

Koeru Keskkool

KOERU TEEDEVÕRGUSTIK LÄBI AEGADE

Uurimistöö

Autor: Sander Reinholdy, 11. klass

Juhendaja: õp Siret Pärtel

Koeru 2018

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. TEEDEVÕRGUSTIKU TEKE JA ARENEMINE	5
1.1. Teedevõrgustik 13.–19. sajandil	5
1.2. Taliteed	7
1.3. Suveteed.....	8
2. PIIBE MAANTEE.....	9
3. KOERU TEEDEVÕRGUSTIK 20. SAJANDIL	12
3.1. Teedevõrgustiku areng 20. sajandil	12
3.2. Unistus raudteest.....	13
3.3. Sillad	14
3.4. Koeru endised teed.....	15
3.5. Koeru tänavad	18
3.6. Tänavate nimed.....	20
3.7. Uued teelõigud Koerus	21
3.8. Koeru ristmikud	21
4. KERGLIIKLUSTEED	24
4.1. Koeru–Väinjärve.....	24
4.2. Koeru–Vao	25
4.3. Koeru–kalmistu.....	25
5. KOERU VALLA TEED 2017.–2018. AASTAL	27
5.1. Teede hooldamine	27
5.2. Teede ehitus	28
5.3. Jalgtee rekonstrueerimine	28
KOKKUVÕTE	30
KASUTATUD MATERJALID.....	32
LISA 1. TEEDEVÕRK MUINASAJA LÕPUL	35
LISA 2. TEEDEVÕRK JÄRVAMAA JA TARTUMAA VAHEL	36
LISA 3. ARNOLD HAAVASALU MÄLESTUS.....	37
LISA 4. FOTOD JÕEKÜLA SILLAST	39

LISA 5. FOTOD KOERU TÄNAVATEST 20. SAJANDIL.....	40
LISA 6. FOTOD PAIDE TEEST	43
LISA 7. TÄNAVA NIMEDE SILDID	44
LISA 8. FOTOD RISTMIKEST 20. SAJANDIL	45
LISA 9. FOTOD RISTMIKEST AASTAL 2018.....	46
LISA 10. FOTOD KOERU–VÄINJÄRVE KERGLIIKLUSTEEST	47
LISA 11. FOTOD KOERU–VAO KERGLIIKLUSTEEST	48
LISA 12. FOTOD KOERU–KALMISTU KERGLIIKLUSTEEST	49
LISA 13. ENDISE KOERU VALLA TEEDE KAART	50
LISA 14. KOERU ALEVIKU JALGTEE ASENDISKEEM	51

SISSEJUHATUS

Eesti Vabariigi eksisteerimise 100 aasta jooksul on toimunud suured muudatused riigi arengus. Sada viimast aastat on väike osa teede ajaloost, kuid sellel perioodil on aset leidnud kõige suuremad muudatused teede arengus. Mullased ja kivistunud teed, kus liiguti hobustega, on asendunud tiheda liiklusega tänapäevaste teedega.

Uurimistöö teema on „Koeru teedevõrgustik läbi aegade“. Töö eesmärk on anda ülevaade Koeru valla teedevõrgustikust keskajast tänapäevani. Teema valikul lähtusin enda huvist ja soovist panna kirja üks osa oma kodukoha ajaloost. Valiku tegi eriliseks, et sellel teemal ei ole varem uurimistööd tehtud.

Uurimistöö koosneb viiest peatükist. Esimeses osas annan ülevaate oma kodupaiga teedevõrgustikust 13.–19. sajandil, tali- ja suveteedest. Teises peatükis käsitlen vana Tallinna–Tartu ehk Piibe maanteed. Kolmandas vaatlen muutuseid teedevõrgustikus 20. sajandil. Neljandas peatükis esitan ülevaate Koeru olemasolevatest kergliiklusteedest ja tulevikuplaanidest. Viiendas peatükis annan ülevaate Koeru teedest 2017.–2018. aastal.

Uurimistöö jaoks vajaliku info saamiseks töötasin läbi kõik ajalehed Koeru Kaja (1994–2017) ja väljaantud raamatud Koerust. Lisamaterjale sain Järvamaa ja Koeru muuseumist, vanadest ajalehtedest ja internetist. Viisin läbi seitse intervjuud, millest olulisemaks osutus vestlus mõisa- ja teedeajaloo huvilise Valdo Praustiga. Vajalikku pildimaterjali sain internetist ja muuseumidest. Hetkeolukorra jäädvustamiseks tegin ise fotosid. Töötasin erinevate kaardirakendustega ja lisasin neid töösse. Uurimise käigus saadud materjali hulk oli mahukas.

Lisades on Koeru teedevõrgustiku kaardid, Koeru aleviku jalgteede asendiskeem ja Arnold Haavasalu mälestus teedeehitusest 30. aastatel, fotod kergliiklusteedest, ristmikest, tänavatest, sildadest ja tänavanimest.

Täna kõiki, kes aitasid kaasa uurimistöö valmimisele.

1. TEEDEVÕRGUSTIKU TEKE JA ARENEMINE

Arvatakse, et ajalooliselt vanimad teed olid viikingiteaegsed veeteed. Kuna jõgedel asusid ohtlikud kärestikulised kohad ja need ei olnud igal pool läbitavad, siis tekkis vajadus maismaateede järele. Koeru kihelkond asus Põltsamaa ja Preedi jõe põhjaosas, mistõttu võib oletada, et ka seal liiguti algselt mööda jõgesid. (Praust, 2018)

Kroonikas mainitakse esmakordselt Koeru kirikukihelkonda 1282. aastal. Maapiirkondades ehitati kirikud küladest väljapoole, arvestades olemasolevaid teid ja et kirik oleks kaugelt nähtav. Koeru Maarja-Magdaleena kirik on ehitatud 13. sajandi viimastel aastakümnetel. Tõenäoliselt arvestati vana Tallinna–Tartu (Piibe) maantee kujunemisel Koeru kiriku asukohaga. (Pae, Sokk, 2007)

1.1. Teedevõrgustik 13.–19. sajandil

13. sajandi alguseks oli kogu Eesti kaetud kaugliiklust võimaldava suvise teedevõrguga. Praegust teedevõrku analüüsid avastas mõisa- ja teedeajaloo huviline Valdo Praust ühe põneva koha – muinas-Järvamaa koos Karedal asuva keskusega (Lisa 1). Sealt lähtus omapärane kiirtekujuline teedevõrk igasse suunda, kõikidele ülejäänud Järvamaa aladele. Umbes 90% teedest on senini alles ja kasutatavad, osa põllu- ja metsateedena. Erinevate loendusmeetodite põhjal oli Karedalt kiirtena lähtuvaid teid kokku 8 kuni 14 – oleneb, kas veidi eemal lahknevaid teid lugeda üheks või mitmeks. Kiirtekujuline teedevõrk kattis kogu muinas-Järvamaa inimtegevusega hõlmatud ala. Üks kiirtest läbis ka Koerut. Enamik kiirestiku teid olid looklevad ja said alguse Karedalt. (Liloson, 2012)

17. sajandi lõpust pärinevad varaseimad liiklemisteede kaardid. Neile kaartidele olid suvised maanteed kantud üsna täpselt, kuid taliteede asukohad olid osaliselt märkimata või ebatäpsed. Samal sajandil ehk Rootsi aja lõpus algas mõisate reduktsioon. Kuna riigil oli raha vaja, siis võeti uhked mõisad riigile tagasi. Sellega seoses pandi kirja kogu mõisate varandus ja kaardistati maad. (Praust)

18. sajandist on säilinud mõisate piirikaarte, kuhu on kantud teed, maanteekõrtsid ja muud objektid. Ludwig August Mellini eestvõttel avaldati Leipzgis Eestimaad ja Liivimaad kujutav atlas (Joonis 1). Atlas ehk Mellini kaart koosneb 14 maakonnakaardist ja ühest üldkaardist. Atlases on ligikaudu 7 000 Eesti ala kohta käivat kohanime, sealhulgas ka *St. Marien Magd.* (tänapäeva Koeru). (Praust)



Joonis 1. Mellini kaart (Rahvusarhiiv, 1796)

19. sajandi keskpaigas algas kobarkülade muutmine rida- ja hajakülaks ja peaaegu kogu Eesti kaeti detailse kaardimaterjaliga. 1884. aastast pärineb Schmidt'i Eesti ülevaatekaart (Joonis 2), kuhu on kantud kõik teed ja hooned ning vastava leppemärgiga maanteekõrtsid. Schmidt'i kaardil on näha ka teedevõrk *St. Marien Magdalenen* ümbruses (tänapäeva Koeru). Praust oletab, et Schmidt on oma kaardi koostamisel aluseks võtnud 17.–18. sajandi mõisamaade kaardid. Schmidt'i kaarti kasutatakse tänapäeval Maa-ameti ajalooliste kaartide ühe aluskaardina. Teede paiknemist sajandi lõpul saab näha olemasolevalt üheverstaliselt kaardilt. (Praust, 2018; Praust)



Joonis 2. Schmidt's Eestimaa kaart (Maa-ameti Geoportaal, 1844)

1.2. Taliteed

Vanemal ajal olid tähtsaks teeks talvel kasutatavad taliteed, mis võisid kulgeda ka üle soode, veekogude ja väljade. Talvel, mil pehmed sood-rabad ja jõed-järved olid kinni külmunud, sai rajada otse kulgevad taliteid, mis pehmel maastikul erinesid tihtipeale oluliselt suvistest teedest. Praust oletab, et kuni 18.–19. sajandini oli Eestis kaks teedevõrku – talvine ja suvine, see tähendab, et paljud taliteed olid kasutusel ka tähtsate talimaanteedena. Taliteed olid enne raudteetransporti väga olulised kaubateed. Suuremad veod tehti reeglina taliteedel regedega, mille abil oli võimalik vedada raskemaid koormaid, kui vankritega. Kui vaadata suviste teede suhet taliteedega, siis joonistub välja huvitav pilt. Nimelt näivad taliteed olevad primaarsed ning nende paiknemine on mõjutanud ka aastaringselt kasutatavate teede suunda ja paiknemist. Talvised trassid kulgevad üllatavalt sirgelt. (Lilason, 2012)

Kunagised taliteed on näha vanadelt kaartidelt. Prausti rekonstruktsioonimudelite kohaselt saab muinas- ja keskaegne Koeru ümbruse teedevõrk alguse Kagu-Järvamaalt ja suundub Laiuse–Ripuka–Palamuse kandini Kirde-Tartumaal (Lisa 2). Talvine tee Järvamaale läks Kärde mäe alt otse ja sirgjooneliselt üle praeguse Endla Looduskaitseala ja järve ning jõudis Rõhu teeristi. Taliteed püsisid aastasadu samades kohtades ja nende äärde rajati kõrtse. Kärde–Rõhu teel asus kolm talikõrtsi: Nava, Haava ja Nahkanuia. Enamik vanasid taliteesid kaotasid oma tähtsuse 20. sajandi keskpaigas, kui hakkasid arenema raudteevõrk ja autoteed ning lõppes liikumine hobuvankrite ja -regedega. (Praust, 2018)

Tänapäeval nimetavad Koeru kalamehed taliteeks teed, mis viib Kanamatsi raba äärest Põltsamaa jõele. Kui talv on piisavalt külm ja jõgi jäätunud, siis liigutakse mööda teed jõele kala püüdma. Üle mitme aasta oli võimalus teed kasutada käesoleval talvel – mõnel päeval võis jõel kohata mitukümmend kalameest.

