

Kuidas Rakvere-kant raudvitsad ümber sai

Hoolimata auto- ja õhutranspordi järjest kasvavast osast, on tänapäevalgi tähtsaimaks Rakvere rajooni läbivaiks majanduslikeks tuiksoonteks Tallinn—Leningradi ja Tapa—Tartu raudteed. Esimestel aastakümnetel pärast raudteede rajamist olid aga nende tähendus ja mõju palju suuremad kui meie päevil. Polnud raudteede moodsaid konkurente, raudtee ise oli aga hobuveokitega võrreldes enneolematuks tehniliseks edusammuks. Postvankrite ajal kulus ju Rakverest Tallinna sõiduks kaks päeva, Rakverest Peterburi võis aga jõuda alles nelja-viie päevaga. Raudtee tähendas, et sõidutunde kulus ainult kaks-kolm korda rohkem kui varem päevi. Efekt kaubaveo-

koguste kasvus oli aga veelgi märgatavam kui kiiruses.

Rakvere ümbrusel oli juba XVII sajandil Tallinnaga tihedaid majanduslikke sidemeid, Peterburi kui suurlinna tekkimisest peale läks Pandivere kõrgustikult ja selle jalamilt kaubavoore ka Neeva-äärse linna suunas. Iganend tootmissuhete kui peamiste arengutõkete kõrval hakkasid aga transpordiraskused muutuma majandusliku edenemise järjest suuremaks piduriks.

Oli põhjust arvata, et Tallinn—Peterburi raudtee rajamine hoogustab majanduslikku arengut kõigil aladel, mida nimetatud magistraal läbib, niisiis ka Rakvere kandis. Seetõttu leidiski raudtee ehitamise kavatsus laialdast poolehoidu. Tõõrahvas lootis raudteelt töövõimaluste avardamist, varakad klassid põllumajanduslike ja tööstuslike kaupade paremaid turustamisvõimalusi. Raudtee töötas kõigile hõlpu asjaajamistele ja muudeld sõitudel. Oma aegne ainus eestikeelne ajaleht — J. W. Jannseni «Eesti Postimees» — võttis need arvamused kokku lausesse: «Meie tahaksime ja sooviksime, et ka meie maalt risti ja põigiti raudvitsad peal oleksid, mitte pigistamiseks, vaid tõsiseks kasuks ja kergenduseks.»

Konkreetne kava Tallinn—Narva—Peterburi raudtee rajamiseks valmis juba 1858. aastal, kuid ehitustööd saadi alustada alles järgmise kümnendi lõpul. Vemütuse põhjuseks oli asjaolu, et üldkasulikul raudtee-ehitusel leidis siiski üsna arvestatavaid vastaseid. Neid vaenlasi soetasid üksikute kitsaste kapitalistlike rühmituste erihuvid, mõnevõrra aga ka poliitiline ülitagurlus, rumalus ja rutiin. Raudteevastaste esiridades olid transpordioperatsioonidelt teenivad Peterburi ja Riia ärimed, kes kartsid Eestise raudtee ehitamise puhul Tallinna sadama konkurentsi. Nendega liitusid aga ka Viru- ja Harjumaal kõige tagurlikumad balti parunid, kes juba põhimõtteliselt seisid vastu kõigele uuele. Nende

äärmiste reaktsionääride arvamus oli, et igasugune ühiskondlik progress võib kaasa aidata nende klassivõimu murenemisele.

Peterburi ja Riia suurkaupmehed ning mõned balti parunid püüdsid Eestise raudteede ehitamist bürokraatlike takistuste taha kinni jätta. Kasutanud kõrgemate tsaaritšinovnikute konservatiivsust ning juhmust ja tõenäoliselt ka altkäemakse, läks üsna kitsal kapitalistidegrupil koos sellega liitunud tagurlike mõisnikega korda Põhja-Eestit läbiva raudtee ehitamise algust üle kümne aasta edasi lükata.

Vahepeal saabusid Virumaa talupoegadele eriti rängad aastad. 1865. aastast peale äpardus viljasaak mitmel korral. 1868. aastal, millal meie alajad sageli kimbutanud liigniiskuse asemel haaras neid hoopis põud, oli viljakaldus veel kõige ulatuslikum. Põhja-Eesti maa- ja linnaproletariaadi olukord oli meeletu. Neil, kel õnnestus tööd leida, avanes siiski võimalus kas raha eest või naturaaltasuna toiduaineid hankida, väljapääsmatu oli aga töötute seisund.

Just sel ajal saabus kauaoodatud teade keiserlikust kinnitusest raudtee-ehituse projektile. Tööd algasid 1869. aasta kevadel, kui näljahäda oli tõusnud haripunktile. Mullatööde suure mahu ning primitiivse ehitustehnika tõttu vajati üsna suurt arvu inimesi ning paljudel töötutel õnnestus siin leiba teenida. Ajutiselt tõusis tööliste arv raudtee-ehitusel kuni 10 000-ni, keskmiselt oli aga iga päev väljas üle 6000 inimese. Kapitalistid kasutasid laialdase tööpuuduse olukorda tasude allasurumiseks. Ehitustöödele pölgatud lihttöölise päevapalk ei tõusnud üle 40 kopika. Paremini maksti nelle talupoegadele, kellel oli võimalik raudtee-ehitusele hobune kaasa tuua. Hobusemeestele anti 1—1½ rubla päevas.

