

KOHILA TULETÕRJEAUTOD LÄBI AEGADE

Uurimistöö

Autor: Jan Trakmann

Juhendaja: Raul Aarma,

Raplamaa Päästeteenistuse juhataja

Kohila 2013

SISUKORD

SISSEJUHATUS	3
1. KOHILA TULETÕRJE AJALUGU	5
2. KOHILA TULETÕRJEAUTODE JA TEHNOLOOGIA ARENG	8
3. AUTOD, MIS JAHUTASID KOHILAT	10
3.1. GAZ AA	10
3.2. OPEL Blitz	10
3.3. GAZ-51 PN-20 PMG-12	11
3.4. GAZ-67	12
3.5. GAZ-51 PN-20(51a) - 36 / PMG-36	12
3.6. GAZ-53 / AC-30 (53a)-106.....	13
3.7. GAZ-53 AC30 (53a)106	14
3.8. GAZ 66-11 AC-30 184	15
3.9. ZIL AC30 (130) 36	15
3.10. ZIL AC-40 (375h) 41a.....	16
3.11. GAZ-53 AC30 (53) 106	18
3.12. FORD F600	19
3.13. MAGIRUS 125D 10a	20
3.14. SCANIA 50	20
3.15. SCANIA L80.....	21
3.16. SCANIA 142	22
3.17. SCANIA ROSENBAUER 94G 220 „KÄRMAS KATARIINA III“	23
3.18. MAN TGM 13,280 4x4 „TIIU“	24
3.19. SCANIA 142 HL 6x2LC	25
3.20. SCANIA ROSENBAUER 94G 220 „KÄRMAS KATARIINA III“	26
KOKKUVÕTE	28
KASUTATUD ALLIKAD	30

SISSEJUHATUS

Tänapäeval suletakse väikestes maakohtades päästekomandosid, kuna Eesti riik ei näe vajadust nende üleval pidamiseks ning paljud väljaõppe saanud tuletõrjujad - päästjad jäävad ilma tööta. Nagu me kõik aga teame, siis tuli ei hüüa tulles ning tulekahju tekkides on arvel iga sekund. Tänapäevaks on aga kätte jõudnud olukord, kus väikeste tugikomandode sulgemise tõttu ei jõua päästjad õigeaegselt abivajajateni. Ka Kohilat võib pidada nõ väikeseks kohaks kuid arvan, et siinse päästekomando eeliseks võib pidada seda, et Kohila asub Harjumaa külje all ning on üks suuremaid keskuseid ümberkaudsetele suvilarajoonidele. Kohila tuletõrjes on nähtud nii halvemaid, kui ka paremaid aegu. Läbi aegade on Kohila tuletõrje kuulunud erinevatele allüksustele. Algselt tegutsesid Kohilas vabatahtlikud tuletõrjujad, hiljem võttis selle ühingu oma hoole alla Rapla Tuletõrje Ühing (TÜ) ning nüüdseks kuulub Kohila komando Lääne-Eesti Päästkeskuse alluvusse.

Mina ise olen sellest teemast huvitatud kuna olen olnud lapsepõlvest saadik tuletõrje tööga tihedalt seotud. Olles üles kasvanud tuletõrjajate peres, veetes oma lapsepõlve tuletõrjehoovis mängides ning olles töötanud Kohila tuletõrjes, olen erinevatel ajaperioodidel kõrvalt jälginud selle arengut ja käekäiku ning tundnud erilist huvi tehnika, eriti tuletõrjeautode vastu. Oma uurimistööga tahangi välja selgitada nii Kohila tuletõrje veel üles märkimata ajaloo, kui ka sellele kuulunud tehnika, et see jäädvustada järeltulevatele põlvedele. Asutamisaastast alates on küll üles kirjutatud mõningad märkmed, kuid vahepealne periood elab edasi ainult inimeste mälestustes. Selle tulemusena põhinebki minu uurimistöö mälestustel ning põhilandmed on pärit eraisikute erakogudest. Otsustasin kirja panna Kohila tuletõrje ajaloo, kuid põhirõhk on siiski tuletõrjeautodel, mis on kuulunud Kohila tuletõrjele selle alguspäevilt kuni tänapäevani.

Uurimistöö ülesehitus on seatud nii, et töö esimeses peatükis antakse ülevaate Kohila tuletõrje ajaloost üleüldiselt. Kirja on pandud mõningatest avaldatud allikatest välja toodud depoodes ajalugu. Teises peatükis on lühiülevaade tuletõrjeautode arengust ja tuletõrjevarustusest. Kolmandas peatükis on välja toodud autod, mis teadaolevalt kuulusid Kohila tuletõrjele asutamisest kuni tänapäevani, et igast autost oleks ülevaade ja ka võrdlusmomente eelnevate ja järgnevate masinatega. Autod on kronoloogilises järjestuses alates esimesest Kohilale kuulunud autost kuni hetkel operatiivvalmiduses oleva autoni.

Lõputöö sisuks oli saada ülevaade Kohilale kuulunud autode ajaloost ning seetõttu oleks tulevikus otstarbekaks kirja panna kogu Kohila tuletõrje ajalugu.

Tänaseks leidub materjali Kohila tuletõrje asutamisaastatest, kui see oli veel vabatahtlike tuletõrjajate ühing ja ka tuletõrjeautodest. Puudub aga täielik ülevaade uute depoodest ehitamistest ja kolimistest ning komandopealikele kuulunud ametiautodest.

Uurimise käigus esines raskusi info kättesaamise osas. Ajaperioodi Kohila tuletõrje algaastatest kuni tänapäevani pole väga palju kirja pandud ning tagasiulatuvalt oli antud teemat keeruline uurida. Kõik asutajaliikmed on tänaseks surnud ning suurem osa nende järeltulijatest ei oma täielikku ülevaadet antud valdkonnast. Inimestega vestlema minnes tuli teha palju eeltööd, et täpsed faktid saaksid paika pandud, sest kõrge eaduse tõttu ei mäletanud mõned inimesed enam neid. Samas oli ka toredaid seiku, kus inimesed vestlesid huvitavatest juhtumistest seoses tuletõrjajatega või sellega, kuidas tehnika vedas alt.

Uurimistöö põhineb endiste tuletõrjajate, komandopealike ning autori sõprade ja sugulaste mälestustel.

Uurimistöö autor tänab oma juhendajat Raplamaa Päästeteenistuse juhatajat Raul Aarmat ning inimesi, kes lubasid end lahkelt intervjuuerida ja jagasid oma mälestusi Kohila tuletõrje ja -autode ajaloost.

