Küljetoimetaja Andres Pulver, andres.pulver@ajaleht.ee, tel 322 9103

Balti Raudtee ehitas valmis insener Pjotr Gubonin (keskel), tema juhendamisel kerkis ka nüüdseks paraku hävinud Kadrina jaamahoone (paremal), mida peeti üheks ilusamaks kogu Eestis. Raudtee "isa" Alexander von der Pahlen laskis Kadrina vaksalisse endale eraruumid ehitada. MARIANNE LOORENTS, EESTI KIRJANDUSMUUSEUM, CARL BORCHARDT, INTERNET, MONTAAŽ

Raudtee ehitamine maksis neli TALLINNA linna

Maailma esimene raudtee, kus liikus aurujõul vedur Locomotion, avati aastal 1825 Inglismaal Darlingtoni ja Stocktoni vahel. Rakveret läbiva Balti Raudtee pidulikust avamisest möödub täna täpselt 145 aastat.

ANDRES PULVER
andres.pulver@ajaleht.ee

Esimesena rääkis Eestisse raudtee ehitamise vajalikkusest Narva tööstur parun Alexander von Stieglitz, kes esitas 1845. aastal Venemaa rahandusministrile projekti Peterburi-Oranienbaumi-Narva raudtee ehitamiseks edasise pikendusega läbi Tallinna Paldiskini.

Stieglitz hakkas isegi raudteed ehitama ja jõudis Peterburist Oranienbaumini, kuid siis algas Krimmi sõda, mis asjale kriipsu peale tõmbas.

Ajaloolane Uno Trumm rääkis Palmses toimunud raudteekonverentsil, et ajaleht Dörptsche Zeitung kirjutas 12. aprillil 1816. aastal sellest, kuidas Baierimaal on Inglismaa eeskujul kavas raudtee ehitada. "See võib olla esimene raudtee mainimine Eestis, ehkki tollal oli tegu veel hoburaudteega," sõnas Trumm.

Eestikeelses kirjanduses on esimese raudteeteemalise kirjutise autor Friedrich Reinhold Kreutzwald ja see ilmus teoses "Ma-ilm ja mõnda, mis seal sees leida on" 1847. aastal.

"Kui tänapäevast väljendit kasutada, siis oli väga tõsine raudteefänn näiteks papa Jannsen, kes Pärnu Postimehes väga palju raudteest kirjutas," kõneles Uno Trumm.

Et raudtee ehitus oli väga kallis ja tollal arvestati ühe versta (1066,781 meetrit) ehitusmaksumuseks 60 000 kuni 70 000 kuldrubla, siis käis Jannsen välja idee ehitada üle kümne korra odavam hoburaudtee. "Hakkame Narvast peale, tuleme Tallinnasse, edasi Paldiskisse, sealt läbi Põltsamaa Tartusse ning lõpuks jõuame Pihkvasse," kirjeldas Trumm papa Jannseni ettepanekut, mille üle omal ajal päris tõsiselt arutleti.

Trummi sõnul ei ütle meie raudteeajaloo käsitlused väga täpselt, kes Balti Raudtee ehitamise algatas. "Postimehes ilmunud artiklitest on jäänud mulje, et see oli Eestimaa rüütelkond," lausus Trumm.

1862. aastal märgiti maastikul maha raudteetrass Paldiskist Narvani ning saadeti trassile kolm inglise inseneri, kes koostasid raudtee eelprojekti. Raudtee ehitamiseks loodeti kaasata Inglise kapitali.

1863. aastal tegi rüütelkonna tolleaegne peamees, Palmse mõisa omanik Alexander von der Pahlen teedeministeeriumile avalduse raudtee ehitamiseks kontsessiooni saamiseks.

"Vene valitsusele tundus, et see raudtee on väheperspektiivikas, ja riik keeldus asjast rääkimast," kõneles Uno Trumm.

