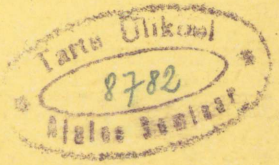
SADA AASTAT EESTI RAUDTEED

A.S II-3061
94(474.2)

II-3062



V. GUSSAROVA
O. KARMA
G. LUKIN

SADA AASTAT EESTI RAUDTEED

8782

A-30994

V. GUSSAROVA
O. KARMA
G. LUKIN

SADA AASTAT EESTI RAUDTEED

KIRJASTUS
«EESTI RAAMAT»
TALLINN 1970

Tartu Ülikool
8782
Ajaloo Seminar

G 95
9 (E)

Eesti NSV Teaduste Akadeemia Ajaloo Instituut
Balti Raudtee Eesti Raudteekond

Kaane kujundanud *R. Pangsepp*
3.—10. peatüki tõlkinud *O. Nurk* ja *H. Roosma*

TARTU ÜLIKOOLI
RAAMATUKOGU

«Aga pärast seda, kui auruvankri pruuk üles võeti, mida meie päevil väga täielise kombega tuntakse, on raudtaladega teed määratu tähtsaks läinud, ja maailma nõnda teiseks muutnud, nagu omal ajal raamatutrükkimise, püssi rohu tegemise ja kompassi ülesvõtmine,» kirjutas Fr. R. Kreutzwald 1849. aastal.

Auruvankri tulekust Eestisse, selle tegevusest ja arengust tänapäevani kõneldakse käesolevas raamatus seoses Eesti raudtee 100. aastapäeva tähistamisega. Kuid seda tehakse siiski ainult üsna üldjoontes. Tuhandetest raudteelastest, kes töötavad või on töötanud Eesti raudteedel, on nimeliselt kõneldud vähestest. Ometi seostub kõigi nende töö lahutamatult kogu raudtee käekäiguga ja seepärast tahaks see raamat olla raudteelastele nende kollektiivi ajaloona raamatuks neist endist.

Raamatu koostasid Eesti NSV Teaduste Akadeemia Ajaloo Instituudi töötajad. Neid abistasid lahkesti paljud raudteelased. Eesti Raudteekonna nimel juhendas tööd peainsener P. Tennok. Lisas toodud tabeli vedurite tüüpidest koostas raudteekonna vedurimajanduse osakonna ülem J. Loog. O. Nurgale, H. Roosmale ja kõigile neile, kes on kaasa aidanud käesoleva raamatu valmimisele, avaldavad autorid tänu ja paluvad neid ühtlasi seda raamatut võtta heatahtliku koostöö viljana.

1

BALTI RAUDTEE TEKKELUGU

RAUDTEE SÜNNIST

Raudtee sünniajaks on hakatud pidama 1825. aastat, mil Inglismaal avati Stocktoni ja Darlingtoni vahele ehitatud 43,5 km pikkune raudteeliin. 27. septembril toimunud pidulikul avatseremoonial sõitis rongi ees raudtee ehitustööd juhtinud G. Stephensoni uut tüüpi vedur «Locomotion» [1]. Vedurijuhiks oli konstruktor isiklikult. Üksikutel lõikudel saavutati tollal otse uskumatu kiirus — kuni 24 km tunnis.[2] Selle raudtee jaoks valmis G. Stephensoni väikeses veduritehases Newcastle'is veel rida uusi vedureid, kuid ometi jätkus reisijate vedu seal osaliselt hobujõul kuni 1833. aastani. Kuna kaubaveoks oli vedureid kasutatud juba varemgi, jääb antud daatum raudtee sünniajana küll tinglikuks, kuid tähistab siiski üht väga olulist sammu raudtee tekkeloos.

Tööstusliku revolutsiooni võidukäiguga seoses tekkinud uue transpordiliigi kujunemine kulges esialgu kahes eri suunas. Ühelt poolt toimus olemasolevate rööbasteede täiustamine hobu-

[1] «Locomotion» töötas kuni 1857. aastani, mil ta paigutati Darlingtoni jaama ette esimese raudtee sündi tähistava mälestusmärgina.

[2] В. С. Виргинский. Джорж Стевенсон, 1781—1848, Москва 1964, стр. 86—87.

veo jõudluse tõstmiseks. Teisest küljest taotlesid otsingud juba 17. sajandil ikestatud aurujõu rakendamist iseliikuva masinana maanteedel.

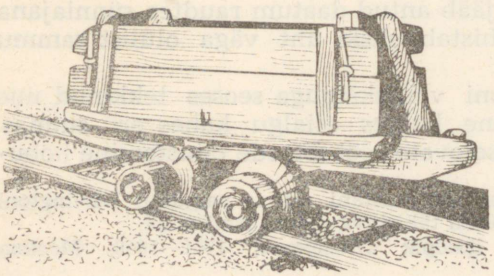
Rööbasteed meid huvitaval kujul seostuvad mäetöönduse arenguga. Kesk-Euroopa kaevandustes hakati puitrööpaid kasutama hiljemalt 15. sajandil. Selleks kasutatud plankusid nimetati *Tröme*. 17. sajandi esimesel poolel kutsus Inglise valitsus Saksamaalt kaevandustöölisi, kes tõid endaga kaasa ka rööbasteede nimetuse. Inglismaal levis see termin *tram* ja *tramway* kujul esialgselt ainult rööbastee tähenduses.

18. sajandi teiseks pooleks oli metallurgia teinud suuri edusamme. Koos sellega langes metalli hind ja tekkisid turustamist ootavad varud. Ja siis laskis 1767. aastal ühe metallurgiatehase juhataja insener R. Reynolds seismajäänud malmist valmistada konkaavseid latte puitrööbaste katmiseks. Tulemused õigustasid end täielikult, pealegi langes metalli hind ka edaspidi. See kindlustaski metallrööbastele kasvava edu. Küsimus seisis vaid rööbastele sobiva ja ökonoomse profiili leidmises, nende sidumisviisis, rööbaste pikkuses ja kasutatava metalli kvaliteedis.

Kuni rööbasteedel kasutati lamerehvidega veokeid, osutusid kõige praktilisemaks nurkraudsed rööpad. Juba siis kujunes kindel rööpavahe, mis jäigi hiljem nii Inglismaal kui ka paljudes teistes maades normaalraudtee laiuseks. Selle määras tollal Inglismaal kasutatavate veokite rataste ametlik laiusgabariit.

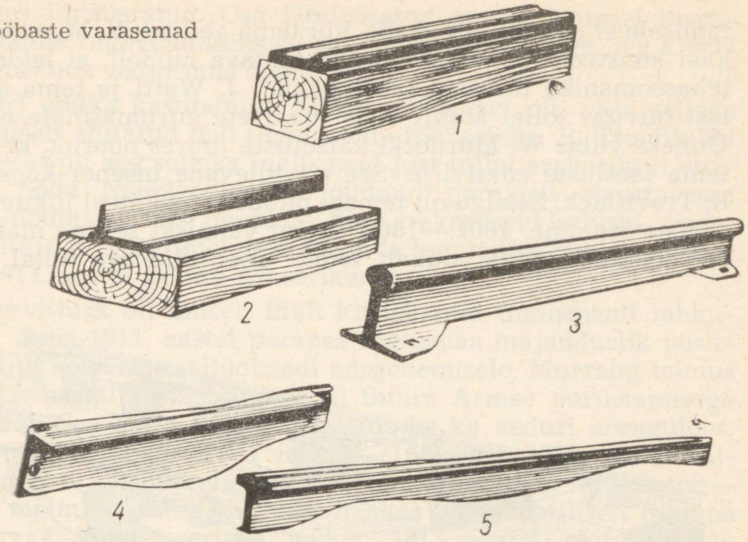
18. sajandi viimasel kümnendikul hakati rööbasteedel kasutama seeneprofiilseid täismetallrööpaid, mis tingisid ühtlasi servadega rattaid. Seegi lahendus kandus üle tulevasele raudteele.

Täismetallrööpa pikkuseks valiti esialgu 3 või 4 jalga. Iga rööpajätku pidi toestama ja kinnitama alusele. 19. sajandi algul hakati valatud malmrööbaste asemel katsetama taotud rauast rööpaid, mis olid tugevamad. Katsed andsid küll häid tulemusi, kuid sellised rööpad olid liiga kallid ulatuslikumaks kasutamiseks. Alles insener J. Birkinshaw' poolt 1820. aastal konstrueeritud valtsmasinad andsid võimaluse raudrööbaste hinna alanda-



Veok puitrööbastel

Metallrööbaste varasemad tüübid



1 — malmrööbas (1767); 2 — nurkprofiilne malmrööbas (1776); 3 — seeneprofiilne malmrööbas (1789); 4 — kalakõhuline malmrööbas (19. s. algus); 5 — Birkinshaw' valtsitud malmrööbas

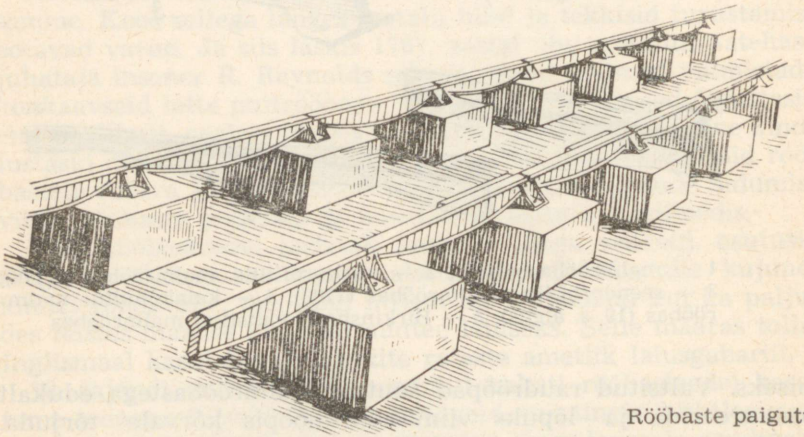
miseks. Valtsitud raudrööpad suutsid malmrööbastega edukalt konkureerida ja lõpuks viimaseid hoopis kõrvale tõrjuda. G. Stephensoni arvates aitasid Birkinshaw' raudrööpad oluliselt kaasa ka veduri edasisele võidukäigule.[3] Uute rööbaste pikkus ulatus 4,6 meetrini, kuid malmrööbastega võrreldes olid nad siiski üle kahe korra kallimad.

Stockton—Darlingtoni raudtee ehitamisel soovis G. Stephenson kasutada ainult uusi raudrööpaid, raudteeseltsi juhatus nõustus aga seda tegema kõige enam poole tee ulatuses.

Iseliikuva aurumasina esimesed katsetused ei toimunud siiski mitte rööbastel, vaid maanteel. Liikuva aurumasina loomise tõsisemad taotlused ulatuvad tagasi 18. sajandi kolmandasse veerandisse. Teiste hulgas tegeles sellega ka J. Watt juba enne statsionaarse aurumasina täiustamist. Praktiliselt rakendatav ei olnud ka 1769.—1770. aastal prantslase N. J. Cugnot' poolt ehitatud auruvanker, kuid otsingud jätkusid. Sajandi 70-ndate aastate keskel alustas Birminghamis tegevust J. Watti ja M. Boultoni aurumasinate tehas, kus töötas andekas, kuid tagasihoidlik mehhaanik W. Murdock, kes oli haaratud iseliikuva aurumasina loomise mõttest. 1784. aastal võttis J. Watt küll patendi iseliikuvale aurumasinale, kuid suuri lootusi ta selle praktilisele kasu-

[3] В. С. Виргинский, стр. 81.

tamisele ei pannud. Isegi siis, kui tema abiline W. Murdock omal käel konstrueeris sellise masina töötava mudeli, ei leidnud see tehaseomanike toetavat tähelepanu.[4] J. Watti ja tema ärikaaslast huvitas tollal ainult statsionaarsete aurumasinate edukäik. Õnneks viibis W. Murdocki katsetuste juures nooruk, kellest sai tema taotluste edasiviija. See oli tulevane insener-konstruktor R. Trevithick. Esialgu oli temagi püüdeks maanteel liikuva aurumasina loomine. 1801.—1802. aastal valmiski selline masin, mis tuli katsesõitudega edukalt toime. Teed olid aga tollal niivõrd



Rööbaste paigutus

halvad, et sellise masina kasutamine liiklusvahendina ei osutunud praktiliseks. Auruauto jäi töötama statsionaarse aurumasinana. Järgnevalt otsustas R. Trevithick katsetada uue, juba rööbasteel liikuva masina loomisega. 1804. aasta veebruaris valmiski esimene vedur maailmas. See kaalus 5 tonni ja oli arvestatud 3-atmosfäärilisele survele. Vedur suutis vedada järelvankreid raskusega 25,4 tonni ja arendas kiirust keskmiselt 8 km, tühisõidus aga kuni 26 km tunnis.[5] Kuid ühtlasi selgus, et olemasolev malmrööbastee on liiga nõrk sellise raskuse ja kiiruse jaoks. Rööpad ja liited murdusid. Esimene vedur pidi jagama oma vanema venna auruauto saatust statsionaarse aurumasinana. 1808. aastaks valmis R. Trevithickil väike ja kerge vedur, mida ta kasutas Londonis pisikesel ringteel lõbustussõitude korraldamiseks. Konstruktsiooni oli esimese veduriga

[4] В. С. Виргинский, стр. 54.
[5] В. С. Виргинский, стр. 57.

võrreldes lihtsustatud. Osa läbitöötatud aurust suunati korstnasse tõmbe tugevdamiseks — nn. aurukoonuse alge. Ka kiiruselt ületas uus vedur oma eelkäija.

Veduri eduka kasutamise tarvis rööbasteel oli vaja selleks spetsiaalselt ehitatud teid tugevamate rööbastega. R. Trevithicki õnnetuseks oli aeg selleks Inglismaal just tollal erakordselt ebasoodne. Sõda Napoleoniga oli jõudnud parajasti otsustavasse faasi ja nõudis äärmisi pingutusi ning erakordseid kulusid. Andekas leiutaja R. Trevithick läks üksinda tegutsedes pankrotti ning sõitis 1811. aastal Lõuna-Ameerikasse.

R. Trevithick oli ilmselt liialt kiirustanud Inglismaalt lahkumisega. Juba 1811. aastal paranes Inglismaa majanduslik positsioon tänu kontinentaalblokaadi nõrgenemisele. Murrang toimus aga 1812. aastal seoses Napoleoni Suure Armee purustamisega Venemaal. See aasta oli murranguliseks ka veduri arenguloos, kuigi otsustava võiduni jäi veel 13—18 aastat. 1812. aastal valmis nimelt 6 km pikkune kivisöe veoks ehitatud Middleton—Leeds'i malmrööbastee ning seal hakkas süstemaatiliselt liikuma M. Murray konstrueeritud vedur. 1813. aastal ehitati teiste konstruktorite poolt Inglismaal populaarseks saanud «Buffing Bill» («Ähkiv Bill»), mis töötas kuni 1862. aastani, mil see paigutati Londonis muuseumi.

1814. aasta juulis tegi proovisõidu G. Stephensoni esimene vedur, millele ta 1813. aasta novembris toimunud rahvaste lahingus väljapaistnud Preisi väejuhi G. Blücheri auks andis nimeks «Blücher». Sõiduomadustelt jäi «Blücher» maha «Ähkivast Billist» ja mõistagi ei saanud G. Stephenson ise temaga rahul olla, kuid siitpeale seostus kaevandustöölise ja masinisti perekonnast pärineva iseõppinud mehhaaniku elu raudtee sünni ja edukäiguga. 1815. aastal valmis tal teine vedur, 1816. aastal kolmas jne. Seejuures püüdis ta pidevalt vedurite konstruktsiooni täiustada.

Kui 1822. aastal algas üldkasutatava rööbastee ehitamine Stocktoni ja Darlingtoni vahel, usaldati ehitustööde juhtimine juba mõningase tunnustuse võitnud G. Stephensonile. Tema soovitusel nõustus teed ehitava seltsi juhatus, et hobuveokite kõrval hakatakse kasutama ka vedureid, mida seni oli rakendatud ainult tööstuslikel teedel. Üldkasutatavatel teedel kasutati varem üksnes hobujõudu.

Uue tee jaoks mõeldud vedurid telliti G. Stephensonilt. Ilmselt seostub selle tellimusega ka esimese veduritehase asutamine: 1823. aastal loodi firma «Robert Stephenson ja Ko.». G. Stephensoni poja, noore inseneri Roberti tegevus seostus samuti tihedalt raudteede edasise võidukäiguga.

Stockton—Darlingtoni tee avamiseks valminud veduri «Loco-

motion» tüübiks oli 0-2-0 [6], kaaluks 6,6 tonni, normaalkiiruseks 13 km tunnis. Veduri võimsuseks arvestati ehitamisel 16 hobujõudu, tegelikult osutus see aga tunduvalt väiksemaks. [7] Nii see kui ka järgnevad G. Stephensoni vedurid olid see-eest äärmiselt töökindlad. Oma viimase sõidu tegi «Locomotion» 1925. aastal seoses raudtee 100 aasta juubeliga.

Stockton—Darlingtoni liini avamist loetakse raudtee sünniks, kuid G. Stephensoni ja tema pooldajate poolt raudtee eest peetud võitluse kõige ägedamaks, iseloomulikumaks ja mitmeti otsustavaks etapiks oli Liverpool—Manchesteri liini ehitamine. See jääb raudtee varasema ajaloo ja G. Stephensoni eluloo eredamaks leheküljeks. Vaatamata reaktsiooni pahameelele, erakordsetele raskustele ja ettevõtte uudsusele suutis G. Stephenson anda maailmale elu ja tulevikku mõneti ümberkujundava raudtee.

Juba 50 km pikkuse tee ehitamine sirgjoones üle soode ja läbi mägise ala sügavasse raiutud trassil ning läbi 2,4 km pikkuse tunneli oli midagi ennenägematut. Seejuures püüdis G. Stephenson algusest peale teed võimalikult hästi kohandada vedurite sõidutingimustele. Kogu tee ulatuses kasutati uusi tugevamaid seeneprofiiliga raudrööpaid kaaluga 17 kg/m (Stockton—Darlingtoni teel oli rööpa kaaluks 13,9 kg/m).

Ometi seadsid G. Stephensoni vastased vedurite otstarbekuse kahtluse alla. Kui enam muud üle ei jäänud, siis hakati soovitama koguni statsionaarsete aurumasinate ja trossveo kasutamist. Küsimuse otsustamiseks kuulutas seltsi juhatus välja konkursi parimale vedurile. Tingimused sisaldasid 8 punkti, piirates veduri kaalu 3 telje puhul 6 tonniga, 2 telje puhul 4,5 tonniga. Nõuti kuni 3,5-atmosfäärilise surve juures kolmekordse omakaalu raskuse rongi veol vähemalt 16-kilomeetrilise (10 miili) tunnikiiruse saavutamist. 1829. aasta oktoobris korraldatud katsetustel võitis eelkõige tänu oma töökindlusele G. Stephensoni «Rocket» («Rakett»).

«Rocket» kaalus veidi üle 4 tonni. Tema puhul oli G. Stephenson esmakordselt kasutanud H. Booth'i ettepanekul küttepinna suurendamiseks katlas leektorusid, arvult 25. Masina võimsuseks oli 13 hobujõudu. 12-tonnise koormaga saavutas «Rocket» 16 km, tühisõidul 29 km tunnis. Kiiruse poolest oli J. Ericssoni ja J. Braithwaite'i «Novelty» saavutanud küll tunduvalt paremaid näitajaid, kuid langes välja avariide tõttu. Hiljem parandas ka «Rocket» oma tulemusi.