1.3. Suveteed

Kesk- ja muinasaegsete teede kulgemist mõjutas väga palju maastik ja aasta ringi läbitavad teed olid sageli väga käänulised. Suurel osal Eestist oli teede rajamisel üheks takistuseks liigniisked ja soised alad. Teid püüti rajada paikadesse, kus oli võimalikult vähe soid. Kui pehmeid ja soiseid alasid täielikult vältida ei suudetud, siis rajati nende läbimiseks soosillad, mis tehti ühelt soosaarelt teisele. Soosillad ehitati kubudest, hagudest ja kaigastest, mis paigaldati teega risti. Nii oli võimalik pehmeid alasid läbida aastaringselt. Pikkade soosildade ehitamine oli väga töömahukas ja käis varasematel sajanditel tihtipeale üle jõu. Edaspidi püüti kõik teed, eelkõige aga kaugteed, rajada võimaluse piires sellistesse paikadesse, kus liiklemine oleks võimalik aastaringselt. Seetõttu kulgevad aastaringsed põlised teed tihti väga looklevaina, otsides maastikul kuivemaid kohti. (Praust, 2018)

Lisaks pehmetele aladele olid suvisele liiklemisele olulisteks takistusteks ka jõed. Tõenäoliselt enne keskaega reeglina üle jõgede sildu ei ehitatud. Jõed püüti ületada koolmekohtades, mis olid looduslikud paigad, kus jõgi oli madal, aeglase vooluga, kõva põhjaga ja kõvade kallastega. (Praust, 2018)

2. PIIBE MAANTEE

Kõige tähtsam tee, mis Koeru valda läbib, on Piibe maantee. Tegemist on Eesti ühe vanema teega, mis on enam-vähem sama koha peal asunud tuhatkond aastat. Piibe maantee on üks kahest teest, mille kaudu on läbi aegade Tallinnast Tartusse liigutud. 20. sajandi esimese pooleni peeti tähtsamaks Piibe maanteed, kuid tänapäeval üle Mäo kulgevat Tallinna–Tartu maanteed. (Praust)

Uurimistöö käigus on selgunud kolm erinevat versiooni Piibe maantee nime saamise kohta. Esimese legendi kohaselt on maantee nime saanud selle lähedal asuva Piibe mõisa ja teises loos Piibe silla järgi. Kolmanda versioonis arvatakse, et nimi pärineb Tartu murdekeelsest sõnast *piibe*, mis tähendas vitsa või oksa.

Oletatavasti kulges esialgne Tallinna–Tartu suvine tee Koeru–Piibe sihis üle Koeru, Rõhu ja Preedi. Mitte üle Kapu ja Vahu (Vahuküla), sealt kust kulgeb praegune tee. 15. sajandil suundus Piibe maantee uuele trassile. Järva-Jaani poolt tulles lahknes uus teelõik, varasemast teest 3,7 km enne Koerut, ja oli 1,6 km lühem. Uus tee kulges läbi Kapu, Vahu ja Nõmmküla. Sajandi lõpuks oli see trass peamiseks Tallinna–Tartu suviseks trassiks. Kaasajal on Kapu–Vahuküla–Piibe teelõik õgvendatud (tehtud laiemaks ja sirgemaks). Vahuküla juures on suure ja järsu kurvi likvideerimiseks viidud 3,6 km pikkune teelõik vanast teest edela poole. Vana tee on säilinud külavaheteena. (Praust)

Endise Koeru valla piiridesse jääb 13,3 km Piibe maanteest ja asub Koeru alevikust paari kilomeetri kaugusel. Talviti on Piibe maantee seisukord mõnevõrra halvem kui Tartu maanteel. Samas on liiklustihedus väiksem ja seal sõitmine huvitavam ning mitmekesisem. Tee äärde jäävad paljud mõisad, kirikud, turismi- ja kultuuriloolisobjektid ning kaunid loodusvaated.

1997. aastal sai Piibe maanteest viimasena asfaltkatte Kapu ja Järva-Jaani vaheline kruusateelõik, millest osa asus Koeru vallas (Joonis 3). Töödega alustati 1995. aastal. Pärast kaks aastat kestnud töid valmis tee lõplikult ja avati pidulikult 16. oktoobril 1997. Tee avamisürituseks korraldasid Koeru ja Järva-Jaani rahvas meeldejäáva ürituse. Esinesid

pritsimeeste pasunakoor ja rahvatantsijad. Korraldati autodega ja bussidega liikuv killavoor ning tõrvikutega jook. Lindi lõikasid läbi Maanteeameti peadirektor Riho Sibul ja rahandusjuht Allan Piik. Üritusest võttis osa Riigikogu liige Mart Laar. (Raudsepp, 2002)



Joonis 3. Piibe maantee (Reinholdy, 2018)

Samal aastal muudeti nn Kapu ristis (Piibe mnt ja Koeru–Rakke–Rakvere rist) liikluskorraldust. Kui varem pidi Piibe maanteel sõitja ristis teed andma, siis nüüd muudeti see vastupidiseks. Loomulikult tekitas peatee muutmine kõrvalteeks ja vastupidi esialgu mitmeid avarisiid, sest autojuhid oli harjunud vana liikluskorraldusega. (Raudsepp, 1997)

2001. aastal tekkis idee arendada Piibe maantee rahvusvaheliseks turismiteeks. Ajalooline maantee kulgeb läbi Harju-, Järva-, Lääne-Viru, Jõgeva- ja Tartumaa ja ühendas 15 omavalitsust ja on paljudele valdadele ainsaks teeks, mille kaudu peetakse sidet ülejäänud maailmaga. Plaanid olid suured, kuid ideest kaugemale ei jõutud. Alles 2012. aastal jõuti järgmise sammuni: 14. septembril asutati mittetulundusühing Piibe Maantee Arendus. Ühingu eesmärk oli kujundada maanteest hästi tähistatud, emotsionaalselt nauditav, ühiselt turustatav alternatiivne tee läbi Eestimaa. Selleks, et tõmmata tähelepanu Piibe maanteele, korraldati mitmeid Piibe päevi ja konverentse. Kuna seda teed ei ole võimalik jagada juppideks, vaid tuleb võtta kui ühte tervikut, oli oluline kõigi valdade liitumine selle ettevõtmisega. Projekt luhtus, kuna omavalitsused ei toetanud ettevõtmist piisavalt ning omavaheline koostöö ei olnud kiita. Hea idee elluviimiseks puudus ka vajaminev raha ja inimressursid. (Arula, 2013)

2007. aastal muudeti Kapu rist ohutumaks. Koerulased arvasid alati, kui päästeameti auto läbi alevi sõitis, et kindlasti toimus Kapu ristis jälle mõni avarii. Ristmikku rajati ohutussaared,

paigaldati uued ja suuremad liiklusmärgid ning ristmiku valgustus. Uuele asfaltkatele kanti täristid, mis annavad märku ristmikust. (Raudsepp, 2007; Pärtel, 2018)

Seoses omavalitsuse reformiga 2017. aastal otsustasid Koeru vald Järvamaal ja Rakke vald Lääne-Virumaal omavahel ühineda. Mõlemat valda läbib Piibe maantee. Märtsis allkirjastati ühinemisleping, mille keskuseks saaks Koeru ja pärast ühinemist kuulutakse esmakordselt Lääne-Virumaa koosseisu. Ühine vald plaaniti nimetada Piibe vallaks. Samanimeline küla on Rakke vallas ja on varasemalt kuulunud Koeru kihelkonna koosseisu. Rahandusministeerium pidas ühinemist ebaseaduslikuks ja valitsus otsustas Koeru valla sundliita Järva vallaga (15. juuni 2017), mistõttu Piibe maanteega samanimeline vald jäi loomata. (Kenk, 2017; Koppel, 2017)

Vaatamata ettevõtmiste luhtumistele elab Piibe maantee oma elu edasi. Seal liiguvad inimesed, kes soovivad liigelda rahulikult ja ohutult ning nautida Eestimaa looduse eripalgelisust.

3. KOERU TEEDEVÕRGUSTIK 20. SAJANDIL

3.1. Teedevõrgustiku areng 20. sajandil

20. sajandi alguses, esimese Eesti Vabariigi ajal, ei jõutud teede parandamisega eriti tegelda. 20. aastatel ilmusid Eesti teedele esimesed autod. Kuna olemasolevad teed olid käänulised ja kitsad, siis tekkis vajadus nende õgvendamiseks. 30ndatel, kui autode hulk veelgi suurenes, hakati põhimaanteid katma kruusaga, et autodega oleks võimalik liigelda. Suuremad teeparandused Koeru vallas said alguse samal perioodil, millest ülevaate annab kodu-uurija Arnold Haavasalu mälestus (Lisa 3). (Praust, 2018)

Sajandi alguses oli Koeru kihelkonna teede olukord halb. Ajalehes Kaja ilmus Koeru teede olukorda kirjeldav artikkel: „*Liikumisteed on viimaste vihmasadude tõttu porised, mõnes kohas otse läbipääsematud. Suuremalt osalt kannatavad teed puuduliku parandamise all, sest teed on sõja aastatel parandamata jätmisel nii auklisteks ja konarlisteks muutunud, et nende kordaseadmine õige suurt hoolt ja tööd nõuab. Eriti halvad teed on Koeru kihelkonnas, kus Rakkest Koeru viiv 1. klassi maantee nii halb on, et suurema koormaga ja viletsa vankriga teele minek võimata. Teid lõhuvad omakorda ka raskeveo autod ja omnibussid. Kilomeetri postid puuduvad veel praegugi meie maanteedel, olgugi, et tarvidus nende järele suur on.*“ (Järwala, 1923)

