

Tsaari motopäränd Eestimaa teedel

Viimase imperaatori viimasest külaskäigust Eestimaa kubermangu pealinna Revelisse on möödunud sajand. „Tsaari rong“ saabus Balti jaama 1915. aasta 28. oktoobri hommikul kell 9.¹ Raudteejaama ees ootas Tšema Imperaatorlikku Kõrgust uhke limusiin. See oli Petrogradist kaasa võetud 40-hobujõuline Rolls-Royce.

Nikolai II käsutuses oli viis spetsiaalselt kohandatud rongi, millega ta reisis mööda Venemaa avarusi. Väljast olid vagunid tumesinist värvi, ehitud kullakarva riigivappidega. Sisustus oli üsna luksuslik, samas olid loodud hubased tingimused nii tööks kui puhkuseks. Autode transportimiseks kasutati spetsiaalselt konstrueeritud garaažvaguneid.

Tsaari garaaži hakati komplekteerima 1905. aastal ning esimesed tellitud masinad saabusid kohale järgmise aasta alguseks. Ametlikult loodi õukonna ministeeriumi juurde Tsarskoje Selos 1907. aasta märtsis uus allüksus – „Tšema Imperaatorliku Kõrguse Isiklik Garaaž“.² Mõne aastaga sai sellest üks uhkemaid ja luksuslikumaid autogaraaže Euroopas. Garaaži tehniliseks juhatajaks oli Nikolai isiklik autojuht prantslane Adolphe Kégresse.

Esindusautodeks eelistati kasutada tänaseks unustatud Prantsuse automarki Delaunay-Belleville – neid soetati kokku kümme tükki. Tallinnasse kaasa võetud Rolls-Royce oli ostetud 1913. aastal, kusjuures masina kere valmistas



Tallinn, 28. oktoober 1915. Nikolai II koos poeg Alekseiga väljumas Balti jaama hoonest. Autoroolis on Adolphe Kégresse. Foto: Sankt-Peterburgi kino-, foto- ja fonodokumentide riiklik keskarhiiv, 5-1597.

¹ Päevaleht, 02.11.1915, nr. 252, lk. 1.

² Venemaa ajaloo keskarhiiv, f. 482, n. 10, s. 803, l.1.



Arsenali hoov 21. september 1931. Vasakult teine on auto-tankirügemendi Renault. Foto: Eesti Vanatehnika Muuseumi digiarhiiv.

prestiižikas prantsuse firma Kellner et ses Fils.

Nikolai külastas Peeter Suure merekindlust ja Vene-Balti laevatehast. Sadamas tutvustati talle Vene ja Inglise allveelaevu. Veel samal päeval sõitis tsaar edasi Riiga. Impeeriumi hävinguni oli jäänud kaks aastat.

Veebruarirevolutsiooni järel läksid tsaari garaaži masinad üle Ajutisele Valitsusele. Säilinud on 1917. aasta 11. märtsil Adolphe Kégresse'i koostatud üleandmisakt, kus on kirjas 56 autot.³ Umbes samal ajal loodi bolševike kontrolli all olev Petrosoveti täitevkomitee autobaas, mis komplekteeriti peamiselt aadelkonnalt rekviireeritud autodega – neid saadi kokku ligi 200. Mõned masinad olid pärast pikki läbirääkimisi saadud ka Ajutise Valitsuse haldusalas olevast endisest tsaari garaažist.

Oktoobrirevolutsiooni järel sattus kogu tsaari, tema lähedaste ning õukonna autopark bolševike käsutusse, need asusid Ülevenemaalise Kesktäitevkomitee (VCIK) autoosakonnas ja Rahvakomissaride Nõukogu autobaasis. Masinate edasine saatus oli erinev, kuid kaks autot keiserlikust motopärandist jõudsid ka Maarjamaale.

