult, et maanteede seaduse juures nii tagasihoidlik ollakse.

Oleks loomulik, et kõigepealt sotsialistlik rühm naturaalkohustuse kaotamise poolt oleks. Vana tõeasi on, et arvatakse, nagu oleks seal enam-vähem nagu patent edumeelsuse peale ja sellepärast oli loota, et siin õige kõvasti meie vaateid toetatakse, — mõelge, kui juba „tagurlised“ põllumehed nõuavad orjaaja jäitise ära-kaotamist, mis siis rääkida sotsialistidest. Kuid nüüd on imelikul kombel siin seisukohad segamini läinud. (J. Soots, põl: Tähendab, see vana paruni vaim edasi veel!) Tõepoolest. Ma lugesin vana Saksa professor Roscheri tööd... (M. Juhkam, tõer: Aina puha teadus kõige aja!) Ei tee viga, kui sedagi tuleb. Teie vast lubate mulle sealt paar sõna meelde tuletada. (J. Soots, põl: Muidugi kasulik, niikuinii väevaks ei võta ise lugeda!) Mind huvitas, kuidas tema üldse vaatas talupoegade naturaalkohustuse peale. Tema leiab, et naturaalkohustus praeguseaja põhimõttega kooskõlas ei ole, ja igal pool, kus põllumajapidamine vähegi edenenud on, seal peab ta ära kaduma. Kui meil tahetakse põllumajapidamises edutähe all edasi sammuda, siis ei saa küll teist põhimõtet olla — siin peavad viimased orjaaja jäitised kaduma.

**A. Toomel (põl):** Väga lugupeetud härrad Riigikogu liikmed! (Chr. Kaarna, tõer: Kas räägime 25. maini?) Aga miks mitte! (Chr. Kaarna, tõer: Kui sealt poolt paraadi tehakse, siis meie ka!) Ma tahaksin paar märkust teha nende ettepanekute kohta, mis on tehtud maanteede seaduse § 16. juures. Härra Juhkam täendas, et § 16 on lahutamata ühenduses § 21., see tähendab, üks ei või olla ilma teiseta. Palun siis



vabandust, kui ma mõne sõnaga puudutan ka § 21. Härra Juhkam ütles kokkuvõttes, et temale olevat vastuvõtmatu kindral Soots'i poolt esitatud ettepanek, mis ette näeb, et I klassi teed, pärastpoole ka II klassi teed, üle võetakse riigi arvele täielikult, selle poolest, et see võtvat ära kõik summad, mis § 21. ette nähtud. Selle tagajärjel ei jätkuvat sugugi summased halbade teosade parandamiseks III klassi teedel. Ma tahaksin natuke lähemalt peatuda selle juures, kuidas lugu nende summadega tõelikult on, mis § 21. ette nähtud. Kui vaatame kalkulatsiooni, mis kokku seatud teedeministeeriumi poolt ja esitatud Riigikogule ühes maanteede seadusega Vabariigi Valitsuse poolt, siis näeme, mis kohustused need on, mis § 21. näidatud summadest täitma peab. Selles kalkulatsioonis valitsus kalkuleeris riigimetsade peale 100 miljonit senti. Aga meie teame, et pärast on seda kalkulatsiooni muudetud. Eelarve arutamise puhul nõudis teedeministeerium 85 miljonit senti, ja kui eelarve vastu võeti, leidis teedeminister, et 65 miljoniga saab selle töö ära teha. Oletame, et riigimetsade peale naturaalkohustuse täitmiseks läheb 85 miljonit. Edasi on tarvis korras hoida kunstteed, sillad ja truubid, tarvis panna kilomeetripostid, tarvis tee äärde teenäitajad üles seada. Vabariigi Valitsus enda ettepanekus on kalkuleerinud, et see kohustus nõuaks 112 miljonit aasta kohta. Oletame, et see nii on ja selle peale kulub 112 miljonit, siis saame kulud 85 miljonit + 112 miljonit. § 21. on nendeks ülesanneteks 250 miljonit. See summa on tunduvalt suurem, kui need ülesanded, ja ülejäägiga võib korraldada need mädakohad, mida härra Juhkam kartis. Kui need summad võtta numbrites, siis oleksid nad järgmised selle kalkulatsiooni järgi: 112 milj. + 85 milj. teeb kokku välja 197 milj. Üldine summa oli 250 miljonit, miinus sellest 197 miljonit jääb 53 miljonit. Meie teame, et esitatud seaduseelnõu § 21. on ette nähtud naturaalkohustuse täitmiseks 50 miljonit. Vabariigi Valitsuse kalkulatsioon nägi ette 41 miljonit, tähendab 9 miljonit jääb veel teede olukorra tõstmiseks sealt järele. Nii et see summa on küllalt niivõrt suur, et mädakohad, mis teedel olemas, korda seada. Minu arvates ei jää nad parandamata.