1. KOHILA TULETÕRJE AJALUGU

1930-tel aastatel, kui valmis Tallinn-Pärnu raudtee ja asutati Kohila paberivabrik, kasvas jõudsalt aleviku rahvastiku arv. Hakati ehitama eramaju ning sellega seosest kerkisid esile tulekaitse probleemid. 1935. aastal kogunesid aleviku ja ümbruskonna elanikud August Puhkani majja kokku ja pidasid vabatahtlike tuletõrjajate ühingu asutamise koosoleku. Kohila Vabatahtlik Tuletõrjeühing (VTÜ) asutati ametlikult 17. mail 1936. aastal. Vabatahtlikud tuletõrjajad alustasid oma tegevust Viljandi maantee ääres asuvas majas (praegu Viljandi mnt.8), mis kuulus VTÜ asutajale August Puhkanile. Päril asutamise algusaastatel Kohila Vabatahtlikul Tuletõrje Ühingul tuletõrjeauto puudus. Asutamisaastatel puudus ühingul tehnika ja varustus, kuid juba mõne aasta möödudes omasid erinevad Kohila kompaniid nii autot, jalgrattaid kui ka hobuseid, millega varustust sündmuspaikadele veeti. 1937. aasta keskpaiku muretseti esimene mootorprits, mille ostmiseks koguti raha erinevate heategevusüritustega. Ühingu liikmete arv oli veidi enam kui aastaga kasvanud 10-kordseks. Alustati 21 liikmega, kuid aasta pärast oli liikmeid juba 220. Ühingu tegevuspiirkonnaks polnud mõeldud ainult alevikku, vaid kogu Kohila valda, kus 1937. aastal oli 460 elumaja. Valla territoorium oli aga omakorda jaotatud piirkonniti kuueks koguks ning igale kogule määrati eraldi koguanum. Seega oli rühmade ja salkade koosseisudesse haaratud üle 50 ühingu aktiivse liikme. Kohila VTÜ oli mõne aastaga suutnud saavutada seda, mida mõned ei suutnud 10 ja rohkema aastate jooksul. 01. jaan. 1940. aastal oli ühingul 1 mootor-, 3 käsipritsi, 24 hüdropulti, survevoolikuid 310 m. Tegevliikmeid oli 288, sealhulgas 45 naist. Toetajaid liikmeid oli 12, noorliikmeid 17 [1]. 1950-tel aastatel ehitati Kohila VTÜ-le uus tuletõrjemaja. Maja asus praegusest tuletõrjedepoost (Viljandi mnt. 11) umbes 10 meetrit jõe poole. Praegune Kohila tuletõrjele kuuluv maja ehitati Rapla KEK-i poolt ning võeti vastu 1974. aasta veebruaris, hoone maksumus oli 51 519 rubla [2:3].

Raplamaa Päästeteenistuse juhataja Raul Aarma on kirjutanud oma artiklis järgmist: "Kohila alevi Vabatahtlik Tuletõrje Ühing (Kohila alevi VTÜ) ehitab koos nõukogude rahva, kommunistliku partei ja geniaalse juhi ning õpetaja sm. Stalini juhtimisel kommunistlikku ühiskonda. Tuletõrje võtab omale järgnevad kohustused – rakendada täielik tuletõrjevalve ja seda graafiku alusel; tulikahjude kustutamisel täita ülesandeid kiirelt, teadlikult ja ennastsalgavalt; lahingvarustuse remont teostada õigeaegselt ja kvaliteetselt. Kõike seda teha ennastsalgavalt, ausa tööga ning nii kindlustada kommunismi ülesehitamist. Dokument lõpeb tõdemusega, et kõik on töötajate poolt läbi arutatud ning alla kirjutatud. Kirjutusmasinal trükitud dokument on kinnitatud kohalikus töörahva nõukogu saadikute täitevkomitees.

Väärrib märkimist, et käibel oli veel kodanliku Eesti aja keelekasutus ja grammatika.“ Dokument, mida eelnev tekst käsitleb on pärit 1952. aasta Propagandakaustast ning räägib ajaperioodist, kui Kohila VTÜ-st sai A-komando [3:38,39]. See tähendab seda, et kui varem olid tuletõrjujad tulekahju valves oma kodudes oodates telefonikõnet, siis sellest ajast alates oli autojuht komandos kohapeal valves. Väljakutse korral oli tema ülesandeks teavitada tuletõrjujaid, kes siis kodudest kohale ruttasid.

Edasise Kohila VTÜ käekäigu kohta on küll Eesti Riigiarhiivis säilinud erinevad kooskõlastused, korraldused, käskkirjad, kuid täielikud andmed selle kohta, kas tegu on riiklikul tasandil toimuvate muutustega või vabatahtliku liitumisega, puuduvad. Teada on see, et 5. juulil 1957. aastal sõlmiti kooskõlastus Eesti Vabariikliku Vabatahtliku Tuletõrje Ühingu (EVVTÜ) ja Kohila VTÜ vahel, kus muudeti VTÜ nimetus Kohila alevi Vabatahtliku Tuletõrje Ühinguks ning määrati tegevuspiirkonnaks Kohila alevi admin. piirkond. Peamiseks väljasõidu piirkonnaks sai Kohila alev ja Rapla rajoon ning abistamise piirkondadeks määrati Harju, Keila ja Kose rajoonid [4]. Tuletõrjujate jaoks muutus sellega seoses see, et väljasõidud toimusid kogu rajooni ulatuses ning abistati naaberajaloone.

Edasi saab lugeda 18. veebruaril 1958. aastal EVVTÜ poolt välja antud korraldusest nr. 5, et sama aasta 15. märtsiks peab olema Kohila alevi VTÜ koos varustusega üle antud Rapla TÜ-le [4]. See tähendas seda, et Kohilat hakkas majandama ja tema käekäigu eest hoolt kandma Rapla TÜ. Samas jäid väljasõidukorraldus ja –piirkonnad muutmata.

1990-te aastate alguses, kui hakati ka riiklikul tasandil rohkem tähelepanu pöörama tuletõrjetöö tähtsusele ja edendamisele ning loodi Päästamet, tähendas see Kohila Tuletõrje Ühingu järelgi muutusi [5]. 21. jaanuar 1991. aastal välja antud käskkirjaga annab Rapla Tuletõrje Ühing Kohila Tuletõrjedepoo üle Kohila alevi valitsuse alluvusse [6:48]. Tuletõrjujate tööd hakkas korraldama ja korrigeerima kohalik omavalitsus.

21. sajandi alguses, kui üleriigiliselt võeti kasutusele ühtne hädaabinumber 112 ning kutseliste päästeteenistuste juurde moodustati maakondlikud häirekeskused, hakkas jällegi Kohila tuletõrje tööd juhtima Rapla. 29. jaanuar 2002. otsustas Kohila alevivolikogu alevi omandis olev tuletõrjedepoo tervikvarana üle anda Raplale Päästeteenistusele [7]. Sellega seoses muutus Kohila alevi VTÜ nimi, milleks sai Raplale Päästeteenistuse Kohila tugikomando. Meeskonna koosseisud suurenesid kahelt mehelt neljale ja väljasõidu teateid edastas Raplale Päästeteenistuse dispetšer [8].

Alates 2006. aastast ühtlustati kogu Eesti päästesüsteem ja jagati 4 allüksuseks. Raplamaa Päästeteenistus koos sinna kuulunud kutseliste komandodega liideti Lääne – Eesti Päästkeskusega, mille keskus asub Pärnus.

2. KOHILA TULETÕRJEAUTODE JA TEHNOLOOGIA ARENG

Tehnika arengu koha pealt tasubki ära mainimist see, et toimus üleminek hobuvankritel veetavast varustustest sisepõlemismootoriga tuletõrjeautodeni. Tuletõrje varustuse ja autode soetamise osas olid Kohila VTÜ algatajad osavad ja leidlikud, sest algselt tuletõrjeautod sellisel kujul nagu nad praegu on, puudusid. 10 aastat peale tegevuse alustamist muretseti Kohila VTÜ-le tavaline kastiga veoauto ehk porteauto (GAZ AA). Tulekahju puhkedes tõsteti auto kastis veepumpamiseks mootorprits ja võeti pardale inimesed. Mootorprits muretseti Kohilale juba peale esimest tegutsemisaastat, selle kaudu pumbati vesi reservuaarist pumbani ja sealt edasi voolikutesse.