Võistlustulemused otsustasid veenvalt veduri kasuks. Auhinna

---

[6] Keskmine arv märgib veduri veotelgi, esimene arv neist eespool ja viimane arv tagapool asuvaid kandetelgi.

[7] В. С. Виргинский, стр. 82—83.

kõrval sai G. Stephenson tellimuse veduritele Liverpool—Manchesteri raudtee jaoks.

Uue tee avamine 15. septembril 1830 Briti impeeriumi peaministri osavõtul oli suursündmuseks Inglismaal ja äratas suurt tähelepanu ka teistes riikides. Esimese rongi vedurit «Northumbrian» juhtis Georg Stephenson isiklikult, teist Robert Stephenson ja järgnevaid ehitustööde juhtivad insenerid. Kokku oli tee avamisel tervelt 8 rongi. Õnnetuseks jäi rongide pidulikul manööverdamisel ettevaatamatusest rataste alla kaubandusminister W. Huskisson. Püüdes teda päästa, kihutas G. Stephenson ühe järelvaguniga Manchesteri maksimaalse kiirusega, mis ulatus kuni 58 kilomeetrini tunnis ja oli tollal erakordseks saavutuseks.

Otsustav võit oli käes. Üha uusi raudteeliine hakati ehitama Inglismaal ja Põhja-Ameerikas (esimene vedur Ameerika tellimusel valmis Stephensonidel 1828. aastal). Järgmisel aastakümnel levis raudtee ka Euroopa mandril: 1835. aastal Belgias ja Saksamaal, 1837. aastal Prantsusmaal, Austrias, Venemaal jm.

RAUDTEE ESIMESTEST SAMMUDEST VENEMAAL

Venemaal olid majanduslikud tingimused suuresti erinevad Lääne-Euroopa omadest, kuid siingi püüdsid eesrindliku tehnilise mõtte arendajad leida uudseid lahendusi ja andekad leiutajad konstrueerisid uusi seadmeid ning masinaid.

Mis puutub rööbasteedesse, siis hakati neid Venemaalgi kõigepealt ehitama mäetööonduse ettevõtteis. Seejuures väärib erilist tähelepanu veejõu rakendamine transpordi mehhaniseerimiseks Altais Kolõvani tehaste meistri Kuzma Frolovi poolt 18. sajandi 60-ndail aastail. Tehnika saladustesse pühendus suure huviga varasest noorusest peale ka Kuzma poeg Pjotr, kel õnnestus pääseda 1773. aastal asutatud Peterburi Mäekooli (hiljem Mäeinstituut). Pärast selle lõpetamist pöördus P. Frolov tagasi Altaisse ja asus tööle metallurgiameistrina. Peagi saavutas ta tunnustuse Irtõši jõel maagiveoks hästi sobiva laevatüübi projekteerijana. Sellele järgnes kanalitevõrgu projekteerimine kaevanduste ja tehaste vahelise transpordi hõlbustamiseks. Paralleelselt nimetatud projektiga koostas ta täiendprojekti malmrööbasteede ja veeteede kombineeritult kasutamiseks. Projektid valmisid 1806. aastal. Selleks ajaks oli Venemaal omandatud mõningaid malmrööbaste kasutamise kogemusi. Üheks esimeseks taolistest teedest loetakse 1788. aastal Petrozavodskis Aleksandrovi malmivalu- ja suurtükitehases ehitatud 175 meetri pikkust malmteed.

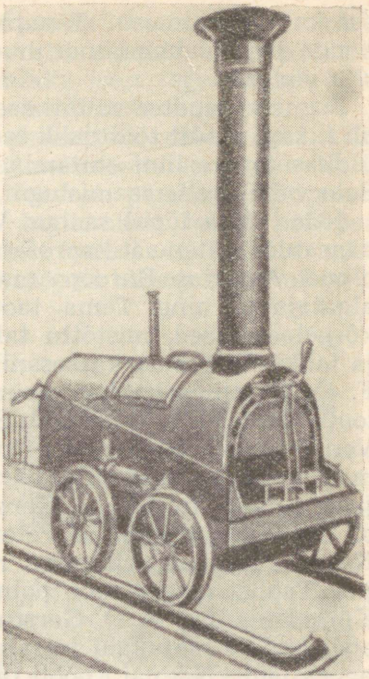
1806.—1809. aastal valmis P. Frolovi kompleksprojekti ühe osana malmtee Zmeinogorski kaevanduse ja hõbedavalutehase vahel. Selle ligi 2 km pikkuse rööbastee ehitamisel raskel maastikul tuli tegemist teha samade probleemidega, mida hiljem raudteede ehitajadki lahendama pidid. Rööpad olid valatud originaalprofiilis kumerad, vagonettide rattad neile vastavad. Tollal Inglismaal kasutatavatest malmrööbastest olid need rööpad pikemad. Laadimistööde lihtsustamiseks olid ehitatud estakaadid.

P. Frolovi projekti edasine realiseerimine Altais katkes, kuna ta ise 1811. aastal asus Mäeasjanduse Departemangu teenistusse Peterburis. Siin projekteeris ta 1812. aastal 146 km pikkuse malmrööbastee Eltoni soolakaevandusest Volgani, kuid projekt jäi teostamata vajalike vahendite puudumise, peaasjalikult aga soolatöönduse ja transpordiga seotud mõjukate isikute ägeda vastuseisu tõttu. Venemaa rahvamajanduse arengu huvid suruti seejuures hoolimatult kõrvale.

Vedurit tutvustati Vene lugejatele ajakirjanduses võrdlemisi varakult. Juba 1815. aasta märtsis avaldas ajakiri «Северная почта» vastava artikli koos illustratsiooniga, millel kujutati 1813. aastal Inglismaal valminud vedurit «Ähkiv Bill» koos veovagunitega.

Venemaal ehitati esimene vedur Uraalis Demidovitele kuuluvas Nižni Tagili tehases. Ehitajateks olid pärisoristest töölistest iseõppinud mehhaanikud isa ja poeg Tšerepanovid. See oli 1833. aastal.

Jefim Tšerepanov oli olnud tehases algul puusepaks. 1821. aastal ehitas ta koos pojaga umbes 4-hobujõulise aurumasina, mis mõnda aega töötas veskis jõuallikana. 1825. saatal saadeti Tšerepanovid koos kahe teise meistriga Peterburi tutvuma sealsete tehastega. Seejärel lähetas Demidovite Peterburi kontor nad kõik täiendamise eesmärgil Rootsi. Pärast tagasitulekut pidid nad oma tähelepanekuid vajaduse kohaselt rakendama tehase huvides. Tšerepanovid tegidki seda 30-hobujõulise auru jõul edukalt töötava kaevanduspumba ehitamise näol. See valmis 1828. aastal. Järgmine aurupump töötas esimesest veelgi paremini. Jefim vabastati pärisorjusest, Miron aga saadeti 1833. aastal Peterburi kolmandale ülevenemaalisele tööstusnäitusele (esimene oli toimunud 1829) tutvuma uute tehniliste saavutustega nii näitusel kui ka Peterburis üldse. Enne tehasesse tagasisõitu sai Miron uue korralduse sõita Inglismaale ja tutvuda lattraua valmistamisega valtsidel. Reis kestis kolm kuud. Miron Tšerepanovile pakkus see erilist rahuldust seetõttu, et ta sai tutvuda ka Inglismaa raudtee ja veduritega. Veduri ehitamisele oli ta koos isaga ammu mõelnud ja teinud kontorile vastava ettepaneku juba enne ärasõitu.



Tšerepanovite veduri mudel

Usaldades Tšerepanoveid nõustus Peterburi peakontor veduri ehitamise ettepanekuga. Kui Miron 1833. aasta sügisel koju jõudis, oli isa eeltöödega juba alustanud. Pärast pingutavaid katsetusi, ebaõnnestumisi ja ümbertegemisi jõuti 1834. aasta augustiks veduriga lõpuks niikaugele, et võis alata proovisõite selleks ehitatud teelõigul.

Kui Tšerepanovite vedur oli katsetustel oma veovõimet ja töökindlust näidanud, ehitati raudtee vasemaagi veoks loodusvaradelt rikkalt Võssokaja mäelt Tagili. Venemaa esimene vedur hakkas Demidovite tehastes korrapäraselt tööle. Mõõtmetelt oli see vedur üsna tagasihoidlik: katla pikkus oli $5^1/_2$ jalga (167 sm), läbimõõt 3 jalga (91 sm), kuid küttepinna suurendamiseks olid Tšerepanovid leektorude arvu katlas tõstnud 80-ni. [8]

Veduri tööga oldi rahul. Ka Miron Tšerepanov vabastati pärisorjusest. Ühtlasi tehti talle ettepanek ehitada esimesest tugevam vedur. See valmiski järgmise aasta kevadel ja oli võimeline vedama kuni 16 tonni koormat, üle kahe korra rohkem kui esimene. Tehase aruandes on öeldud, et selle ehitamisest võttis

[8] Л. Гумилевский. Железная дорога, Москва 1950, стр. 59 и сл.

osa kuni 62 inimest.[9] Tänapäevani on aga säilinud joonised ja nende järgi valmistatud mudelid ainult Tšerepanovite esimesest vedurist.

Esimene raudtee valmis seega Venemaal 1834. aastal, kuid see oli ikkagi ainult tööstuslik tee. Järgmiseks sammuks oli esimese üldkasutatava liini ehitamine pealinna Peterburi ja Tsarskoje Selo vahel, selle saamislugu kulges aga hoopis teistel alustel.

1834. aasta lõpul saabus Viinist Peterburi raudteede edust haaratud matemaatikaprofessor Franz Otto Gerstner, kes oli olnud Austrias Euroopa mandriosa esimese raudtee ehitamise algataja ja hing. Tema taotlused olid olnud Austriale liiga kõrgelennulised, mistõttu tal nähtavasti tekkis arusaamatusi ja lahkhelisid oma kaasosanikega. Solvunud ja kõrvaletõrjutud F. O. Gerstner hakkas otsima avaramaid tegevusvõimalusi ja lootis neid leida Venemaal. Sõbrad olid teda küll hoiatanud, et Venemaa on bürokraatia kütkes olev asjatute formaalsuste maa ja seega tema fantaasiarikastele plaanidele mitte kõige viljakam pind, kuid F. O. Gerstner oli optimist. Tema taotluseks oli esimeses järjekorras Peterburi—Moskva—Nižni Novgorod—Kaasani raudtee ehitamine, mis hiljem pidi jätkuma Taganrogi jne. Taolist magistraali polnud tollal veel maailmas ehitatud. Kõrgelennuline F. O. Gerstner sõlmis Peterburis tutvusi ning otsis endale mõjukaid toetajaid. Tema kirjalikult esitatud ettepanek leidis Nikolai I poolt tähelepanu ja peagi kutsuti ta vastuvõtule keisri juurde. Jutuajamine lõppes F. O. Gerstnerile soodsalt: eelkõige strateegilistel kaalutlustel oli Nikolai I raudteede ehitamisega põhimõtteliselt nõus. Keiser määras küsimuse edasiseks arutamiseks ja lahendamiseks erikomisjoni.

Algasid ägedad vaidlused raudtee poolt ja vastu. Vastaste hulka kuulusid eelkõige need, kes senisest transpordist olid kasu saanud. Üks kõige ägedamaid raudtee vastaseid oli rahandusminister J. Kankrin, kes püüdis ühtlasi kõigutada usaldust F. O. Gerstneri vastu. Kankrini toetas ka teedevalitsust juhtiv krahv K. Toll. Projekti arutamine hakkas venima, paberid ühest instantsist teise rändama. Kuid F. O. Gerstneril jätkus optimismi ja ta alustas Peterburi—Moskva raudtee sihi ajamist omal riisikol. Kahtlused aga aina kasvasid. Omajagu mõjutas seda ka äge raudteevastane poleemika. Lõpuks asus komisjon seisukohale, et F. O. Gerstneri projekt on Venemaa jaoks liiga varajane.[10]

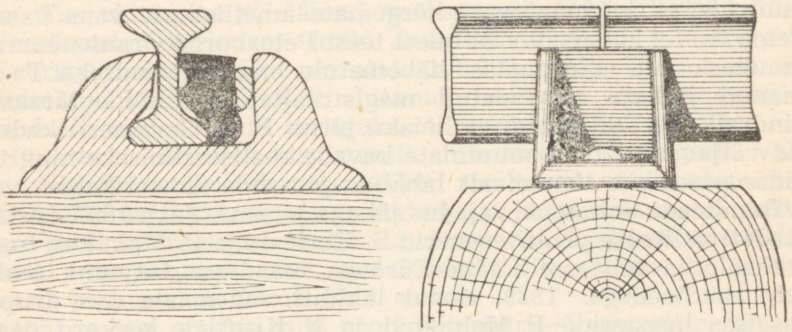
F. O. Gerstneril ei jäänud muud üle, kui teha uus ja hoopis tagasihoidlikum ettepanek — lubada prooviks ehitada raudtee Peterburist Tsarskoje Selosse. Selle taotluse kinnitas Nikolai I

[9] V. Danilevski. Vene tehnika, Tallinn 1952, lk. 202.

[10] Б. Великин. Петербург—Москва. Из истории Октябрьской железной дороги. 1934, стр. 32.

tingimusel, et tööle värvatavate välismaa inseneride jaoks oleks eelnev luba III Osakonna ülemalt A. Benckendorfilt ja et nende hulgas ei leiduks Prantsuse kodanikke (sest tegemist oli 1830. aasta revolutsiooni järgse vabameelse Prantsusmaaga).

F. O. Gerstner asus energiliselt ehitusluba realiseerima. 1836. aastal moodustati Tsarskoje Selo Raudteeselts eesotsas suhkruvabrikandi krahv A. Bobrinski, Narvast pärineva kaupmehe B. Krameri ja F. O. Gerstneriga. Inglismaalt telliti kahepealised uut tüüpi rööpad, mida kulumise korral võis lihtsalt ümber pöörata (praktikas ei löönud need rööpad hiljem siiski ulatuslikumalt läbi).



Tsarskoje Selo raudtee rööbaste kinnitus liipritele

1836. aasta suvel jõuti 25 versta pikkuse tee muldkeha valmis ehitada ja rööpad paigaldada. Suurema stabiilsuse saavutamiseks oli F. O. Gerstner tee laiuseks valinud 6 jalga (1829 mm). Septembri lõpul avati liiklus hobuveokitega.

Moodsaid vedureid oli tellitud mitmest välisriigist. Stephensonide tehasest saadi 1834. aastal Manchester—Liverpooli tee jaoks ehitatud «Patentee» mudeli järgi 1-1-1 tüüpi reisivedureid.

Osadena saabunud vedurid monteeriti kohapeal. Esimese veduri proovisõit toimus tuhandete uudishimulike silme all 29. novembril 1836 lumisel teel. Paljud raudtee vastased olid väitnud, et juba ainuüksi lumi teeb raudtee otstarbekuse Venemaal küsitavaks. Spetsiaalsete lumetõrjeseadmetega varustatud veduri proovisõit kummutas otsekohe selle kahtluse. [11]

Tsarskoje Selo raudtee ametlik avamine toimus 30. oktoobril

[11] В. С. Виргинский, стр. 150—152.

Tartu Ülikool Ajaloo Seminar

1837 keisri, ministrite ja teiste ametiisikute osavõtul. Vedurit juhtis F. O. Gerstner ise.

Tsarskoje Selo raudtee oli ehitatud prooviteena ja seda kasutati tihti ainult lõbusõitudeks. Tee lõppes Pavlovskis, kus keset parki asus luksuslik jaamahoone tantsu- ja kontserdisaalidega ning mängutubadega. Veduritel oli vile asemel orelitaoline mänguriist, mille mäng pidi inimesi hoiatama ka rongi eest. Igaks juhuks oli mängijal hoiatussignaali andmiseks ka trumm ja pasun. Sellist lahendust valides püüti nähtavasti vältida proteste, mida Inglismaal veduritele paigutatud auruvile (G. Stephensoni 1833. aasta leiutis) oli põhjustanud.

Sõitjaid oli uuel teel rohkesti ja F. O. Gerstneri aruanded tee tegevusest hiilgavad. Koos sellega kasvas küll tema populaarsus, kuid ühtlasi ka mõningate kõrgemate ametiisikute vana vaen. Tema teadet kavatsetavast uuest teest Peterburist Oranienbaumi nimetasid nad välismaalase häbematuks omavolitsemiseks. Ta ei saanud jätkata kavandatud magistraalteede eeltöid Moskva kindralkuberneri keelduva hoiaku tõttu. F. O. Gerstneril kadusid väljavaated oma suuremate kavade realiseerimiseks ning ta pidas paremaks Venemaalt lahkuda ja asuda Ameerikasse.

Raudteede ehitamise vajadus jäi aga püsima. Juba 1837. aastal saadeti valitsuse poolt insenerid S. Kerbedz ja P. Melnikov Inglismaale ja teistesse Lääne-Euroopa maadesse tutvuma sealsete raudteedega. 1839. aastal läkitati välismaale uus grupp eesotsas inseneride P. Melnikovi ja N. Kraftiga, seekord peamise eesmärgiga õppida tundma Ameerika raudteetransporti. Ameerikas oli hakatud rajama pikki magistraale, mida Venemaagi vajas. Looduslikelt tingimustelt pakkus seejuures Vene inseneridele erilist huvi Kanada. Ka olid ameeriklased kasutusele võtnud tallaga rööpad, nagu need hiljem kõikjal läbi lõid.

Pärast tagasisaabumist esitas P. Melnikov üksikasjalise aruande raudteetehnikast Ameerikas. Tema lõppjärelduseks oli, et ka Venemaa vajab samasuguseid teid. Esmajoones pidas ta tarvilikuks Peterburi—Moskva magistraali. Küsimus tuli arutusele Ministrite Komitees, kuid tunnistati häälteenamusega võimatuks ning kasutuks. Nikolai I andis küsimuse teistkordselt arutada ja ilmus isiklikult istungile. Ta teatas, et Peterburi—Moskva teed tuleb hakata kohe ehitama. Ministritel tuli tahestahtmatult isevalitseja otsusega nõustuda. Projekti hakkasid koostama insenerid P. Melnikov ja N. Kraft. 1842. aasta suvel saabusid konsultantidena kohale kaks ameerika inseneri, tuues kaasa erialast kirjandust, vajalikke seadmeid ja masinaid. Tee trass aeti võimalikult sirgjooneline. Strateegilistel kaalutlustel valiti Lääne-Euroopast erinev rööpavahe. Kõige sobivamaks laiuseks peeti 5 jalga (1524 mm), nagu seda Ameerikaski prak-

tiseeritud oli. 5 jalga jäi ka edaspidi Venemaa raudteevõrgus normaallaiuseks.

1842. aasta augustis asutati Teede Peavalitsuse (hilisem Teedeministeerium) juurde Raudteede Departemang, kelle esimeseks suureks tööks oli Peterburi—Moskva tee ehitamine. Välitöödega alustati 1843. aasta kevadel ja need kestsid 8 aastat. Kahe paari rööbastega 604 versta (umbes 650 km) pikkune magistraal valmis 1851. aasta suveks. Raudtee veerevkoosseis valmistati Aleksandrovski tehases, millest nii kujunes Venemaa esimene veduri- ja vagunitehas.