Teede olukorra parandamiseks plaaniti ehitada uusi ja tugevamaid teelõike kivist. Järwa Teataja kirjutas: „*Tuleval kevadel alustatakse kivitee ehitamist Koeru aleviku juurde, olemasoleva kivitee otsast kuni ligi Kapu ristteeni Koeru–Rake. Ümberehitusele tulev tee osa on halvemaid ümbruskonnas. Kivid tee ehituseks on juba kohale asetatud, kuid tuleks asuda ka nende lõhkumisele, sest muidu kujuneb sarnane asi välja, et suudetakse teed alles sügisel ehitama hakata, nagu Järvamaal harilik nähtus.*“ Oletavasti uute kiviteede ehitamiseni ei jõutud, sest ainus teadaolev kivitee asus Koeru alevikus. (Järwa Teataja, 1928)

Teede suurem rekonstrueerimine algas Nõukogude ajal. Selleks, et parandada teede üldist olukorda, tuli kuivendada sood. 50ndatel hakatigi hoogsamalt tegelema maaparandusega. Samuti alustati laiaulatuslike töödega, et muuta teed veelgi laiemaks ja sirgemaks. Tööde

teostamisel ei tekkinud erilisi takistusi, sest enamik maast oli kolhooside käes. Lihtsalt anti teada, kui mitu meetrit metsast või põllust teede laiendamiseks või sirgemaks muutmiseks võetakse. Nõukogude ajal ehitati täiesti uusi magistraalteid vähe. (Praust, 2018)

Koeru kandis ehitati viimane teelõik 1976.–1977. aastatel. Tegemist on 3,3 km pikkuse sirge teelõiguga Visustist Tudresse. Tee rajamise üheks ideeks oli, et saaks otse liikuda Tudres asuvasse kolhoosi laudakompleksi ja Salutaguse külla. Uue teelõigu valmimisega lühenes Tudre ja Salutaguse inimeste vahemaa Koeruga.

3.2. Unistus raudteest

Sajandi algul unistasid koerulased, et ka neile ehitatakse raudtee, mis elavdaks kohalikku majandust ja vähendaks liiklemist kehvast seisusest olevatel teedel. Koerule lähimad raudteed asusid Järva-Jaanis, Tamsalus ja Rakkes. Ajalehes Kaja ilmunud artiklis anti samuti lootust, et Koeru tuleb raudtee: „*Liikudes Koeru ümbruse teedel torkab eriliselt silma teeosa, mis Järvamaal vist küll paremaid “pärleid”, mida Järva maavalitsus möödunud sügisel suure hallepõlvaga pidi eeskujulikkude korda seadma. Ometi kujunes asi vastupidiselt – tee muutus veel halvemaks. Kui suvel teehõõvliid mujal maanteed silusid, siis ei olnud seal midagi peale hakata selle kivipuru hulga ja nii seisab ta õndsalt veel praegugi. Hiljuti avaldas maavalitsusel väga lähedal seisja, kellele maavalitsus kinnitanud, et varsti raudtee Koeru ehitatakse, siis alles selle järel kruusa niipalju maanteedele veetakse, et lust näha ja tee nagu kanamuna siledaks muutub. Nüüd huvitab maamehi, kas rööpad on juba väljamaalt tellitud ja kust seda kruusa mõeldakse siis vedada, võib olla ehk Virumaalt? On ju sealsed teed kümme korda eeskujulikud kui Järvamaal.*“ (J.R., 1929)

Arnold Haavasalu kirjutab oma mälestustes „Mineviku plaan, mis luhtus“ samuti raudtee ehitamise ideest. „*Kas mäletab keegi või on kuulnud seda, et kunagi kavatseti Rakkest ehitada otse Paide raudteed? Aga selline plaan oli olnud käesoleva sajandi alguses. Umbes 65 aastat tagasi jutustas Abaja küla talupidaja Jüri Langberg, kes oli sündinud 1857. a., kuidas tema ja sama küla Sira talu peremees Kaarel Grass olid maksnud sihi mähmähkimise raha. Kavakohaselt oleks täisjaam olnud Koerus Sandhofis, Abaja–Valila–Müüsleri piiril aga pool- või teivasjaam, nagu siis nimetati. Suurem kemplamine oli olnud Palu ja Sargvere mõisnike vahel, kuna mõlemad tahtnud järgmist täisjaama oma maa pääle saada. Nagu alati, on igal uuel asjal vastased ja pooldajad. Vastasteks olid olnud just need talupidajad, kellele talumaad sihi mähkimisega olid jäänud kahele poole raudteesihti ja ei olnud enam mõisate renditalud.*

Nurin aga olnud kõigil talumeestel ühine, et põldudel töötamine muutub raskeks ja ohtlikuks, kuna hobused ei ole rongide liikumisega harjunud ja võib tekkida õnnetusi ning igaühe kätte ei saavat enam ohje anda. Sellele plaanile olevat aga kriipsu pääle tõmmanud Põhjaka raba ja Paide külje all olev soo ja Ohakaraba, kus olnud pehmet pinnast 5–7 jalga ja selle kõrvaldamine poleks end kuidagi ära tasunud.“ (Haavasalu₁)

Plaan Koeru ehitada raudtee jäigi ainult unistuseks. Tänapäeval ei räägi keegi sellest, et läbi Koeru võiks raudtee ehitada. Lähim raudteejaam Koerule asub Lääne-Virumaal Rakkes (14 km).

3.3. Sillad

Teid rajades tuli leida ka võimalus viia need üle kraavide, ojade ja jõgede. Selleks ehitati sillad. Esimesed sillad lõi loodus ise: näiteks üle jõe või oja varisenud puu, mida mööda sai inimene teisele kaldale. Inimeste poolt ehitatud esimesed sillad olid puidust või kivist. Kuni keskajani jõgede ületamiseks reeglina sildu ei ehitatud – jõgesid ületati koolmekohtades. Olulisemad teed viidi üle jõgede esialgselt koolmekohtades ning hiljem on sillad ehitatud nende lähedusse. Mõned jõeületuskohad tekkisid seoses vesiveskite ja -tammidega. Sildade arv hakkas kasvama keskaja lõpus ja uusaja alguses. (Praust, 2011)

Koeru valda on ehitatud sillad Põltsamaa ja Preedi jõe. Viimasel aastakümnel on suurema kasutusega teedel olevad sillad rekonstrueeritud, mistõttu nende ilme on muutunud tänapäevasemaks. Suurimaks on Koeru ja Pajusi valla piiril asuv Jõeküla sild üle Põltsamaa jõe.

Jõeküla silla (Joonis 4) kaudu pääseb kõige lühemat teed pidi Koerust Põltsamaa suunas. Sild ehitati tõenäoliselt esimese Eesti vabariigi ajal. Taganeva punaarmee väeosad lasid silla õhku 5. augustil 1941. aastal. Ajal, mil üleminekukoht puudus, ületati jõgi paatidega. Uue silla ehitusega alustati alles 2000. aasta augustis ning avati sama aasta 5. septembril. Sild oli tarvis taastada, et arendada ääremaid ja edendada siseturismi. Ehitamisega tegelesid Eesti, Leedu ja USA eraldusmärkidega sõdurid. Silla avatseremoonial ütles USA mereväe kolonel Stephan Armstrong: „Ameeriklased on uhked, et said kaks naabervalda liita. Sild on koostöö sümbol, ta ühendab kahte rahvast. Viimane sõjakahjustus on likvideeritud.“ 2004. aastal paigaldati kõrgust piiravad tõkked, mis läksid maksma üle 10 000 krooni. Järvamaad ja Jõgevamaad ühendav

Jõeküla sild (Lisa 4) on ühesuunaline metallsild (35 m pikk ja 4,2 m lai). (Koeru Kaja, 2003; Koeru Kaja, 2004; Nahkanuia ajaveeb, 2009; Raudsepp, 2002)



Joonis 4. Jõeküla sild (Nahkanuia ajaveeb, 1935)

3.4. Koeru endised teed

Eelmisel sajandil oli Koeru alevikus ja selle ümbruses mitu teed, mis on tänaseks täielikult või osaliselt kadunud.

Sajandi alguses suundus Aruküla mõisa juurest jalgteel Mullamäe all olevasse parkmetsa ja von Tollide hauakabelisse. Osa sellest teest oli veel alles 70ndate lõpul, mida kasutasid Aruküla kortermajades elavad inimesed Autoremonditehasesse tööle minekuks. Lastele meeldis jalgteel rahvastepalli või keksu mängida. Praegugi on nähtav puude allee, kuid liikumiseks seda ei kasutata. Mäeküla maanteelt (Paide tee) suundus von Tollide kabelisse veel teinegi umbes 300 meetri pikkune tee (allee), mille ääres kasvasid kõrged pärnad. Maanteepoolses otsas asus raudvärav kahe valge postiga (Joonis 5). 20ndatel peeti seal kooli jooksuvõistlusi. Tasasele liivarajale mahtus neli jooksurada ja sellel toimusid erineva pikkusega jooksuvõistlused, mis olid alati rahvarohked. Tänapäeval on sellest teest säilinud kabelipoolne osa. (Aan, 2017)



Joonis 5. Spordivõistlus kabeli teel (Koeru muuseum, 1921)

Pärast sõda läbis alevikku munakividega kaetud tee Mullamäest surnuaiani. Kiviteed kasutasid rohkem vedruvankritega liikujad. Neile, kes pidid hobuvankriga viinavabrikusse praaka või meiereisse piima viima, ei olnud seal liikumine mugav. Pigem kasutati teeservasid või kõrvalteid. Üks kõrvalteedest sai alguse Aruküla mõisa kõrvalt P. Ahe maja tagant ja suundus Pärna puisteele. Teine sai alguse praeguse AS Konesko territooriumilt, suundudes endise viinavabriku kaudu Põllu tänavale. Mõlemad teed olid kaetud muldkattega, mistõttu kevadel lumesulamise ajal ja suurte vihmadega kohati läbimatud. (Aan, 2017)

Eelmise sajandi keskpaigas tegi Koeru suunduv Mäeküla maantee põike ümber Mullamäe. 1971. aastal ehitati Koeru sissetulev tee sirgeks. Selleks raiuti läbi Mullamäe uus lõik. Otse kulgeva teelõigu rajamisega tekkis ka idee kogu mägi üles kaevata ja sellest saadav liiv muuks otstarbeks ära kasutada. Õnneks suutsid kohalikud elanikud Mullamäe säilimise eest seista. Vanal teel asunud munakivilõik on ainus, mis on Koerus säilinud. (Aan, 2017)