Edasi tähendas härra Juhkam, et naturaalkohustust ei saa võtta üle teatud tähtjaks, kuid on kindel, et teatud osa igal aastal üle võetakse. Ja et praeguses redaktsioonis on küllalt selgelt öeldud, et neid üle võetakse, sellepärast oleks ülearune tähtaega üles võtta.

Teedetegemise kohustus on niivõrt suur kohustus, et riik seda ühekorruga teostada ei

jõua. Kui tähtjaks võtta ka 5 või 6 aastat, ka siis ei jõua seda riik korraga teostada. Teedetegemise kohustus peaks järk-järgult riigi kätte minema, et riik jõuaks seda korraldada, ja et leitaks need kogemused ja viisid, kuidas maanteid kõige otstarbekohasemalt korras hoida. Praegu ei ole seda viisi leitud ka teedeministeeriumi poolt (M. Juhkam, töer: Aga teedehöövliid.) Need höövliid on head asjad samuti ka teised tehnilised abinõud, aga see ei tähenda veel, et see viis oleks otstarbekohane. Töö ise peab õpetama, kuidas seda kõige parem toimida.

Härra Liigand oma ettepanekus ei ütle, et osa kohustusest iga aasta üle võetakse. Mulle paistab, et see ei ole kokkukõlas tee-ehituse korraga. (O. Liigand, rhv: Aga kuidas siis härra Soots'i ettepanek rohkem kokkukõlas on?) § 21. öeldakse, et summad, mis antud teede naturaalkohustuse kaotamiseks, jaotatakse maavalitsuste teedekapitalide vahel proportsionaalselt teede pikkusele ja kohustuse raskusele. Härra Liigand'i ettepanek ei luba teid enne viit aastat üle võtta, loomulikult peaksid summad seisma maakonna teedekapitalis. Seisma üks aasta, kaks aastat, kolm ja neli aastat, ja alles siis saab härra Liigand'i ettepaneku järgi neid kasutama hakata. Minu arusaamise järgi on sellepärast see ettepanek vastuvõtmatu.

Härra teedeminister teist korda sõna võttes tähendas selle peale, et I klassi teede ülevõtmiseks jätkub ehk raha, kuid II klassi teede ülevõtmiseks raha ei jätku. Mina ei tea, kas võib seda nii täpselt ette öelda, et pärast 5 aastat, kui Eesti riik 5 aastat on ära elanud, kui ta I klassi teed üle on võtnud ja korda seadnud, et siis Eesti riik on nii jõuetuks jäänud, et tema ei jõua oma eelarvet aastast koormata 40, 50 miljoni sendi võrra. Mina arvan, et raske on seda ette otsustada ja mulle paistab sellepärast, et sellel teedeministri seletusel kaaluvat tähtsust olla ei saa. Arvan, et kõige otstarbekohasem tehtud ettepanekutest on kindral Soots'i oma.

**L. Johanson** (stp): Austatud Riigikogu liikmed! Asetati küsimus, kust seda raha võtta, millega katta neid kulusid, mida tooksid need parandused, mis põllumeeste kogude rühma keskelt tehti. Härra Tonkman asus seda küsimust lahendama, kuid tegi seda väga omapäraselt. Härra Tonkman'i lahenduseviisi võib öieti kahte ossa jagada. Sissejuhatuses tegi ta etteheiteid, mis kokkuvõetult olid umbes niisugused: kui teie küsite, kust seda raha võtta, siis olete edu vastased. Seda sõna „edu“ tarvitas ta üldse väga mitu korda ja selle



eduga kostitati kõiki rühmi sotsialistidest alates, ainult kristlased jäeti millegi pärast välja. (A. Schulbach, tütar: Kristlased on kitsaste teede poolt!) Kõigepealt olevat see otse lubamatu nähtus Riigikogus, kui ettepaneku juures küsitakse, kust raha võtta.