Peterburi—Moskva raudtee ametlik avamine toimus 18. augustil 1851. See tähistas tolleaegse Venemaa suurima ehitustöö lõpuleviimist. Ehitamisest oli korraga osa võtnud kuni 35 000 pärisorist talupoega, kellest tuhanded jätsid sinna oma elu. Tee ehitamine oli läinud maksma üle 100 miljoni rubla, arvestamata seejuures kõiki kulutusi, kaotusi ja ohvreid. 1 versta maksumuseks arvestati 170 000 rubla. Seda teed on nimetatud kõige kallimalt ehitatud raudteeks maailmas, kuid Venemaa majanduselu arenguks oli see igal juhul vajalik.

Peterburi—Moskva magistraali ehitamisega üheaegselt valmis riigi läänepiiril Varssavi—Viini raudteeliin. Selle ehitamist oli alustanud 1838. aastal asutatud ja järgmisel aastal valitsuse poolt kinnitatud eraselts. Raudtee ehitustööd katkesid 1842. aastal rahapuudusel, 1843. aastal võttis riik ehituse üle ja 307 versta pikkune tee valmis 1848. aastal.

1851. aastal alustati riigi poolt Peterburi—Varssavi tee ehitamist. Krimmi sõja puhkemise hetkeks 1853. aastal oli see valminud Peterburist Gatšina jaamani. Sõja ajaks tööd katkestati. Pärast sõda püüdis valitsus raudteevõrgu kiireks väljaarendamiseks võimalikult rohkem erakapitali kaasa tõmmata. Eraseltside aktsionäridele pakuti riiklikku garantiid vähemalt 5-protsendilisele dividendile aastas.

Neil tingimustel loodud raudteeseltsidest oli suurimaks 1857. aastal asutatud Venemaa Raudteede Peaselts. Sellesse grupeeringusse kuulus Peterburi äriringkondades hästi tuntud parun A. Stieglitz (oli ka Narva kalevi- ja linavabriku omanikuks) ja rida välismaa pankasid. Nende kätte läks ka Peterburi—Varssavi tee ehitamine koos varemvalminud osaga. 1207 versta pikkune magistraaltee valmis 1862. aastal. 1868. aastal anti Peaseltsile üle ka Peterburi—Moskva tee (1855. aastast Nikolai raudtee).

Uutes tingimustes ilmnes peagi ka Venemaal raudteede ehitamise palavik. Paljude uute teede hulgas kinnitas valitsus 1858. aastal Riia—Daugavpilsi (Dvinski) raudtee kontsessioonilepingu (Daugavpilsi läbis Peterburi—Varssavi tee). Tee Riiga valmis 1861. aastal. Üha enam hakati raudteest kõnelema ka Eestis.

RAUDTEE TULEKUST EESTISSE

Raudtee levik olnuks kõikjal võrratult kiirem ning ulatuslikum, kui tema ehitamine poleks nõudnud erakordselt suuri kulutusi. Just viimane asjaolu kujunes määravaks ka raudtee toomisel Eestisse.

Tõsi küll, möödunud sajandi 30-ndail aastail raudtee vajadusest Eestis otseselt veel ei räägitud. Kurdeti küll traditsiooniliselt soodsama ühenduse puudumise üle Sise-Venemaaga, kuid lahendust nähti endiselt juba eelnevail sajandeil korduvalt päevakorrale võetud projektides rajada Peipsi—Pärnu ja Peipsi—Tallinna veeteed. Üks viimaseid sellelaadseid käsitlusi ilmus 1838. aasta lõpul. [12]

Alates 1845. aastast kerkis aga uue lahendusena tõsiselt päevakorrale raudtee rajamine. Nimelt esitas grupp Peterburi äri- ja finantstegelasi eesotsas parun A. Stieglitziga 1845. aastal rahandusministrile Peterburg—Oranienbaum—Narva raudtee ehitamise projekti. Edaspidi kavatseti seda teed pikendada üle Tallinna Paldiskini. Ühtlasi taotleti vastavat kontsessiooni.

Projekt nägi ette raudtee alustamist Nevski prospektilt otse Moskva vaksali kõrvalt. Tee pikkuseks arvestati 139 versta, maksumuseks 75 000 rubla hõbedas verstalt, kokku 10,4 miljonit rubla. Koos raudtee ehitamisega oli ette nähtud Narva jõe süvendamine ja Narva sadama väljaehitamine, milleks planeeriti 1 miljon rubla. Ühtlasi kavatseti luua laevatee Narva sadamast Peipsini, ehitades lüüsid kose juurde ja puhastades ning süvendades Narva jõe ülemjooksu. Narva pidi edaspidi jääma sõlmpunktiks teistele Peterburist Baltikumi ja Poolasse suunduvatele raudteedele.

Narvale pakkus see oma aja kohta grandioosne projekt erakordseid perspektiive, ta pidi Oranienbaumi kõrval kujunema Peterburi meresadamaks, milleks tollal oli tegelikult Kroonlinn.

Projekti kaaluti Raudteede Komitees mitmest aspektist. Põhimõtteliselt asuti pooldavale seisukohale. Vastuväiteid tekitas üksnes raudteeliini toomine Nikolai vaksali kõrvale, sest sealset ala taheti reserveerida Moskva raudtee edasisteks vajadusteks. [13] Lahtiseks jäi ka raudteed ehitavale seltsile antavate privileegide ulatus. Parun A. Stieglitz võis alustada uut vajalikku käiku — hankida kapitali. Projekti eelarve ulatus kokku 12,75 miljoni rublani ja puudusid väljavaated selle muretsemiseks Peterburist. Seepärast reisis ta Lääne-Euroopasse lootusega väliskapitali kaasa tõmmata. Kuid seoses 1845. aasta lõpust alates

[12] «Das Inland» 1838, nr. 49, veerg 785—791.

[13] Riiklik Ajaloo Keskarhiiv Leningradis (RAKAL), f. 219, nim. 1, s.-ü. 53, leht 73.

Venemaal ilmnema hakanud majanduskriisiga kujunes olukord A. Stieglitzi missiooni jaoks äärmiselt ebasoodsaks. 14.(26.) märtsil 1846 teatas ta Roomast, et olukord on viimase poole aasta jooksul niivõrd muutunud, et puudub väljavaade väliskapitali kaasatõmbamiseks, mistõttu ta loobub raudtee ehitamise taotlusest. [14] Tema kaasosalised Peterburis üritasid veel kord vajaliku kapitali hankimist kohapealt, kuid samuti tagajärjetult.

1846. aasta sügisel läbis ajakirjandust veel kord teade Paldiski—Peterburi liini ehitamiskavadest. Kõneldi isegi soovist seda teed ühendada meretammi kaudu Kroonlinnaga. Märgiti ka, et valitsuse poolt on raudteed ehitavale seltsile lubatud garanteerida 4-protsendiline aastakasum. [15] Viimane teade oli siiski enneaegne. Tegelikult peeti seda teed riiklikult vähetähtsaks ja seega garantiid mitte väärivaks. Nõnda jäi seegi kavatsus kapitali, õigemini kasumilootuse puudumise tõttu realiseerimata.

Kuid A. Stieglitzi projekti ei maetud siiski lõplikult maha. Peterburi—Peterhofi tee ehitamine kerkis uuesti päevakorrale 10 aastat hiljem, mil projekti initsiaatori finantsiline positsioon oli sedavõrd konsolideerunud, et ta võis alustada selle teeosa ehitamist isiklikul riisikol. Formaalselt asutati küll vastav selts, kuid aktsiad jäid kõik A. Stieglitzile. Seltsi põhikiri kinnitati 1856. aastal ja 21. juulil 1857 valmis Peterburi—Peterhofi tee pikkusega 27 versta. Selle raudtee vaksalist Peterburis sai hiljem Balti raudtee lõpp-peatus — Balti vaksal. 1858. aasta augustis sai A. Stieglitz loa ehitada Peterhofi teelt 11 versta pikkune harutee Krasnoje Seloni. 1859. aasta juunis avati liiklus Ligovo—Krasnoje Selo vahelisel teel, mis hiljem kuulus Balti raudtee Peterburi teelõiku.

Aastail 1862—1864 pikendati Peterhofi tee Oranienbaumini (10,7 versta). Koos sellega kerkis uuesti päevakorrale ka meresadama ehitamine Oranienbaumi. Raudtee kontsessioonilepingusse võetigi sisse punkt, mis andis õiguse sadama rajamiseks Oranienbaumi. Samal ajal ootas lahendust aga juba ka uus Balti raudtee projekt, mis oli esitatud Eestimaa rüütelkonna ja Tallinna kaupmeeste initsiatiivil.

On huvitav, et Tallinna kaupmeeste soovid 19. sajandi 50-ndate aastate lõpul ja 60-ndate aastate algul olid endiselt seotud Peipsi veetee projektiga. Arvati nimelt, et Tallinna kaubanduse huvides on kõige soodsam pidada ühendust Sise-Venemaaga Pihkva kaudu. Sellele vastavalt taotleti ka Tallinn—Põltsamaa—Tartu—Pihkva liini ehitamist. [16]

Eestimaa kubermangu mõisnikud olid aga eelkõige huvitatud kubermangu läbivast teest, mis neid just Peterburi turuga ühen-

[14] RAKAL, f. 219, nim. 1, s.-ü. 53, leht 120.
[15] «Das Inland» 1846, nr. 43, veerg 1017.
[16] «Das Inland» 1859, nr. 10, veerg 201; 1860, nr. 2, veerg 32—33.

daks. Seepärast haaraski Eestimaa rüütelkond raudtee ehitamise initsiatiivi enda kätte. Juba aastail 1860—1861 esines parun Rosen Peterburi ajakirjanduses pikemate artiklitega Paldiski—Tallinn—Peterburi raudtee mõtte õigustamiseks. Tema arvates pidi saama just Paldiski kui looduslikult ja jäätingimustelt kõige sobivam sadam Peterburi eelsadamaks kaugesõidulaevadele vähemalt varakevaditi ja hilissügiseti. Tema arvestuste kohaselt tulnuks Paldiski sadama väljaehitamiseks kulutada 3,5 miljonit ja raudtee jaoks 16,25 miljonit rubla. Kaubavedu Paldiskist Peterburini arvas ta tõusvat 15 miljonile puudale, vastupidises suunas 10 miljonile, raudtee sissetulekut aastas 2 750 000 rublale.[17] Need arvud aitavad mõista, mida loodeti Balti raudteelt ja mida ta hiljem tegelikult andis.

Paldiski—Tallinn—Peterburi liini pooldajate seisukoht konsolideerus ja kujunes peagi enesestmõistetavaks lahenduseks ka Tallinna majanduselu esindajatele.

Teatud mõju nii raudtee suuna valikule kui ka püüetele ehitusmõtet ellu viia avaldas aastail 1858—1861 valminud Daugavpils—Riia tee, mis veelgi tugevdas Riia eelispositsioone tagamaa suhtes. Algul ühendas see liin Riiat Peterburi—Varssavi teega, hiljem pikendati Riia—Daugavpilsi teed ida suunas, kuni see 1871. aastal ulatus Tsaritsõnini (Volgograd).

Eestimaal jõuti 1862. aasta sügisel lõpuks niikaugele, et Paldiski—Tallinn—Peterburi raudtee trass looduses ära määrati. Oktoobris läbiti see kolme inglise inseneri osavõtul ja järgnevail kuudel valmis raudtee esialgne projekt.

1863. aasta aprillis esitas Eestimaa rüütelkonna peamees A. von Kursell Teedeministeeriumi Raudteede Departemangu ülemale P. Melnikovile avalduse Balti raudtee ehitamise asjus. Avalduses märgiti, et teed on nõus ehitama ja finantseerima Inglise firmad.[18] Mõistagi ei olnud valitsusel midagi tee ehitamise vastu, ent finantseerijad seadsid tingimuseks valitsuse garantii 5-protsendilise kasumi kindlustamiseks kapitalilt, nagu seda Venemaal oli uute eraraudteede ehitamisel praktiseeritud. Pealegi oli ehituskuludeks arvestatud 73 240 rubla verstalt, mis ilmselt tunduvalt ületas tegelikke kulutusi. Kuna Balti raudtee ei olnud valitsuse seisukohast strateegiliselt ega majanduslikult (oli ju meretee siiski olemas) esmajärgulise tähtsusega, siis on täiesti arusaadav garantiinõude tagasilükkamine.

Nõnda jäi Balti raudtee tegelik ehitamine jälle kapitalipuuduse kammitsaisse. Möödusid jällegi aastad ja tekkis tõsiseid kahtlusi, kas Balti raudteest üldse asja saab.

1867. aastal hakkas Balti raudtee rajamise eest energiliselt

---

[17] RAKAL, f. 1195, nim. 1, s.-ü. 242, lehed 190—191.
[18] RAKAL, f. 219, nim. 4, s.-ü. 6624, lehed 1—2.

võitlema Eestimaa rüütelkonna uus peamees Aleksander von Pahlen. Esmalt kordas ta tagajärjetult kontsessioonitaotlust endistel tingimustel, seejärel esitas aga uue taotluse koos kontsessiooni projektiga, kus valitsuse garantiid ei olnud enam ette nähtud.[19] Ühtlasi põhjendas A. Pahlen igati uue tee tähtsust mitte üksnes Eestimaa kubermangu, vaid kogu Venemaa majandusliku arengu, eriti väliskaubanduse seisukohalt. Projekt võeti arutusele ja kiideti heaks. Muudatust nõuti ainult ühes olulises küsimuses: Balti tee Peterburi lõppvaksali asukohaks oli kavandatud ala Varssavi ja Peterhofi jaamade vahel, ent sel juhul oleks need kolm teed jäänud liiga lähestikku. 10. augustil 1868 kinnitatud kontsessioon antigi tingimusel, et Balti raudtee suunduks Narvast mingi punktini Peterburi—Varssavi või Peterburi—Oranienbaumi raudteel.

Eestimaa mõisnikud nõustusid Tallinna kaupmeeste sooviga, et Balti raudtee suunataks Varssavi teele, kust sai luua ühenduse Moskva teega. Kõige sobivamaks lahenduseks (ka loodus-likelt tingimustelt) peeti Narva—Gatšina—Tosno ühendust. Tee Peterburi pikenes küll Gatšina kaudu 13 versta võrra, kuid Moskvasse seevastu oli üle Tosno 40 versta vähem kui Peterburi kaudu.[20] Kinnitatud kontsessioonile vastavalt tuli esialgu lõppjaamaks valida siiski Gatšina ja raudtee pikendamiseks Tosnoni esitada valitsusele täiendav avaldus koos lisaprojektiga. Tänu A. Pahleni edasisele tegevusele jõuti seekord projekti realiseerimiseni. Kuni Jamburgini jäi projekti aluseks 1863. aastal valitud trass. Ainuke tõsisem lahtine küsimus oli tee selles osas Tallinna vaksalile sobiva asukoha leidmine. Esialgne projekt püüdis vaksalit paigutada sadamale võimalikult lähemale, ent Balti Raudtee Seltsi huvides valis ehitustööde juhataja parun R. Steinheil vaksali asukoha praeguse Lilleküla jaama juurde (1,5 versta lõplikust asukohast), et see jääks Paldiski suunas pidevalt jätkuva tee äärde. 1869. aasta märtsis teatas Tallinna magistraat, et vaksalile valitud asukoht ei vasta linnaelanike (mõeldi muidugi eelkõige kaupmehi) huvidele. Magistraat soovitas jääda esialgse variandi juurde. Mai algul vastas Balti Raudtee Seltsi juhatus, et ta on nõus vaksali asukohaks valima Nunnavärava esise ala, kui magistraat loovutab linna piirides raudtee ja vaksali alla mineva maa seltsile tasuta. Sellel pinnal jõutigi kokkuleppele.[21] Tallinna vaksalist sadamani oli plaanis rajada hoburaudtee, mis ka valmis ehitati, kuid muudeti juba raudtee tegevuse algul ekspluatatsiooni praktikas pealiini pikenduseks.

---

[19] Краткий исторический очерк. Начало и распространение железных дорог в России по 1897 г. включительно, СПб. 1898, стр. 140.

[20] RAKAL, f. 262, nim. 1, s.-ü. 63, leht 34.

[21] Samas, leht 230.

Mis puutub teistesse tollel perioodil Eestis koostatud raudtee projektidesse, siis väärib neist märkimist Pärnu—Viljandi—Ruhja tee ehitamise kavatsus. Vastavad eeltööd olid antud ins. Guleke kätte, kes 1865. aasta veebruaris esitas neist Liivimaa Üldkasuliku Ökonoomilise Seltsi Pärnu-Viljandi filiaali koosolekul kokkuvõtte, mis iseloomustab veel kord omaaegseid tingimusi. Ins. Guleke oli koostanud kolm arvestusvarianti. Esimene variant nägi ette normaalraudteed koos vastava veerevkooseisuga, teine kulude kokkuhoiuks esialgselt hobujõu rakendamist ja kolmas, kõige odavam variant ainult kerget hoburaudteed. Sissetulek projekteeritavalt raudteelt oli kõigi kolme variandi puhul 135 000 rbl. aastas, kulutused aga järgmised (ümardatult):

Variant	Kapitalimahutus (milj. rbl.)	Liikluskulud (aastas rbl.)	Kahjum aastas (rbl.)
I	4,48	238 000	327 600
II	2,26	92 000	70 000
III	1,36	82 000	14 700

On mõistetav, et sellised perspektiivid ei võimaldanud projekti realiseerimist. Alles kolm aastakümmet hiljem valmis see raudtee uutes majanduslikes tingimustes muudetud kujul Valga—Pärnu teena haruteega Viljandi.

Balti raudtee pooldajad pidid samuti tegema arvestusi ja veenma nende abil kõiki, kellelt nad kapitali soovisid, et tulevane raudtee annaks vähemalt 4—5 protsenti dividende aastas. Seejuures tuli peamised lootused panna väliskapitalile.

BALTI RAUDTEE SELTSI LOOMISEST

Balti raudtee kontsessiooni põhjal kohustus A. Pahlen 8 kuu jooksul moodustama aktsiaseltsi ja kandma Riigipanka kautsjoniks 400 000 rubla. Kogu edaspidine finantskäik seltsi loomisel ja raudtee ehitamisel langes tegelikult Peterburi pangamajale E. M. Meyer ja Ko.

