

# LEEDUMAA RADADEL

Estimest korda nägin Leedumaa sõja-aastail. Tollest on meelde jäänud lõputud võsaväljad, mille sees harvad väikesed põllulapid, vietsad majaubrikud, kuhu suunduva tee ääres oli tingimata puust ristikolakas.

Aastat kuus tagasi viibisin sealkandis teist korda. Siis oli neil aladel kõikjal laiuv maaparandus. Kümnete kilomeetrite viisi saatsid meid võsajuurimine, dreanaži paek, magistraalkraavide kaevamine, uudismaa-küünd, kerkivad tootmishooned, elamud. Mahajäänud maal oli alustatud põhjalikku ümberkujundamist.

Soov taas näha hiiglasammudega arenevat Leedumaa ja näidata seda ka kaastöötajatele, oli järjekordse ekskursiooni põhjuseks.

Tutvunud sellealase kirjandusega, koostas in üksikasjaliku narsruudi, mille plaaniliseks pikkuseks kujunes 1414 km (välitus kolm ööd ja neli päeva). Marsruudid olid ära toodud kõik külastatavad vaatamisväärsused koos olulisema äramärkimisega. Paljundatud eksemplari jagasin enne väljasõitu osavõtjatele. Nii

oli igatüüpi teada, millal, kus ja mida vaadata. Kauguste tabel näitas läbitud või siis veel eelseisvaid kilomeetreid. Olid märgitud puhketunnid, einetamis- ja tankimiskohad. Olen kogenud, et niisugune marsruutleht loob osavõtjais asjaliku ekskursiooni-õhkkonna ja aitab paremini mälu salvestada nähtut.

\* \* \*

Lausvihmaga asusime Simunast varahommikul teele, kuid lõunatunnil tervitas meid vanal Riia sõjateel asuvas Ūmera jõe orus, meie väprate esivanemate võitlusväljal, päike sinitaevas.

Tänu Läti kodu-uurijatele oli iidse võitluspaiaga leidmine üpris kerge. See oli tähistatud lihtsa, kuid maitseka tahvlikesegaga, millel oli selgitav tekst.

Leedu pinnal tegime esimese peatuse Siauliais, kus vaatamise kaunist monumenti, mis on püstitatud 1863. a. talupoegade ülestõusu mälestuseks.

Kaunas üllatas oma Ajaloo Muuseumiga, mille ekspositsioon on ülevaatlilik ja eriti põhjalik

relvade osas. See oli esimene koht, kus jäime ajahätta, ja koduleel korraldatud ekskursioonis hinnati seda II koha vääri- liseks.

Ja siis Kaunase—Vilniuse automagistraal. Eelmisel Leedu-sõidul oli selle ehitus meie põhi-eesmärk. Nüüd pidime aga kogu sellel 103 km pikkusel kaunitaril sõites hoiduma oma sõidukiga parempoolsesse sõiduritta, et mööda lasta 100-kilomeetrise kiirusega kihutavaid masinaid.

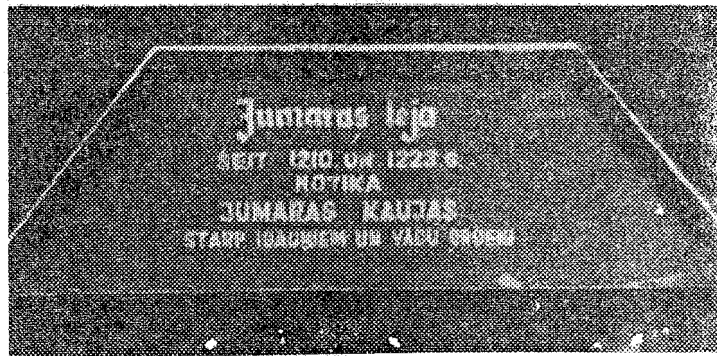
Maanteelastena tutvusime selle objektiga põhjalikumalt. Siinjuures vaid mõned iseloomulikud jooned. Suurepärase automagistraal (kaks eraldi seisvat ja haljasribaga eraldatud sõiduteed) rajati vähem kui nelja aastaga. Meie Tallinn—Maardu lõiku Leningradi maanteel nuputati ligi 5 aastat, kusjuures on juba ilmsiks tulnud vead.

Ristumised on viidud põhiliselt kõik kahte tasapinda. Iga ristumise pes on kaugete paiste suureformaadiline liikluskeem. Üldiselt olid kõik teeviidad ja eel-suunanäitajad (ka kõrvalteedel) kapitaalsemad kui meil ja nende tekstid nii suured, et gaasi maha võtmata võis neid lugeda. Isegi karjafarmi viiva tee tarvis oli rajatud viadukt. Meil aga vaiel-

dakse viadukti otstarbekuse üle nelja rööpmeepaariga Rakke raudtee-ülesõidukohal, rääkimata veel suurema liiklussega ristteedest. Omaette vaatamisväärsused on sillad, mille avad ulatuvad 100 m ligidale. Seejuures on põhiliselt kasutatud monteeritava pingbetooni. Teravalt hakkab silma Leedu tee-ehitajate perspektiivitunnetus. Sõites rekonstrueerimata teel, ületad väikesel jõekesel lühikesel sillakesel. Selle laius (24 m) ületab mitmekordset pikkuse. Paraku tuleb meil kogeda just vastupidist.

Enamiku bussiootekodade materjaliks on metall, klaas ja betoon. Neil on uudne ja meeldiv välimus ning ka korrashoid ei jätnud soovida.

Veel nii palju, et trassid on head ka rekonstrueerimata teedel. Nagu selgus vestlusest Vienise Teede Eksploatatsioonijaoskonnaga töötajatega, pandi sirged (kohati isegi ohtlikult sirged) trassid maha osaliselt juba tsaari ajal. Praegu vajavad need tavaliseks autoteeks kohandamisel vaid laiendamist ja mullete tõstmist, sest vajadus õgvenduste järele, võrreldes meie trassidega, on minimaalne. Sel viisaastakul on plaanis rajada automagistraalid reel Kaunase—Kalininoradi vahel ja põhja suunas kuni Läti piirini. Need on väga suuremahulised tööd, arvestades seda, et ühe km autotee ehitusmaksumus on neil 250 000 rbl.



UMERA ORG. 1210. ja 1223. aastal pidasid eestlased ja Saksa ordu väed siin lahinguid.