Üks neist oli 1914. aasta Renault 40 CV mootorinumbriga 5225. Novembris 1918 oli auto arvel VCIK keskgaraažis, enne seda oli masin olnud Tsarskoje Selos õukonna teenistuses.⁴ Sõjasündmuste ägenedes moodustati garaaži personalist lahingu- ja sanitaarüksusi, mis koos masinatega saadeti erinevatel rinnetel võitlevatele väesalkadele toeks. Üsna tõenäoliselt sattus see Renault Eesti vägede kätte 1919. aasta lahingute käigus. Pärast Vabadussõda teenis masin Auto-Tanki Divisjonis (hiljem rügemendis) sanitaaraudona.⁵

Märksa tähelepanuväärsem oli teine Eestisse sattunud auto. 1919. aasta suvel toimus autode ja mootorrataste rekviireerimine Eesti sõjaväe vajadusteks. Sõjamineisteriumi varustuse valitsuse inseneriosakonna volinik Gustav Pohla käis koos tehnikaekspertide Peeter Kleini ja Julius Johansoniga inspekteerimas erinevaid garaaže – koostati sõjaväeteenistuseks kõlblike masinate nimekirju.⁶

Aadressil Narva mnt. 43 asus garaaž, kus oli 3 autot – väike kergsõiduauto Itala, 6-istmeline lahtine Regal W 30 PS mootorinumbriga 6037 ja 6 istmega vähe pruugitud „tõld Dellone“ 22/50

³ Venemaa riiklik arhiiv, f. P-6978, n. 1, s. 805, l. 4, 5.

⁴ Venemaa riiklik arhiiv, f. 130, n. 2, s. 73, l. 10.

⁵ ERA, f. 633, n.1, s.1, l.173.

⁶ ERA, f. 67, n. 1, s. 422.

PS mootorinumbriga 5231. Nende omanikuks oli märgitud Mendel Salomoni poeg Zitron.⁷ Viimatinimetatud masina näol oli tegemist limusiinikerega Delaunay-Belleville'iga, mis varem oli kuulunud Nikolai II vanemale õele Kseniale.

On teadmata ja õigupoolest võiks öelda, et on mõistetamatu, millistel asjaoludel sattus see Delaunay-Belleville Eestisse. 1917. aasta märtsis sai Petrosoveti täitevkomitee Ajutise Valitsuse nõusolekul rekvireerida Ksenia Aleksandrovna lossist viis autot. Need olid Opel, Peugeot, Renault ning kaks Delaunay-Belleville'i mootorinumbritega 875 ja 5231. Veel 1917. aasta 13. novembril asusid masinad Petrogradis VCIK-i garaažis.⁸ Seega õnnestus Zitronil mingil uskumatul viisil vahetult enne Vabadussõda see limusiin bolševike garaažist kätte saada.

Zitronid olid Poola päritolu juudi suguvõsa, kust pärineb ka tuntud prantsuse autofirma Citroën alusepanija André-Gustave Citroën. Mendel Zitron oli kahtlemata ettevõtlik, kuid seejuures üsna avantüristlike kalduvustega isiksus. Pikemalt võib temast lugeda ajakirja Tuna 2013. aasta esimesest numbrist, kus on lugu Loodearmee ülemjuhataja kindral Nikolai Judenitši auto ärandamisest.⁹

Arusaadavalt üritas Mendel kõikvõimalikel viisidel päästa Delaunay-Belleville'i rekvireerimisest. Võib arvata, et sel hetkel oli ta ainuke, kellel oli aimu masina tõelisest väärtusest. Rekvireerimisaktist on leida märkus, et Zitron avaldas rekvireerimise vastu protesti.¹⁰ Dokumentidest nähtub, et mingisugune edu tema jõupingutustel oli. Säilinud on Julius Johanson'i märgukiri Sõjamineisteriumi Varustuse Valitsusele, kus ta soovib Delaunay Belleville'i „rekvisitsioonist vabastada kummide puudusel, mis tähendatud autole hakkaks“ ja, et „hoopis parem on Itala, mille Zitron oleks nõus kahe päeva jooksul sõidukorda seadma“.¹¹

Kuigi Itala eelistes pidi eksperdil kindlasti tekkima kahtlusi, oli märkus kummide kohta vaieldamatult asjakohane. Autokummide defitsiit serral oli suur ja eriti puudutas see harvemini esinevaid automarke.