Kontsessioon nägi ette raudteeliini pikkuseks kuni 377 versta. Seltsi põhikapital pidi vastama summale, mis kataks tee iga versta 70 000 rubla ulatuses. Nõnda määratigi Balti Raudtee Seltsi põhikapitaliks $377 \times 70\,000 = 26\,390\,000$ rubla. Pangamajaga E. M. Meyer ja Ko. sõlmiti leping, et see võtab endale raudtee ehitamise ja kõik muud kulud kuni raudtee käikulask-

miseni kindla summa eest, mis omakorda vastas aktsiate realiseerimisest saadavale loodetavale laekumisele kursiga 65 protsenti nominaalhinnast, millest 0,5 protsenti tuli kuludeks arvestada. [22]

28. novembril 1868 toimus seltsi asutajate esimene ametlik peakoosolek, kus A. Pahleni ja E. M. Meyeri vahel sõlmitud leping kinnitati. Pärast seda sõitis A. Pahlen aktsiate realiseerimiseks välismaale, kus eelkõige pidid aitama pangamaja E. M. Meyeri sidemed. Ilmselt oli viimase poolt peetud eelläbirääkimisi ka aktsiate realiseerimise kursi suhtes. Kohapeal loodeti ajalehtede teatel aktsiaid realiseerida 3 miljoni rubla väärtuses, sellest Eestimaa mõisnikele 1,5 miljoni ja Tallinna kaupmeestele 1,5 miljoni rubla eest. [23]

Kõikide asjaosaliste huvides oli siiski riikliku garantii saamine. Eriti oluliseks kujunes see aktsiate realiseerimisel välismaal. A. Pahlen pöörduski veel kord avaldusega keisri poole. Kui varem oli see taotlus kindlalt tagasi lükatud, siis 28. aprillil 1869 anti rahandusministri kaudu positiivne vastus. Küllap olid aidanud Balti Raudtee Seltsiga seotud finantsringkondade kaudsed sidemed.

Põhikirja ja garantii vormistamine toimus küll alles järgmise aasta algul, kuid asjade edasine käik kulges nüüd juba ootuspäraselt. Tellimused ületasid mõnevõrra aktsiate koguarvu (põhikapital koosnes 211 120 aktsiast à 125 rubla, neist 19 040 aktsiat reserveeriti tee ehitusettevõtjatele). Aktsiate realiseerimisväärtuseks kujuneski 65 protsenti nominaalväärtusest, nagu seda oli ette arvestatud. Tegelik kapital moodustas seega 18,1 miljonit krediitrubla.

Pangamaja E. M. Meyer oli juba 2. detsembril 1868 sõlminud lepingu firmaga P. I. Gubonin (üks Venemaa tõusvatest «raudteekuningatest»). Viimane võttis E. M. Meyer ja Ko-lt üle kõik kohustused, mis olid seotud Balti raudtee ehitusega. Detsembris anti ka esimesed tellimused veeremile. Järgnevalt tõmbas P. Gubonin lepinguosalistena kaasa erukindralmajor A. Kozakovi ja A. Pavlovi. Nende kolme ja Balti Raudtee Seltsi juhatuse vahel sõlmitigi lõplik leping raudtee ehitamiseks. [24]

Ehitajad pidid koostama kolme kuu jooksul täpsustatud projekti ning täitma muid sellega seotud kohustusi kuni projekti ametliku kinnitamiseni. Neil tuli teha kõik vajalikud eeltööd

---

[22] Доклад правления общества Балтийской железной дороги Общему собранию Гг. акционеров 3-го октября 1871 года. СПб. 1871, стр. 19.

[23] «Eesti Postimees», 25. septembril 1868.

[24] Доклад правления общества Балтийской железной дороги Общему собранию Гг. акционеров 21 марта 1871 года. СПб. 1871, ч. II, стр. 3—171.

tee ehitamiseks, tasuda võõrandatud maade eest, maksta Balti Raudtee Seltsi administratsiooni ja riikliku inspektsiooni töötajatele palka kuni raudtee avamiseni, hankida vormiriietus raudteelastele jne. Lisaks raudtee, ettenähtud lisateede ja telegraafi ehitamisele pidid nad püstitama kõik vajalikud hooned ning muretsema jaamahoonetesse ettenähtud mööbli ja inventari, samuti tee korrashoiuks tarvilikud instrumendid. Kontsessioonis määratud koguses veeremit aga pidid nad tellima vastavalt seltsi juhatuse poolt heakskiidetud joonistele ja kooskõlas Teedeministeeriumi eeskirjadega ning neil tuli ehitada veeremi korrashoiuks töökojad ja varustada need tööpinkide ning vajalike seadmetega.

Lõpuks pidid ehitajad maksma Riigipanka 400 000 rubla kontsessioonis ettenähtud kautsjoni, võtma ehituskulude katteks seltsi aktsiaid ja tähtaegadest mittekinnipidamisel tasuma seltsile sellest tulenevad kahjud.

1. novembriks 1870 pidi tee olema täies ulatuses liiklemiseks valmis.[25] Elamute, hoonete ja muude kõrvalisemate tööde lõpetamiseks ja avastatud puuduste kõrvaldamisel oli viimaseks tähtajaks 1. september 1871. Balti Raudtee Selts kohustus ehitajatele tasuma kõigi tööde ja kulutuste katteks 52 374 rubla verstalt ehk Paldiski—Tallinn—Gatšina liini ulatuses (lepingus arvestatud 343 versta) kokku ligi 18 miljonit rubla.

Gatšina—Tosno teelõigu ehitamise kohta sõlmiti eraldi leping 27. augustil 1869. Teeosa pikkuseks kujunes 42,4 versta ja lepinguliseks maksumuseks üle 1,6 miljoni rubla. Seega said ehitajad ligi 20 miljoni rubla suuruse hanke, mida aktsiatest saadud kapital täielikult ei katnud. Vahe tekkis eelkõige Gatšina—Tosno teelõigu ehituskuludest.

Kohe pärast lepingu sõlmimist alustasid ehitajad täpsustatud projekti koostamise ning muude eeltöödega ja pärast lume minekut ka välitöödega. Samal ajal jätkus alles seltsi loomine ja tegevuse vormistamine.

Seltsi põhikirja projekti koostamine kestis 1870. aasta kevadeni. 29. aprillil võeti see vastu aktsionäride üldkoosolekul ja esitati seejärel kinnitamiseks valitsusele. Projekti arutati Teedeministeeriumis, Rahandusministeeriumis ja Ministrite Komitees. Balti Raudtee Seltsi põhikirja tehti seal rida muudatusi, täpsustusi ja parandusi. Lõpuks kinnitati põhikiri 13. novembril 1870. Rohkem venitada polnud mõtet, sest tee oli vahepeal sõiduvalmis saanud.

Täpsustatud põhikirja järgi ulatus Balti raudtee Paldiskist kuni Tosno jaamani. Paldiski kohta öeldi lisamärkuses, et valit-

[25] Доклад правления общества Балтийской железной дороги Общему собранию Гг. акционеров 21 марта 1871 года. СПб. 1871, ч. II, стр. 28.

sus ei võta endale sadama väljaehitamise suhtes mingeid kohustusi. Tee kogupikkuseks määrati küll 390 versta, ent seltsi põhikapital pidi jääma endiseks.

Edasi määras põhikiri seltsi omandiõiguse raudteele 85 aastaks alates liikluse avamisest kogu liinil. Valitsusel oli pärast 20 aasta möödumist tee valmimise riiklikust tähtajast (1872) õigus raudtee välja osta ja seda õigust riik tähtaja saabumisel ka kasutas. [26]

Aktsiate nominaalväärtusena märgiti 125 metallrubla = 500 franki = 20 naelsterlingit.

Põhikirja alusel garanteeris tsaarivalitsus seltsile aastas 791 700 metallrubla puhastulu, mis pidi tagama aktsiate nominaalväärtuselt vähemalt 3 protsenti dividende (realiseerimishinda silmas pidades üle 4 protsendi avansseeritud kapitalist).

Esialgu näis sellise garantii suhtes asi selge ja lihtne, ent hiljem see siiski komplitseerus. Nimelt nägi põhikiri ette, et viis aastat pärast liikluse avamist algab aktsiate järkjärguline kustutamine, et kontsessiooniaja möödumisel oleks ka kogu aktsiakapital kustutatud. Kustutusmaksud pidid toimuma samas korras ja samal alusel nagu dividendide väljamaksmine, see aga eeldas juba suuremat puhastulu, kui valitsus põhikirja järgi garanteeris.

Põhikirja paragrahvid määrasid ära ka raudtee ehitamise tehnilised tingimused, veeremi miinimumsuuruse, jaamade arvu ja klassi ning muud olulisemad liikluse, aruandluse ja riikliku kontrolliga seotud nõuded.

Põhikirja kinnitamine tähendas Balti Raudtee Seltsile täieõiguslike osaühingute hulka astumist. Seltsi juhatuse esimeheks valiti Aleksander Pahlen.

BALTI RAUDTEE EHITUSEST

1869. aasta kevad ja järgnev suvi oli Eestimaal erakordselt kuiv ning seega raudtee ehitajatele soodne. Pealegi oli ehitajatel sarnase ettevõtte jaoks varasemaid kogemusi. Töid alustati hoogsalt ja küllaltki pingsaid tööplaane läks korda koguni ületada.

Ehitustöödega alustati mai algul, nagu tollal välitööde puhul üldiselt tavaks oli. 16. mail teatas ehitustöid jälgiv inspektor Balti Raudtee Seltsi juhatusele, et kogu tee on jagatud 5 jaoskonna ja 40 ehituspunkti vahel. Kokku töötas teetrassil Paldiskist kuni Tosnoni 7000 mullatöölist (keskmiselt 18 ühe versta peale) ja 1500 hobuveokit (seega ainult 4 hobuveokit versta

[26] Устав общества Балтийской железной дороги. СПб. 1871.

peale). Peale selle valmistas ümmarguselt 1000 puuseppa ja kiviraidurit ette ehitusmaterjali hoonete ja sildade jaoks. [27]

Palju suuremaks ehitajate kaader ei kasvanudki, küll aga kõikus see pidevalt kõikides jaoskondades. Mullatööde mahukuse tõttu oli tööliste arv kõige suurem I jaoskonnas, mis hõlmas teelõiku Paldiskist Aegviiduni, s. o. 100 versta. Jaoskonna keskus asus Tallinnas. Mai keskel oli I jaoskonnas töölisi 2700, mai lõpul 2800, neist Eestimaa kubermangust 750 (27%). Kõige rohkem oli I jaoskonnas töölisi juulikuus, aruande järgi 3361 inimest, neist kohalikke 866 (26%). [28] Augustis jätkusid tööd samas ulatuses.

II jaoskond keskusega Rakveres ehitas teed 100. verstalt 203. verstani (Aegviidust Jõhvini). Looduslikud tingimused olid selles lõigus soodsamad ja mullatööde maht väiksem. Töölisi oli II jaoskonnas mai keskel 1680 ja kõrgseis saavutati juunis, mil neid oli ümmarguselt 2400 (neist 25% kohalikud töölised).

Veelgi soodsam oli olukord ehitajatele III jaoskonnas, mis algas 203. verstalt ja lõppes 300. verstal (Jõhvist kuni Volossovo lähedale, keskus Narvas). Töölisi oli selles jaoskonnas mai keskel ainult 1250, augustis üle 1400. Neist oli Eestimaa kubermangust esialgu 260—300, hiljem 200 töölise ümber (vähem kui 15%).

IV ehitusjaoskond hõlmas teelõiku 300. verstalt kuni Gatšinani (45 versta) ja V jaoskond Gatšinast Tosnoni (43 versta). Ka viimases jaoskonnas alustati töid juba 1869. aasta mais, ehkki ametlik leping ehitajatega selle kohta vormistati alles augustis. Mullatööde maht oli IV ja V jaoskonnas keskmisest näitajast veidi madalam (keskmiselt oli mullatöid eelarve kohaselt ligi 950 kantsülda ühe versta ehk ligi 9 m^3 ühe jooksva meetri tee kohta). Töölisi oli mai keskel neljandas jaoskonnas 770, viiendas 600.

Välitööd lõpetati 1. novembriks. Aruandluse kohaselt töötas Eestimaa kubermangu piirides mullatöödel maist kuni oktoobrikuuni keskmiselt 6018 inimest, neist kohalikke (eestlasi) 1307 (21,7%). [29] Seega oli kohalike mullatööliste arv üllatavalt väike.

Laialdaselt kasutati tööde väljajagamist allettevõtjatele ja mitmesugustele artellidele, eelkõige neile, kellel raudteede ehitamise alal oli juba varasemaid kogemusi. Viimane asjaolu kujuneski määravaks teguriks tööjõu valikul. Hobuveokitega oli olukord teine, neid oli kõige soodsam palgata kohapealt.

---

[27] RAKAL, f. 259, nim. 1, s.-ü. 316, leht 2.

[28] Andmed ehitajate arvu ja teostatud tööde mahu kohta aruannetena RAKAL, f. 259, nim. 1, s.-ü. 316; kohalike tööliste kohta Eesti NSV Riiklik Ajaloo Keskarhiiv Tartus (RAKA), f. 29, nim. 2, s.-ü. 127, lehed 75 jj.

[29] «Eesti Postimees», 18. märtsil 1870.

Ajalehe andmeil maksti ehitustöödel päevatöölistele 40 kopikat ja hobuveokite omanikele 1,50 rubla päevas.

Mullatööliste artellide suurus kõikus paarikümnest mehest alates 100 ja enama meheni. Enamik neist olid vilunud ja karastunud rändavad hooajatöölised, nagu neid kõikjal raudtee ehitustel kohata võis. Inglismaal olid nad üldtuntud *navvy* nime all juba sellest ajast, kui seal kanaleid rajati. Neil olid välja kujunenud oma tavad ja välitingimustele vastav elulaad. Tööd tehti varahommikust hilisõhtuni, nii palju kui igamees jaksas. Ainult haigus võis vahel sundida meest töölt puuduma. Igas jaoskonnas oli korraldatud arstiabi andmine ja sisse seatud oma välihaigla. Esimeses jaoskonnas haigused massilist iseloomu ei võtnud, teises jaoskonnas käis suve jooksul arstiabi saamas 957 töölist, tõsisemaid haigestumisi oli 74 ja surmajuhtumeid 4. Kolmandas jaoskonnas oli raskemaid haigusjuhtumeid üle 100, esimese kolme kuu jooksul suri seal 9 inimest. Enamik haigestumisi oli külmetuse tagajärjeks. Tüüfus esines 14 juhul ja nõudis ühe surmaohvri. [30]

Elamiseks kasutati võimaluse korral kõrtsihooneid, tavaliselt aga taluelamuid või küüne, kuid samuti ka telke. Tööliste toiduga varustamine toimus organiseeritud korras. Kui aluseks võtta ametlikult esitatud andmeid, siis jääb mulje, et üldiselt peeti silmas töölistele vajalike elutingimuste loomist, sest tööde eduka kulgemise huvides oli see hädavajalik.

Lepingu järgi olid ehitusettevõtjad kohustatud 1. märtsiks 1870 teostama 75 protsenti mullatöödest ja varuma samavõrd kõigist vajalikest ehitusmaterjalidest.

Nagu varem öeldud, kulgesid mullatööd 1869. aasta suvel hoogsalt ja novembri alguseks, mil tööd talveks katkestati, loeti mullatöödest tehtuks ligi 90 protsenti. Ka enamik hoonete toorehitustest oli selleks ajaks juba valminud.

Rööpad olid tellitud Inglismaalt ja Belgiast. Nende kõrguseks oli ette nähtud $4^1/_2$ tolli (114 mm), raskuseks 22 inglise naela 1 jala kohta (32,75 kg/m). Rööbaste mahapanek eeldas juba tööde kindlat järjekorda, et nii rööbaste kui ka liiprite vedu tööjärjele võiks toimuda valmisehitatud teed mööda.

Esialgu hoburaudteena mõeldud tee sadamast Balti jaamani ja edasi kuni Paldiski ja Peterburi teede hargnemiskohani oli juba valmis ehitatud, kui 20. novembril 1869 saabus esimene vedur. Eesti keeles puudus tollal veel tema jaoks nimetuski, kuid Tallinna elanikele oli see sügispäev suursündmuseks. «Eesti Postimehe» sõnumisaatja kirjutas: «See oli pärastlõunat kell 3, kui aurumasin «Peeter I» esimest korda hüüdis ja rahvas igalt poolt kokku tuli, uut imet nägema, mis Vana Tallinn ega

[30] RAKA, f. 29, nim. 2, s.-ü. 127, lehed 92, 153 ja 163.

keegi tema rahvast enne ei olnud näinud. Ehitamise materjali pandi esmalt koormad peale ja masin auras ja tormas sinna paika, kus tee ühelt poolt Paldiski, teiselt poolt Peterburi läheb. Kui seal kraam oli maha visatud ja masin kiirelt jälle raudteehoovi tagasi tulnud, siis astusid ka inimesed peale ja katsusid sedasama teed sõita. Hulk rahvast ümberringi olid rõõmsad ja tõstsid mütsi uut asja nähes . . .»

Nõnda oli raudtee õieti juba 1869. aasta sügisel jõudnud Tallinna ja tee ehitus jätkus korraga nii Paldiski kui Peterburi suunas. Ka aasta lõpul olid ilmad suhteliselt soodsad ja töö edenes oodatust kiiremini. Südatalvel välitööd siiski soikusid ja algasid uue hooga alles 1870. aasta kevadel. Ka sellel aastal kulgesid tööd ettenähtud tempos või isegi kiiremini. Lepingu järgi pidi tee sõiduvalmis olema 1. novembriks, tegelikult jõuti niikaugele juba augustis. Ent Lääne-Euroopas tollal peetava sõja tõttu hilinesid mõningate seadmete saadetised, milleta raudtee alaline ekspluateerimine polnud võimalik. Seepärast saadigi alles 23. septembril teedeministrile teatada, et Balti raudteel on alates 5. oktoobrist võimalik alustada regulaarset liiklust kogu tee ulatuses. Ühtlasi paluti määrata riiklik komisjon tee ülevaatamiseks ja liikluseks lubamiseks.

Balti raudtee peatee pikkuseks kujunes 390 versta. Kõrval- ja tagavarateid oli ehitatud 45 versta (Tallinnas koos teeharuga sadamasse üle 9, Paldiskis 3,5, Narvas ligi 3 versta jne.). Sildasid oli rajatud kokku 151, neist suurimad Narva ja Luuga jõele avaga 67,6 sülda (144 meetrit). Jaamasid oli 21, neist I klassi kuuluvaid 1 (Tallinn), II klassi — 3 (Gatšina, Narva, Rakvere), III klassi — 5, IV klassi 10 ja V klassi 2. Vastavalt lepingule pidid nad olema ehitatud ja sisustatud Grjaze—Borissoglebski raudtee jaamade eeskujul.

Balti raudtee esimeseks jaamaks loeti Paldiskit (tollal ametlikult Baltiiski Port). Nagu kõik III klassi kuuluvad jaamad oli seegi ühekorruseline puidust ehitis, mille kõrval asusid elamu teenistujatele, kasarmelamu töölistele, mahukas kaubakuur sadama haruteel, pumbajaam ja veetorn, vedurikuur 2 veduri jaoks, tööriistade laod jne. Ka jaamahoone sisustus vastas III klassi tüüpeeskirjadele: 4 tammepuust pinki üldises ooteruumis, diivanid eriooteruumides (daamidele muide eraldi ruum) jne.

Paldiskist 11 versta kaugusel asus tagasihoidlik V klassi jaam Klooga (ametlikult Lodensee), sellest 8,5 versta kaugusel paiknes kihelkonnakeskus Keila IV klassi jaamaga. Võrreldes III klassiga puudus selles eriooteruum daamidele, puhvet ja mõningad muud mugavused. IV klassi jaamades ei olnud ka vedurikuuri ja tööliskasarmut, oli aga pumbajaam veetorniga.

Keilast Tallinnani (ametlikult Revel) esialgu ühtki vahejaama ei olnud. Veidi enne 45. versta lõppes Paldiski tee Tallinnas

Balti jaamas, jätkudes Peterburi suunas juba uue teena. Ainukese I klassi kuuluva jaamana kujunes Tallinn igas suhtes Balti raudtee peajaamaks. Peahoonesse planeeriti ruumid ka seltsi juhatusele ja administratsioonile.