Teiseks hakkas härra Tonkman arendama mõtteid ja näitama allikaid, kust seda raha oleks tulnud võtta ja missuguseid uuendusi ja missuguseid seaduseelnõusid oleks tulnud tahaplaanile lükata: kõigepealt rannasadam, siis veel veeteed, telefon ja hoolekanne. Need on allikad, millega tuleks katta härra Soots'i ettepaneku läbi tekkinud kulud. Aga kas härra Tonkman, kui ta neid allikaid hakkas ette tooma, ka püüdis süveneda asjasse? Kas härra Tonkman, kui tema neid allikaid hakkas ette tooma, püüdis ka süveneda sellesse, mis üldse rannasadam on ja mis üldse veeteed on? Vaatame siis neid rannasadamaid ja veeteid. Rannasadamad ja veeteed on üldse rannaelanikkudele sama tähtsad, kui maanteed mandrielanikkudele, ja ilma sadamata ei saa nemad üldse minna merele, et oma igapäevast toitu muretseda. Ja veeteed — seda peaks härra Tonkman teadma, et veeteed on siiski odavam, kui iga sugune teine tee. Öeldakse: jätke need veeteed ja sadamad ehitamata, kuid maanteed alal hakake laiutama, seal minge kaugemale, kui seda valitsus on otsustanud ja kui see koalitsiooni kitsamas ringkonnas kokku on lepitud. Siis edasi, tõmmake kriips peale raudteevõrgu arendamisele.

Aga võtke kas või Tartu maakohad, võtke Mustvee, mis asub järve ääres. Suvel on veeteed, kuid muidu ei pääse elanikud Tartu. Võtke Ahja, Rasina, võtke Põlva ja Rāpina, kõik need vallas maadlevad raudtee pärast. Vaadake, kuidas raudtee on neid inimesi liikuma pannud. Kas maanteed pärast on 20—30 liikmelised saatkonnad liikuma hakanud, kas on maanteed pärast tuhandete viisi allkirju kogutud? (K. Päts, põl: Härra Johanson, Tonkman ei ole raudteede vastu — ta ise korjab raudteede heaks allkirju.) Ka raudtee on tarvilik. Kui nüüd ehitatakse maanteed, mis ühendaksid mingi Ahja, Rasina ja Põlva, siiski puudub nende elul nagu mingi avaus, kui neil raudteed ei ole, sest linn on ikkagi 30—40 kilomeetrit kaugel, ja käigu siis talumees selle tee hobusega ära ja toimetagu oma kaupa turule. Ei saa öelda, et maanteed tulevad üle poleerida ja selleks raudteede võrk välja arendamata jätta.

Siis veel telefon. Telefon on küll asi, mis võib olla lähem lähemal ajal kolikambri, ja seda sel kujul kui praegu enam ei tarvitata, kuid praegusel ajal on see ikkagi niisugune te-