Lõpptulemusena jäi Zitron oma hinnalisest limusiinist siiski ilma – 20. juuni 1919. aastal aktiga nr. 99 see masin rekvireeriti. Ära võeti



Suurvürst Aleksei Mihhailovitš, Nikolai II ja tema õde Ksenia. Foto: Ella von Hesseni albumist.

ka Regal ja Itala, kusjuures viimase sai Mendel peagi tagasi koos teatega, et „kergsõidu auto Itala on inseneri osakonna poolt kõlbmatuks tunnistatud ja rekvireerimise alt vabastatud“.¹²

1920-ndate aastate teisel poolel korraldas Sõjamineisterium oksjoneid, et vabaneda vananenud ja tarbetust tehnikast. Müüki läks ka Ksenia Aleksandrovna kuulunud Delaunay-Belleville. Selle auto ostis ära Jussi talu omanik Justinus Meesak Järvamaalt.

Justinus polnud sugugi tavaline talumees. Tal olid tehnika valdkonnas üsna head teadmised, lisaks oli Meesakul ette näidata tsariaegne lenduridiplom, mille ilutses uhke kiri „L'Aéro-Club de France“. Tegemist oli omaaegse prestiižika lennukooliga, mille üks asutajaid 1898. aastal oli kuulnud kirjanik Jules Verne.

Vanemad külalanelikud teadsid jutustada, et masin toodi Kärevere jaamast Jussi talu õuele hobustega. Ilmselt oli see selle auto viimne teekond ning masin jäigi taluõuele seisma ega liikunud enam kunagi.

1938. aastal suvel tegi Keila koguduse õpetaja praost Ado Kõögardal oma autoga BMW ringsõidu Järvamaal. Tema kaasreisijateks olid abikaasa Hilda ja sõber teoloog Bernhard

⁷ Samas.

⁸ Venemaa riiklik arhiiv, f. P-6978, n. 1, s. 805, l. 10, 32.

⁹ R. Levoll. Kindral Judenitši auto uskumatud seiklused Eestimaal. – Tuna 2013, nr. 1, lk. 150–155.

¹⁰ ERA, f. 67, n. 1, s. 422.

¹¹ Samas.

¹² Samas.



13. juuni 1938. Ado Kõogardal, Hilda Kõogardal ja Bernhard Leib Jussi talu õuel suurvürstinna Ksenia Aleksandrovna limusiini poritiival piknikut pidamas. Nagu pildilt näha, pole autol kumme. Võib arvata, et Julius Johanson'i hoiatus haruldaste kummide suhtes oli igati asjakohane – pole teada ühtegi fotot, kus see masin oleks ringi sõitnud Eesti sõjaväge teenides. Foto: Ellinor Vaheri (Kõogardali) albumist.

Leib. Sõidu ajal oli härra Leibil tekkinud kange tahtmine värske piima järele. Tehti peatus ühe Järvamaa ja Viljandimaa piiril olnud talu juures, kus lahke vanaproua lüpsis neile sooja piima. Samas korraldati väike piknik. Kõogardali reisi-märkmetes on kirjas: „Imestati õuel asuvat vana kולי, mille hulgas oli ka üks noaegne peaaegu raudteeveduri moodi auto.“¹³

Reisiseltskond oli sattunud Jussi talu õuele, vanaproua oli Justinus Meesaku ema, „raudteeveduri moodi auto“ oli aga viimase vene tsaari õele kuulunud Delaunay-Belleville.

Ühel päeval, see oli juba pärast viimast sõda, asus Justinus auto kallal toimetama. Võimalik, et tal tekkis soov masinale elu sisse puhuda. Puuduvad täpsemad andmed selle ettevõtmise edukusest, kuid ilmselt polnud tulemused kõige paremad, sest veel aastaid hiljem võis talumaadelt leida selle auto erinevaid detaile.

Täna on Jussi talu koha peal lage põld. Teatakse rääkida, et auto mootor sai visatud ühte lähedal asunud kaevu. Selle tänaseks kinniaetud kaevu asukoht on äratuntav – ehk on see killuke tsaaririigi ajaloost seal tänapäevani tallel.

Rene Levoll



29. mai 1905. Ksenia Aleksandrovna tütar Irinaga teel Gattšinasse. Foto: Ksenia Romanova albumist.



Rene Levoll

(1959), loodusteaduste magister,
sihtasutuse Eesti Vanatehnika Muuseum juhataja,
tehnikamuseum@gmail.com

¹³ A. Kõogardal. Väljasõidud Eestis. Harjumaa Muuseum, Keila, 2009.