Üksnes jaamahoone maksumuseks arvestati 125 000 rubla (II klassi jaamas 40 000, III klass — 20 000, IV klass — 12 000, V klass — 3000 rubla). Hoone ehitus võttis suhteliselt rohkem aega ja see valmis alles 1871. aasta kevadeks. Ajutiselt kasutati reisijatejaamana valmiva peahoone kõrval asuvat kahekorruselist puitehitist.

Kaubajaama jaoks oli eraldi hoone peajaama juures asuvas kaubahoovis. Kaubaaitade ja -ladude hulgas oli 2 laohoonet vilja jaoks, mis transiitkaubanduse peamiseks artikliks pidi saama.

Mitmesuguste kõrvalhoonete ja elamute kõrval rajati Tallinna jaama ka veeremi remontimiseks vajalikud töökojad peatehastena, vedurikuur 12 vedurile ja vagunikuur. Töökodade vastuvõtmine ja ametlik ekspluatatsiooni andmine venis 1870. aasta viimasele kuule. Üldjoontes olid aga ehitustööd Tallinnaski 1870. aasta oktoobris siiski niikaugel, et võidi alustada regulaarset liiklust.

Tallinnast ida suunas oli esimeseks jaamaks 27,5 versta kaugusel asuv Raasiku, mis kuulus IV klassi nagu Keilagi. Aegviiduni (Scharlottenhof) oli Raasikult 25 versta ja oma keskse asendi tõttu Tallinna ja Rakvere vahel kuulus see III klassi. Aegviidus asusid kuur ühele vedurile, teenistujate elamu, tööliskasarm ja tööriistade ladu.

20 versta Aegviidust edasi oli Tapa, mis kuulus jaamade järjekorra mudeli kohaselt IV klassi. Jäneda mõisaomaniku soovil rajati Aegviidust Tapa poole 5. ja 6. versta vahele reisijatele Jäneda platvorm koos ooteruumiga.

Tapalt Rakvereni oli 27 versta. Kuna nende vahel paiknes Kadrina kihelkonnakeskus, siis peeti sedagi jaama vääriliseks. Kaugustest tingituna oli Kadrina tollal ainult vahejaamaks ja kuulus sellisena V klassi.

Rakvere (Wesenberg) oli üks kolmest Balti raudtee II klassi jaamast. Määravaks polnud seejuures mitte ta maakonnalinna seisus, vaid see, et ta tolleaegsete kiiruste juures oma kauguselt (Tallinnast ligi 100 versta) veoteenistuse jaoks sõlmjaamaks sobis. Seepärast rajati sinna veduridepoo 6 vedurile ja sepikoda väiksemateks remonttöödeks. Veetorni mahutavus oli kaks korda suurem III ja IV klassi jaama veetornidest. Ka jaamahoone oli III klassi jaamaga võrreldes ruumikam ja mõnevõrra rikkalikumalt sisustatud (näiteks kuulus II klassi jaama tammepuust ja marmorist valmistatud puhvetisisustus, III klassi jaama aga lihtne puhvetilaud).

Järgmiseks II klassi jaamaks oli Narva, kuhu Rakverest oli

ligi 100 versta. Vahepealsed jaamad vastasid oma klassitüübilt eespool esitatud skeemile. Rakverele järgnesid kaks IV klassi jaama — Kabala (Kappel) ja Püssi (Isenhof), siis III klassi jaam Jõhvi (Ieve) [31], edasi IV klassi jaam Vaivara ja Narva.

Narvas kuulus jaama juurde veduridepoo 12 vedurile ja remonditöökoda. Ka kaubaveos pidi Narvale kuuluma kaalukas koht, arvestades Narva suuri tekstiilivabrikuid.

Kolmandaks II klassi sõlmjaamaks oli Gatšina (Tallinnast 301 versta) veduridepooga 6 vedurile ja abitöökojaga.

Kõik jaamad olid eeskirjade kohaselt omavahel ühendatud telegraafiliiniga, mille abil reguleeriti ja juhiti liiklust.

Veerem ei olnud 1870. aasta oktoobriks veel mitte täies ulatuses kohale saabunud, kuid olemasolevgi vagunitepark võimaldas kogu tee ulatuses kaks paari ronge päevas käigus hoida, mida peeti küllaldaseks tee avamiseks.

Riiklik kontrollkomisjon alustas valminud tee ülevaatust 15. oktoobril 1870 ja tegeles sellega kolm päeva. Komisjon oli tööde kvaliteediga rahul ja leidis, et liikluseks võib Balti raudtee avada otsekohe. Alles pärast inspektsiooni otsust alustas Balti Raudtee Selts tee ülevõtmist ehitajatelt, volitades selleks teeülemat insener A. Schultzi. Umbes 20 protsenti ehitustööde üldmahust oli küll alles lõpetamata, kuid see ei takistanud regulaarse reisi- ja kaubaveo korraldamist.

Balti raudtee ametlik avamine toimus traditsioonilise pidulikkusega 24. oktoobril (5. novembril) 1870.

Kuna töörongid olid liikunud juba eelmisest sügisest saadik, siis raudtee ametlikul avamisel polnud aururong enam paljudele Eestimaa elanikele tundmatuks tehnika suursaavutuseks. Ometi elati sellele sündmusele kaasa suurte, kuigi küll erinevate lootustega kõige uue suhtes, mida raudtee endaga kaasa tõotas tuua.

Suursündmuse pidulik osa, mis algas juba avamispäevale eelnenud õhtul Tallinna Suurgildi majas, puudutas üksnes valitud seltskonda. 24. oktoobri hommikul lahkus üks pidulikult ehitud rong külalistega Tallinnast, teine Peterburist Narva kui Eestimaa ja Peterburi kubermangu piirilinna. Tee ääres tervitasid avaronge liinitöölised ja tuhanded uudishimulikud. Vene riigi ja Eestimaa provintsi vappide ning värvidega ehitud Narva jaamas toimus Balti raudtee avamise ametlik tseremoonia. Põhjendatult pöörati raudteele erakordset tähelepanu, sest raudteed oli hakatud juba kõikjal pidama majanduselu tõstmise tähtsaimaks hoovaks. Loodeti, et Eestimaa kubermangu, eelkõige aga Tallinna majanduslikus arenemises algab uus tõusuajajärk. Kuid uue raudtee mõju pidi ulatuma ka Venemaa sisekubermangudeni ja kaugemalegi.

[31] Esialgsest Jõhvi jaamast, mis Jõhvi asulast eemale jäi, sai käesoleva sajandi 20-ndail aastail Toila jaam, Jõhvi asulasse rajati aga uus jaam.

2

RAUDTEEDEST EESTIS AASTAIL 1870–1893

BALTI RAUDTEE ESIMESED KATSUMUSED

«Igal uuel ettevõttel tuleb võidelda suurte raskustega, kuid eriti raske ülesanne on neil uutel raudteedel, mis ei kulge varem väljakujunenud kaubateedel, vaid kujutavad endast hoopis täiesti uusi teid.» Nõnda algas Balti Raudtee Seltsi esimene tegevust selgitav ülevaade seltsi üldkogule 1871. aasta sügisel. Aruandes viidatakse põhjendatult Balti raudtee esimesel tegevusaastal ilmnenud raskustele.

Omaaegsetes arvestustes loodeti, et kaubavedu tõuseb Balti raudteel vähemalt 25 miljonile puudale (410 000 tonnile) aastas, millest $^3/_5$ arvati langevat Peterburi suunduvatele vedudele. See eeldas keskmiselt üle 2 miljoni puuda vedusid kuus.

1870. aasta novembris ulatusid veod kokku siiski ainult 336 000 puudani ja detsembris 482 000 puudani. Kaubaveost laekus üle 81 000 rubla. Seega jäi vedude maht oodatust palju tagasihoidlikumaks. Arvati siiski, et juba järgmisel aastal toimub sellel alal märgatav tõus.

Reisijate vedu vastas enam-vähem ootustele ja kujunes võrdlemisi stabiilseks. Aasta lõpuks laekus reisijatelt 51 000 rubla (sellest 34% andis Gatšina, 22% Tallinna, 15% Narva ja 8% Rakvere jaam).

1870. aasta 69-päevane tegevus oli lõppenud oodatult kahjumiga. Raudtee ekspluateerimisest saadi kokku 137 000 rubla, kulud aga tõusid ligi 140 000 rublale. Seega oli puudujääk siiski suhteliselt väike.

1871. aasta eelarves planeeriti tulud ligi 2 miljonile rublale, sellest üle 80 protsendi kaubaveost (1870. aastal ei küündinud kaubaveo osa 70 protsendini).[1] 1870/71. aasta talv oli aga erakordselt külm ja pikk. Isegi Paldiski sadam vabanes jääst alles 22. aprillil. Balti Raudtee Seltsile valmistas see ootamatuid raskusi. Nimelt kuhjus märtsis suurel hulgal kaupu, mida taheti esimeste laevadega välismaale saata (Paldiski ja Tallinna sadamas kokku üle 1 miljoni puuda). Kuna kaupade edasisaatmine venis maikuusse, tekkis nende hoidmisel Tallinna ladudes suuri raskusi, seda enam, et laoruumide maht ei vastanud sellisele kaupade kuhjumisele. Sai selgeks, et Tallinnas tuleb kaubaladusid tunduvalt laiendada.

Mais saabusid oodatud kaubalaevad, kuid ühtlasi ilmnes uus kitsaskoht. Tallinna sadam ei suutnud vastu võtta kõiki saabuvaid laevu ja ka sadama süvis oli suuremate laevade jaoks liiga madal. Paldiski sadam võis vastu võtta korraga ainult 4 suuremat laeva. Tallinnas valmistas suurt tüli ka sisseveetud kaupade tollimine, mis toimus tollal alles siselinnas (Tolli tänavas) asuvas tollivalitsuses.

Peterburi jaoks Tallinna sadamasse saabunud kaupade edasisaatmisel üle Gatšina Varssavi teed kaudu esines samuti tõsiseid raskusi ja asjatut ajakulu. Ainsaks radikaalseks lahenduseks võis olla Balti raudtee otsene ühendamine Peterburiga omaette lõppjaamaga. Seega ei tulnud Balti Raudtee Seltsi juhatusel tegelda mitte ainult valminud tee ekspluatatsiooniga, vaid terve mitmes suunas hargnevate probleemide kompleksiga. Teeülem insener A. Schultz pingutas end raudtee tegevuse organiseerimise esimestel kuudel niivõrd, et pidi juba 1871. aasta veebruaris tervislikel põhjustel seltsi teenistusest lahkuma. Tema asemele asus insener Opolski, kes oli varem töötanud nii väliskui sisemaa raudteedel.

Tallinna sadama süvendamiseks ja hädapäraseks laiendamiseks saavutati kokkulepe Tallinna linnavalitsusega. Riigi poolt lubati selleks krediite 210 000 rubla ulatuses.

Mereministeeriumilt taotleti osa Admiraliteedile kuuluva ala saamist koos laoruumidega, et saabunud kaupasid oleks võimalik tollida otse sadamas. 1872. aastal müüdigi osa Admiraliteedi valdustest Tollivalitsusele. Balti jaama naabrusest omandati juurde territooriumi kaubajaama ja ladude laiendamiseks. Suu-

[1] Отчет правления общества Балтийской железной дороги за 1870—1871 гг. СПб. 1872, приложение № 3.

remate erafirmade osavõtul ehitati Tallinna kaubajaama juurde kaks ja Paldiski üks suurem kaubaait. [2]

Transiitvedude jaoks peeti tollal kõige sobivamaks sadamaks ikkagi Paldiskit. Seejuures arvestati, et see sadam on talvel laevasõiduks suletud võrdlemisi lühikest aega (vaatlusandmeil keskmiselt 27 päeva aastas). «Ainult suure sadama olemasolu korral Paldiskis ilmneb Balti Raudtee tähtsus täiel määral,» öeldakse juhatuse ettekandes seltsi üldkogule 1871. aasta sügisel. [3] Ühtlasi märgiti, et kui varasemad projektid Paldiski sadama rajamisel jäid teostamata tööde mahukuse tõttu, siis teaduse ja tehnika arenguga on saanud nüüd võimalikuks küllalt avara kaubasadama rajamine ka ilma suuremate kulutusteta.

Sügava ja avara sadama ehitamiseks Paldiskisse koos kai ja ladudega arvestati kuluvat 1,8 miljonit rubla. Juhatus luges Paldiski sadamat kõige olulisemaks teguriks soodsa koha võitmiseks Venemaa väliskaubanduses ja seega määravaks ka Balti raudtee edasise saatuse suhtes.

Seltsi juhatuse suured lootused Paldiski suhtes tuginesid nähtavasti eelkõige Paldiski looduslikele eelistele. Sadama ehituse ettepanek kinnitati aktsionäride üldkogul 3. oktoobril 1870. Seejärel telliti projekt hüdrotehniliste tööde tuntud spetsialistilt, kes alustas otsekohe vajalike eeltöödega ja asus sama aasta novembris projekti koostama. Projekteerijalt nõuti, et sadama bassein oleks vähemalt 20 000 ruutsülda, sügavus 26 jalga, kai pikkus üks verst; maksumus koos sadamaseadmetega kuni 1,8 miljonit rubla. Ellingute ja dokkide jaoks tuli reserveerida küllaldaselt vaba ala. Arvestades juhatuse poolt Paldiski sadamale osutatud rõhutatud tähelepanu ja aktsionäride üldkogu nõusolekuga, võinuks projekti teostamist pidada igati reaalseks. Kuid veidi üllatuslikult pöördus seltsi juhatuse kogu tähelepanu alates 1871. aasta novembrist teisele objektile, nimelt Peterburi—Peterhofi—Oranienbaumi raudteele. Paldiski sadama ehitus jäi selle kõrval tagaplaanile. Meeleolu muutus seostus osalt mõningate ringkondade, sealhulgas Balti Raudtee Seltsis kaalukat osa etendanud pangamaja E. M. Meyer ja Ko. erihuvidega. Kui Balti raudtee ehitus juba teoksil oli, hakkas see pank nimelt huvi tundma ka Peterhofi tee vastu. Peagi saavutati eelkokkulepe selle raudtee ostu-müügi suhtes senise omaniku A. Stieglitziga. Juba 14. märtsil 1869 kogunes Peterburi Erakommertspanka grupp finantstegelasi Peterhofi Raudtee Seltsi asutamiseks. Initsiatiiv kuulus täielikult E. M. Meyer ja Ko. pangamajale. Uue seltsi asutajate ja suuremate aktsionäride hulgas oli muide ka Balti Raudtee ehitustööde juhataja parun R. Steinheil. Sama

[2] Доклад правления общества Балтийской железной дороги Общему собранию Гг. акционеров 3-го октября 1871 года, стр. 2—5

[3] Samas, lk. 12.

aasta 15. mail võttis Peterhofi Raudtee Selts tee A. Stieglitzilt üle 3 150 000 rubla eest.[4] Uue seltsi põhikirjas oli ette nähtud õigus ehitada Oranienbaumi meresadam, see aga tähendas konkurentsi Balti raudteele. E. M. Meyer ja Ko. oli seotud mõlema raudteeseltsiga ja arvestas ilmselt algusest peale Peterhofi tee soodsa edasimüümise võimalust.

1871. aasta novembris esitatigi Peterhofi tee ostu projekt Balti Raudtee Seltsi aktsionäride üldkogule üksnes vormilise kinnituse jaoks. Küsimus oli sisuliselt juba enne juhatuse poolt otsustatud.[5] Juhatus vajas Peterhofi tee ostutehingu vormistamiseks ainult volitusi, mis ka saadi. 1. märtsil 1872 võttis Balti Raudtee Selts Peterburi—Peterhof—Oranienbaumi tee üle. Tehingu katteks tegi selts 4,5 miljonile hõberublale obligatsioonilaenu, mis realiseeriti E. M. Meyeri vahendusel Saksamaal kursiga 78½ protsenti nominaalhinnast.[6] Saadud summast maksti 3 496 000 paberrubla Peterhofi Raudtee Seltsile, 351 800 rubla määrati harutee ehitamiseks Balti raudteelt Krasnoje Selo jaama ja 200 000 rubla Peterburi jaama laiendamiseks, eelkõige kaubajaama suurendamiseks.

Peterhofi tee ostmisega oli leitud lahendus ühele põhiprobleemile — kuidas luua sobiv otseühendus Peterburiga. Määrata jäi veel üksnes harutee lähtepunkt, milleks valiti lõpuks Gatšina. Uue teeharu pikkuseks kujunes 22 versta ja tee Gatšinast Peterburi oli 63 versta, 1,7 versta vähem kui Varssavi teed kaudu. Liiklus üle Krasnoje Selo avati 1872. aasta detsembris. Peterhofi vaksalist Peterburis sai edaspidi Balti vaksal. Jaamahoone ise oli küllalt avar ja hästi ehitatud, sellesse paigutati osaliselt ka Balti Raudtee Seltsi peavalitsus.

11. veebruaril 1872 uuel kujul kinnitatud Balti Raudtee Seltsi põhikiri jagas kogu teevõrgu 4 jaoskonda: I jaoskonna moodustas Balti raudtee varasemal kujul (Paldiskist Tosnoni) peatee pikkusega üle 388 versta. II jaoskond hõlmas 38 versta pikkust Peterburi—Oranienbaumi teed, mis erinevalt teistest jaoskondadest oli kahe rööpapaariga. III jaoskonnale kuulus ainult 12,5 versta teed Ligovost Krasnoje Selosse ja IV jaoskonda Krasnoje Selost Gatšinasse, 1872. aastal ehitatud 22,5 versta pikkune ühenduslõik.[7]

Veeremi kohta märgiti selles, et arvestamata Peterhofi teelt ülevõetud 10 vedurit, 118 reisi-, 4 pagasi- ja 99 kaubavagunit peab Balti raudteele jääma vähemalt esialgselt ettenähtud koos-

---

[4] RAKAL, f. 295, nim. 1, s.-ü. 73, lehed 1 ja 28.
[5] RAKAL, f. 268, nim. 1, s.-ü. 765, leht 15.
[6] Доклад правления общества Балтийской железной дороги Общему собранию Гг. акционеров 21-го ноября 1871 года, СПб. 1871, стр. 2—15.
[7] RAKAL, f. 219, nim. 5, s.-ü. 7964, leht 13.

seis: 50 vedurit, 90 reisi-, 10 pagasi- ja 800 kaubavagunit. Niisiis oli Peterhofi tee kohandatud peamiselt reisijate veoks. Edasine profiil pidi sõltuma Oranienbaumi meresadama ehitamisest.

Juba varem mainitud kitsaskohtadele lisandus vajadus kohandada Peterburis asuv endine Peterhofi jaam ümber Balti raudteele. Eelkõige ootas kaubajaam uute teeharude ja laoruumide väljaehitamist. [8] Ühtlasi peeti otstarbekaks rajada jaama juurest läbiminevast Obvodnõi kanalist harukanal kaubajaama.

Puudus ka regulaarne ühendus jaama ja kesklinna vahel. Balti Raudtee Seltsi juhatus kaalus esialgu hoburaudtee ehitamist Nevski prospektini omal riisikol. [9] Pärast kokkuleppe saavutamist Nevski-Sadovaja hoburaudtee omanikega lahendati see küsimus siiski viimaste poolt. Oranienbaumi tuli aga hoburaudteeliin ehitada Balti Raudtee Seltsil. See liin valmis 1876. aastal.