Oma osa võis olla sellelgi, et Eestis oli raudtee ehitamise ümber pisike konflikt – kui mõisnikud olid huvitatud raudtee rajamisest Peterburi, siis kaupmehed olid pigem huvitatud Tallinna-Tartu-Pihkva suunast.

Rüütelkond ei jätnud aga jonni ning 1867. aastal esitas von der Pahlen uue kontsessioonitaotluse, kuid ka see lükati tagasi. Seepeale esitati taotlus uuesti, kuid riigilt ei küsitud toona raudteekontsessioonide puhul tavalist riigipoolset viie protsendi dividendi tagamist aastas.

"See muutis olukorda, sest mõisnikud olid valmis riskima oma rahaga," lausus Trumm. Kontsessioon kinnitati ning 28. novembril 1868 moodustati Peterburis Balti Raudtee selts, mille juhatuse esimeheks valiti Alexander von der Pahlen.

Kui teade sellest, et raudtee ehitamine on otsustatud, jõudis Tallinnasse, puhkes linnas suur rahvapidu. Postimees kirjutas, et "õhtul rändas tore rong põlevate lontidega Toompea lossi ette, et riigi valitsuse asemikule linna tänu selle kingi eest tuua, mis talle osaks on saanud".

Raudteel olid ka omad vastased ning nende argumendid olid päris tõsised. Arvati, et kogu Tallinna alamrahvas sõidab Peterburi õnne otsima ning nii ei jätku enam teenijaid.

Samuti kardeti, et barbarid tulevad Peterburist Tallinnasse, aga ka seda, et rikaste Peterburi kaupmeeste mõju muutub liiga suureks.

Raudtee ehituse peaettevõtjaks sai Peterburi I gildi kaupmehe Meyeri firma E. M. Meyer ja Ko, alltöövõtjaks Venemaal juba mitu raudteed ehitanud Pjotr Ionovitš Gubonin.

Balti Raudtee selts võttis ülesandeks ehitada Paldiski-Tallinna-Tosno raudtee, et Tosnost pääseda nii Peterburi kui ka lõuna poole. Sestap loobuti ka raudtee ühendamisest Oranienbaumi-Peterburi teega.

Raudtee ehitamisel lähtuti sellest, et ühe versta ehitusmaksumus on 70 000 kuldrubla, ning seetõttu tuli aktsiakapitaliks koguda 26 390 000 kuldrubla. "Tollane Eesti suurim ettevõte oli Kreenholmi manufaktuur ja selle aktsiakapitali suurus oli 2 000 000 kuldrubla, Kunda tsementidehas pandi tööle ettevõtte poolt, mille aktsiakapitali suurus oli 90 000 kuldrubla, 1865. aastal hinnati kogu Tallinna kinnisvara väärtuseks 6 000 000 kuldrubla," tõi Uno Trumm võrdluseks.

Kuigi kontsessioonilepinguga dividende riigi poolt ei lubatud, kasutas von der Pahlen oma sidemeid, saavutas audientsi tsaar Aleksander II juurde ning selle tulemusel teatas rahandusministeerium, et seltsile garanteeritakse kolm protsenti dividendi aastas.

416 km pikkuse raudtee ehitus algas 1869. aasta mais. Et Eestis ei olnud raudtee ehitamise kogemusega tööjõudu võtta, palgati artellid Venemaalt, peamiselt Vitebski kubermangust.

Ehitustanner oli jagatud viieks jaoskonnaks ja sügiseks oli tehtud 90% mullatöödest ning valmis ehitatud jaamahoonete karbid. 1870. aasta suvel tööd lõpetati.

Töid alustati 7000 mullatöölise, 1500 hobuveoki ning tuhande puusepa-kiviraiduriga. Paar kuud hiljem oli tööl juba umbes 12 000 meest, kellest viiendik olid eestlased, ilmselt enamasti hobusemehed.

Esimene rongisõit Balti Raudteel oli aastal 1869, selle tegi Berliinis valmistatud vedur Peeter I, mis sõitis Tallinna sadamaraudteel.

12 tuhat meest ehitas Balti Raudteed.