Peale Teist Maailmasõda jagas sõjavägi sõjast maha jäänud autosid (nn trofee- autod) ning Kohila sai endale sealtkaudu 2 autot. Need trofee -autod olid samamoodi kastiautod, mis ei olnud ehitatud spetsiaalselt tuletõrjeautodeks.

Esimese tuletõrje auto sai Kohila alevi VTÜ endale alles umbes 22 aastat peale asutamist. Sellel autol puudus veepaak, kuid selle asemel oli see varustatud kappidega, kuhu paigutati tuletõrjevarustus. Tuletõrjeauto oli mõeldud veevõtukohal vee pumpamiseks voolikuliini. kuna autole oli tehase poolt paigaldatud statsionaarne autopump.

Alates 1960. aastate algusest hakkas tehnika jõudsamalt arenema ja seda ka tuletõrje tasandil. Autode kandevõimed suurenesid, järk-järgult uuenes ka varustus. Algselt kuulusid autode varustusse takuvoolikud, imivoolikud, tuletõrjearmatuur, veepaak ja vahuainepaak. Imivoolikud olid voolikud, millega nõ imeti veekogust vesi auto veepaaki ehk täideti paak veega. Takuvoolikute ehk survevoolikute kaudu edastati pumba vahendusel vesi tulekoldeni. Tuletõrjearmatuuri kasutatakse voolikute ja teiste töövahendite ühendamiseks, kustutusvee hankimiseks ja juhtimiseks ning vooluhulga reguleerimiseks. Vahuaine on aine, millega tõkestatakse erinevaid reostusi.

Järgmisel aastakümnel oli Kohila tuletõrjel võimalus saada uuemaid ja kaasaegsema varustusega tuletõrjeautosid. Autod saadi Kohilale Rapla TÜ vahendusel Tallinnast Matrossovi tänaval (praegu Tondi tn) asuvalt EVVTÜ-lt. Alates 1975. aastast kuulus Kohila depoole üheaegselt kaks tuletõrjeautot, mis olid mõlemad korraga väljasõiduvalmis.

20. sajandi lõpus, kui asustus tihenes ja loodi suuremaid tööstusettevõtteid ja asutusi, tekkis vajadus paakauto järele, et kohe väljasõidul saaks kaasa võtta suurema koguse vett. Paakauto erines tuletõrjeautost ainult selle poolest, et oli suurema veepaagiga ja selle varustusse kuulus rohkem voolikuid.

Samal ajal oli ka Eesti iseseisvunud ning hakati rohkem suhtlema naaberriikidega Skandinaaviast. Kui 1960. aastatel jagati trofee- autosid, siis nüüd sai Kohila tule tõrjeautosid humanitaarabi korras Soomest ja Rootsist. Need autod olid kütusekulult kokkuhoidvamad ja võimaldasid kustutada tuld ka autoga liikudes. Autod olid varustatud raadioside vahenditega ja takuvoolikuid hakati välja vahetama lateksvoolikute vastu. Erinevus seisnes selles, et takuvoolikud lasid vett läbi, lateksvoolikud olid seest poolt kummeeritud ning seega vettpidavad.

Tänapäeval on tehnika arenenud nii palju, et kustutus- ja päästeautoga on võimalik likvideerida tulekahjusid, lahendada liiklusavariisid, tõkestada reostusi ja üleujutusi ning päästa inimesi kuni meetri jagu veepinna alt.

3. AUTOD, MIS JAHUTASID KOHILAT

Alljärgneva teksti paremaks ja arusaadavamaks mõistmiseks seletan lahti tuletõrjeautode markide lühendid, pumpade tähised ja tehnilise poole.

Aastatel 1931 – 1959 toimus NSVL-is tuletõrjeautode tähistamine lühenditega PMZ ja PMG, millele järgnes autode mudeli number. PMZ tähendas – *pozarnaja masina zis* (tuletõrjeauto zis) ja PMG tähendas - *pozarnaja masina gaz* (tuletõrjeauto gaz). 1959. aastal kinnitati Tuletõrje Peavalitsuse tehnikanõukogu poolt uus tuletõrjeautode tähistamise standart, mis omakorda oli välja töötatud tuletõrje teadusliku uurimise keskinstituudi poolt. Uus tähistus sisaldas tuletõrjeauto otstarbe, pumba tootlikkuse, kasutatud aluse ja lõpus mudeli numbrit, mis vastas vanale tähistusele. Valdavalt oli tegemist tuletõrje autotsisternidega, mida tähistati vene keeles tähisega AC ja eesti keeles AT, sellele järgnes number pumba tootlikkusega l/sek. Seejärel oli sulgudes auto alusraami number ja lõpuks mudeli number. Näiteks AT-30(130)-63, see tähendab, et tsisternauto pumba tootlikkusega 30 l/sek, valmistatud Zil-130 alusel ja mudeli number 63 [9].

3.1. GAZ AA

Kohila VTÜ esimeseks tuletõrjeautoks oli GAZ AA, mis oli nn porteauto. Auto toodi Kohilale 1945. aastal ja oli tuletõrjute kasutada aastani 1955. Seejärel kanti see auto maha. Algselt oli auto registreerimisnumber PP 72 – 65, hiljem muudeti numbriks ЭТ 36 – 07. GAZ AA eesmärgiks oli tulekahju sündmuspaigale toimetada mootorprits ja voolikud. Koduloolase Aleksei Parnabase kroonikas on mainitud, et Kohilas pandi mootorprits iseliikuvale alusele. Kindlate allikate puudumise tõttu on võimatu kindlaks teha, mis oli iseliikuv alus. Selleks võis olla nii auto, kui ka hobuvanker [10]. Helju Trakmann meenutab: „Sellele autole pandi noored kased porte äärtesse, et teetolm ja tuul kastisistujaid ei häiriks ning käidi Leedus ekskursioonil [11].“

3.2. OPEL Blitz

Peale teist maailmasõda, 1940. aastatel toodi Kohila VTÜ-le kaks trofee- autot. Tuletõrjemasina, mille registreerimisnumber (reg. nr.) oli PP 72 – 66 kohta on hetkel teadaolevalt säilinud Eesti Riigiarhiivis ainult üks dokument [12:5]. Seal on välja toodud, et Kohila VTÜ sai selle auto endale 1946. aastal. Teine Opel Blitz reg. nr. PP 75– 49 oli nn porteauto (Foto 1). See auto saadi Kohilale 26. veebruaril 1949. aastal, Tallinnast Harjumaa Tuletõrjebrigaadilt [13:19]. Auto kanti maha Kohila alevi VTÜ arvelt 21. veebruaril 1963. aastal [14].