Teistest suurematest üritustest ootasid lahendust Tapa—Tartu ja Keila—Haapsalu haruteede ehitamine.

A. Pahlen oli juba 10. veebruaril 1870 pöördunud ettekandega rahandusministri poole, et põhjendada Tartu teeharu tähtsust. Ta palus selle tee võtta uute, ehitamisele tulevate teede hulka. [10] 1872. aasta mais esitas Balti Raudtee Selts Tapa—Tartu teeharu projekti valitsusele kinnitamiseks.

Aprillis 1872 esines A. Pahlen järjekordsete ettepanekutega Haapsalu teeharu kohta. Eriti huvitatud olid sellest liinist kohalikud mõisnikud, kes olid nõus enda kanda võtma 1/4 tee ehituskuludest. Seejuures mõeldi kerget kohaliku tähtsusega teed, mille maksumus ei ületaks 12 000—14 000 rublat verstalt. [11]

Kõigi nende plaanide saatus olenes palju Balti Raudtee Seltsi ressurssidest ja krediidiusaldatavusest, kuid ka 1871. aasta tegevus ei kujunenud seltsile positiivseks. Reisijate veo plaan täideti ja isegi ületati — ettenähtud 335 000 rubla asemel laekus 351 000 rubla. Reisijate üldarv tõusis 1871. aastal 278 614 inimeseni, neist I klassis 8894, II klassis 43 965 ja III klassis 225 755 Esikohale jäid endiselt Gatšina, Tallinn ja Narva, andes üle poole 21 jaama reisijate üldarvust.

Kaubaveo plaanist seevastu suudeti realiseerida ainult 33 protsenti. Loodetud 1 652 000 rubla asemel laekus 539 000 rubla. [12] Selle kohta märkis juhatus juba 1871. aasta sügisel, et kevadel kaubaveos ilmnenud hoogne tõus langes järsult suvekuudel ja ei täitunud lootus saada Balti raudteele vedusid Rõ-

---

[8] RAKAL, f. 295, nim. 1, s.-ü. 649.
[9] RAKAL, f. 295, nim. 1, s.-ü. 190, leht 1.
[10] RAKAL, f. 268, nim. 1, s.-ü. 179, lehed 2—4.
[11] RAKAL, f. 295, nim. 1, s.-ü. 168.
[12] Отчет правления общества Балтийской железной дороги за 1870—1871 гг., приложение № 3.

binskist. Kui maikuus laekus kaubaveost üle 107 000 rubla, siis juulis saadi ainult 17 000 ja septembris veelgi vähem. Aasta viimastel kuudel kaubavedu siiski suurenes jälle ja sissetulek tõusis ligi 70 000 rublani. Selline suur kõikuvus põhjustas lisakulutusi tee ekspluatatsioonis. 1871. aasta kokkuvõte näitas laekumisi 937 000, kulutusi üle miljoni ja kahjumit 78 638 rubla. Kui arvestada seda, et aktsionärid said oma garanteeritud 3 protsenti dividende, s. o. 791 700 hõberubla, mis valitsuse laenu arvele kanti, siis ulatus puudujääk Balti Raudtee Seltsi finantside seisukohalt üle 870 000 rubla.

Palju paremaks ei kujunenud olukord ka 1872. aastal. Seltsi sissetulekud tõusid küll üle 1,5 miljoni rubla (oodati üle 2,4 miljoni), kuid seda peamiselt reisijateveo arvel Peterhofi teel. Reisijate arv ulatus Peterhofi teel 1,2 miljonini, Paldiski—Tosno liinil üle 307 000 inimese. Piletitest laekus 834 000 rubla, sellest 433 000 Peterhofi teelt.

Kaubavedu põhiliinil tõusis ainult 8,5 miljoni puudani (1871. aastal 8,4 miljonit), Peterhofi teel 2 miljoni puudani. Ekspluatatsiooni tulemused näitasid põhiliinil ainult 10 600 rubla, Peterhofi teel 170 600 rubla ülejääki, mis ei katnud isegi Peterhofi tee ostuvõla protsente.

Ka 1873. aastal jäid laekumised kaubaveost väiksemaks kui reisijate veost, kuid ometi hakkas juba ilmnema ka oodatud tõus.

1874. aastal lähenes veoste kogus Balti raudteel (koos Peterhofi teega) sellele tasemele, mida oli arvestatud tee projekteerimisel. Aastakokkuvõte näitas üle 23 miljoni puuda veoseid (oodati 25 miljonit). Reisijate arv oli peamiselt Peterhofi tee arvel kasvanud üle 1 462 000.

Aasta jooksul laekus enam kui 2,6 miljonit rubla, kulutused moodustasid veidi üle 2 miljoni ja kasum ulatus ligi 615 000 rublani (eelmisel aastal 426 000). Kuid Peterhofi tee omandamisel tehtud obligatsioonivõla protsentideks ja kustutamiseks tuli maksta igal aastal 229 400 rubla. Seega langes aktsionäridele garanteeritud dividendidest üle poole ikkagi riigi arvele. Samavõrra kasvasid Balti Raudtee Seltsi võlad. Ehkki järgnevail aastail tegevusnäitajad veelgi paranesid, jätkus riiklik juurdemaks ja suurenes võlgnevus. Seega puudusid väljavaated erakapitali kaasatõmbamiseks tegevuse edaspidise laiendamise eesmärgil. Jäi loota üksnes riiklikele krediitidele.

Balti raudtee tegevuse esimeste aastate tulemused ei rahuldanud ega võinudki rahuldada A. Pahlenit. Seepärast on mõistetavad tema püüded luua otseühendus Venemaa sisekubermangudega, mida Tallinna kaubanduslikud ringkonnad olid taotlenud juba enne Balti raudtee ehitamist. Enne kui Tartu teeharu küsimus Teedeministeeriumis otsustamist leidis, hakkas A. Pahlen kavandama juba selle pikendamist Vjazma suunas. 1872. aasta sügisel sai ta loa omal kulul korraldada vastavaid eeluurimusi. Tee pidi Tartust kulgema edasi kas üle Pihkva või Ostrovi.

Uurimused viidi läbi ja 1873. aasta märtsis esitas A. Pahlen Tartu—Vjazma tee eelprojekti koos pikema seletuskirjaga. Selles Teedeministeeriumile esitatud dokumendis ta rõhutab, et Peterburil, Riial ja Liepajal on juba otseühendus Venemaa sisekubermangudega, Tallinnal ja Paldiskil see aga puudub. Uue raudtee rajamine oleks selle puuduse kõrvaldanud. Eelprojekti järgi pidi 600 versta pikkune tee kulgema Tartust üle Ostrovi, Velikije Luki ja Belõi kuni Vjazma—Skopinski raudteeni. Tee Vjazmast Tallinnani oleks ulatunud 780 verstani. [13] Tee Riiaga oli küll 38 versta lühem, kuid sinna kulges tee üle Smolenski ja Daugavpilsi, läbi nelja eri raudtee. Pealegi olid laevasõidutingimused Tallinna sadamale soodsamad. Ent Vjazmal oli juba ühendus Balti merega ja A. Pahleni projekt ei äratanud Teedeministeeriumis tõsisemat huvi, sellest tuli tahes-tahtmata loobuda.

Tapa—Tartu harutee ehitamise suutis aga Balti Raudtee Selts riiklikul finantseerimisel teoks teha.

Tartu teeharust olid eelkõige huvitatud tee piirkonda jäävate mõisate omanikud nii Eesti- kui ka Liivimaa kubermangus ja Tartu äriringkonnad. Kuid mõistagi oodati raudteed ka üldisemalt. «Eesti Postimehe» toimetaja J. W. Jannsen kirjutas juba 1864. aastal: «Kahju, et Postimees mõni Rothschild ehk tema sarnane ei ole, siis ta ei hakkaks teiste käest küsima, kust raudtee peab käima, vaid teeks valmis ja ütleks: Sähke, sõitke nüüd! Ja jah, see raudsoon paneks meie maa põllud saaki ja käte tööd koguni teisiti liikuma ja kasu saatma; aga kes teeb valmis!» [14] Ja ikka ja jälle küsib J. W. Jannsen raudteest kõneldes, millal küll tartlased kord endale raudtee saavad.

Tapa—Tartu teeharust polnud Balti Raudtee Seltsil vähemalt esialgu küll mitte otsest tulu loota, kuid aktsionäridel polnud ka kaotada midagi, sest selletagi puudusid väljavaated saada garanteeritud dividendidest rohkem. Pealegi juhtisid seltsi tege-

[13] RAKAL, f. 262, nim. 1, s.-ü. 693, lehed 1—28.
[14] «Eesti Postimees», nr. 7, 1864.

vust peamiselt Tapa—Tartu teeharu pooldavad kohalikud aktsionärid eesotsas A. Pahleniga, enamik välismaistest aktsionäridest piirdus garanteeritud dividendide sissekasseerimisega ja ei koormanud end muuga.

5. aprillil 1872 valiti seltsi üldkogul kuuest aktsionärist koosnev esindus, kellele anti volitused Tapa—Tartu teeharu ehitusküsimuste lahendamiseks. Esindusse kuulus muide järjekordselt ka E. M. Meyer.

Kuna teeharu esialgu lõppes Tartus, siis võis arvestada ainult kohalike vedude ja reisijatega.[15] Vastavalt sellele püüti seda teeharu ehitada odavamalt kui Balti raudtee varasemat osa. Eelleping sõlmiti seekord insener H. Samson-Himmelstiernaga. 1873. aasta juunis esitas A. Pahlen Tapa—Tartu teeharu ehitustaotluse teedeministrile konkreetsemal kujul. Põhimõtteliselt polnud valitsusasutustel midagi uue tee vastu, küsimus seisis peamiselt Balti Raudtee Seltsi ürituse finantseerimises. Ühtlasi tuli täiendada Balti raudtee kontsessioonilepingut ja põhikirja. Nõutavalt vormistatuna ja riikliku krediidi suhtes kindlustatult kinnitati taotlus lõplikult 21. detsembril 1874.

Tapa—Tartu teeharu nominaalseks ehituskapitaliks määrati 44 023 rubla verstalt. Kuna tee pikkuseks oli ette nähtud 107 versta, siis kujunes kinnitatud kapitali kogusummaks 4 710 500 rubla, mis kaeti garanteeritud obligatsioonidega. Need omandas riik täies ulatuses kursiga 88 protsenti nominaalväärtusest. Vastavalt sellele vähenes küll teeharu ehitamiseks järelejääv kapital, kuid seda oli seltsi juhatus juba aegsasti arvestanud.

Balti Raudtee Seltsi taotluse kinnitamisega samal päeval tegi juhatus insener H. Samsonile ettepaneku asuda täpsustatud projekti koostamisele ja sõlmida ehitustööde leping.[16] Leping kujunes analoogiliseks Balti raudtee pealiini omaaegse ehituslepinguga. Ehitaja võttis endale kõik ülesanded alates projektist kuni ekspluatatsioonivalmis raudtee üleandmiseni. Kulutuste katteks maksti H. Samsonile 38 740 rubla versta pealt (Balti raudtee pealiini eest oli makstud 52 374 rubla).

Tapa—Tartu harutee ehitustöid alustati tegelikult 1875. aasta mais (ametlik tseremoonia korraldati küll juunis) ja need toimusid samalaadselt Balti raudtee pealiini ehitamisega. Tööd jagati jälle allettevõtjate ja mitmesuguste artellide vahel. Tee valmimise tähtajaks oli 2,5 aastat alates kinnitusest, seega

---

[15] A. Pahleni ettekandes rahandusministrile 10. II 1870 märgiti, et rüütelkonna andmeil sõitis 1865. aastal posthobustega Tartu—Tallinna teel 5964, Tartu—Narva teel 3840 ja Tartu—Pihkva teel 3468 isikut. Need olid raudteel oodatavad I ja II klassi sõitjad. III klassi sõitjaid oodati Tartu—Tallinna vahel üle 25 000 aastas, kaubavedu arvestati Tartust Tapani 1,8 miljonit puuda aastas. (RAKAL, f. 268, nim. 1, s.-ü. 179, lehed 2—4).

[16] RAKAL, f. 295, nim. 1, s.-ü. 255, lehed 1, 25—29.

21. mai 1877. Balti Raudtee Seltsi poolt usaldati tööde tehniline järelevalve ja teeülema õigused energilisele insenerile P. Göttele.

Tööd kulgesid normaalselt ja tee valmis järgmise aasta sügiseks. Tartu jaama asukoha valis tee ehitaja insener H. Samson Tartu rae heakskiidul. Valikut peeti linna jaoks õnnestunuks. [17]

Augusti lõpul pidi peetama Tartus põllumajandusnäitus ja ehitaja lubas selleks ajaks ka raudtee Tartusse tuua. Lubadus täideti. Laupäeva, 21. augusti õhtul kell 7 saabus esimene rong Tallinnast tuhandete tartlaste rõõmuhõisete ja suurtükkide mürina saatel Tartu jaama. [18]

Ehitustööd jätkusid tegelikult veel mõnda aega ja ajutine regulaarne liiklus avati 19. detsembril 1876, tee ametlik vastuvõtt riikliku komisjoni poolt toimus 25. juulil 1877. 11. augustil avati juba alaline liiklus uuel, 106 versta pikkusel teeharul, millest osa ulatus Liivimaa kubermangu.

Kui võrrelda Tapa—Tartu teeharu ehitusel ja tarviliku veeremiga varustamisel tehtud kalkulatsioonihindu Balti raudtee pealiini omadega, siis paistab silma tunduv vahe kõikidel aladel. II klassi jaama hinnaks näiteks võeti 27 000 rubla (pealiinil 40 000), III klassi jaamale 8000 (20 000) ja IV klassi jaamale — 7000 (12 000). Isegi teeharule veeremi soetamisel esinesid taolised hinnavahed. Peab aga märkima, et hilisemad teed (ka Riia—Pihkva ja Valga—Tartu) ehitati veelgi odavamalt.

Tapa—Tartu harutee valmimisega tõusis otsekohe päevakorrale tee pikendamine Tartust Riiga. Juba 1876. aasta märtsis esitasid A. Pahlen ja Liivimaa Üldkasuliku Ökonoomilise Seltsi president akadeemik A. Middendorf [19] Teedeministeeriumile taotluse, et Tartu—Riia raudteeliin võetaks ehitatavate raudteede hulka. Mais 1876 esines Riia—Daugavpilsi Raudtee Seltsi juhatus kontsessiooni taotlusega Riia—Tartu—Pärnu tee peale. [20] Ühtlasi hakati tollal kõnelema ka Riia—Pihkva, Tartu —Võru ja Pihkva—Pärnu teedest. Igal teel olid omad pooldajad ja eestvõitlejad. Tallinna kaupmehed olid endiselt huvitatud otseühendusest üle Tartu Pihkvaga, Liivimaa mõisnikud Tartu —Riia teest, Riia linn Riia—Pihkva teest jne. Tartu oli vahest kõige enam huvitatud tee edasiviimisest kõigis nimetatud suundades. J. W. Jannsen võrdles 1876. aasta veebruaris Tapa—Tartu raudteed poole jõeni ehitatud sillaga. Tartlaste huvid olid siiski kõige enam seotud kubermangulinna ja kaubandus-tööstuskeskuse Riiaga. Juba möödunud sajandi 60-ndail aastail hinnati

---

[17] RAKAL, f. 295, nim. 1, s.-ü. 250, lehed 1 ja 3.

[18] «Eesti Postimehe» nr. 34, 1876 erilisa.

[19] A. Middendorff oli ühtlasi ka Peterburi Vaba Majandusliku Seltsi president ja Tartumaal asuva Hellenurme mõisa omanik.

[20] RAKAL, f. 219, nim. 1, s.-ü. 11042, lehed 1 ja 16.

Tartu—Riia vahelist kaubavedu 3 miljonile puudale. Vedu voorimeestega maksis 30—40 kopikat puudalt, raudtee tariifi järgi 8 kopikat. Pealegi võis arvestada veoste koguse edaspidise tõusuga. Reis Riiast Tartu öeldi posthobusel maksvat niisama palju kui rongiga Berliini või Odessasse, kõnelemata suurest ajakulust. «Riia linn on postvankri pääl Tartust umbes 3 korda nii kaugel kui Peterburgi linn auruvankrites. Kes postiga täna Tartust välja sõidab, võib rõõmus olla, kui ülehomme Riiga saab; kes aga auruvankris täna õhtul kell 8 Tartu linnast ära läheb, on teisel päeval aegsasti ennelõunat Peterburgis; läheb aga keegi täna pärast lõunat kell 5 Tartust välja, siis on ta sellsamal õhtul juba Tallinnas.» [21] Seega oli igati mõistetav tartlaste soov, et raudteed pikendataks.

Tsaarivalitsus jäi esialgu äraootavale seisukohale ja piirdus sellega, et andis A. Pahlenile kui Liivimaa Üldkasuliku Ökonoomilise Seltsi volinikule õiguse ühe aasta jooksul teostada uurimusi Tartu—Valga—Riia teele sobiva trassi leidmiseks. [22] Tegelikult langesid need ülesanded valmiva Tapa—Tartu tee ülemale insener P. Göttele.

1877. aastal puhkenud Vene—Türgi sõja tõttu eeltöödest kaugemale ei saadudki. Sõjatingimustes ilmnes aga eraraudteede kasutamisel ootamatuid raskusi, puudusi ja korratust. Olukorra selgitamiseks määrati 1878. aastal valitsuse erikomisjon, kes asus pärast kolm aastat kestnud tööd erateede suhtes eitavale seisukohale. 1881. aastal toimus sellega seoses tsaarivalitsuse raudteepoliitikas suunamuutus riigiraudteede kasuks. Uus suund sai mõõduandvaks ka Tartu—Riia tee saatuse otsustamisel. Valitsus asus seisukohale, et riiklikest huvidest lähtudes peaks Pihkva eelkõige ühendama Riiaga, hiljem saaks siis ühendada Tartu Valga kaudu Riiaga. Teede tegeliku ehituseni jõuti aga alles 80-ndate aastate keskel.

Pärnu ja Viljandi teede ehitamise vastu valitsus huvi ei tundnud ja nende rajamise mõte jäi tollal realiseerimata.

Balti Raudtee Seltsi juhatusel kadusid seega lõplikult väljavaated Tartu—Riia tee ehitamiseks, tema tähelepanu koondus pärast Tapa—Tartu teeharu valmimist üha enam olemasoleva teevõrgu konkurentsivõime tõstmisele.

Balti raudtee valmimisel oli pandud esialgu suuri lootusi Paldiski sadamale, kuid viimase väljaehitamine oli seoses Peterhofi tee omandamisega 1871. aastal lükkunud edasi. Järgnevail aastail ilmnes aga, et Tallinna kaubandusfirmad tunnevad vähe huvi Paldiski sadama vastu. Seda kasutati ainult siis, kui Tallinna sadam oli jääolude tõttu suletud. Pärast Peterhofi tee

[21] «Eesti Postimees», 26. oktoobril 1877.
[22] «Eesti Postimees», 30. juunil 1876.

omandamist kaldus seltsi juhatuses vaekauss pigem Oranienbaumi sadama ehitamise kasuks, mida eriti pooldas E. M. Meyer ja Ko. Viimane oli valmis Oranienbaumi sadama ehitustööd ja korrashoiu võtma enda peale. Isegi sellekohane leping sai sõlmitud. Valmis ka mitu Oranienbaumi sadama projekti.