Põllu tänaval elav Uno Aan mäletab, et tema maja juurde tekkis sageli suur veelomp, kuhu veel 70ndatel autod sageli kinni jäid. Samuti on tal meeles, et 1967. aasta torm murdis peatänaval palju puid, mistõttu oli see läbipääsmatu ja liikuda oli võimalik ainult mööda kõrvalteid. Koerulane Ülle Salumäe mäletab, et 70ndatel künti Põllu tänava põldudevaheline teelõik põllutööde ajal üles. Kord sattus ta koos matemaatikaõpetajaga kooli minema. Kuna põld oli

just küntud, siis ei julgenud kumbki esimest jalajälge teha. Lõpuks otsustasid, et astuvad korraga ja lähevad ikkagi üle põllu. (Aan, 2017; Salumäe, 2018)

Koeru kirikumõisa juurest viis ilus kruusatatud otsetee läbi Traksi abimõisa Piibe maanteele (Joonis 6). Koerulased kasutasid seda Rakkesse liikumiseks. Sealt sõideti rongiga edasi Tallinna või Tartusse. Suurem osa sellest teest ei ole säilinud, vaid on kasutusel haritava põllumaana. Osa sellest teest kattub Koeru telemasti juurde viiva teega. Koos masti valmimisega 1995. aastal asfalteeriti ka sinna viiv tee, mis saab alguse vana surnuaia tagant. Telemast on ehitatud ümbruskonna kõrgeima künka peale (Haagi mägi, 106 m) ja sealt avaneb avar vaade üle põldude Rakke poole. (Aan, 2017)

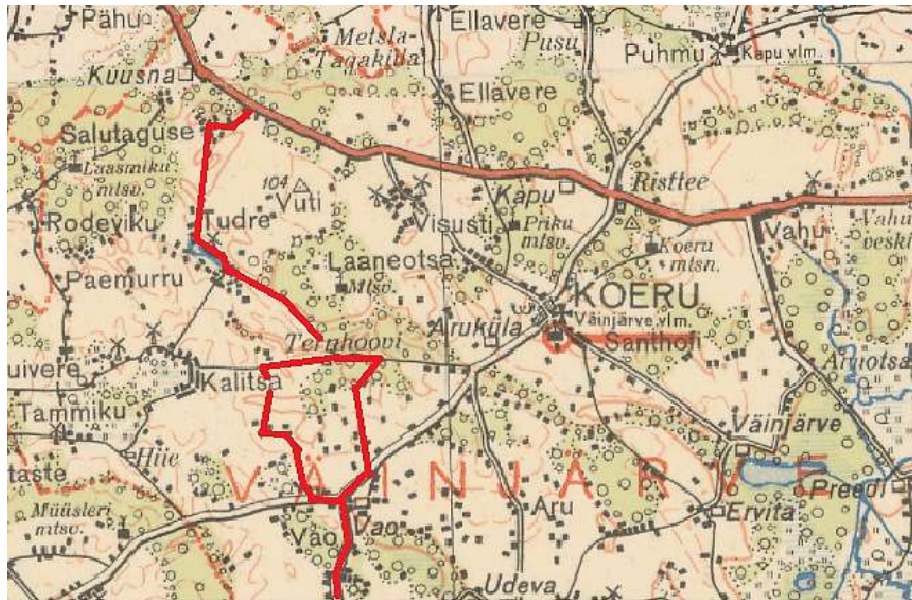


Joonis 6. Kasutusel olnud teelõigud (Maa-ameti topoloogiline kaart, 1946)

Koeru aleviku lähedal asuva puidutööstuse AS Natural territooriumilt suundus tee Piibe maanteele nn Topsis risti (Karinu risti), kus asus Topsis kõrts. Seda teed mööda käisid Ellavere ja Metsla küla elanikud Koeru ja Koeru elanikud Tapale. Tee oli kasutusel ajani, kui tekkis puidutööstus AS Natural. Tänapäevaks on alles teepõhi, kuid kohalikud seda ei kasuta. Mööda vana teepõhja kulgeb RMK poolt rajatud Eestit läbiv Peraküla–Aegviidu–Ähijärve matkatee. (Aan, 2017)

Veel 70ndatel kasutasid Vao ja Abaja elanikud Järva-Jaani liikumiseks teed (Joonis 7), mis viis läbi Tudre ja Salutaguse Piibe maanteele. Tegemist oli korraliku kruusatatud teega. Salutaguselt otse Kuusnasse edasiliikumiseks kasutati talvel ja jalgsi liikumisel pinnasteed. Aruküla

inimesed kasutasid Järva-Jaani liikumiseks metsateed, mis viis läbi Murumetsa metsavahi majani ja sealt edasi Vuti külla. Järva-Jaani käidi, sest seal asus mitu eluks vajalikku tööstust (villavabrik, jahu- ja saeveski). Tänapäeval kasutavad olemasolevaid metsateid ja sihte vaid jahimehed ning metsaomanikud. (Aan, 2017)



Joonis 7. Kasutusel olnud teelõigud (Maa-ameti topoloogiline kaart, 1936)

3.5. Koeru tänavad

Koeru kiriku ja kõrts-postijaama ümbrusesse hakkas 19. sajandi teisel poolel kujunema alevik. Koeru aleviku keskuses ristusid Mäeküla, Järva-Jaani ja Vainjärve maanteed. Teadaolevad vanimad tänavad on Põllu, Turu ja Koidu tänav ning Pärna puistee.

Koeru tänavate olukorda 20. sajandi esimesel poolel kirjeldavad ilmekalt säilinud vanad fotod. Tänavad olid kaetud mulla ja kivide seguga (Joonis 8). Sageli olid tänavad porised ja raskesti läbitavad (Lisa 5). Suuremate tänavate kõrval looklesid jalgsi liikumiseks kitsad teerajad. Ajal, mil liiguti hobustega, asusid majade ees lasipuud, kuhu sai hobused kinnitada, et külastada kõrtsi, panka, juuksurit või pagariäri.



Joonis 8. Koeru vaade 1924. aastal (Öömann₁)

Läbi aegade on Koeru aleviku peatänava (Paide tee) ääres kasvanud kased, mis moodustavad allée. 1995. aastal võeti tee äärest maha vanad kased, mis olid mädanenud ja seest õõnsad. Peamiseks põhjuseks oli, et iga tormi või suurema tuule ajal murdus mõni vana puu või selle oks, mis muutis sageli tänaval liikumise ohtlikuks. Puude mahavõtmist leevendas teadmine, et mõned meetrid teest eemal olid sirgumas uued kased ja lehised. Tänapäevaks on neist saanud taas Koeru alevikku läbiv allée. Aleviku üheks omapäraks on, et peatänava ääres asub Aruküla mõisa park, mida eraldab tänavast 230 m pikkune aed 40 massiivse aiapostiga (Lisa 6). (Tatrik, 1995)

Koerus on alati tähtsal kohal olnud tänavate korrashoid. 1935. aastal ilmus üle-eestilises ajalehes Uus Eesti väike artikkel Koeru kohta: „*Väinjärve vallavalitsuse poolt on asutud Koeru aleviku ilustamisele. Alevikust vallamajja viiva tee äärde on istutatud pärnadest puiestee. Ka sillutati Koeru kogudusega koos kiriku esine plats, mis sügiseti oli peaaegu läbipääsematu.*“ Sama tõekspidamine kehtib ka tänapäeval. Suviti niidetakse alevikus teeääred ja kaunistatakse peatänav lilleamplitega. Talvel ehivad peatänavat jõuluteemalised valgustid. (Uus Eesti, 1935)

50ndatel rajati kiriku maale Küti tänav, kuhu ehitati eramajad. Nõukogude ajal tekkis seoses Majaka kolhoosi laienemisega vajadus uute elamispiindade järele. 60ndate keskel hakati Paide tee poolt ehitama esimesi ajakohaseid eramaju, millest kujunes Eha tänav. Paralleelselt Eha tänavaga rajati kolhoosi põllule Viiralti tänav, kuhu samuti ehitati eramud. Sellest siiski ei

piisanud ja 80ndate alguses rajati Sõpruse puistee, kuhu ehitati mitu kolmekordset kortermaja. (Aan, 2017)

Koeru tänavatest asfalteeriti 70ndate alguses esimesena Paide tee. Aastate jooksul on asfalteeritud või pinnatud ka teised tänavad. Tänapäeval tegeldakse vajaduse korral lõõkaukude lappimise või tänavate pindamisega.

3.6. Tänavate nimed

Tänavate nimed (Joonis 9) on üldjuhul millegagi seotud. Põllu tänav sai oma nime, sest asus põldude vahel ja on Eestis kõige sagedamini kasutatav tänav nimi. Turu tänaval asus eelmise sajandi keskpaigas turg. Pärna puisteeel kasvavad pärnad. Viiralti tänav nimetati kunstnik Eduard Viiralti järgi, kes on Koerus koolis käinud. Tiigi tänav asub Aruküla tiikide juures ja Kabeli tee viib von Tollide kabeli juurde, sellest ka nimed. Suuremate tänavate nimed on pandud sihtkoha järgi (Rakke tee, Väinjärve tee, Paide tee ja Jaani tee).



Joonis 9. Koeru tänavad

Uute tänavanimede panemisel arvestati sealsete elanike arvamusega. Iirise tänav sai oma nime, sest seal elav Milvi Grünmann kasvatas oma aias iiriseid. Nimepanekuga juhtus äpardus: sildile oli kirjutatud Irise. Milvi abikaasa arvas, et kuna naised võivad ainult iriseda, siis pandigi tänav nimeks Irise. Mõne aja pärast vahetati silt uue vastu, kuhu oli kirjutatud Iiris. (Salumäe, 2018)

Viimase kümne aasta jooksul on pandud nimetused ja registreeritud järgmised tänavalõigud: Apteegi tee, Aruküla puiestee, Iirise tänav, Kabeli tee, Kaera tänav, Lasteaia tee, Mesilinnu tee, Põhja tänav, Põllu põik, Raja tänav, Rakke põik, Rohu tee, Tiigi tee ja Tuljaku. 2018. a seisuga on Koerus kokku 29 tänavat.

Aegade jooksul on muutunud ka tänavanimede ja majanumbrite sildid. Uued nimetused on kirjutatud musta kirjaga valgele alusele, mis on paigaldatud vastava metallposti otsa. Varasemalt märgiti tänav nimed valge kirjaga sinisele alusele, mis paigaldati maja või aia külge. Veel kaugemas minevikus olid sildid pruunid ja sinna oli kirjutatud vanas kirjas. Koerus on säilinud üks vana silt Turu tänaval (Lisa 7) ja üks ülevärvitud vanas kirjas silt Põllu tänaval.