gur, et ärielu selleta läbi ei saa. Ja telefon tasub enese ära. Kuid nüüd öeldakse, et see raha tuleb ära kasutada maanteed ehitamiseks. Lõpuks näidati, kust võiks kärpida summasid, on jällegi hoolekanne. Sel puhul hüüdsin ma vahele, et hoolekanne ka enese ära tasub: kui lapsed üles kasvatatakse, siis on see riigile tululik ja seda on võimalik ka arvestada. Üldiselt tähendaks selle hoolekande kohta esiteks, et hoolekanne ei ole otstarbekohaselt teostatud, ja teiseks jäetagu rahule langenud sõdurite lapsed. Ka nende vastu on kohustused, ja alati nende seljas ratsutada — tüütab ära. Alati, kui Riigikogus kuludega tegemist, tul-lakse hoolekandega, — uskuge, seda on halb kuulata. See on kurb, kui ei hinnata neid inimesi, kes jätsid kõik, mis neil oli, oma elu, ja kelle laste vastu riigil on kohustusi. Sest langenute lapsed on ju elavad inimesed ja nende vastu ei tohiks olla vähem kohustusi, kui nende põllumeeste vastu, kes omale häid maanteed tahavad. Jäetagu hoolekanne kõrval, ärge mõnitatagu ja asjata etteheiteid tehtagu. Külarahva seas, kellel vähem teadmisi Hoolekande seaduse kohta, võib sellega isegi demagoogiat teha, sest suur osa rahvast ei teagi veel, et hoolekanne on meil ellu viimata. Et aga Riigikogusse hoolekande kohta tullakse niisuguste väidetega, vaadake, see on liialdus ja see peaks ära kaduma. Ühtlasi aga on nende inimeste vastu, kes hoolekannet vajavad, kohustusi, on langenud sõdurite laste ja naiste vastu kohustusi, on kohustusi vanade inimeste vastu, kes ise ei suuda mingisuguse vigastuse või vanaduse nõtruse puhul leiba teenida, alaealiste laste vastu on kohustusi, ja kui riik need kohustused täidab, siis on see riigile kahtlemata ka majanduslikult väga tululik. Nende arvel aga hakata maanteed tegema, või, kui maanteedest kõneldakse, neid näitena tuua, kui asjata kuluallikaid, on täielik ülekohus. Ma loodan, et teie selle ka edaspidi jätate.

**M. Juhkam** (tütar): Härrad Riigikogu liikmed! Kahjuks venivad vaidlused selle seaduse puhul liiga pikaks. Tekib kahtlus, kas meie maanteed seadusest... (J. Teemant, põl: Sellepärast jätke järele ja istuge maha!) Härra Teemant, väga võimalik, et Teie täna ka sekka lööte. Mul tekib kartus, kas meie maanteed seadusest tänavu kevadel seadust saame. Sest oleks kahju. Tuletame meelde — see oli vist 1925. aastal — kui maanteed seadus oli juba valmis ja kui Riigikogu selle arutamisele asus, mis sündis siis. Põllumeeste kogud tegid heroilise jõupingutuse: 31 häälega 30 vastu suutsid nad seaduse tagasi lükata. Kui nüüd jälle olemes 3 aastat poris uppunud...



(K. Tonkman, põl: Aga ta on väga palju paranenud sest saadik.) ... siis võlgne selle eest tänu põllumeeste kogudele. (J. Soots, põl: Härra Juhkam oli II lugemisel hoopis teine, aitas meid ikka kaasa, aga nüüd?) Ma ei tea, mu härrad, mille üle meie praegu vaidleme. Härra Tonkman ütleb, et raha ei olla tähtis, vaid tähtis on tahtmine. Kui asi nii on ja kui võtame § 16., kus selge sõnaga on öeldud, et naturaalkohustuse kaotamine algab I klassi teedest, millest siis kartus? (K. Tonkman, põl: Palju ei kardagi! — Paremalt poolt: Lõpetatakse 40 aasta pärast.) Vaat' see'p see asi ongi! Miks lõpetatakse 40 aasta pärast? (Vahelhüüe J. Soots'i, põl poolt.) Õelge lõpuni see välja, mis ütlemata jätsite. Kardate ise, et rahast, mis § 21. on ette nähtud, ei jätku. Mina kardan ka seda. On huvitav, et rahast tahab parem tiib selle seaduse juures vaikides mööda minna. Keegi ei ole öelnud, et tema § 21. juurde ettepaneku teeb, mis riigi poolt antavaid summasid tõstaks. (Vahelhüüe paremalt poolt.) Teiste sõnadega, olete öelnud, et Teie suurendus-ettepanekuid ei tee. Kardetakse, et nelja aasta jooksul kõiki esimese klassi teid üle võtta ei saa, ja kui härra Liigand katsub ka piirata ja ümber haarata, siis ei aita see piiramine, sest kui raha ei ole, jääb lõpuks siiski keskele tühjus.