Just sel ajal otsis Teedeministeeriumi spetsiaalne komisjon kõige sobivamat lahendust suurte merelaevade vastuvõtuks Peterburis. Seni oli kaupade ümberlaadimine jõelaevadele ja vastupidi toimunud Kroonlinna sadamas. Komisjon pidas kõige õigemaks lahenduseks Peterburi jaoks merekanali ja vastava sadama ehitamist. Komisjoni ettepanek kiideti ministeeriumis heaks ja töödega alustati 1875. aastal. 12. novembril 1883 lasti vesi 26,5 versta pikkusesse Peterburi merekanalisse (maksumus 10,2 milj. rbl.). Merekanali avamine tugevdas järsult Peterburi sadama positsioone, Tallinna sadamale avaldas see aga otse vastupidist mõju ja kaubaveo vähenemine Balti raudteel kujunes paratamatuks. Ühtlasi jäeti valitsuse poolt rahuldamata Balti Raudtee Seltsi taotlus lubada Oranienbaumi meresadama ehitamist. Pärast pikka venitamist teatati seltsile 30. oktoobril 1879, et teedeminister on taotluse tagasi lükanud, kuna selts «Не имеет права по Уставу сооружать проектированной гавану, а лишь пристань и что осуществление этого сооружения ранее окончания постройки гавани в Петербурге, не доставляя особых удобств Петербургу, могло нанести ущерб интересам казны, во владении коей находятся Гутуевский остров».[23]

Balti Raudtee Seltsile oli see keeldumine löögiks, kuna Peterhof—Oranienbaumi tee ei katnud seltsi juhatuse kinnitust mööda isegi mitte ekspluatatsioonikulusid. Kui 1880. aastal anti luba Peterburi ühendada Soome raudteevõrguga, lisandus Balti raudteele veel üks uus konkurent jäävaba Hanko sadama näol.

Arusaadavalt püüdis Balti Raudtee Selts nüüd igati parandada Tallinna sadama olukorda. Nagu eespool mainitud, mõjus Tallinna sadama armetu olukord juba 1871. aasta kevadel halvavalt Balti raudtee tegevusele. Suuremad laevad said kasutada üksnes vana Kaupmehe silda ja üht basseini. Viktooria kalda poole jääv lõunapoolne bassein oli kasutatav ainult rannasõidulaevadele. 1873. aastal algas riiklike assigneeringutega peamiselt lõunapoolse basseini süvendamine. Väljavõetud muda ja liiv kasutati ära sillataguse ala täitmiseks ja seega ühtlasi laaditavatele kaupadele avarama paigutusruumi loomiseks. 1875. aastal, mil kulutatud oli 140 000 rubla, loovutati süvendaja linnale, kelle korraldusel töid jätkati.

Kogu Tallinna väliskaubandus koondus peamiselt viie suu-

[23] RAKAL, f. 265, nim. 4, s.-ü. 851, leht 3.

rema firma kätte (Clayhills, Koch, Eggers, Gahlnbäck, Mayer), kes endale ehitasid otse sadama kõrvale suured laoruumid ja ühiselt ka Balti raudtee sadamateelt hargneva eratee oma ladudeni (ümber Admiraliteedi, tänapäeval Tallinna Laevaremondi Tehase töökojad). Seda haruteed pikendati kuni Viktooria sillani.

Esimene hädapärane samm Tallinna sadama laiendamiseks oli seega tehtud. Kuid ka sadama käive oli kasvanud 3 miljonilt puudalt enam kui 30 miljonile ja ees seisis kogu sadama rekonstrueerimine. Selleks koostatud viiest projektist pidas Teedeministeeriumi vastav komisjon parimaks Balti raudtee remondiosakonna ülema insener Štšepetovi projekti.[24] Mõistagi oli viimase puhul eriti silmas peetud Balti raudtee kogemusi ja huve. Tööde maksumuseks arvestati ligi 2,5 miljonit rubla. Endise kahe basseini asemel nägi projekt ette viis basseini. Muulid pikkusega 60—130 sülda pidid olema 30 sülda laiad, varustatud 3-rööpapaarilise raudteega. Laadimistööde hõlbustamiseks projekteeriti raudteed süvenditesse.

Paraku ei jätkunud jälle summasid heakskiidetud projekti realiseerimiseks. Sadama rekonstrueerimise esimese etapi töökava piirati 750 000 rublale, kusjuures riigilt saadi sellest vähem kui pool. Piiratud töökava võimaldas alustada üksnes kolmanda basseini rajamist Viktooria sillast edasi Kadrioru poole. Kolmandat basseini hakati nimetama Uussadamaks. Ehitamist alustati 1881. aastal, lõplikult valmis Uussadam koos kaidega 1885. aastal.

1889. aastal ühendati Uussadam sadama varasema ringteega. Balti Raudtee Seltsi juhatuse arvates oli sel asjaolul suur tähtsus just sisekubermangude kaubandusfirmadele, kuna varem jagasid Tallinna sadamat ainult kohalikud firmad.[25] Viljaekspordi soodustamiseks otsustas juhatus sinna rajada ka elevaatori ja suuremad viljalaod, mis valmisid aastail 1891—1893.

Tallinna sadama olukord paranes mõnevõrra ka uute kaide ehitamise tõttu nn. Vanasadamas, mis 1883. aasta sügistormis oli raskesti kannatada saanud. 1888. aastal valmis uus kivikaidega Viktooria sild ja selle pikendusena linna suunas Baikovi sild 1889. aastal. Kuid sellele vaatamata ei rahuldanud Tallinna sadamaseadmed kaugeltki mitte väliskaubanduse vajadusi, eriti kõrghooaegadel.

---

[24] E. Alamaa, A. Kivi. Tallinn. Linna asustus- ja ehitusajaloolisi materjale seitsmes köites, VII. Rotaprindil, Tallinn 1966, lk. 48—49.

[25] RAKAL, f. 265, nim. 4, s.-ü. 851, leht 3.

Balti raudtee tegevuse peasuunad kujunesid välja 70-ndate aastate esimesel poolel. Tapa—Tartu liin tähistas küll pealiini pikendamise kõrval ka edasise laiendamise võimalust, kuid erateena tegutseval Balti raudteel kadusid selleks väljavaated. Teiseks kujunes seltsi majanduslik baas suurte väljamaksete tõttu aktsionäridele järjest ebasoodsamaks. Päevakorralt langes isegi Keila—Haapsalu teeharu ehitamine. Olemasolevagi tee ekspluateerimisega ei tuldud toime ilma riiklike lisakrediitideta. Neid vajati nii tegevuskapitali laiendamisel kui ka tee pealisehituse uuendamisel.

Tee pealisehitusest. Balti raudtee ehitamisel oli kasutatud varasema praktika kohaselt raudrööpaid. Tapa—Tartu teeharu ehitamisel võeti ehitustingimustesse küll sisse klausel, et 24-naelaste raudrööbaste asemel võib kasutada 20-naelaseid terasrööpaid (kaal rööpa pikkusjala kohta). Kuid sedagi võimalust ei kasutatud täies ulatuses. 106 versta pikkusele teele paigutati 31 versta ulatuses raudrööpaid.

Vanade raudrööbaste väljavahetamist terasrööbaste vastu alustati Peterhofi teel. Seejuures valiti lubatust isegi veidi raskemad rööpad, nimelt $21^2/_3$-naelased, mis telliti välismaalt. Pealisehituse uuendustööd kestsid Peterhofi teel 1876. aastast kuni 1881. aastani. Peterhofi teelt mahavõetud raudrööpad arvati ka pärast 20 aastast kasutamist veel küllalt head olevat Paldiski teeharu remontimiseks. Balti raudtee pealiinil toimus tee uuendamine aastail 1878—1881, kusjuures kasutati 24 naela raskusi terasrööpaid. Need osteti põhiliselt välismaalt, kuid osaliselt kasutati juba ka Putilovi tehase rööpaid. Tallinn—Paldiski liin töötas niivõrd väikese koormusega, et seal jäeti raudrööpad vahetamata. Tee uuendusega seotud kulude katteks sai Balti Raudtee Selts 3,5 miljonit rubla riiklikku krediiti. [26]

Valitsuse nõudmisel toimus teistkordne rööbaste vahetamine veelgi raskemate vastu Oranienbaumi ja Peterburi—Gatšina teedel juba 1888.—1889. aastal, kusjuures $21^2/_3$-naelased rööpad asendati 24-naelastega. Põhjuseks oli nende teede erakordne iseloom. Raskemad rööpad võimaldasid suurendada keiserlike rongide kiirust ja tagada neile ohutumat sõitu. Alates 1886. aastast telliti terasrööpad Putilovi tehasest.

Kõige stabiilsem ja sealjuures kindla tõusutendentsiga oli reisiliiklus. Tõusujoon ilmnes ka kohalike vedude alal. Sellega seoses peeti seltsi juhatuse poolt otstarbekaks asutada juurde uusi vahejaamasid. Juba 1870. aastal taotleti luba rajada Tal-

[26] RAKAL, f. 265, nim. 4, s.-ü. 851, lehed 3—4; Balti Raudtee Seltsi aastaaruanded.

linna ja Raasiku jaama vahele peatusplatvorm Lagedi, Vaivara ja Narva vahele hilisem Auvere [27] ning Volossovo ja Jelizavetino vahele Kikerino. Need kolm avati 1. detsembril 1872. Keila ja Tallinna vahele rajati samal ajal Saue (Friedrichshof) ja Keila ning Klooga vahele Niitvälja (Eschenrode) platvorm. 1872. aastal loodi Nõmme peatuspunkt (7,2 versta Tallinnast), 1876. aastal muudeti peatusplatvormid pooljaamadeks. Uutena asutati samal aastal Kehra, Lehtse, Kohtla ja 1877. aastal Rakke pooljaam ning Tamsalu ja Kärsna peatuspunktid, 1879. aastal aga Pedja platvorm. 1891. aastal laiendati Rakke pooljaama tegevust. Tamsalu muudeti pooljaamaks 1893. aastal ja tänu lubjatehastele 1897. aastal täisjaamaks. [28] Nõmmele ehitati 1888. aastal uus platvorm ja kõrvaltee.

Veerem. Balti raudtee oli tegevust alustanud 50 veduriga, mis olid tellitud L. Schwartzkopfi tehasest Berliinist. Reisirongivedureid oli 16 ja kaubaveovedureid 34. Esimesed kaalusid 32 ja teised 36 tonni. Nii need kui ka järgmised 70-ndail aastail Balti raudteele hangitud vedurid olid 0-3-0-tüüpi.

1871. aastal osteti Balti raudtee ehitajatelt 2 kergemat Inglismaal ehitatud vedurit kaaluga 17½ tonni. Peterhofi teelt saadi juurde 11 vedurit, nende hulgas üks kiirrongi vedur «Стрельна», ehitatud 1857. aastal Sharp-Stuarti tehases Inglismaal. Veduri kaaluks oli 27½ tonni. Ülejäänud 4 reisirongivedurit pärinesid Karlsruhe veduritehasest ja 6 kauba-reisirongivedurit A. Borsigi tehasest Saksamaalt.

1874. aastal saadi riiklikust tellimusest 6 reisirongivedurit riigile kuuluvast Votkinski tehasest. Kuid juba järgmisel aastal tuli need sagedaste avariide tõttu liiklusest kõrvaldada ja neid hakati oma töökodades ümber ehitama. [29] Edasistest tellimustest sellelt tehaselt loobuti.

1874. aastal saadi juurde ka 6 kaubarongivedurit Nevski tehasest. Enne kui nende suhtes jõuti seisukohta võtta, telliti L. Schwartzkopfi tehaselt veduripargi täienduseks veel 36 vedurit, neist 25 kaubaveoks. See tellimus täideti 1875.—1876. aastal. Järgmine tellimus 17 kaubaveovedurile anti aga 1876. aastal jällegi Nevski tehasele, millest võib järeldada, et selle veduritega rahule jäädi. [30]

Seoses Balti raudtee tegevuse laienemisega 70-ndail aastail suurenes veduripark 50 vedurilt 128 vedurini ja 1893. aastaks oli neid juba 135.

---

[27] Esialgselt oli peatuse nimeks Mereküla, siis uues asukohas 1873. aastast kuni 1919. aastani Korf, seejärel lõpuks Auvere.

[28] RAKAL, f. 273, nim. 14, s.-ü. 44, lehed 18—59 ja 102.

[29] RAKAL, f. 262, nim. 1, s.-ü. 1368, lehed 7—8.

[30] RAKAL, f. 1195, nim. 1, s.-ü. 244, lehed 161—164.

Vedurite kütteks kasutati Inglise kivisütt ja halupuid. Keskpäraste tulemustega katsetati ka turbakütust.

Vagunid pärinesid samuti välismaalt. Peterhofi teelt saadud vagunid olid ehitatud alates 1857. aastast Belgia, Inglise ja Saksa tehastes. Seejuures olid vanimad reisivagunid, isegi I klassi omad, ilma kütteseadmeteta. 1867. aastal Inglismaal ehitatud vagunid olid varustatud juba auruküttеseadmetega.

Balti raudtee vagunid telliti esialgu kõik Saksamaalt, Preisi-Prantsuse sõja tõttu tuli aga neid täiendavalt muretseda ka Belgiast. Kõik Saksamaal ehitatud vagunid olid varustatud ahjudega, 17 Belgiast saadud III klassi vagunit aga kütteseadmeteta.

I ja II klassi vagunites oli 28 kuni 32 kohta, III klassis üldiselt 42—44 kohta, Belgia vagunites aga 50 kohta. Igal klassil oli ka erinev sisustus. I klassi vagunites olid istmed kaetud paksu rohelise kaleviga, vaguniseinad heledast riidest kattega ja aknad heleroheliste kardinatega. II klassis olid istmed kaetud õhema ja pruuni värvi kaleviga jne.[31] III klassi sisustus oli lihtsast puidust. Vagunite valgustamiseks kasutati Balti raudteel nii küünlaid kui ka petrooleumilampe. Väljast olid reisivagunid värvitud helesiniseks.

Alates 1876. aastast hakkasid Balti raudteed vagunitega varustama juba Vene tehased. Nimelt ehitati sellel aastal Samsonovi tehases juurde III klassi vaguneid 36 ja järgmisel aastal Maltsovi tehases vaguneid kõikide klasside jaoks. Kohti oli III klassi vagunis tervelt 58. 1877. aastal anti esimene tellimus reisivagunitele Putilovi tehasele, kes jätkas Balti raudtee varustamist vagunitega edaspidigi.

1879. aastal oli Balti raudtee (peateed 564 versta) reisivagunite pargis kokku 316 üksust. Nende hulka kuulusid 7 erivagunit keiserliku rongi jaoks, 2 salong-, 10 posti-, 16 pagaaži-, 5 vangi- ja 1 teenistusvagun. Peterhofi teele kuulus veel 2 hoburaudteevagunit ja 9 nn. diližansvagunit (Oranienbaumi hoburaudtee jaoks). Otseselt reisivaguneid oli 264, neist I klassi reisijatele 42, II klassile 74, I/II klassi omi 11, III klassi vaguneid 127 ja IV klassi (kaubavagunitest kohandatud) omi 10. Seda koosseisu ei peetud aga küllaldaseks. Kõige enam vajati juurde III klassi vaguneid.[32] 1891. aastaks suurenes reisivagunite park 292 üksuseni.

Kaubavagunid olid Balti raudteel nagu teistelgi teedel tollal 600-puudase kandevõimega (ümmarguselt 10 tonni). Kuni 1874. aastani telliti needki Saksamaalt. 1875. aastal hangiti seoses Tapa—Tartu tee ehitamisega 220 kaubavagunit Varssavi tehaselt ja 161 vagunit Maltsovi tehaselt. Järgnevail aastail saadi

[31] Kasutatud riide proovid on tänapäevani säilinud arhiividokumentide lisana (RAKAL, f. 295, nim. 1, s.-ü. 84, leht 11).

[32] RAKAL, f. 1195, nim. 1, s.-ü. 242, lehed 163—164.

uusi vaguneid juurde Kolomna, Maltsovi ja Varssavi tehastest. Alates 1879. aastast eelistati sellelgi alal Putilovi tehast.

1879. aastal koosnes kaubavagunite park 2310 vagunist. Neist oli kinnisi lihtvaguneid 1730, kergesti süttivate ainete veoks kohandatuid 10, hobuste veoks 16, jäävaguneid 3, lahtisi kaubavaguneid 110, platvorme 383 ja töövaguneid 58. Sellise koosseisuga suudeti rahuldada tolleaegsed vajadused. 1891. aastaks suurenes kaubavagunite park 2661 üksusele.

Ekspluatatsioon. Kuigi reisijate vedu Balti raudteel enam-vähem stabiilselt kasvas, jäid sellest laekuvad tulud kaubaveoga võrreldes ometi kaugelt väiksemaks. 1891. aastal, mil reisijate arv ulatus üle 2,8 miljoni (1874. aastal 1,46 milj.), moodustasid laekumised reisijate veost 31,5 protsenti üldtuludest.

Kõige tihedam oli reisiliiklus Peterburi ja Oranienbaumi vahel, kus 80-ndail aastail oli käigus 11 paari ronge koosseisus 3 esimese, 5 teise ja 7 kolmanda klassi vagunit. Tallinn—Peterburi teel liikus 2 paari ronge koosseisus 1+2+4 vagunit (klasside järjekorras). Tapa ning Tartu vahel liikus 2 paari ronge koosseisus 1+1+2 vagunit ja Tallinn—Paldiski vahel 1 paar koosseisus 1+2+3 vagunit.

Reisirongide kiirus pealiinidel oli määratud 35 verstale, kõrvalliinidel 30 verstale tunnis. Balti raudtee algaastail peeti selliseid kiirusi enam-vähem headeks. Tallinn—Peterburi reisirongil kulus 1872. aastal 378 versta läbimiseks kokku 11 tundi 43 minutit. Peatused kestsid seejuures kuni 20 minutit (Narvas). Paldiskist Tallinna sõiduks kulus tollal 2 tundi 17 minutit.

1879. aastaks vähenes Tallinn—Peterburi reisirongi sõiduaeg 10 tunnile, seda osaliselt ka peatuste lühendamise arvel. Paldiski—Tallinna sõiduaeg vähenes 1 tunnile 45 minutile.

Väga aegaviitvaks jäi aga Tallinna ja Tartu vaheline ühendus. Et järgmiseks päevaks Tartu jõuda, tuli Tallinnast alustada sõitu kell 22.20, öösel kell 00.33 jõudis rong Tapale, kus võis kohe ümber istuda Tartu segarongile, millel kulus Tartusse jõudmiseks veel ligi 5 tundi. Kokku oli sõiduaeg 7 tundi 25 minutit. Teine võimalus oli Tapal oodata hommikust postirongi, mis Tartu sõiduks vajas 3 tundi 57 minutit. Nii vähenes rongil viibimise aeg küll 6 tunnile 10 minutile, kuid sõiduaeg kokku pikenes 10 tunnile 50 minutile.[33]

Sõidupilet Tallinnast Peterburi maksis I klassis 10,41, II klassis 7,81 ja III klassis 4,34 rubla, ühe versta kohta seega 2,75—2,05—1,15 kopikat. Lühematel maadel sõiduhind suurenes (Tallinnast Tapani sõites 3,0—2,25—1,25 kopikat).