3.7. Uued teelõigud Koerus

Uued teelõigud alevikku tekkisid seoses uue koolimaja (1974. a) valmimisega, mille juurde rajati Paide teelt kaks sissesõiduteed. Samuti rajati läbi Aruküla mõisapargi tee, et õpilased saaksid liikuda kahe koolihoone vahel. Pargi alevikupoolses küljes asus 1,8 meetri kõrgune müür, millesse lõhuti läbikäik. Tee asfalteeriti ja on kasutusel tänaseni. Varasem tee suundus mõisast aleviku poole ja keeras pargi keskelt paremale, kus asus värav. (Aan, 2017)

Uue ambulatooriumi valmimisega (1990. a) rajati sinna juurdepääsuks samuti vajalikud teelõigud. Uue koolimaja juurdeehituse valmimisel (2009. a) lisandus teelõik majandushoovi ja koolimaja ning ambulatooriumi vaheline ühendustee. Kõik eelnimetatud hooned ja nende juurde viivad teed ehitati tühjale maa-alale, mida varasemalt kasutati põllumajanduse jaoks. (Aan, 2017)

3.8. Koeru ristmikud

Koeru suurim ja tähtsaim ristmik asub endise kõrts-postijaama ja kiriku vahel. Eestis asuvad maakörtsid ehitati enamasti käidavate teede äärde või teederisti. Kuna Koerut läbisid tähtsad Tallinna–Tartu ja Paide–Koeru–Rakke postimaanteed, siis ehitati aastatel 1825–1833 nende ristumiskohta kõrts. Endine kõrts-postijaam on tänaseni üks Koeru kuulsamaid ehitisi, mis asub Järva-Jaani, Ervita ja Paide tee ristis (Lisa 8). Ta on nähtav kõigile, kes Koerust läbi sõidavad. (Ilomets, 2011)

Rahvasuus kutsutakse seda ristmikku kõrtsi ristiks. Ristmikel on alati asunud teeviidad. Nii nagu mujal Eestis paigaldati ka Koeru esimesed teeviidad 20. sajandi alguses. Alloleval fotol

(Joonis 10) on teeviit, mis näitas, et Koerust Väinjärvele on 4 km, Udeva sovhoosi 5 km, Rakke 16 km ja Koeru haiglasse 0,5 km. 2018. aastal ristas olev teeviit näitab – Paide on 34 km, Mäo 29 km, Mäeküla 23 km, Peetri 13 km, Rakke 14 km, Järva-Jaani 12 km, Piibe mnt. 3 km, Ervita 5 km, Väinjärve 4 km. Veel 70ndatel puudusid ristmikel liiklusmärgid – liigeldi parema käe reegli järgi. Esimesed liiklusmärgid Koeru paigaldati 80. aastatel.



Joonis 10. Teerist Koeru kõrts-postijaama juures (Vanadpildid.neti, 1971)

Teine Koeru suurim ristmik on Rakke ja Järva-Jaani rist. Eelmise sajandi keskel asusid ristmikul mitmed majad (Joonis 11). Pildil vasakpoolses valges majas tegutses Kapu kõrts, mis 1968. aastal maha põles. Parempoolses kahekordses asus Potmanni viinamonopol, restoran ja juuksur. Tänapäeval on see Koeru sotsiaalmaja. Teiselpool ristmiku asus avar plats, kus peeti turgu igal neljapäeval ja laatasid kuus korda aastas. Kümmeaastat tagasi rajati olemasolevale ristmikule liiklussaar (Lisa 9), et muuta seal liiklemine ohutumaks. Rahvasuus öeldakse selle risti kohta Rakke rist. (Ilomets, 2011)



Joonis 11. Rakke–Järva-Jaani ristmik (Koeru muuseum)

Koeru ehitati ringristmik 2008. aasta novembris (Joonis 12), mille eesmärk on muuta liiklemine turvalisemaks. Liikluse korraldajad peavad ringliiklusega ristmikku eelmisest ohutumaks. Ristmikule paigaldati kaks liiklusmärki „Ringliiklus“ ja „Anna teed“, mis vähendavad sõidukiirust. Koeru ehitatud ringristmik on suhteliselt väike, seega on seal ainult üks sõidurada. Ring ehitati kividest, ilma kõrgema ääreta. Seega ei juhtu midagi, kui suurte veokite tagumised rattad üle keskringi kivide veerevad. Ristmikul puuduvad vöötrajad, mistõttu peavad jalakäijad andma sõiduteel liiklejatele teed. (Koeru Kaja, 2008)



Joonis 12. Ringristmik Koeru alevikus (Erakogust, 2015)

valminud teelõik on koerulastele sama oluline kui riigi ulatuses Tallinna–Tartu maantee ehitus. Varem liiguti järve äärde minekuks mööda sõidutee äärt, mis oli suviti jalakäijaid, jalgrattureid ja autodega liiklejaid tihedalt täis. See liikluskorraldus polnud turvaline ja seega oli valminud tee koerulastele väga oluline. (JT, 2008)

Tänu kergliiklustee siledale asfaldile oli koerulastel esmakordselt võimalus liikuda ka kodukoha lähedal rulluiskudel ja -suuskadel. Tee avamisel osales Koerust pärit ja olümpiamängudel osalenud suusataja Pavo Raudsepp. Ta jagas inimestele näpunäiteid, kuidas rulluiskudega ohutult sõita. Koos teiste rulluisutajatega sõideti vastavatud teelõik läbi. (JT, 2008)

4.2. Koeru–Vao

Teine kergliiklustee ehitati 2013. aastal Koeru aleviku ja Vao küla vahele (Lisa 11). Teelõigu pikkuseks on 2,5 kilomeetrit ja selle ehitus läks maksma 350 000 eurot. Tööde teostaja oli Lemminkäinen Eesti AS. Valgustus paigaldati alevikust Jõeküla ristini. Inimeste soov on, et kogu tee saaks valgustatud. Kuna Koeru ja Vao vahel on liiklejaid suhteliselt palju, siis valminud teelõigul on liiklemine kindlasti ohutum. (Truska, 2013)

Tee avati 29. septembril 2013. aastal Koeru poolses otsas. Lahtilõigatav lint oli paigutatud kahe jalgratta vahele. Kohale oli tulnud palju lapsi, noori ning kesk- ja vanemaealisi, mis näitas omakorda kui oluline valminud tee on. Lindi läbilõikamisele järgnes matk Koerust Vaole. Tee on eriline omanäolisuse ja loodusläheduse poolest. Tee kulgeb Mullamäe jalamilt ja teele jääb mitmeid järsemaid ja laugemaid tõuse ning langusi. Samuti asub tee kõrval perekond Vahtrassaare poolt hooldatud imekaunis puisniit. (Truska, 2013)

4.3. Koeru–kalmistu

Kolmas kergliiklustee ehitati Koeru aleviku ja kalmistu vahele (Lisa 12), see valmis 7. septembril 2016. aastal. Tee on 520 meetrit pikk ja ehitamine läks maksma 99 451 eurot. Ehitas AS Järva Teed. Töö tegi keeruliseks suurte puude mahavõtmise, sest need olid tänavalgustusse kinni kasvanud. Seoses tee ehitusega vahetati välja ka vanad valgustid. Seega sai Koeru oma esimese LED-valgustatud teelõigu. Tee ehitusega seoses paigaldati selle kõrval paiknevale kinnistule uus piirdeaed, mille käigus võeti maha suuremad puud. Sissesõit Koeru muutus avaramaks. (Tegelman, 2016)

Koerulased on väga rõõsad tee valmimise üle, sest sõidutee äär oli väga kitsas ja seal liikumine ohtlik – nüüd on liikumine surnuaeda märksa ohutum. Talvel, kui hanged olid tee äärde lükatud, tuli liikuda sõiduteel. Kergliiklustee rajamise käigus ehitati surnuaia kõrvale vajalik parkla. Nüüd ei pea autosid tiheda liiklusega maantee äärde jätma. Tee avamisel osalenud Koeru koguduse diakon Jaanus Tammiste lausus: „*Sel teel kõndijad ei käi alati kerge südamega, sest see viib kalmistule. Ma soovin, et sellel teel kõndijaid saadaks inglid ja rahu oleks nende südames.*“ (Tegelmann, 2016)

Koerust Järva-Jaani suunduval teel on liiklus suhteliselt tihe ja jalakäijatele ohtlik, seega on prioriteet ehitada kõnnitee kalmistu teest puidutööstuseni Natural AS. Tahetakse pikendada Koeru–Väinjärve kergliiklusteed Ervita külani ja Väinjärveni. Soov on ehitada ka aleviku kõnnitee ringristmikult kalmistu teeni ja Väinjärve kergliiklusteeni. Plaan on pikendada kalmistu teed kuni Kapu ristini. (Tammik, 2017)

Koeru vallas on kolm kergliiklusteed kogupikkusega 5,8 km. Teede rajamise eesmärgiks on olnud inimeste ohutu liiklemise tagamine. Kõikidele teedele on paigaldatud prügikastid ja istumispingid, kus inimesed saavad vajadusel puhata. Teede rajamisel saadi maaomanikega üldiselt kokkuleppele. Väinjärve teed projekteerides läbirääkimised ühe maaomanikuga ebaõnnestusid, mistõttu ei olnud võimalik teed järveni välja ehitada.

