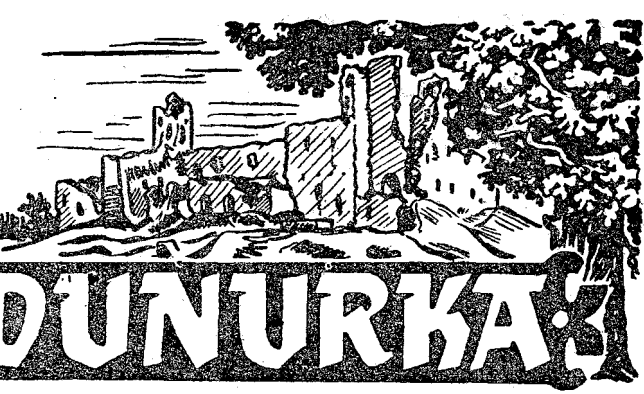


# Tunne oma



# KODUNURKAKS

## ESIMESEST RAUDTEEST

### EESTIS

60. aastail Venemaal toimunud intensiivne raudteede ehitamine haaras peagi ka Eesti-ala, mis oli Peterburi üheks lähimaks majanduslikuks baasiks. 1860. aastate keskel valiti esimese Eestisse ehitatava raudtee suunaks Paldisk-Tallinn-Rakvere-Narva-Peterburi. Sellese plaaniga ei olnud Narva tööstuslikud ja kaubanduslikud ringkonnad algul sugugi nõus. Nagu kirjutas «Perno Postimees», ei olnud narvalased «... selle ettevõtmisega rahul, kust Tallinna sõbrad omma raudteed soovivad läbbi Peterburgi peale teha ning arvavad sest vägga pissut kasso nihästi rahvale kui kauplemiselle ollevad». Ja edasi — hoopis kasulikum oleks ehitada raudtee liinil Tallinn-Lohusuu-Narva. Selle plaani kasuks loeti asjaolu, et siis oleks Tallinn Peipsiga, selle rannikualade ja siitkaudu ka Tartu linnaga «nago kokko seutud». Vaatamata sellele hakati raudteed ehitama varem kavandatud suunas.

Esialgsete kavatsuste kohaselt pidi liiklus uuel raudteel algama juba 1. oktoobril 1870. a. Selleks ajaks oli tee küll valmis, kuid vajaliku arvu vagunite puudumise tõttu ei saadud liiklust veel avada. «Uus raudtee-sõit lodeti 1. oktoobril likuma savad. Kümme massinat ja palju vorivankrid seisnud jubba valmis, aga vankrid, kellega innimesi peab veetama, ei olla veel palju olnud, mis ka selle läbbi tulnud olla, et üks suur vagoni-vabrik Hamburgi linnas, kus need tellitud, seisma olla jänud.»

Esimene rong Balti raudteel sõitis Rakverest läbi 7. oktoobril 1870. a. See oli erirong, millega tehti proovisõit ja mis tõi valitsusnõukogu vastuvõtukomisjoni (Empfangs-Commission des Verwaltungsrath) liikmed Peterburist Tallinna. Teist rongi võisid rakverlased näha 22. oktoobril. Sellel erirongil sõitsid Tallinnast Peterburi Eestimaa kuberner ja teised valitsusliikmed, samuti paljud Tallinna juhtivad äritegelased (kokku umbes 100 inimest). Selleks puhuks oli Tallinnas rongi ära saatmas suur rahvahulk, kogu linn oli pidu-ehes. Narvas oli erirongiga sõitjate auks bankett.

Korraline reisijatevedu Balti raudteel algas 24. oktoobril 1870. a. Esialgse sõiduplaani järgi väljusid Tallinnast Peterburi kaks rongi ja Paldiskisse üks rong päevas. Tallinn-Peterburi rongid sõitsid Tallinnast välja kell 9.30 ja 13.00, Peterburisse jõudsid nad vastavalt kell 10.40 ja 15.00 järgmisel päeval. Selsamal ajal saabusid kaks rongi päevas Peterburist Tallinna.

Juba algusest peale olid rongid reisijaid täis. Paralleelselt kasvas kiiresti ka kaubavedu raudteel. Raudteepeatustesse ehitati jaamahooned. 1870. a. oli pärit ka Rakvere esimene jaamahoone, küllalt suur mansardkorrusega puumaja. Üldse avaldas raudtee ehitamine läbi Rakvere meie linna edasisele arengule soodsat mõju. Linn hakkas kiiresti kasvama, raudtee lähedale tekkisid uued linnajaod — Kukeküla (tööstusettevõtete rajoon) ja Roodevälja alev. Kasvas elanike arv:

—Suuresti oleks Rakvere arengut mõjustanud veel kavatsus ehitada raudteeliin Rakverest Tartusse, kuid sellest ei tulnud siiski midagi välja. Peagi asendati nimetatud plaan uuega ja raudtee sõlmkohaks valiti Tapa. Seoses sellega kujunes Tapa ja Moe mõisa maalal peagi raudteelaste alev. 1884. a. oli seal ainult 8 eramaja. Siitpeale hakkas Tapa kiiresti kasvama. 1885. a. rajati esimene kool, sajandi lõpul mitmed tööstusettevõtted, kaks võorastemaja jne.

Suuremateks raudteepeatusteks kujunesid Virumaal veel Toila (Jõhvi), Vaivara ja muidugi tööstuskeskus Narva.

Raudteeliikluse esimestest nädelatest peale algasid siin aga ka raudteeõnnetused ja muud hädad. Näiteks kurtis «Perno Postimees» 25. novembril 1870. a., et «meie uus Balti raudtee hakkab jubba aegsaste ka tempusi tege- ma ja rattaid röbedest välja viska-

ma». Eriti halvaks läks oluko seoses lumetuiskudega. Rongid j did järjest raudteede lumme matumise tõttu pikka aega seisn juhtus ka, ehkki raudteeliiklus t re ja küllaltki aeglane oli, rongi kokkupõrkeid. Näiteks sõitsid jaanuaril 1871. a. Kabala ja juures kokku kauba- ja reisija rong. Inimohvraid ei olnud. Te suurem õnnetus oli Kabala ja juures 14.—15. juuli ööl 1871. Vedur sai nii kõvasti kannata et ta toodi Rakverre remonti siit anti terve vedur rongi Pet buris viimiseks.

Raudtee rajamisel Põhja-Eesti oli suur tähtsus, sest see an võimsa tõuke kaubalise põllur anduse arendamiseks, laienda tunduvalt siseturgu ja lülita Eesti-ala tihedamini ülevenemaa kapitalistliku turu sfääri.

O. LANDBERG