Täna on jälle nii palju räägitud Hoolekande seadusest. Ärge tehke, minu härrad, ka maanteede seadusest Hoolekande seadust. (J. Soots, põl: Aga mispärast Hoolekande seadus halb on?) Sellepärast, et ta on alati kõneaineks. (J. Soots, põl: Aga mispärast Teie ta poolt hääletasite?) Sellepärast et arvasime, et ta on tarvilik, ja arvame seda ka praegu. Õnnetus seisab selles, et valitsus ei ole andnud Hoolekande seaduse järgi summasid niipalju, kui ta oleks pidanud andma, ja kuipalju ta lubanud. Maanteede seadusega võib juhtuda samuti. Sest kui seal üles võtame summad, mida hiljem ei suudeta anda, siis kordame Hoolekande seadust veel halvimal kujul. Öeldakse, et summadest, mis seaduses ette nähtud, jätkub, ja et esimese klassi teedel naturaalkohustuse ärakaotamine ei minevat maksma üle 112 miljoni. Mis mõtleme siin naturaalkohustuse ärakaotamise all ja mida tahame kätte saada? Kui natukene kruusa siputada tee keskpaika, siis saab seda küll 112 miljoni eest teha, aga arvan, et kui osa teekohuslasi võrdlemisi kergelt oma asja on võtnud, siis riik ega omavalitsus asja nii kergelt võtta ei saa. (Vahelhüüe paremalt poolt.) See tähendab seda, et riik ega omavalitsus ei saa maanteede korraldamisega nalja teha. (Vahelhüüe K. Tonkman'i, põl

poolt.) Ma ei tea, kui hästi Teie teid teinud olete, kuid arvan, et ka Teil ei ole põhjust sellega kiidelda. (K. Tonkman, põl: Mina olen kõrvale põigelnud niipalju, kui olen saanud.) Noh vaadake, riik ei saa aga kõrvale põigelda. Kui riik võtab üle teetegevise kohustuse, siis peab ta ka selle täitma. (Vahelhüüe K. Tonkman'i, põl poolt.) Nüüd oleme asjaga veidi edasi saanud, nüüd olete selge sõnaga öelnud, et riik võib hakata teid nii korras hoidma, nagu Teie seda olete teinud, kuna ise ütlete, et Teie ei ole katsunudki teid korras hoida. (Vahelhüüe K. Tonkman'i, põl poolt.) Teie ütlete, et naturaalkohustus läheb maksma 112 miljonit. Aga kui riik ja omavalitsus hakkavad teid korras hoidma, siis maksab see midagi hoopis teist. (K. Tonkman, põl: Aga seda tähtsat punkti ei taha Teie, härra Juhkam, puudutada.) Minul ei ole selle vastu midagi, kui tahate küsimust nii laiale pinnale viia, siis võime kõneleda kolm nädalat. (Vahelhüüe K. Tonkman'i, põl poolt.)

Härra Jürman tähendas, et I klassi teed on kõige tähtsamad, kuna seal on kõige suurem liikumine. I klassi teid on meil 3500 kilomeetrit, aga II ja III klassi teid kokku 18000 kilomeetrit. Tuleb välja, et üks on suurem kui kuus. Seda aga ikkagi vist tõestada ei saa. (Vahelhüüe paremalt poolt: Ei saagi võrrelda!) Aga kuidas teie saate öelda, et 3½ tuhat kilomeetrit on palju tähtsam kui 18 tuhat? (Vahelhüüe.) Selle kohta ei ole teil vähemaidki andmeid. (Vahelhüüe J. Teemandi, põl poolt. — Vahelhüüded paremalt poolt.) Vaadake, väga lugupeetud härra Teemant, niipalju, kui ma maal olen olnud, olen näinud, et piimaauto liigub praegu ka III ja II klassi teedel. See jutt, et autod ja veoautod liiguvad ainult I klassi teedel, ei taha õige olla. (J. Soots, põl: Veoauto ei saagi III klassi teel liikuda!) Kuigi III klassi teed tõepoolest halvavad on, nii et autod paiguti otse roomavad, aga nad siiski liiguvad, sest selle järele on tungiv vajadus. (Vahelhüüe paremalt poolt.)

Naturaalkohustus tuleb kindlasti kaotada ka teistel teedel, mitte ainult I klassi teedel. (Vahelhüüe paremalt poolt: Selle vastu ei vaidle!) Teie ettepanek sihib aga ilmselt selle poole, et seda võiks näiliselt kaotada ainult I klassi teedel. Mis sünnib II ja III klassi teedel, see ei ole teile põrmugi tähtis. (K. Tonkman, põl: Härra Juhkam, ärge nii kõnelege. Ega Teie ise ei usu seda, mis Teie räägite.)