Kohalik rahvasportlane ja kehalise kasvatusõpetaja Toomas Aan tunneb rõõmu Koeru ümbruse mitmekesise teedevõrgustiku üle. Ta on Koeru ümbruse teedel jooksnud ja rattaga sõitnud ligi 40 aastat. Treenimist soodustab tihe teedevõrk, mis teeb radade valiku mitmekülgeks ja huvitavaks. Kuna Koerust lähtuvad teed pea igasse ilmakaarde, saab tuulise ilmaga treeningut alustada vastutuulesuunas ja lõpetada soodsama taganttuulega. Jalgrattaga sõitmist on mugavamaks teinud see, et mitmed kõrvalteed on saanud mustkatte. Jooksutreeningud muutusid ohutumaks, kui valmisid Väinjärve ja Vao kergliiklusteed. Samuti on seal mõnusam liikuda märja ilmaga, kui kruusa- ja pinnasteed on porised. Seoses kergliiklusteede valmisega võib täheldada Koeru inimeste liikumisaktiivsuse tõusu. Kehalise kasvatusõpetajana kasutab ta Vao kergliiklusteed ja ka surnuaia poole viivat lõiku hea ja turvalise kooli liikumistundide läbiviimise kohana. (Aan, 2018)

5. KOERU VALLA TEED 2017.–2018. AASTAL

2017. aasta seisuga on Koeru vallas teid kokku 244,503 km (Lisa 13), millest vallateed moodustavad 129,945 km, riigiteed 92,580 km, erateed 13,849 km ja metsateed 8,129 km. Koeru valda läbib 16 riigimaanteed. Valla- ja riigiteed on erinevate katetega (Tabel 1). (Tammik, 2017)

Tabel 1. Teekatte liigid

Teekatte nimetus	Vallateed (km)	Riigiteed (km)
Asfaltkate	13,105	27,491
Pinnatud kruusakate	2,637	9,699
Mustkate	2,612	12,036
Kruusakate	108,806	37,631
Munakivitee	0,148	-
Pinnaskate	2,637	-
Freespurukate	-	3,395
Tuhkbetoonkate	-	2,328

Koeru valla teedevõrgustikus ei ole viimastel aegadel toimunud suuri muutusi. Sõiduteede (tänavate) paiknemine on aastakümnete jooksul välja kujunenud. Endise abivallavanema Toomas Tammiku sõnul ei ole tulemas suuremaid muudatusi. Plaanis on ehitada Koeru Päästekomando autodele oma väljasõidutee, mis on ka juba projekteeritud. Seoses Sõpruse puistee pikendamisega on plaanis ära kaotada Tuule tee. Lähiaja prioriteediks on kooli sissesõidutee remont. Pikaajaline eesmärk on pinnata kõik teed. (Tammik, 2017)

5.1. Teede hooldamine

Valla teede hooldamine toimub hangete alusel. Peamine hooldaja on AS Tariston. Viimane hoiab korras nii riigi kui ka valla teid. Raha selleks saadakse riigilt. 2017. aastal oli selleks summaks 132 668,8 eurot. Iga aasta on see summa erinev. Kruusateid hõõveldatakse ehk greiderdatakse või veetakse peale uus kruusakate. Asfaltteedel tehakse löökaukude remonti. Asfalt- ja kruusateedel kaevatakse kraave ja niidetakse teeääri. Lund lükatakse kõikidelt teedelt, sealhulgas ka erateedelt. Pinnasteedega ei tegeleta. Kui teed enam üldse ei kasutata, siis selle hooldamine lõpetatakse. Koeru vallas olevate teede eest vastutas abivallavanem Toomas Tammik, see oli üks osa tema tööst. (Tammik, 2017)

5.2. Teede ehitus

Teid ehitatakse valla- ja laenuhadega. Ehituseks on võimalik ka riigilt toetust saada. Ehitamine toimub hanke korras. Peamisteks ehitajad on olnud AS Tariston, Voore Maanteed, AS Eesti Teed ja kohalikest ettevõtetest OÜ Keira ja OÜ Promonto. 2017. aastal pikendati Koeru alevikus olevat Sõpruse puiesteed, mis maksis 16 000 eurot. Pinnati osa Põllu tänavast, mis läks maksma 10 068 eurot. Septembris sai valmis kalmistu kergliiklustee, mis läks maksma 100 000 eurot. Detsembris paigaldati kolm bussiootepaviljoni – üks Aruküla bussipeatusesse ja kaks koolipeatusesse, kokku kulus umbes 10 000 eurot. (Tammik, 2017)

5.3. Jalgtee rekonstrueerimine

Ainus jalgtee alevikus, mis valmis 1978. aastal asub Paide tee ääres. 40-aastane tee vajab aastaid uuendamist. Tee oli lagunenu asfaltbetoonkattega. Suurte vihmade ja lumesulamise ajal oli kõnnitee suurte lompide tõttu mõningates kohtades läbipääsmatu. Kohati puudusid vee äravooluks piisavad kalded ja tee servas olevad haljasalad olid kõrgemal kui jalgtee. (Ilves, 2017)

2017. aasta oktoobris rekonstrueeriti ligikaudu 940 meetrit kõnniteest (Joonis 14). Tee projekteeriti 2–2,25 m asfaltkattega ja 0,25 m peenraga. Selleks kulus 88 161,7 eurot. Töid teostas AS Tariston. (Ilves, 2017)



Joonis 14. Rekonstrueeritud jalgtee (Reinholdy, 2017)

Rekonstrueerimistööde käigus võeti tee äärest maha mõned vanad puud ja piirati oksti. Vana asfalt freesiti (purustati) ja seal all olev materjal planeeriti vastavalt projektis ette nähtud kõrgusele, paigaldati truubid ja kaevati nõlvad. Samuti ehitati killustikalus ja tee asfalteeriti. Lisaks rekonstrueeriti olemasolevad ja rajati üks uus mahasõit. Uuendatud puhkekohtadele paigaldati uued istepingid. Tehtavad asendiplaanilised muudatused olid minimaalsed (Lisa 14). Haljastusega alustati 2017. aasta sügisel ja lõpetatakse 2018. aasta kevadel. (Ilves, 2017; Kelgo, 2017)

Projektijuhi Marek Kelgo sõnul tööde käigus ehituslikke takistusi ei tekkinud, kuna tegemist oli suhteliselt väikese ja lihtsa tööga. Kõige rohkem oli probleeme kaevetöödel, sest aegade jooksul maapinda rajatud kommunikatsioonid olid jäetud kaardistamata. Tee laius oleks võinud tema arvates olla vähemalt 2,5–3 meetrit, kuid majanduslikel kaalutlustel tehti kitsam. (Kelgo, 2017)

KOKKUVÕTE

Ajalooliselt vanimad teed Eestis olid viikingiteaegsed veeteed. Algselt oli kasutusel kaks teedevõrku: suve- ja taliteed. Suveteede kujunemist mõjutasid liigniisked alad, sood, jõed ja mäed. Taliteed võisid kulgeda ka üle soode, veekogude ja väljade. 13. sajandi alguseks oli kogu Eesti kaetud kaugliiklust võimaldavate suvise teedevõrguga. Varaseimad liiklemisteede kaardid pärinevad 17. sajandi lõpust. 18. sajandist on pärit Mellini atlas, kuhu on märgitud ühe kohana *St. Marien Magd.* (tänapäeva Koeru). 19. sajandil koostatud Schmidt'i Eesti ülevaatekaarti kasutatakse tänapäeval Maa-ameti ajalooliste kaartide ühe aluskaardina.

Kõige tähtsam Koeru valda läbiv tee on Piibe maantee, mis on üks Eesti vanemaid teid. Endise Koeru valla piiridesse jääb sellest 13,3 km, mille asukohta on mitmel korral muudetud. 1997. aastal sai Piibe maanteest viimasena asfaltkatte Kapu ja Järva-Jaani vaheline kruusateelõik, millest osa asus Koeru vallas. Piibe maanteel liiguvad inimesed, kes soovivad liigelda rahulikult ja ohutult ning nautida Eestimaa looduse eripalgelisust.

20. sajandi esimesel poolel ilmusid Eesti teedele esimesed autod, mistõttu tekkis vajadus laiemate ja sirgemate teede järele. Teede suurem rekonstrueerimine algas Nõukogude ajal.

Eelmisel sajandil oli Koeru alevikus ja selle ümbruses mitu teed, mis on tänaseks osaliselt või täielikult kadunud. Sajandi alguses olid Koeru aleviku tänavad kaetud mulla ja kivide seguga, mistõttu tänavad olid sageli porised ja raskesti läbitavad. 70ndatel alustati tänavate asfalteerimisega.

Aastatel 2008–2016 on ehitatud Koeru valda kolm kergliiklusteed: Koeru–Väinjärve, Koeru–Vao ja Koeru–kalmistu. Neid kasutatakse rahvaspordiks, liikumiseks surnuaeda, Väinjärve äärde minemiseks ning igapäevaseks poes, koolis ja tööl käimiseks. Plaanis on olemasolevaid teid pikendada.

Koeru valla teedevõrgustikus ei ole viimastel aegadel toimunud suuri muutusi. Sõiduteede ja tänavate paiknemine on aastakümnete jooksul välja kujunenud. Puudub vajadus uute teede rajamiseks.

Uurimistööd võiks jätkata. Materjali rohkuse tõttu on võimalik iga alateema kohta koostada eraldi uurimus.

KASUTATUD MATERJALID

- Aan, T. 2018. Koeru teedevõrgustik. Reinholdy, S., intervjuu.
- Aan, U. 2017. Koeru endised teed. Reinholdy, S., intervjuu.
- Arula, E. 2013. Piibe maantee arendus ootab omavalitsuste heakskiitu ja kaasalöömist. goo.gl/gbukdh. 02.03.2018.
- Erm, M.-A. 2017. Järvamaa kergliiklusteede vajalikkuse hinnang. TTÜ, magistritöö.
- Haavasalu₁, A. Mineviku plaan, mis luhtus. Koeru muuseum, käsikiri.
- Haavasalu₂, A. Kui August Jürmann oli teedeminister. Koeru muuseum, käsikiri.
- Ilomets, I. 2011. Koeru. Pildirännak läbi endisaegse alevi ja kihelkonna. Tallinn: Print Best OÜ.
- Ilves, E. 2017. Paide tee jalgte rekonstrueerimise teedeehituslik põhiprojekt.
- J.R. 1929. Enne raudtee, siis maantee. Nõnda töötab maavalitsus Koeru maanteid parandada. Kaja – 14. september, lk 11.
- JT. 2008. Üleeile keskpäeval avas Koeru vallavalitsus pidulikult 2,8 kilomeetri pikkuse Koerust Väinjärve–Ervita teeristini kulgevad kergliiklustee. goo.gl/grHUX8. 05.11.2017.
- Järwa Teataja. 1928. Kiviteed Koeru juurde. Järwa Teataja – 26. oktoober, lk 4.
- Järwala. 1923. Halvad liikumisteed Järvamaal. Kaja – 23. august, lk 6.
- Järvamaa Muuseum₁ (PM F 890). Koeru, Aruküla mõis. <https://www.muis.ee/museaalview/1286644>. 02.03.2018.
- Järvamaa Muuseum₂ (PM F 2940:275). Koeru vaade. <https://www.muis.ee/museaalview/239827>. 02.03.2018.
- Järvamaa Muuseum₃ (PM F 2940:282). Koeru vaade. <https://www.muis.ee/museaalview/239834>. 02.03.2018.
- Järvamaa Muuseum₄ (PM F 537:1). Koeru kõrts-postijaam 1957.a. <https://www.muis.ee/museaalview/1278547>. 02.03.2018.
- Järvamaa Muuseum₅ (PM F 535:25). Koeru vaade, Kapu kõrts 1959.a. <https://www.muis.ee/museaalview/1277948>. 02.03.2018.
- Kard, J. Koeru vaade 1959.a. Järvamaa Muuseum (PM F 535:5). <https://www.muis.ee/museaalview/1277850>. 02.03.2018.
- Kelgo, M. 2017. Paide tee jalgte rekonstrueerimine. Reinholdy, S., intervjuu.