Foto 1. Opel Blitz, reg. nr. PP 75– 49

3.3. GAZ-51 PN-20 PMG-12

PMG-12 toodi Kohila alevi Tuletõrje Ühingu 1958. aastal Rapla TÜ-st. Ilma paagita tuletõrjeauto varustusse kuulusid takuvoolikud, joatorud ja pump PN-20, mille tootlikus oli 1200 liitrit minutis. Tuletõrjeauto algne registreerimisnumber oli RΦ 18 – 87, 1960. aastal sai auto uued numbrid, milleks oli 07 – 37 ECG. Autol puudus veepaak, kuid selle asemel oli palju varustuse kappe. PMG-12 oli mõeldud veevõtukohal vee pumpamiseks voolikuliini. Auto olla Raul Aarma väidetel liikunud koos GAZ-51 alusel ehitatud tsisternautoga Raplalt Kohilale [15]. Auto oli valmistatud Venemaal Gorki Autotehas (Горьковский автомобильный завод). Auto oli Kohilas aastani 1973 ning selle edasine saatus on teadmata.



Foto 2. GAZ-51 PN-20 PMG-12

3.4. GAZ-67

Samal ajavahemikul, kui Kohilale kuulus PMG-12, oli komandos veel GAZ-67 (Ivan-Villis). Auto registreerimisnumber oli PP 79 – 31 ning see toodi Kohilale Pärnu-Jaagupist. Villis oli komplekteeritud selliselt, et sellele tagaosasse oli paigutatud mootorprits ja vooliku parapool. Auto tootmisaastat on võimatu tuvastada, sest GAZ-67 vanust saab määrata esi radiaatorivõre järgi, kuid olemasolev foto on auto tagaosast. Ajaloolase Heiki Perli oletuste põhjal saadeti 1954. aastal laiali masin-traktorjaamade poliitosakonnad ning sealt said endale koos Kohila Tuletõrje Ühinguga GAZ-67-d veel ka Abja, Pärnu-Jaagupi ja Elva [9]. Kohilast liikus see auto 08.07.1965. aastal Kehra Tselluloosikombinaadi nimele [16].



Foto 3. GAZ-67

3.5. GAZ-51 PN-20(51a) - 36 / PMG-36

PMG-36 toodi Kohilale uhiuena 21. jaanuaril 1961. aastal. Auto registreerimisnumber oli 40 – 85 ЭСТ. Auto varustusse kuulusid 1100 liitrine veepaak, tsentrifugaalpump PN-20, mille tootlikkus oli 1200 l/min. Veel oli auto varustatud survevoolikute, tuletõrje armatuuri ja redelitega. Selle auto saabumisega Kohilasse vahetati välja tuletõrjeauto PMG-12. 1975. aastal kanti auto tuletõrjearvestusest maha ning selle pealt lõigati ära pealisehitis (imivoolikud ja tõmberedeli kinnitus) ning värviti roheliseks. Sellest autost sai tolleaegse komandopealiku Herbert Blocki ametiauto. Hiljem sattus auto Raplasse piksekaitse autoks [17].



Foto 4. GAZ-51 PN-20(51a) - 36 / PMG-36

3.6. GAZ-53 / AC-30 (53a)-106

GAZ-53 toodi Kohilale uhiuena EVVTÜ-lt. Auto väljalaske aasta oli 1973 ja reg. nr. oli 95 – 55 EAE [17]. Auto oli toodetud Venemaal Gorki Autotehas. Selle auto varustusse kuulusid: 1800 liitrine veepaak ja 120 liitrine vahuaaine paak, pump tootlikkusega 30 l/sek, tõmbe-, konks- ja keppredelid. Armatuurist jagaja, koguja, üleminekuliitmikud, joatorud, taku- ja imivoolikud. „Auto toodi Kohilale EVVTÜ-st ning sellel käisime järgi tolleaegne komandopealik Herbert Block ja mina. See auto oli esimene, mis sai omaale koha vastvalminud uues tuletõrjehoones, kus asus sel ajal ainult komandopealiku kabinet, praeguse meeskonna köögi kohapeal. Selleks ajaks, kui toodi GAZ-53 ei olnud meeskond jõudnud veel uude majja kolida ja ka varustust asus veel vanas depoo.“ meenutas Ivo Trakmann [17].

Ivo Trakmann jätkab meenutamist: „Raudtee- ääres põles 1976. aasta varakevadel Uibobuu maja. Auto läks vabriku sillale vett võtma ja autojuhiks oli alkoholihoobes Evisalu Ülo ja kõrvalistmel istusin mina. Kui auto oli vee üles saanud ja paak täidetud, lülitasin autol pumba välja, aga Ülo ei reageerinud piisavalt kiiresti, et autol käik välja võtta ning auto hakkas liikuma. Jooksin autole järgi ja hüppasin kõrvalistuja uksest sisse, et autot peatada, kuid kui suunasin pilgu esiaknast välja nägin, kuidas tuled koondusid ja auto sõitis vastu puud ning paiskus vasakule küljele. Auto sai avariis palju kannatada ning vajas taastamist.“ [17]

„Avariist taastamisel remontis Ivo Trakmann selle auto karburaatorit, mille avamisel pillas ühe seibi silindrisse. Auto käivitamisel purustas mootoris kukkunud seib kolvi“ meenutas Mati Põldaas [18].

Peale seda jahutas see auto veel mõned aastad Kohilat, kuid sellega ei soovinud enam keegi tulekahjule minna. Auto algset seisundit ei suudetud tolleaegsete vahenditega täielikult taastada ning auto kilises ja kolises [18]. Umbes 15 aastat hiljem viidi auto GAZ-53 Kohilast ära.



Foto 5. GAZ-53 / AC-30 (53a)-106

3.7. GAZ-53 AC30 (53a)106

Tuletõrjeauto riikliku registreerimisnumbriga 10 - 80 EAO toodi Kohilale uueina 1975. aastal EVVTÜ-st. Siinset valda jahutas see auto kuni 1989. aastani. Gaz tüüpi autosid tootis Gorki Autotehas.

Autol käis järel tolleaegne Kohila alevi VTÜ autojuht Mati Põldaas, kes oli esimese liigi autojuht. Mati meenutuste järgi tõi ta selle auto Kohilasse Herbert Blocki teadmata, kuid miks H. Block seda ei teadnud on siiani selgusetu [18].

Ivo Trakmanni meenutuste kohaselt tehti selle autoga avarii Rapla–Juuru maanteel. „Teenistusvälisel sõidul oli autojuhiks Evisalu Elmu, kes oli ühtlasi ka eelmise GAZ-53-ga avarii teinud autojuhi sugulane. Avariis said kannatada auto küljekapid, kuid need taastati Kohila komandos ning seejärel oli auto jälle teenistuses tagasi.“ [17]

Auto edasisest saatusest kõneles Enn Sassian järgmist: „Hiljem sai sellest autost Järlepa majandi valveauto ning käidi endiselt väljasõitudel. Järlepa aegadel oli selle auto juhiks Kaido Kaur, kellest on tänaseks saanud Kohila komandos tuletõrjuja - päästja. Sel ajal eraldas Tuletõrje Ühing auto ülalpidamiseks 200 rubla kuus. Taasiseseisvunud Eesti algusaastatel tegi auto veel mõned väljasõidud, näiteks kustutati heinapressi. Tänaseks on auto arvelt maha võetud ja seisab Järlepas munitsipaalettevõttele Soval kuuluvas garaažis.“ [19]



Foto 6. GAZ-53 AC30 (53a)106

3.8. GAZ 66-11 AC-30 184

Kohila komando endise autojuhi Vello Einmäe meenutused sellest autost: „Kohila komando hoones toimus 1983. aastal plahvatus ja meeskonnaruumid muutusid kasutuskõlbmatuks. Seoses sellega kolis meeskond depoo taga jõe ääres asuvasse sauna, autod jäeti depoohoonesse. 1980-ndate aastate keskpaigas sõlmiti Kohila sovhoosiga kokkulepe, milles lubas sovhoos hoone taastada ning vastutasuks ei soovinud nad mitte raha vaid tuletõrjeautot GAZ-66-e. Autole läksin Matrossovisse (EVVTÜ) järele mina koos sõbraga. Kohilasse jõudes viisime auto otse sovhoosi töökoja ruumidesse, kus see lammutati ja ehitati ümber mürgipritsiks.“ [20]

GAZ-66 oli esimene Kohilale toodud tuttuus tuletõrjeauto, mis ei teinud ühtegi operatiivset väljasõitu.