1869. aasta sügiseks jõuti mullatöödega sinnani, et võis alata rööbaste mahapanek. Külma-

kuudeks tööd katkestati ning neid jätkati uuesti järgmisel kevadel. Kõige viimasena valmis Jõhvi ja Rakvere vaheline raudteelõik.

Ohutustehnika jäeti raudtee ehitamisel üsna unarusse, mistõttu juhtus võrdlemisi palju õnnetusi. Seoses nendega levis raudteevastaseid kuulujutte. Sel puhul kirjutas «Eesti Postimees», et õnnetusi «... ei sünni mitte raudtee süüks ajada, muidu peaksime oma noad, kirved, püssid, vesi- ja tuuleveskid, lootsikud, laevad ja kes teab mis kõik ära kaotama, mille läbi ka õnnetused juhtuvad.»

Paldiski—Tallinn—Narva—Peterburi raudtee võttis riiklik komisjon vastu 5. ning avas pidulikkult 24. oktoobril 1870. Pärast seda algas korrapärane reisi- ja kaubaliiklus. Uuel raudteel olid Eesti alal esialgu 15 jaama, neist 4 praeguses Rakvere rajoonis (idast läände: Kalvi, Vaeküla, Rakvere ja Neeruti). Kalvi oli praeguse Kabala ja Neeruti Kadrina jaama eelkäija. Suurusjärku- de poolest loeti Rakvere II, Kalvi IV ning Vaeküla ja Neeruti V klassi jaamaks.

Kaubavedu takistavaks teguriks kujunes esialgu oskamatu asjaajamine. Ajakirjandusest leiame korduvaid kaebusi rongide hilinemise ja kauba ebaõigesse sihtkohta suunamise kohta. 1870/71. aastal varakult alanud talv kimbutas raudteed lumetuskudega, mis viisid rongiliikluse ajutise katkemiseni. Juba detsembris tuli raudtee lahtihoidmiseks Rakvere lähistel 80 vastavale töölisel veel 150 soldatit appi saata. Haruldane polnud seegi, kui reisisajail endil lasti lund külveldada.

Ajutised takistused ei suutnud aga olematuks teha uue raudteeliini eeliseid. Kõige suuremat kasu tõi raudteetransport Tallinna arengule.

(Järgneb)

Kuidas Rakvere-kant raudvitsad ümber sai

(Algas «Punases Tähes» nr. 120)

Rakveres oli negatiivseks asjaoluks, et raudteejaam jäi linna-südamest võrdlemisi kaugele.

Tartu ühendamine Tallinn—Peterburi raudteeliiniga oli juba ammu päevakorras. Ühenduskohana peeti esialgu silmas Rakveret. Selle kava teostamine — Rakvere muutmine raudteesõlmeks — oleks linna ja ümbruse arengule tulnud kahtlemata suureks kasuks. Uue raudtee lühemuse huvides valiti aga hiljem raudteesõlme asukohaks Tapa. 1875. aasta kevadel algasidki praeguse

Rakvere rajooni lääneosa läbiva Tapa—Tartu raudtee ehitustööd.

Tapa—Tartu raudteeliini rajamisel taotlesid äärmisest kasuahnusest tagaaetud ettevõtjad tööliste niigi madala töötasu uut allasurumist. Seetõttu jättis osa töömehi 1875. aasta sügiskuudel tööseisma ning lahkus ehituselt. See klassivõitluse puhang aeglustas ehituse käiku: uusi töölisi, kes oleksid asunud lahkunute asemele, oli raske leida. Peapõhjuseks oli töötingimuste vastuvõetamatus (arvatavasti mõjus kaasa ka töörahva tärkav ning arenev klassi-

solidaarsus). Kapitalistid leidsid väljapääsu sõjaväeüksuste tööle-rakendamises. Nii võeti septembri lõpul sellekohase kokkuleppe alusel riigivalitsusega ehitustöödele appi umbes 400 soldatit.

Tapa—Tartu raudtee ehitusest võtsid osa talupojad ja hooajatöölised. Seetõttu ei saa sealset tööst tõrkumist täielikult samastada tüüpilise proletaarse streigiga. Siiski väärub see sündmus lähemat uurimist. See oli **esimesi teadaolevaid streike Rakvere rajooni ajaloo**s, leides aset kaheksa aastat enne Kunda tööliste streiki

1883. aastal, mis äratas tollal juba suurt tähelepanu. Raudtee-ehitajate töötlahkumine kuulub ühtlasi kõige varajasemate mitte enam puhtalupoeglike tööst tõrkumiste hulka kogu Eesti ulatuses.

Tapa—Tartu raudtee valmis 1876. aasta sügiseks. Sellega jõudis lõpule põhiliste raudteeliinide rajamine praeguse Rakvere rajooni piirkonnas. 1896. aastal liisandus veel Rakvere—Kunda harrutee.

K. LAIGNA