Kenk, O. 2017. Koeru ja Rakke ühinemisel tekkiv Piibe vald soovib paikneda Lääne-Virumaal. goo.gl/cMtCPu. 27.02.2018.

Koeru Kaja. 2003. Sõda lõppes alles nüüd. – Koeru Kaja, juuni, lk 3.

Koeru Kaja. 2004. Hääd uudised. – Koeru Kaja, jaanuar, lk 1.

Koeru Kaja. 2008. Ringliiklus. – Koeru Kaja, november, lk 1.

Koeru Muuseum. 1921. Spordivõistlus kabeli teel.

Koeru Muuseum. 1959. Vaade Väinjärve tee.

Koeru Muuseum. Rakke–Järva-Jaani ristmik.

Koppel, K. 2017. Ministeerium: Koeru ja Rakke ühinemine on ebaseaduslik. <https://www.err.ee/594298/ministeerium-koeru-ja-rakke-uhinemine-on-ebaseaduslik>. 27.02.2018.

Liloson, K. 2012. Eesti Maanteemuuseumi aastaraamat 2011. Ecoprint.

Maa-ameti Geoportaal. 1884. Schmidt Eestimaa ülevaatekaart. <http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis>. 13.01.2018.

Maa-ameti Geoportaal. 1936. Eesti topograafiline ülevaatekaart. goo.gl/NUZCGV. 15.12.2017.

Maa-ameti Geoportaal. 1946. NL topokaart. goo.gl/iRHLrU. 15.12.2017.

Maa-ameti Geoportaal. 2018. Eesti teede kaart. goo.gl/Ws9mXG. 13.01.2018.

Mapion.net. Jõeküla sild. <https://mapio.net/a/98536626/>. 19.02.2018.

Nahkanuia ajaveeb. 2009. Jõeküla sild. <http://www.nahkanuia.net/?p=430>. 16.02.2018.

Nahkanuia ajaveeb. Jõeküla sild 1935. <http://www.nahkanuia.net/?p=430>. 16.02.2018.

Pae, T., Sokk, H. 2007. Järvamaa. Loodus. Aeg. Inimene. Eesti Entsüklopeediakirjastuse AS.

Praust, V. 2018. Koeru teedevõrgustiku areng. Reinholdy, S., intervjuu.

Praust, V. Piibe maantee tekke- ja arengulugu. Uurimistöö.

Pärtel, S. 2018. Piibe maantee. Reinholdy, S., intervjuu.

Rahvusarhiiv. Mellini kaart. 1796. goo.gl/TkKExd. 13.01.2018.

Raudsepp, M. 1997. Usutlus. – Koeru Kaja, august, lk 1.

Raudsepp, M. 2002. Koeru vald 10. Tallinn: AS Multico.

Raudsepp, M. 2007. Kuusnas töötasid valgusfoorid. – Koeru Kaja, august, lk 2.

Salumäe, Ü. 2018. Põllu tänav. Reinholdy, S., intervjuu.

Tammik, T. 2017. Endise Koeru valla teed. Reinholdy, S., intervjuu.

Tatrik, M. 1995. Huvasti kased. – Koeru Kaja, aprill, lk 2.

Tegelman, A. 2016. Valmis kergliiklustee kalmistuni. – Koeru Kaja, september, lk 3.

Truska, T. 2013. Kergliiklustee Vao ja Koeru vahel on avatud. goo.gl/PPRMge. 17.11.2017.

Uus Eesti. 1935. Koeru alevikku ilustatakse. Uus Eesti – 1. november, lk 11.

Valdo Praust. 2011. Teedevõrk Järvamaa ja Tartumaa vahel muinasaja lõpul ja keskajal. goo.gl/2brQkT. 14.12.2017.

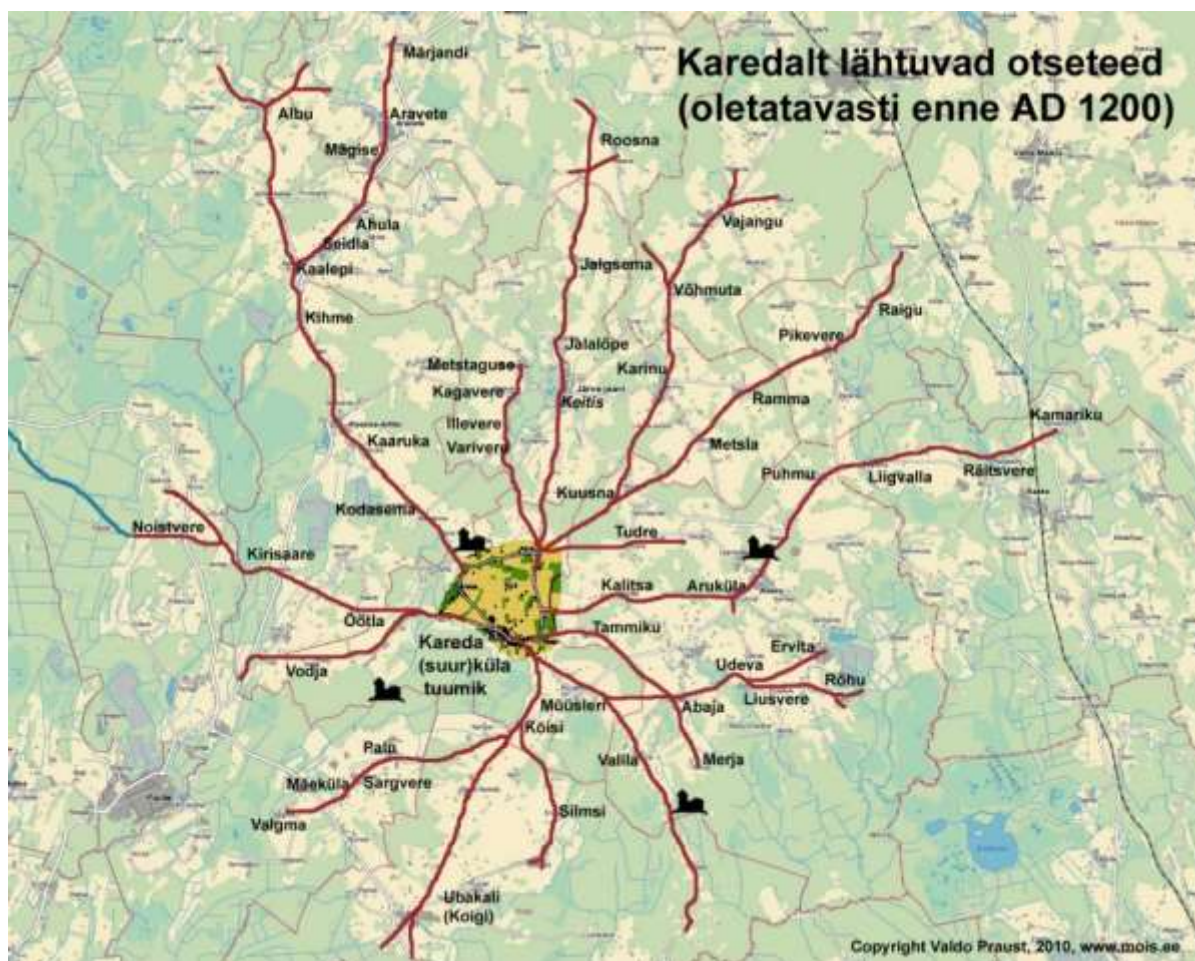
Vanadpildid.net₁. Koeru kõrts 1971. <https://www.vanadpildid.net/koeru-korts-1971>. 16.02.2018.

Vanadpildid.net₂. Jõeküla sild 1927 sügisel. <https://www.vanadpildid.net/joekula-sild-1927-sugisel?slideshow=1&time=4>. 16.02.2018.

Öömann₁, M. Koeru vaade 1924.a. Järvamaa Muuseum (PM F 665:23). <https://www.muis.ee/museaalview/1283155>. 02.03.2018.

Öömann₂, M. Koeru vaade 1924.a. Järvamaa Muuseum (PM F 665:24). <https://www.muis.ee/museaalview/1283157>. 02.03.2018.

LISA 1. TEEDEVÕRK MUINASAJA LÕPUL



(Valdo Praust, 2011)

LISA 2. TEEDEVÕRK JÄRVAMAA JA TARTUMAA VAHEL



(Valdo Praust, 2011)

LISA 3. ARNOLD HAAVASALU MÄLESTUS

Arnold Haavasalu mälestus „Kui August Jürmann oli teedeminister“

„Varsti pääle seda kui August Jürmann (aastast 1937 Jürima) sai teedeministriks, algasid Vao–Põltsamaa maanteel üsnagi kapitaalsed teeparandused, kuni Vaali välja.

Kui teatud pikkuses oli maanteelaius märgistatud, alustati kahele poole maanteed kraavide kaevamist. Töö tehti käsitsi, kirka ja labidaga, jättes kaevamata tee ääres paiknevate talude sissesõidu ja muude teede kohad. Ega see kraavide kaevamine talumeestele üldse meeldinud, sest läbi oli kaevatud kõik maanteeäärsed põldudeäärsed ja enam ei pääsenud ühegi veoki ega põllutööriistadega põllule ega põllult ära, tuli tegema hakata truupe. Ka hobused ei olnud autodega harjunud, ehki neid liikus sellel teel väga harva, oli nüüd nende kohtumine hobusega isegi ohtlik.

Samal ajal osteti riigi poolt põhiliselt lõhutud kive, ladustamiseks tihedalt meetri kõrguste virnadena Abaja risttee juurde eraldatud laoplatsile, kus alles hiljuti oli ühismajandi kaalumaja, et kivide m³ hind oli soodne, siis kiiretel talutööde ajal veeti kive rohkelt kokku.