3.9. ZIL AC30 (130) 36

ZIL-130 tõi Kohilale Rapla Tuletõrje Ühingust Vello Einmäe aastal 1988 [20]. Auto registreerimisnumber oli 18 - 82 ECE. „Algul polnud auto seisukord kiita. Meeskond remontis, keevitas ja värvis autot oma jõududega. Välja vahetati küljekappide luugid ja sisepõhjad. Originaalis kaardus olnud tagaratta poritiivad valmistati kandilised.“ Autost andis põhjaliku ülevaate Kohila komando tolaeagne autojuht Raivo Kinkar [21]. Raul Aarma lisas, et ZIL oli ainulaadne, kuna kabiin ja pealisehitis olid ühes tükis.

Selle auto tulekuga vahetati välja GAZ-53/AC-30 (53a)-106 (esimene GAZ-53), mille registreerimisnumber oli 95 – 55 EAE. ZIL oli esmaregistreeritud 1965 aastal. Auto oli toodetud I. A. Lihhatšovi nimeline autotehases.

Nii GAZ-53-l, kui ZIL-130-l olid mõlemal AC-30 tsentrifugaalpumbad, kuid olenevalt mootori võimsusest oli ZILi pumba tootlikus suurem - 40 l/sek, võrreldes GAZi pumba tootlikusega, milleks oli 30 l/sek. Auto varustusse kuulusid: 2100 liitrine veepaak ja 120 liitrine vahuaine paak, tõmbe-, konks- ja keppredelid. Voolikutest oli sellel autol taku- ja imivoolikud. Armatuurist jagaja, koguja, üleminekuliitmikud ja joatorud.

„Esimesed lateksvoolikud sai Kohila 1990. aastal, kui tuletõrjesse asus tööle Kalju Karm, kelle eelnev töökoht oli Tallinna Gaasiavarii's. Gaasiavarii sai endale tuliuue ZIL-130-ne, mis oli täisvarustuses tuletõrjeauto, aga gaasiavariil polnud sellise varustusastmega midagi teha ja Kalju tõi 66mm läbimõõduga A voolikud ja 51mm läbimõõduga B voolikud Kohila komandole. Kohila paigutas voolikud ZIL-ile, tehes varustuskappidesse neile vastavad sektorid, et meeskonnal oleks lihtsam lahinghargnemisi sooritada.“ meenutab Raivo Kinkar [21].

Auto müüdi Purila metsamajandile Kohila valla poolt välja kuulutatud avalikul oksjonil, mis toimus 1993 aastal [15].



Foto 7. ZIL AC30 (130) 36

3.10. ZIL AC-40 (375h) 41a

ZIL-375 Ural, mille registreerimisnumber oli 467 LAC, toodi Kohilasse 1993. aastal ning sellega vahetati välja ZIL-130.

Auto toodi Lilleküla komandost. Enne tuletõrjeautoks saamist vedas Ural vahuainet (tutugeeni) Kohtla – Järvelt Tallinnasse. See auto oli ka 1990.a. rahutuste ajal Tallinnas Toompead turvamas, selle otstarbeks oli autole paigutatud tuuleklaasile ja küljeakendele turvatrellid. Auto oli ka Eesti krooni veo ajal turvaauto [22].

Auto pumba töömahuks oli 40 l/sek ning pump asetses kabiinis. See oli hea selleks, et talvel külmaga oli minimaalne jäätumise oht, kuid halvaks küljeks võib pidada seda, et pump tegi autos sees paiknedes võrdlemisi kõva lärmi. Küljekappidesse mahtus suuremas koguses voolikuid ja armatuuri, kui tema eelkäijatesse. Ural-i katusel oli lafettjoatoru, mida oli võimalik manuaalselt juhtida ilma, et autojuht autost välja tuleks. Lafettjoatoru moodustas ainult kompaktset juga ja sellega oli võimalik suure surve tõttu põlenud majadel korstnaid purustada. 1990-ndatel olevat olnud selline nõue, et elumajas tulekahju puhkemise korral kogu kahju ulatuses kindlustushüvitist saada, pidi majal olema kindlasti hävinud korsten.

Ural oli arvel Kohilas paakautona, selle veepaak mahutas 6000 liitrit vett ning maastikel oli auto hea läbivusega [23].

„Auto jäi seisma lekkiva veepaagi tõttu, mida korduvalt tuletõrjujad ka ise remontisid, kuid ei saavutanud maksimaalset veepidavust.“ Rääkis endine Kohila komandopealik Valdur Kaal [24].

Depoos seistes paigutati auto tagaosasse üles tõstmise eesmärgil kaks prussi, et auto vedrulehed saaksid puhata. Seda tehti sellepärast, et auto oli oma suure massi tõttu kere jaoks liiga raske.

Autot oli võimsa bensiinimootori tõttu kulukas ülal pidada, kulutades täis veepaagiga sõites 75 liitrit bensiini sajale kilomeetrile. Samas ei arendanud auto kiirust üle 75 kilomeetri tunnis, seega võttis sündmuskohale jõudmine omajagu aega [23].

Tänaseks on Ural-375 Järva – Jaani vanatehnika varjupaigas, kuhu auto anti aastal 2008 [15].



Foto 8. ZIL AC-40 (375h) 41a

3.11. GAZ-53 AC30 (53) 106

GAZ-53 reg. numbriga 94 - 58 EAN toodi Kohilale 1989. aastal Märgamaalt. Selle auto tulekuga vahetati Kohila Komandos välja tuletõrjeauto GAZ-53 (reg. nr. 10 - 80 EAO).

Auto varustusse kuulusid: 1800 liitrine veepaak ja 120 liitrine vahuaaine paak, pump tootlikkusega 30 l/s, tõmbe-, konks- ja keppredel. Armatuurist jagaja, koguja, üleminekuliitmikud, joatorud, taku- ja imivoolikud.

Reg. nr. muudeti 9. mai 1995. aastal ja uueks numbriks sai 925 AHK. Viimane operatiivne väljasõit oli selle autoga 27. mail 1997. aastal, aadressile Kohila Kapa 4-6 ja väljasõidu põhjus oli veeavarii [25].

