

Esimene raudtee Eestis

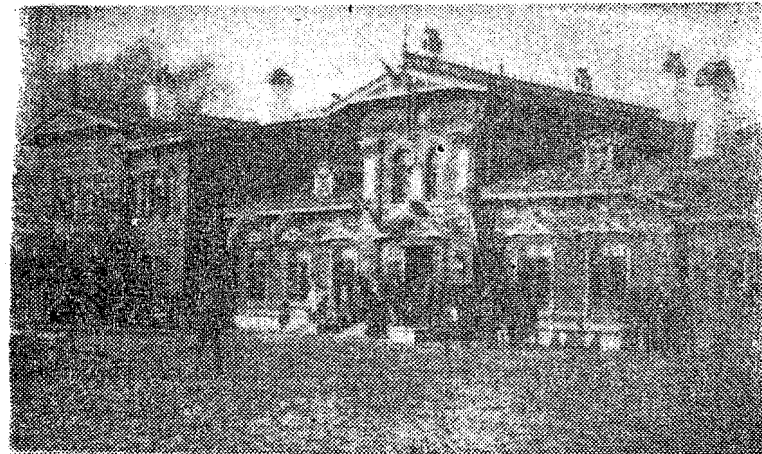
Rakverest sai raudteelinn

See oli 1869. aasta kevadel, kui tuhanded, juba mitu aastat nälgihädas vaevelnud Põhja-Eesti talupojad leidsid ootamatult lisateenistust. Algas aastaid räägitud ja plaanitud raudtee ehitamine. Et kõike tehti enamasti käsitsi, käru ja labidaga, kulus töäjõudu oltrasti. Keskmiselt olnud iga päev raudtee muldvalli ehitusel ametis 6000 inimese ümber. Aasta lõpuks olid mullatööd lõpetatud ja ka osa rööpaid paigal. Järgmisel aastal töö jätkus ja sügiseks oli raudtee sõiduvaimis.

Raudtee ehitamist ja valmis raudteed käis Rakvere rahvas tihtilugu uudistamas. Põnevusega oodati «raudvankrite ja massinate» saabumist. Esialt pidi see kaua oodatud päev olema 1. oktoober. Rahvahulk kogunes raudtee äärde. Rong jäi aga tulemata. Nagu teatab ajakirjandus, polevat selleks ajaks Saksamaalt veel vajalikul hulgal vaguneid kohale toodud. Nädal aega hiljem, 7. oktoobri õhtul lõpuks rong tuli. Sellega sõitsid Peterburist Tallinna vastuvõtukomisjoni liikmed.

Esimene reis läks igati korda. See aga korralist liiklust raudteel ei avanud. Tehti veel mitmeid proovisõite. Raudteel liikusid vaid erirongid. 22. oktoobril sõitsid Tallinnast Peterburi Eestimaa kuberner ja teised valitsusliikmed, niisamuti paljud Tallinna suurkaupmehed ja töösturid. Seda erirongi saatis kõikjal rahvahulk.

Korraline reisirajatevedu algas raudteel 24. oktoobril. Reisirongide sõiduplaani tutvustas oma lugugaile «Perno Postimees» järgmiselt: «... ärrasõido ja linna samise tunnid on nenda seätud: Ärraminnek Tallinnast Peterburgi hommiko kello 9.30 minuti ja on pärrast lõunat kello nellil 5.5 minutid Narvas; sõidab Narvast jälle eddasi pärrast lõunat kello 5.25 minutid ja on õhto kello



10.40 minuti Peterburgis Warschhawi raudtee jamas. Nüüd põrame Peterburgist jälle tagasi Tallinna pole ja siis sõidab massin Peterburgist ärra hommiko kell 8.30 minuti ja on Narvas kello 1.44 minuti ael pärrast lõunat sealt sõidab jälle ärra kello 2.14 minuti pärrast lõunat ja on õhto kello 9.35 minuti ael Tallinnas.»

Rakvere linna piir läks 1870. aastal piki Tallinna (siis Peterburi) tänavat kuni Vene tänavani, sealt keeras lõunasse. Seega jäi raudtee linnast ligi pool kilomeetrit eemale. Maa-ala linna ja raudtee vahel kuulus Rakvere ja Röödevälja mõisale. Nüüd, pärast raudtee valmimist hakkasid Rakvere väiketööstuste omanikud, käsitöömeistrid, kaupmehed, aga ka mitmed jõukamad talupidajad ümbruskonnast rentima mõisalt endale siia krunte. Möödunud sajandi kolme viimase aastakümne jooksul kujunes sinna terve uus linnajagu, mida hakati kutsuma Kukekülaks. Nime andis linnajaole Kuke kõrts, mis asus praeguse kino «Lembitu» krundil.

Tänu soodsale asukohale kasvas Kukeküla elanike arv kiiresti, ulatudes 1897. aastal juba 940-ni.

Nüi sai Rakverest sada aastat tagasi raudteelinn. Esimene jaamahoone, mis kandis fassaadil aastaarvu «1870», oli mansardkorrusega puuhoone (fotol). Jaama lähedale rajasid ümberkaudsed töösturid, mõisnikud jt. ettevõtjad lodusid ning kaubahoove.

Rakvere linna arengus oli raudtee ehitamine pöördepunktiks. Saanud nüüd soodsas raudteeühenduse suurte tööstus- ja kultuurikeskuste Tallinna, Narva ja Peterburgiga, hakkas jõudsalt edasi minema ka sinne majandus- ja kultuurielu. Erilist edu saavutati järgmistel aastakümnetel kultuuri ja hariduse vallas (tugevad eesti seltsid, laulu- ja pillikoovid, hea taseme-ga koolid jne.). Kiiresti kasvas rahvaarv. Kui 1869. aastal oli Rakveres 2664 elanikku, siis 1897. aastaks ulatus see 5890-ni, 1913. aastaks aga juba 6700-ni. Rakverest sai just sel ajajärgul kogu Virumaa majandus- ja kultuurielu keskus.