Ametlik kontrollkomisjon vaatas raudtee üle 15.–18. oktoobrini 1870. Kohe, kui komisjon oli töö lõpetanud, toimus ka esimene rongiõnnetus, milles hukkus kaks ja sai vigastada seitse inimest.

Nimelt oli Püssi jaama lähedal keegi raudteele kive kuhjanud ning ehitajate vedur sõitis kivihunnikusse ja läks ümber.

Raudtee avapidustused läksid lahti 20. oktoobril 1870 Tallinnas, kuhu saabus uus kuberner Šahhovskoi, kes tuli Peterburist loomulikult rongiga. Kubernerihärra võeti pidulikult vastu.

Järgmisel päeval saabus rongiga Alexander von der Pahlen, kes samuti suure pidulikkusega vastu võeti. Tallinna linn oli värvilistes tuledes, raudteejaamast mindi tõrvikurongkäiguga pidulikule õhtusöögile.

Päris ametlik avapidu toimus aga 24. oktoobril Narvas, kuhu sõitis Tallinnast sadakond ning Peterburist umbes 400 inimest. Pidu peeti Narva depoos.

Reisirong Tallinnast Peterburi sõitis 11 tundi ja 43 minutit, I klassi pilet maksis 10 rubla ja 41 kopikat, II klassi pilet 4 rubla ja 34 kopikat.

Raudteejaamad olid Tsaari-Venemaal jagatud tähtsuse (ja sellest tulenevalt ka ehitiste suuruse) järgi viide klassi. Kaks esimest klassi olid kõrgema klassi jaamad, kaks järgmist vahejaamad ja viies klass pooljaamad.

Esimese klassi jaam oli Tallinn, II klassi jaamad Paldiski, Rakvere ja Gatšina.

Kadrinasse, mis oli Pahlenite Palmse mõisale lähim raudteejaam, ehitati Alexander von der Pahleni tellitud eriprojekti järgi jaamahoone, kus olid mõisahärra tarbeks eraruumid.

Jänedale ei olnud esialgu peatust ega jaamahoonet ette nähtud, kuid mõisahärra Benckendorffi soovil rajati ka sinna platvorm pisikese puidust ooteruumiga.

Viis aastat hiljem algas Tapa kujunemine raudteelinnaks, sest 1875. aasta mais alustati Tapa-Tartu 113 km pikkuse harutee ehitamist. Esimene rong jõudis Tapalt Tartusse 21. augustil 1876.

Rail Baltic kihutab nelja miljardi eest Euroopasse

ANDRES PULVER
andres.pulver@ajaleht.ee

Kui Balti Raudtee on nüüdseks eksisteerinud juba 145 aastat, siis sama pikka eluiga loodab majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi nõunik Miiko Peris ka uuele suurele raudteeprojektile ehk Rail Balticule.

Kui ligikaudu 700 kilomeetri pikkune Rail Baltic, mille trassist umbes 200 kilomeetrit jääb Eestisse, eeldatavalt 2025. aastaks valmis saab, hakkavad sellel kuni 240kilomeetrise tunnikiirusega kihutama rongid, mis viivad inimesed Tallinnast tunniga Pärnusse, kahe tunniga Riiga, nelja tunniga Leedu-Poola piirile ja pisut vähem kui seitsme tunniga Varssavisse.

"Rail Baltic ühendab Eesti Euroopa Liiduga," lausus Miiko Peris, kes nõunikuameti kõrval on ka Rail Balticu projektijuht.

Peris loetles, et uus raudtee aitab Eesti lähemale Euroopa turgudele, tõstab meie konkurentsivõimet, loob eeldusi ja pakub võimalusi arenguks, soodustab majanduskasvu ja loob paremaid reisivõimalusi.

Kui praegu ongi ehk rohkem räägitud reisijateveost, siis tegelikult on üliioluline, et Rail Balticul liiguks maksimaalselt palju kaupu.

"Selleks on vaja uue raudteega ühendada Muuga sadam," ütles Miiko Peris.