GAZ-53 otsustas maha müüa tolleaegne Kohila komandopealik Valdur Kaal, kes rääkis auto kohta järgmist: „Müüsin auto maha 4000 kroon eest kohalikule talunikule põllumaa kastmiseks. Saadud raha eest ostsin Kohila komandole muruniiduki, mis töötab tänase päevani.“ [24]

Tolleaegne Kohila komando autojuht Illar Lember meenutas aga auto edasist käekäiku järgmiselt: „Talunik müüs auto edasi Kohila sovhoosi bensiini tankla kasutusse, sest tankla enda GAZ-53-l läks mootor katki. Peale mootori eemaldust liikus auto edasi metalli-kokkuostu.“ [22]



Foto 9. GAZ-53 AC30 (53) 106

3.12. FORD F600

Ford F600, väljalaske aasta 1966, toodi Kohilale 1997. aastal Soomest Loviisast Uusimaa Lääni Rootsinpyhtää tuumajaamast. Auto registreerimisnumber oli 741 ALT. Auto vahetas välja GAZ-53-e (reg. nr. 94-58 EAN) [24].

Ford oli bensiinimootoriga ja kulutas 100 kilomeetrile vähem kütet, kui tema eelkäija GAZ-53. Kui Ford toodi oli sellega kaasas lateksvoolikuid ja mootorprits Kulmala, mille tootlikus oli 1200 l/min. Fordi veepaak mahutas 1800 liitrit vett ja auto eesotsas asetses tsentrifugaalpump tootlikkusega 2000 l/min [15]. Võrreldes eelkäijaga GAZ-53-ga oli Fordi pump ehitatud selliselt, et auto sai liikumise pealt ka vett anda. See oli väga tõhus kulu kustutamisel. Fordi komplekteerisid operatiivarvestusse Kohila komando tuletõrjujad ise [23]. Esimese ametliku operatiivsõidu tegi auto 31. mai 1997. aastal, väljasõidu eesmärk oli õpe ja võistlus [26]. Fordile paigutati esimesed Motorola autojaamad GM 300 VHF, mis soetati Kohila vallavalitsuse poolt 13. veebruar 1997. aastal ning mille maksumus oli 6215 krooni tükk. Samal päeval soetati ka 1 käsijaam 8 kanaliga [27]. Sellest ajast oli Kohilal lahingarvestuses Ford F600 ja Ural 375.



Foto 10. Ford F600

3.13. MAGIRUS 125D 10a

Magiruse väljaske aasta oli 1967 ning see oli esimene diiselmootoriga auto Kohila komandos. Auto registreerimisnumber oli 604 API [15]. Auto toodi Kohilale 1990-te aastate keskpaigas.

„Autost taheti ehitada Kohilale paak- ja voolikuauto, aga mitmete kalkulatsioonide põhjal otsustas Kohila vallavalitsus sellest loobuda, kuna see ei olnud otstarbekas.“ rääkis Illar Lember [22].

„Magirus ei teinud ka Kohilas ühtegi operatiivset väljasõitu, vaid seisis komando territooriumil aia ääres ja talveks aeti ruumi olemasolul garaaži.“ meenutas Valdur Kaal [24]

Kohila komando meeskonnavanema Ergo Meriküll meenutused: „Seda autot ajasime garaaži kahekesi koos kaastuletõrjuga, kuna autol puudus roolivõim ja ükski oli praktiliselt võimatu rooli keerata.“ [28]

Praeguseks asub auto Pärnu – Jaagupis [15].

3.14. SCANIA 50

Scania reg. nr. on 246 APY. Auto toodi Kohilale Rootsist 19. märtsil 2002. Aastal [15]. Selle auto tulek Kohilasse oli vajalik sellepärast, et meeskonnad suurenesid. Mindi üle kaheliikmeliselt meeskonnalt neljaliikmelisele ning seetõttu oli vaja suuremat tulekustutus- ja päästeautot. Auto tuli Rootsist ilma varustusega ja sellel oli esiosas asetsev tsentrifugaalpump, mille tootlikkus oli 2000 liitrit minutis ja paagi suurus oli 3000 liitrit vett. Selle, kuidas varustust ja armatuuri auto kapidesse paremini ära paigutada mõtlesid päästjad ise välja.

Pealisehitise imivoolikute torud ja tõmberedeli kinnituse töid tuletõrjujad GAZ-53 (reg.nr. 94-58 EAN) pealt, mis oli veel alles bensiinijaama omaniku vanaema juures Rabivere külas [28]. Selle eemaldas autovrakilt tuletõrjuja - päästja Ergo Meriküll ning Scania 50-le aitasin tal seda paigaldada mina. See oli esimene tuletõrje - päästeauto Kohilas komandos, mille varustusse kuulusid ka hüdraulilised päästevahendid, elektrigeneraator ja Spiromatic hingamisaparadid. Selle auto varustusse kuulus uus ja kaasaegne joatoru Fogfighter, mida oli lihtne sulgeda, avada ning oli võimalik kergelt reguleerida joanurka. Seda autot kasutati tollaegse komandopealiku Renno Veelma pulmaautoks, milleks andis loa endine Raplamaa Päästeteenistuse direktor Ain Kajak [23]. Viimane väljasõit toimus selle autoga 6. august 2008 aastal [29].

Tänapäevaks asub see auto Oisu tuletõrjekomandos [15].



Foto 11. SCANIA 50

3.15. SCANIA L80

Scania L80 väljalaskeasta 1971, reg. nr. 021 LAD toodi Kohilale 2003. aastal Märjamaalt ning see auto vahetas välja Ural 375-e [15]. Auto kabiin ja pealisehitis oli puidust raamiga. Kustutus- ja päästeauto tuli Kohilale ilma varustusega. Varustuse komplekteerisid tuletõrjujad - päästjad auto peale ise. Autol oli ees asetsev tsentrifugaalpump, tootlikkusega oli 2000 l/min ja veepaagi mahutavus oli 3000 liitrit. Pumba kõrval oli veel voolikukerimise aparaat, mis hõlbustas peale väsitavat tulekahju päästjatel voolikuid kokku kerida. Auto oli Kohilas üks esimesi tuletõrjeautosid, mis arendas kiirust 110 km/h ning sellel olid peal erinevate valikuvõimalustega sireenihelinad. Auto varustusse kuulusid hüdraulilised päästevahendid, elektrigeneraator, Spiromatic hingamisaparadid. Selle auto varustusse kuulus uus ja kaasaegne joatoru Fogfighter, mida oli lihtne sulgeda, avada ning oli võimalik kergelt reguleerida joanurka. Sügis perioodil ja talvel oli puitraamiga auto uksi raske sulgeda ja avada, kuna puit paisub niiskusega kokkupuutel. Aeg-ajalt tuli uksi hõõveldada, et neid oleks võimalik sulgeda [23].

Scania L80 tegi viimase operatiivsõidu 7. veebruaril 2007. Aastal [30]. Praegu kuulub auto Oisu vanatehnikaklubile "Retrom" [15].



Foto 12. SCANIA L80

3.16. SCANIA 142

Scania 142 reg. nr. oli 385 AII. Auto toodi Kohilale Raplast 29. detsembril 2003. aastal. Paak mahutas 14 tonni vett ning auto tagaosas asetses pump Albin, mille tootlikus oli 1800 liitrit minutis [15].

Rapla sai selle auto kingituseks tolelaegselt kütusefirmalt Shell AS 1996. aastal.