Näib, et maanteede seadus oma iseloomu poolest sarnane on, et ta ei taha vist seaduseks saada, muidugi kui rühmad teatud küsimustes



kokku lepivad. Meil on kogemused II Riigikogu päevilt, kus seadusega komisjonis palju tööd tehti ja kus ta Riigikogus siiski läbi kukkus. III Riigikogus on asi veel segasem. Kui komisjonis teatud rühmade vahel kokkuleppele jõuti, kui asja rühmades ja valitsuses arutati ja kui seadusel näis enamuse olevat, siis näete teie, et nüüd Riigikogus seda enamust ei ole. Ma ei tea, mis on katkenud, kuid kahtlemata on midagi katki. Kust tekkis näiteks täna härra Liigand'i ettepanek ja milleks seda vaja oli? (Vahelhüüe.) Sellest oleks võinud veel aru saada, kui see mingisugune kompromiss oleks olnud, aga nähtavasti ei ole ka seda. Teie, härra Liigand, kuulsite kohe pärast seda, kui ettepaneku olite esitanud, et see põllumeestele vastuvõetav ei ole. Meile ei ole see ka kahjuks vastuvõetav. Järelikult ei anna see ettepanek midagi.

Peaksin lõpuks ütleva mõne sõna faktilise märkusena selle kohta, millest kõneles härra Laarman, nimelt et minu seisukoht olla olnud 1925. aastal teine kui praegu. (O. Gustavson, stp: Siis on asi kahtlane.) Mul on selgesti meeles, et niipea kui seadust II Riigikogus arutama hakati, ütlesin selge sõnaga, see on ka protokollis, et ma pooldan naturaalkohustuse kaotamist. Ma küsisin härra Laarman'ilt, kui ta oma kõne oli lõpetanud, kust ta võttis selle ütelse. Ta vastas, et oma märkustest. On muidugi küsitav, kui täpselt niisugused märkused tehtud on ja kuivõrt võib neid uskuda. Aga olgu lugu nende märkustega kuidas on, ma kasutan juhust ja teen ka ühe märkuse. Mõni kuu tagasi, kui üks teie inimene, härrad põllumehed, väga kõrgel kohal oli, kus ta nüüd enam ei ole, ja kui siis jutt oli maanteede seadusest ja sellest, kuivõrt

see on valitsusele vastuvõetav, öelnud see härra, et las nad ilutsevad, las karata, sellest ei tule niikuinii midagi välja, valitsus sellega ühineda ei saa ega või. Hiljem küsisin ma ühelt põllumeeste kogude rühma tegelaselt, kuidas võib üks rühma vanem tegelane nii vähe rühma arvamisega arvestada. Mulle vastati: „Meil oli rühmas raske ütlemine. Kui see härra oma seisukohta katsus kaitsta, sai ta rühmalt nii, et läks otse uksest välja.“ Vaadake, need on minu märkused. Aga ma ei sunni neid kellelegi peale. Kes ei taha uskuda — ärgu uskugu.

**O. Liigand** (rhv) (fakt. märk.): Rkl. Juhkam pani küsimise ette, kust on tulnud Liigand'i ettepanek. Mina pean siin meelde tuletama, et mina komisjonis algusest lõpuni toetasin sama seisukohta. Ja kui ma seal viimati leppisin kokku komisjoni ettepanekuga, mis praegu siin arutada, siis ainult sellepärast, et minu seisukoht läbi ei läinud. Õieti oli see valitsuse ettepanek ja mina kaitsesin valitsuse ettepanekut. Et aga see valitsuse ettepanek läbi ei läinud, siis toetasin mina ja toetan ka edaspidi igatahes paremini praegust komisjoni ettepanekut, kui rkl. Soots'i parandus-ettepanekut.

Juhataja **K. Einbund**: Rkl. Johanson teeb korra kohta ettepaneku, lõpetada koosolek. (Hääletatakse.) Poolt on 25 häält, vastu — 19 häält, seega on ettepanek vastu võetud.

Lõpetan koosoleku.

Koosolek lõpeb kell 21.10 min.

Algkirjale alla kirjutanud:

Riigikogu esimees **K. Einbund**.

Abisekretär **J. Piiskar**.