Pääle kivide vastuvõtte tulid kaks meest, kes tundsid kiviärruusi ja omasid oskusi raskete haamritega kivide klompimiseks. Tööd tehti varahommikul ja õhtul hilja, kui oli jahedam töötada. Oli see töö tehtud toodi kohale kahe hoorattaga massiivne kivipurustaja, mis käivitati traktori jõul veorihmaga. Purustaja kolusse pandud kivid suruti edasi-tagasi liikuva kiilja tõukuri poolt vastu korpust peeneks. Nii saadi üle liikuva sõela minnes kohe jämedusega mitmeväriline raudkivi killustik, milline üheratta plekkkäruga mööda puitplanke kõrgeteks aunadeks kärutati.

Maantee laiendamisel ja kraavide kaevamisega jäid teepiirkonda ja kraavidesse, paljudes kohtades, suuri kive. Neile kividele puuris augud sisse ja lõhkas nad lõhkeaine kaaliga, keegi Teras´e nimeline mees, kes tegi ka talumeestele kivide lõhkamise tööd, vastavalt kokkuleppele.

Samal ajal käis vilgas ehitustegevus Vaalis Palsul, kus oli ka tööl Abaja ehitustöoline-ettevõtja Jaan Tombson (aastast 1937 Salumänd). Jaan õhtuti koju ei käinud ja ööbis Palsul, nagu kivilõhkaja Teras. Õhtul heinavirnal olles, kui Teras saanud teada, et Jaan on maata ehitustöoline, olnud tema paljud pärimised ja jutuajamised sellised, mis jätnud talle mulje, et mees lõhub kive, aga teeb ka tööd Venemaa heaks. Terasel olnud Palsu toas ka äpardus lõhkeainega. Ta seganud laua peal paberil kaalile vastaval hulgal peensuhkrut, aga segamisel tekkis hõõrdumine ja segu plahvatas ning lööklaine purustas akna, paiskas põrandale segaja

ja teinud veel muudki pahandust. Õnneks olnud seguhulk väikene, nii jäänud suurem õnnetus olemata.

Ka allakirjutanul oli kokkupuude Terasega, kui ta ainult lõhkas Mäe talu kesapõllul kümmekond varem puuritud kivi. Kividele laengute panemisel oli mees hästi jutukas, tahtis teada kes ma talus olen, kuidas süüa saab? Kas teenijad söövad eraldi? Kas esimest maid teenijad saavad pühana pidada? Ja nii edasi.

Kui killustik oli teele pääle veetud, algas killustiku kohalt veega tee kastmine ja killustiku kinni rullimine teerulliga. Kastmist tegi Koeru mees Leoniid Pruuli, kes rahuliku hobuse ja vankriratastele pandud suure veeamiga, mille tagaotsal lai peene aukudega põiktoru ja avamisekraan, sai korraga üle paarsada meetrit teed ära kasta.

Aami tuli mehel veega täita teelähedal olevatest talu kaevudest, kuhu hobusega ligi sai ja lubati vett võtta. Kastmine oli vajalik, oli ju südasuvi ja kruusatee kuiv ja kõva. Purustatud killustikuga sai maantee kaetud 3,5 km. ulatuses Vao poolt tulles ja lõppes Abajal Saku ja Otsa talumajade vahelkohas. Kinni rullitud killustikuga maantee oli ilus ja sile, varakevadel traktorisi-autosid teel liikumas ei olnud ja tee püsis. Alles kolmandal aastal Abaja-Vao piirimail hakkasid kevadperioodil kerged vankriratta rööpad kohati tekkima. Sellel teel rautamata hobune ei tahtnud käija ega koormat vedada.

Palju see teelõigu remont maksma läks, pole teada, aga rohkem teda sellisena edasi ei tehtud. Suvel, kaks kolm korda kuus, käis August Jürima autoga sünnikodus Palsul, juhtides talumajapidamist nii nõuga kui jõuga. Hoopis tihemini liikus seda teed mööda Joh. Siimsoo (Simbson), kes Merja küla piiril oleva Treku talu ära müüs, asudes elama Päinurme, ostis veoauto ja tegi siis mitmesuguseid veoseid Rakke raudtee jaamast ja ka mujalt, ühistuile ja isikuile. ... “ (Haavasalu₂)

LISA 4. FOTOD JÕEKÜLA SILLAST



Jõeküla sild (Vanadpildid.net2, 1927)



Jõeküla sild (Mapio.net)

LISA 5. FOTOD KOERU TÄNAVATEST 20. SAJANDIL



Koeru vaade 1924. aastal (Öömann₂)



Koeru, Aruküla mõis (Järvamaa Muuseum₁)



Koeru vaade (Järvamaa Muuseum2)



Vaade Väinjärve teele (Koeru Muuseum, 1959)



Koeru vaade (Järvamaa Muuseum₃)



Koeru vaade 1959.a. (Kard)

LISA 6. FOTOD PAIDE TEEST



(Erakogust, 2015)



(Erakogust, 2010)

LISA 7. TÄNAVA NIMEDE SILDID



(Reinholdy, 2017)



(Reinholdy, 2017)



(Reinholdy, 2017)

LISA 8. FOTOD RISTMIKEST 20. SAJANDIL



Kõrts-postijaama rist (Järvamaa muuseum⁴, 1957)



Rakke-Järva-Jaani rist (Järvamaa muuseum⁵, 1959)

LISA 9. FOTOD RISTMIKEST AASTAL 2018



Rakke-Järva-Jaani rist (Reinholdy, 2018)



Kõrtsi rist (Reinholdy, 2018)

LISA 10. FOTOD KOERU-VÄINJÄRVE KERGLIIKLUSTEEST



(Reinholdy, 2018)



(Reinholdy, 2018)

LISA 11. FOTOD KOERU-VAO KERGLIIKLUSTEEST



(Reinholdy, 2017)



(Reinholdy, 2017)

LISA 12. FOTOD KOERU-KALMISTU KERGLIIKLUSTEEST



(Reinholdy, 2017)



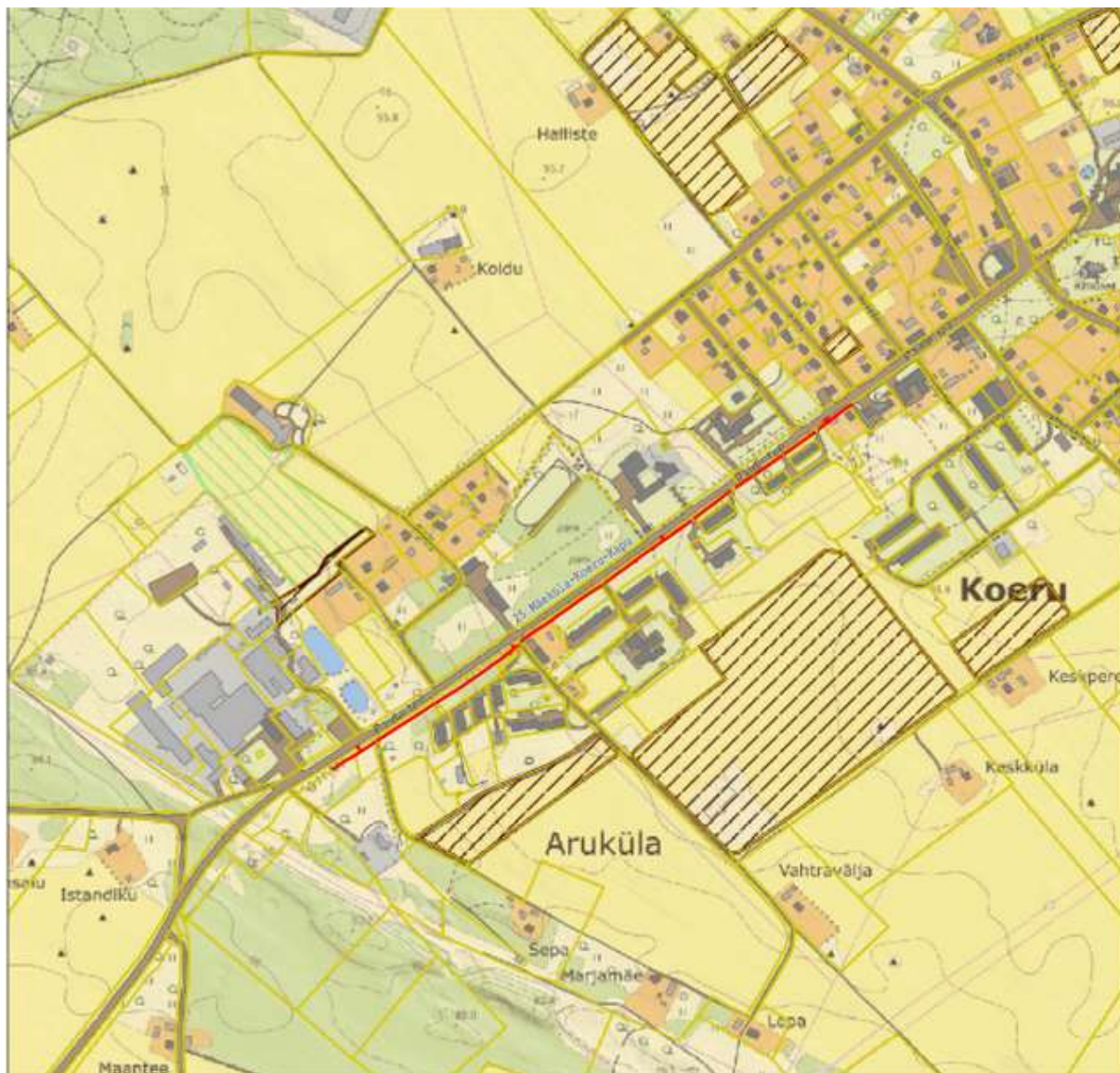
(Reinholdy, 2017)

LISA 13. ENDISE KOERU VALLA TEEDE KAART



(Maa-ameti Geoportaal, 2018)

LISA 14. KOERU ALEVIKU JALGTEE ASENDISKEEM



aarens projekt AARENS PROJEKT OÜ Pärnu tn 114, Paide linn 72718 tel 38 51 050 / 51 13 837 e-mail: aarens@aarens.ee MTR: EEP 000671		Projekti nimetus:	PAIDE TEE JALGTEE REKONSTRUEERIMINE	Töö nr:	P-15/2017
		Asukoht:	Koeru vald, Koeru alevik, Paide tee	Leht nr:	AS-1
		Tellijä:	KOERU VALLAVALITSUS	Staadium:	PP
		Joonise nimetus:	ASENDISKEEM	Möötkava:	1:10000
Juhataja:	Eiki Ilves				
Projekteeris:	Eiki Ilves				
Kontrollis:	Tiit Poopuu teehoiutööde luba nr 788				
Kuupäev:	03.07.2017				

(Ilves, 2017)