Auto varustusse kuulusid veel imivoolikud; 63 millimeetrise läbimõõduga A voolikud ja 39 millimeetrise läbimõõduga C voolikud. A, B, C on kokkuleppelised voolikute markeeringud, mis lihtsustavad tuletõrjujatel sündmuspaigal omavahelist arusaamist [23].

Auto viidi Raplale tagasi 27. veebruaril 2008. aastal, sest Rapla Päästeteenistusele kuulunud tsisternautoga Scania tehti väljakutsele sõites avarii Kohilas Vabaduse ja Viljandi maantee ristmikul.

Tänapäevaks on auto kutselistelt tuletõrjujalt üle antud vabatahtlikele päästjatele, sest auto alusraam oli deformeerunud ning Pärnu Päästeteenistus pidas selle remontimist liiga kulukaks [28].



Foto 13. SCANIA 142

3.17. SCANIA ROSENBAUER 94G 220 „KÄRMAS KATARIINA III“

2000 -te aastate alguses soetas Eesti Päästeamet riigihanke korras uhiuued tuletõrje - päästeautod. Kuna autod olid uued, siis sai traditsiooniks nende ristimine Eesti nimedega. Scania Rosenbauer toodi Kohilale 2007. aasta juulikuus Pärnust [15]. Esimese operatiivsõidu tegi auto 23. juuli 2007. aastal õppuste eesmärgil [30]. Auto registreerimisnumber on 975 AOY. Auto alusraam on pärit Rootsist Scania autotehasest, kuid pealisehitised on toodetud Austrias Rosenbaueri tehases. Algselt kuulusid auto varustusse generaator, hüdraulilised päästevahendid, kuna nende jaoks olid auto kappidesse paigaldatud tehase poolt spetsiaalsed kinnitused ja kõrgsurve joatoru koos kõrgsurve pumbaga. Kohila komandos kohapeal komplekteeriti autole 3 hingamisaparaati, tuletõrjearmatuur, joatorud, 4 imivoolikut ja survevoolikud läbimõõtudega 42 mm, 51 mm ja 75 mm. Kõrgsurve joatoru eesmärk oli väiksemate tulekollete kustutamine väiksema veekuluga [28]. Autol on tsentrifugaalpump TLF 2700, mille tootlikus on 50 l/sek ning 200 liitrine vahuaaine paak.

Kohilast liikus auto 2008. aastal novembrikuus Koeru [15].

Viimase operatiivsõidu tegi auto 4. novembril 2008 aastal [30].



Foto 14. SCANIA ROSENBAUER 94G 220 „KÄRMAS KATARIINA III“

3.18. MAN TGM 13,280 4x4 „TIIU“

Auto toodi Kohilale uhiuena Eesti Päästeameti poolt korraldatud riigihanke korras 10. novembril 2008. Aastal [30]. Auto registreerimisnumber on 661 MLP. Auto alusraam on toodetud Saksamaal MAN'i autotehases ja pealisehitis Poolas Wawrzaszek'i tehases [28]. Esimese operatiivsõidu tegi auto 11. novembril 2008. Aastal [30].

„Tuletõrjujad ise pidasid MAN'i tulekustutusautoks, mitte tulekustutus – päästeautoks, sest hingamisaparaadid asetsesid varustuse kappides, mis olid auto kabiinist väljaspool, auto külgedel. See muutis operatiivse päästetöö aeganõudvamaks, kuna päästjad pidid hakkama hingamisaparaate selga panema alles sündmuspaigale kohale jõudes. Varasematel autodel asetsesid hingamisaparaadid meeskonnaruumis.

Selle auto kabiin oli liiga väike, mahutades ainult kolme tuletõrjujat – päästjat. Eesti keskkomandodes olid tuletõrje – päästeautodeks suuremad MAN tüüpi autod, ristinimega Teele, mis mahutasid oma kabiini kuueliikmelise meeskonna.“

Rääkis Kohila komando esimese meeskonnavanem Ergo Meriküll ning lisas eelneva jutu jätkuks järgmise loo: „Osaledes 2008. aasta suvel maakondlikel tuletõrjevõistlustel Raplas valmistasin nalja pärast auto esiklaasile sedeli kirjaga „Mõttetu Auto Näidis“. Plakati sõnade esitähedest sai kokku lugeda autotootja kaubamärgi. Kui Raplamaa operatiivkorrapidaja seda märkas, kästi mul see kiiresti auto peale eemaldada.“

Auto varustusse kuulusid generaator, hüdraulilised päästevahendid, hingamisaparaadid, kõrgsurve joatoru koos kõrgsurve pumbaga ning lafett- ja kombineeritud joatoru. Voolikutest kuulusid varustusse imi- ja survevoolikud 42 mm, 51mm ja 75 mm läbimõõduga [28].

Autol on tsentrifugaalpump Ruuberg tootlikkusega 50 l/sek, 200 liitrine vahuaine paak ja 50 liitrit märgaja paak [15]. Märgaja on aine, mis muudab kustutustöö lihtsamaks ja on silmale peaaegu nähtamatu [28].

Viimase operatiivsõidu tegi see auto 2. veebruaril 2012. aastal ning lahkus Kohilast samal päeval Hiiumaale Käina [30].



Foto 15. MAN TGM 13,280 4x4 „TIIU“

3.19. SCANIA 142 HL 6x2LC

Tsisternauto Scania 142 reg. nr. 352 ARX ja väljalaskeaastaga 1987 toodi Kohilale Pärnu – Jaagupist 23. aprillil 2009. aastal. Auto varustusse kuulub veepaak, mille mahutavus on 14 000 liitrit ning auto tagaosas asetseb pump PN-40, tootlikkusega 2400 l/min [15]. Auto varustusse kuulusid veel 63 millimeetrise läbimõõduga A voolikud ja 51 millimeetrise läbimõõduga C voolikud ja tuletõrjearmatuur.

See auto viidi Kohilast Raplasse 23. detsembril 2011. aastal, sest Rapla paakauto oli omadega läbi. Auto kuulub hetkel Rapla Päästeteenistusele [15].



Foto 16. SCANIA 142 HL 6x2LC

3.20. SCANIA ROSENBAUER 94G 220 „KÄRMAS KATARIINA III“

Praegu kuulub Kohila komandole üks auto, milleks on Scania Rosenbauer registreerimisnumbriga 910 ARP. Auto asus eelnevalt Hiiumaal Käina päästekomandos, kuid vahetati välja Kohilale kuulunud MAN auto vastu 2. veebruaril 2012. aastal. Autot käis välja vahetamas täna ametis olev Kohila komandopealik Andrus Ostrov. MAN auto mahutas ära ainult kolmeliikmelise meeskonna, kuid Kohila meeskond oli suurem ning seetõttu oli vahetus vajalik [31].

Auto alusraam on pärit Rootsist Scania autotehasest, kuid pealisehitis on toodetud Austrias Rosenbaueri tehases. Auto varustusse kuulub generaator, hüdraulilised päästevahendid, kõrgsurve joatoru koos kõrgsurve pumbaga, 4 imivoolikut ning survevoolikud läbimõõduga 42 mm, 51 mm ja 75 mm. Autol on tsentrifugaalpump TLF 2700, mille tootlikus on 50 l/sek ning 200 liitrine vahuaine paak. Scania Rosenbauer on varustatud Ester raadioterminaliga ja käsijaamadega [28]. Autole on paigaldatud GIS-112 programmi valmidus [23].