Rail Baltic jääb meie raudteevõrgus aga asjaks iseeneses, sest kui meie praegused rongid sõidavad 1520–1524 mm rööpmelaiusega teedel, siis Rail Balticu rööpmelaius on Euroopa standarditele vastav ehk 1435 mm.

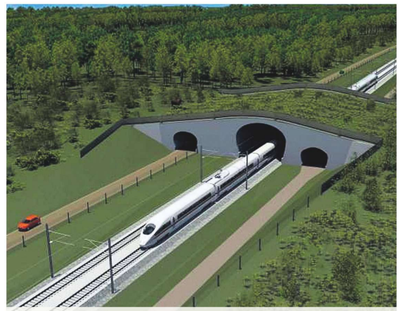
Sestap ehitatakse Tallinnasse Ülemistele uus raudteejaam, samuti ehitatakse uus raudteejaam Pärnusse. Esialgu Rail Balticul sõitvatele reisirongidele Eestis rohkem peatusi polegi kavandatud.

"Oleme jätnud siiski tehnilise võimaluse ka Raplasse peatuskoht teha," ütles Miiko Peris.

Kogu suurprojekt läheb maksma 4 miljardit eurot, millest Eesti osa on umbes kolmandik. Euroopa Liit katab projekti maksumusest 85 protsenti.

Nii nagu Eestis, on ka Lätis Perise sõnul praegu käimas vaidlused trassi valiku üle. "Neil muudab olukorra keerukaks see, et kindlasti tahetakse minna läbi Riia linna ja lennujaama," kõneles Peris.

Rail Balticu projektijuht ütles, et raudtee ehitamise perspektiiv on praegu käegakatsutavam kui kunagi varem ning realistlike hinnangute kohaselt võiks ehitus alata 2019. aastal.



Rail Baltic võiks valmida 2025. aastaks. ESKIIS

Raudtee andis tõuke piimakarjakasvatusele

Põldudel rohtu nosivad lehmad on kevadest sügiseni nii igapäevane vaatepilt, et me tihtipeale ei mõtlegi sellele, et karjakasvatus pole eestlastele sugugi igiomane.

Tõuke karjakasvatuse ja eeskätt just piimakarjakasvatuse arenguks andis raudtee jõudmine Eestisse.

Tartu ülikooli Eesti ajaloo professor Tiit Rosenberg rääkis, et Venemaal hakati raudteid ehitama enneköike selleks, et ühendada suure riigi viljakasvatuspiirkonnad suurte jõe- ja meresadamatega. Kui raudteed mööda hakkas Tallinnasse jõudma odav Venemaa teravili, hakkas siinne mõisamajandus, mis suuresti põhines teraviljakasvatusel ja viinapõletamisel, tasapisi alla käima ning mõisnikel tuli leida uusi mooduseid pinnal püsimiseks.

Piiritusetootmine koondus suurematesse mõisatehastesse, osalt oli selle põhjuseks ka uus aktsiisiseadus, ülejäänud mõisates sai XIX sajandi lõpul aga juhtivaks suunaks piimakarjandus. "Raudtee avamise järel tekkisid soodsad võimalused piimatoodete, aga ka väga kiiresti rikneva toorpiima turustamiseks nii Eestis kui ka Peterburis," kõneles Tiit Rosenberg.

Lisaks piimakarjanduse arengule avas raudtee võimaluse nuumloomade eksporditks Venemaale, XX sajandi alguses muutus mõisate täiendavaks tuluallikaks tõuloomade müük tsaaririigi avarustesse.

"Raudtee võimaldas ka suurte põllutöömasinate kohaletoimetamist," rääkis Rosenberg. See aga aitas muuta põlluharimist efektiivsemaks.

Võimsateks innovatsioonimehhanismideks said raudteeühenduse loomisega regulaarselt korraldatavad põllumajandusnäitused.

Ühelt poolt oli lihtne näitustele tehnikat ja loomi transportida, teisalt pääsesid ka põllumehed hõlpsamini näitustele. (VT)