Foto 17. SCANIA ROSENBAUER 94G 220 „KÄRMAS KATARIINA III“

KOKKUVÕTE

Eesti tuletõrje on oma ajaloo jooksul läbi teinud tohutu arengu. Samas mulle tundub, et see areng on viimastel aastatel peatunud. Ka Kohila tuletõrje arenes ja nõ kasvas koos riiklike tuletõrje-pääste standarditega. Mina ise pean üheks tähtsaimaks ajaloo perioodiks Kohila tuletõrje algusaastaid, kui vabatahtlike kodanike algatusel loodi VTÜ ning see arenes tõusvas suunas. Selle tegi võimalikuks suure hulga inimeste osalus ja aktiivsus selles ühingu. Tollal, kui tehnika polnud veel piisavalt arenenud ja selle kättesaadavus oli raskendatud, leidsid Kohila VTÜ liikmed ikka võimalusi tuletõrjetechnika soetamiseks, korraldades raha kogumise eesmärgil erinevaid üritusi. Juba see, et tulekahjudele sõideti välja jalgrataste ja hobuvankritega näitas, et tahe ühiskonnale head teha oli suur.

Praegu tegutsevad Eestis lisaks kutseliste päästetöötajatega komandodele jälle vabatahtlikud päästekomandod, kuid neil puudub pädevus ja varustus, et teostada päästetöid, mis on prioriteediks päästjale, et astuda välja ligimese kaitseks.

Tuletõrjeautode ja -tehnika poole pealt on toimunud suur areng. Algselt veeti tuletõrjearustust sündmuspaigale veoauto kastis, kuid tehnika arenedes mahutati kõik vajalik varustus ühele autole. 1970-ndatel aastatel, kui tihenes asustus, tekkis tuletõrjel vajadus juba mitme auto järele. Nii kuuluski alates 1975. aastast Kohila depoole üheaegselt kaks tuletõrjeautot, mis olid mõlemad korraga väljasõidu valmis.

Täna seisuga on Kohila tuletõrje kuulunud viie erineva allüksuse alla. Kohila Vabatahtlik Tuletõrje Ühing tegutses aastatel 1936 – 1958 ning sellel ajavahemikul omas VTÜ 5 tuletõrjeautot. Esimese tuletõrje auto sai Kohila alevi VTÜ endale alles umbes 22 aastat peale asutamist. Seejärel, aastatel 1958 – 1991 kuulus Kohila alevi VTÜ Rapla TÕ-le ja nende kasutada oli selle perioodi jooksul 5 tuletõrjeautot. Alates 1991. aastast kuni 2002. aastani oli Kohila VTÜ Kohila alevivalitsuse alluvuses, omades selle ajaperioodi jooksul 4 tuletõrjeautot. Aastatel 2002 – 2006 oli Kohila tugikomando Raplamaa Päästeteenistuse alluvuses. Kuna see periood oli üsna lühike, kuulus sel ajal Kohilale ainult 2 autot. Aastast 2006 kuni tänaseni tegutseb Raplamaa Päästeteenistus koos talle kuuluvate komandodega Lääne – Eesti Päästkeskuse alluvuses. Tuletõrjeautosid Kohila komandos on sellel ajaperioodil vahetunud 4.

Uurimistöös oli põhirõhk ikkagi tuletõrjeautodel ning selle tulemusena sai Kohila tuletõrje ajalugu üles märgitud üsna pealiskaudselt. See teema vajaks veel põhjalikumalt uurimist ja kirja panemist.

Töö käigus tulid päevavalgele huvitavad seigad, millest meie põlvkonnale enam muidu ei kõnelda. Kahjuks jäid mõnedki meenutused pealiskaudseks, sest kirja pole neid keegi pannud, seega puudusid täpsed faktid. Minu enda jaoks oli põnev tuua võrdlusi nendest hetkedest, mida mäletan veel lapsepõlvest ning mida sain meenutada koos intervjueritavatega. Samas oli ka minul võimalus meenutada aega, mil ise töötasin Kohila tugikomandos tuletõrjuja – päästjana.

KASUTATUD ALLIKAD

- [1] Vabatahtlikud tuletõrje seltsid, Kohila Vabatahtlik Tuletõrje Ühing. - *Velise Kultuuri ja Haridus Selts*. s.a.
- [2:3] Block, H. Tuleohutuse kaitsel. - *Ühistöö*. 1974, 15.10.
- [3:38,39] Aarma, R. Millega tegelesid Raplamaa vabatahtlikud 60 aastat tagasi? - *Häire 112*. 2009/1
- [4] ERA.R-410.3.44.
- [5] URL = <http://www.rescue.ee/428> 30. märts 2013
- [6:48] LVMA.529rp.1.43
- [7] Kohila Alevivolikogu otsus. 31.01.2002
- [8] URL = <http://www.rescue.ee/hairekeskus/regionaalsed-keskused> 06. aprill 2013
- [9] Heiki Perli. Autori intervjuu. Üleskirjutus. Kohila, 2012, 2013
- [10] Inna Laanmets. Autori intervjuu. Üleskirjutus. Kohila, 20. detsember 2012
- [11] Helju Trakmann. Autori intervjuu. Üleskirjutus. Kohila, 28. veebruar 2013
- [12:5] Eesti NSV vabatahtliku tuletõrje lendsalga 1949. aasta ühiskondliku ülevaatus AKT-i lisa.
- [13:19] LVMA.15HA.1.36
- [14] LVMA.5291-13
- [15] Raul Aarma. Autori intervjuu. Üleskirjutus. Kohila, 2012. Rapla, 2013.
- [16] Autoregistrikaart. Asukoht Riiklik Autoregistri Arhiiv
- [17] Ivo Trakmann. Autori intervjuu. Üleskirjutus. Kohila, 5. jaanuar 2013.
- [18] Mati Põldaas. Autori intervjuu. Üleskirjutus. Kohila, 21. veebruar 2013.
- [19] Enn Sassian. Autori intervjuu. Üleskirjutus. Järlepa, 15. jaanuar 2013.
- [20] Vello Einmäe. Autori intervjuu. Üleskirjutus. Kohila, 31. jaanuar 2013.
- [21] Raivo Kinkar. Autori intervjuu. Üleskirjutus. Kohila, 21. veebruar 2013.
- [22] Illar Lember. Autori intervjuu. Üleskirjutus. Kohila, 21. veebruar 2013.
- [23] Jan Trakmann. Autor. Kohila, 2013.
- [24] Valdur Kaal. Autori intervjuu. Üleskirjutus. Kohila, 7. veebruar 2013.

- [25] Eesti Vabariiklik Vabatahtliku Tuletõrje Ühing, Väljasõidukäsk nr.14
- [26] Eesti Vabariiklik Vabatahtliku Tuletõrje Ühing, väljasõidukäsk nr.16
- [27] Kohila tuletõrjekomando arhiiv. 2013
- [28] Ergo Meriküll. Autori intervjuu. Üleskirjutus. Kohila, 3. märts 2013.
- [29] Kohila komando sõidupäevik. 2006
- [30] Kohila komando sõidupäevik. 2007
- [31] Andrus Ostrov. Autori intervjuu. Üleskirjutus. Kohila, 14. veebruar 2013.

Lühendid:

LVMA – Lääne – Virumaa Arhiiv

ERA – Eesti Riiklik Arhiiv