Väga aeglased olid tänapäeva arusaamade kohaselt kaubarongid, mille sõidukiirus oli määratud 20 verstale tunnis. Ole-

[33] RAKAL, f. 1195, nim. 1, s.-ü. 244, 2. osa, lehed 184—187.

nevalt peatustest kulus Tallinn—Gatšina 303-verstalise vahemaa läbimiseks 20 tundi 38 minutit kuni 26 tundi 45 minutit.

Korralisi kaubaronge oli Tallinn—Gatšina vahel 1872. aastal ette nähtud 4 paari ööpäevas. Vastavalt tegelikele vajadustele seda arvu kas suurendati või vähendati. Rongi normaalses koosseades oli 25 kaubavagunit. Kaubarongi saatsid üks vanemkonduktor ja 3—4 pidurikonduktorit lahtistel piduriplatvormidel. Suvel sõitsid konduktorid vahetuseta Tallinnast Gatšinani, talvel toimus Narvas vahetus. [34]

Kaubavedu seostus Venemaa väliskaubandusega üle Tallinna. 70-ndate aastate teisel poolel olid tingimused Tallinna sadamale suhteliselt soodsad. Koos sellega kasvas kaubavedu Balti raudteel. Esitame tabeli kujul andmeid Tallinna sadama väliskaubanduse käibest aastail 1869—1878 (miljonites rublades), kõrvutatuna Balti raudtee veostega (tuhandetes tonnides).

Tallinna väliskaubandus ja Balti raudtee veosed *

Aasta	Sissevedu	Veosed Tallinnast			Veosed Tallinna			Väljavedu
		kokku	Tosnosse	Peterburi	kokku	Tosnost	Peterburist	
1869	0,8							0,8
1870	3,9	256			120	100		0,9
1871	18,1	2 438			1 600	1 400		4,0
1872	27,1	2 766	1908	145	1 378	717	18	3,1
1873	27,9	3 475	2204	675	4 449	3 313	234	4,7
1874	52,5	5 172	3597	874	9 552	8 026	263	10,2
1875	62,7	7 871	5082	1341	8 310	6 854	391	8,1
1876	45,1	6 383	4153	797	9 621	7 478	1013	10,8
1877	44,1	6 305	3915	949	16 988	14 300	553	17,5
1878	103,1	11 705	8373	1901	18 000	15 600	542	21,7

* Andmed RAKAL, f. 262, nim. 1, s.-ü. 6113, leht 13.

Hinnates tabelis toodud andmeid Tallinna väliskaubanduse seisukohast jääb õigus neile, kes väitsid, et Tallinn vajab eelkõige otseühendust Moskvaga, sest veosed Tosnost saabusid peamiselt eksportviljana teistelt teedelt üle Moskva.

Tallinnast edasisaadetavatest importkaupadest seisis esikohal toorpuuvill, sellel alal kuulus Tallinnale kõigi Venemaa sadamate hulgas esikoht. Tallinna kaudu varustati peaaegu kogu Moskva tööstusrajooni puuvillaga. Just tänu puuvillale oli Tallinna sissevedu eriti väärtuselt kõrge ja sellest tulenevalt peeti

[34] RAKAL, f. 1195, nim. 1, s.-ü. 244, 2. osa, leht 35.

Tallinna eelkõige sisseveosadamaks. Kaupade tonnaažilt ja raudteevedudelt on pilt 70-ndail aastail siiski hoopis vastupidine.

Tänu Balti raudteele tõusis järsult Tallinna tähtsus Venemaa väliskaubanduses. Aastail 1866—1879 kasvas Tallinna sadama osatähtsus Venemaa impordis väärtuselt 0,6 protsendilt 19,5 protsendile ja ekspordi alal 0,2 protsendilt 4,2 protsendile. 1866. aastal moodustas Tallinna väliskaubandus Riia kogukäibest ainult 2 protsenti. 1875. aastal ületas aga Tallinna väliskaubanduse üldkäive Riia oma. Kahel järgneval aastal oli Riia sadam ees, 1878. aasta jooksul kahekordistus Tallinna käive, Riia oma aga läks koguni tagasi. 1879. aastal saavutas Tallinn väliskaubanduse väärtuse poolest kõrgseisu, nimelt 140,5 miljonit rubla aastas (Riia 98,8). Seda taset Tallinn hiljem enam ei saavutanud. Alates 1880. aastast algas langus, mis esialgu seostus osaliselt ülevenemaalise majanduskriisiga, hiljem aga juba Tallinna sadama nõrgeneva positsiooniga, mida pealegi süvendasid muutused Venemaa tollipoliitikas. Soome raudtee ja Peterburi merekanali kõrval konkureerisid Tallinnaga Riia ja Liepaja. Konkurentsis mängis suurt osa tariifipoliitika, mis kõige ebasoodsamaks kujunes Tallinnale.

Pärast Peterburi merekanali valmimist hakkas Teedeministeerium soosima uut nn. Putilovi sadamat alandatud tariifidega, ei lubanud aga tariife alandada teistesse sadamatesse suunduvatel vedudel. Suvisel navigatsioonihooajal jäi Tallinna sadama tegevus soiku. Tallinna osaks langesid edaspidi peamiselt varakevadised ja hilissügisesed saadetised, mida Peterburi sadam jääolude tõttu ei suutnud kohe edasi saata. Tallinna väliskaubanduse käibes vähenes eelkõige import. Kõige madalamaks kujunes seis 1893. aastal, mil võrreldes 1879. aasta kõrgseisuga langes import 114 miljonilt rublalt 24,7 miljonile rublale, kusjuures tugevat mõju avaldas ka tollisõda Saksamaaga aastail 1892—1894.

Ekspordile jäid Tallinna eeliseks soodsamad prahihinnad, sest puuvillaga saabunud laevad püüdsid nii endale kindlustada tagasivedusid. Teiseks saabus osa uudsevilja Siberist ja teistest kaugematest rajoonidest Peterburi sadama jaoks liiga hilja kohale. Seetõttu püsis Tallinna eksport ka 80-ndail aastail enamvähem endisel tasemel, tõustes 1887. aastal 25,2 miljonile rublale. Raudteeveosed Tallinna ületasid samal aastal 21,7 miljoni puudaga isegi eelmise aastakümne kõrgseisu.

Veoste hulgas püsis kõige tähtsamal kohal teravili. 1884. aastal saabus kõige rohkem vilja Rjazan—Uraali teelt (üle 4 milj. puuda ehk 32%), Vjazmast (29,7%) ja Samaarast (9,5%). Balti teelt tuli Tallinna veidi üle miljoni puuda ehk 8 protsenti saabunud viljast. Aastakümne teisel poolel suurenes see kogus keskmiselt 1,4 miljonile puudale aastas, kuid 90-ndate aastate algul

langesid nii Tallinna eksport kui ka Balti raudtee veosed viljaikalduse pärast. Madalseis saabus 1892. ja 1893. aastal.

Tallinna sadama käive langes 1892. aastal 43,7 miljonile ja 1893. aastal 34,8 miljonile rublale. Kõikumised avaldasid mõistagi ebasoodsat mõju Balti raudtee tegevusele. Alates 80-ndate aastate algusest tuli leppida isegi vedude tagasiminekuga. Vaatamata sellele jäi Balti raudtee erakordselt tähtsaks teguriks Eesti, eriti Põhja-Eesti ja Tallinna majanduselus. Alates Balti raudtee avamisest hakkas hoogustuma Põhja-Eesti põllumajanduse areng. Kuid ühtlasi langesid ka viljahinnad pärast raudtee ehitamist tunduvalt ja 1869. aasta põuast tulenev ikaldus tõi endaga Eestimaale viimset korda kohutava üldise näljahäda.

Kõige suuremat mõju avaldas raudtee Tallinna majanduselu tõusule ja linna edasisele saatusele. Üksnes Tallinna väliskaubanduse käive suurenes 70-ndail aastail üle 50 korra. Teisest küljest lõi raudtee eeldused suurtööstuse arengule Tallinnas.

Tallinna elanikkond jäi 1858. aastal veel alla 21 000 inimese piiri. Hoogsam tõus algas alles seoses raudtee ehitamisega. 1871. aasta sügiseks tõusis elanike arv ümmarguselt 29 000 inimesele ja 1881. aastaks juba ligi 46 000 inimesele.

Rakvere elanikkond kasvas 1881. aastaks alates raudtee ehitamisest ligikaudu kahekordseks. Linna asustus nihkus edaspidi peamiselt linna kõrvale rajatud raudteejaama suunas. Analoogiline nähtus esines ka Tartus.

Täiesti uue asulana tekkis Tapa 70-ndail aastail. Esialgu oli see vaid tagasihoidlik IV klassi jaam, kuhu seoses Tapa—Tartu harutee ehitamisega oli vaja asutada depoo ja remonditöökoda. Ühtlasi muudeti Tapa jaam 1876. aastal II klassi jaamaks. Siitpeale sai Tapast järk-järgult kasvav raudteelaste asula.

Raudtee mõju ulatus pea kõikidele elualadele. Ühe markantsema näitena võiks märkida postiteenistuse ümberkorraldamist raudteega paralleelselt kulgevatel peateedel. Raudtee hõlbustas liikumist ja kergendas ühtlasi ka väljarändamist. Raudtee lõi ülevenemaalise siseturu mitte üksnes kaupadele, vaid ka töötjõule. Seega kujunes raudtee oluliseks teguriks Venemaa töölisklassi formeerumisel.

Raudtee tähtsust 19. sajandi teisel poolel hinnates võime seda lahutamatult seostada majandusliku arengu protsessiga, mille kohta V. I. Lenin ütleb: «Tõepoolest, nii tootmine määratu suure sise- ja rahvusvahelise turu jaoks, tihedate kaubanduslike sidemete arenemine..., elanike liikuvuse tekkimine ja töölise tarvete ning arenemisastme tõus, — kõik need on selle kapitalistliku protsessi elemendid, mis antud maa tootmist, ühes sellega aga ka tootmisest osavõtjaid üha enam ühiskonnastab.» [35]

[35] V. I. Lenin. Teosed, 3. kd., lk. 461.

TARTU ÜLIKOOLI
Tartu Ülikool
51

Balti raudtee tegevustulemused 1871—1893 (tuhandetes rublades) *

Aasta	Tulud	Kulud	Kasum
1871	937	1016	—79
1872	1562	1381	181
1873	2047	1632	415
1874	2665	2050	615
1875	3029	2386	642
1876	2978	2394	584
1877	3717	3126	592
1878	4306	3783	524
1879	4871	3634	1238
1880	4483	3149	1334
1881	4610	3131	1479
1882	4440	3016	1424
1883	4329	3167	1162
1884	4066	3159	907
1885	3601	2985	616
1886	3566	2923	642
1887	4473	3218	1255
1888	4411	3371	1040
1889	4406	3598	811
1890	4421	3583	838
1891	4393	3586	807
1892	4128	3522	607
1893 (3 kuud)	848	1108	—260

* RAKAL, f. 268, nim. 1, s.-ü. 1099, leht 84; nim. 4. s.-ü. 851, leht 6.

Nimetatud protsess jätkus koos raudteevõrgu edasise laienemisega ka Eestis.

Raudteelased. Raudteelaste koosseisu kohta Balti raudteel on suhteliselt vähe andmeid. Balti raudtee avamisel võeti juhtivatele kohtadele kõige enam sakslasi, kuid ka raudtee alal juba kogemusi omavaid venelasi, poolakaid jt. Selline suund jätkus hiljemgi. Vedurijuhid saabusid algul koos veduritega Saksamaalt, kohapeal valmistasid nad aga ette täiendavat kaadrit.

1872. aasta algul, seega enne Peterhofi tee ülevõtmist, oli Balti Raudtee Seltsis teenistujaid 1997. Peatee pikkuseks oli tollal 388 versta, seega tuli 1 versta kohta 5,1 teenistujat.

Keskvalitsuses oli 35 (sealhulgas 4 arsti ja 5 velskrit) ja teevalitsuses 81 töötajat. Tee teenistuses oli kokku 1092 inimest, sealhulgas 472 remonditöölist (ühe versta kohta 1,2), 439 valvurit, 86 pööranguseadjat, 34 teemeistrit jne. Liiklusteenistuses oli 378 inimest (92 konduktorit, 56 telegrafisti, jaamateenistujad jne.). Veoteenistusse kuulus 411 inimest, sealhulgas 132 teenistujat töökodades. 4 veduridepoos oli kokku ainult 2 ülemvedurijuhti, 40 vedurijuhti ja 41 vedurijuhi abi (vedureid oli samal ajal

50, millest osa küll reservis seisid). Need arvud annavad teatava ettekujutuse vedurijuhi koormusest Balti raudteel. 1892. aastal oma kutsealale asunud vedurijuht K. Verus mäletab, et tollalgi polnud veel kindlat tööaja arvestust. Ei tuntud siis muret selle üle, kui pikaks venib vedurijuhi tööpäev. Kuu jooksul võis koguneda 500 ja enamgi väljasoleku tundi. [36]

Raudteevõrgu laiendamisel vajati ka Venemaal üha enam erialast kaadrit. 60-ndail aastail avati kõrgemad tehnilised instituudid Peterburis (1862), Riias (1862) ja Moskvas (1868). Tehnikakoolidena hakati Venemaal asutama raudtee tehnikakoole. Esimene neist alustas tegevust 1868, järgmised 1874. aastal. 1880. aastaks oli neid tervelt 32 ja veel 7 tehnikakooli põhikirjad olid juba kinnitatud.

1880. aasta 15. jaanuaril alustas ka Tallinnas tegevust Raudtee Tehnikakool. Üldise õppekava kohaselt kestis normaalne õppeaeg 6 aastat; esimene aasta kulus ettevalmistuseks, järgnes kolm aastat tehnilisi õpinguid ja lõpuks kaks praktika-aastat (tööstuse erialal Tallinna raudteetehastes). Kuni 1917. aastani oli see kool ainuke tehnikaalane õppeasutus Eestis. Kool valmistas ette erialast kaadrit eelkõige Eesti raudteele, kuid selle kasvandikud olid hinnatud teistelgi raudteedel. Nii avanes eestlastelgi võimalus omandada tehnilist haridust ja leida koht kvalifitseeritud tööjõuna raudteele.

Balti raudtee teenistujate arv kasvas 1893. aastaks kokku ümmarguselt 4900 inimesele (peateede üldpikkus oli tollal 568 versta, jaamasid ja pooljaamasid oli kokku 49). Iga versta kohta tuli seega 8,6 töötajat. Administratsioonis töötas 162 ametnikku, teeteenistuses 1896 teenistujat, liiklus- ja telegraafiteenistuses 1528, veoteenistuses ja töökodades ligikaudu 1300 teenistujat. Raudteetehastes töötavate tööliste arv oli väga kõikuv. 1889. aastal oli töölisi Tallinna Peatehastes keskmiselt 512 ja Tallinna depoos 32, Peterburi depoos 110 ja Narva depoos 33.

Teenistujatest elas 2600 ehk 53 protseti raudteemajades. Kuid enamik eluruumidest olid teenistujate arvates liiga väikesed, madalad ning niisked ja külmad, sest suuremat osa neist kasutati remontimata ehitusajast peale. [37]

Arstiabi andmiseks oli tee jaotatud 6 arstijaoskonna vahel, mis asusid Peterburis, Gatšinas, Narvas, Rakveres, Tartus ja Tallinnas.

---

[36] K. Verus. Endise vedurijuhi mälestusi. «Raudtee» 1940, nr. 2, lk. 39.

[37] Отчет по эксплуатации казенных железных дорог за 1893 г. С.-Пет. 1895, стр. 45.

Pihkva—Riia ja Valga—Tartu tee. Aleksander II võimuletulekul 1855. aastal oli Venemaal olnud raudteid kokku 979 versta, sellest erateid ainult 25 versta (Peterburi—Tsarskoje Selo liin). 1880. aastaks oli raudteevõrk kasvanud 21 321 verstale, kuid sellest oli riigi käes vaid 62 versta. Aasta-aastalt kasvasid summad, mida riik pidi garantii korras eraseltside kasumite kindlustamiseks maksma. Uue suuna esimeseks sammuks oli riigistada majanduslikesse raskustesse sattunud Harkov—Nikolajevi tee 1881. aastal. Samal aastal tugevdati kontrolli eraseltside tegevuse üle. Järgmisel aastal nõuti, et erateede valitsuste koosseisu peab kuuluma ka riigi esindaja ühe direktorina. 1884. aastal anti välja eraraudteede raamatu- ja arvepidamist ühtlustavad eeskirjad ja 1885. aastal esimene raudteede üldmäärus.

Ühtlasi võttis riik uute teede ehitamise enda kätte. Esimeseks sammuks selles suunas oli Kesk-Aasia magistraali ehitamine alates 1880. aastast.

Järgmised sammud nägid ette riigi läänepoolsete raudteede võrgu laiendamist. Strateegilistel kaalutlustel taotles Sõjaministeerium Pihkva—Riia tee ehitamist (samal eesmärgil ehitatud Riia—Pihkva kivitee oli valminud 1859. aastal). Teedeministeeriumis kaaluti Tartu—Ostrov—Vjazma tee ehitamist.[38] Pihkva kubermangu semstvo ise pidas aga kõige vajalikumaks Riia—Otsrovi teed. Kuid ka Pihkva—Riia teel ei puudunud oma majanduslik tähtsus. Pärast pikka kaalumist kinnitati lõpuks 27. märtsil 1886 Pihkva—Riia riikliku tee ehitamiskava haruteega Valgast Tartu. Kohe seejärel alustati eeltöid trassi lõplikuks määramiseks.

Ehitustööde juhtimine jagati Pihkva, Riia ja Tartu jaoskonna vahel. Pihkva jaoskonna ülesandeks jäi 133-verstase tee ehitamine Pihkva ja Valga vahele, Riia jaoskonnal Riiast Valka 151 versta ja Tartu jaoskonnal Tartust Valka 78 versta. Tee maksumuseks arvestati 33 000 rubla versta pealt ehk 12,4 miljonit rubla kogu tee kohta. Ehitustööde üldjuhatajaks määrati insener P. Götte, kes koos ehitusvalitsusega 1886. aasta sügiseni paiknes Tartus, hiljem aga Pihkvas.

Ehitustööd anti vähempakkumise korras ja osade kaupa välja mitmele ettevõtjale. Välitöödega alustati nagu tavaliselt maikuus. Osa mullatöölisi saabus kohale Taga-Kaukaasia raudtee töödelt, osa Pihkva kubermangust, hobuveokitega mehed peamiselt ümbruskonnast.

Raudtee ehitustööd planeeriti esialgu kolme aasta peale. Kuid

---

[38] «Virulane», 2. aprillil 1885.

juba 1886. aasta suvel taotles Teedeministeerium töödejuhatajalt insener P. Göttelt tööde lõpetamist 1887. aasta sügiseks ulatuses, mis võimaldaks sõjaväerongide liikumist. Töödejuhataja arvas, et see on võimalik ainult tingimusel, kui laiendatakse tema õigusi ehitustööde juhtimisel ja lubatakse teha eelarvet ületavaid kulutusi.[39]

Teetammi ehitamisel esines kõige suuremaid raskusi Vastseliina—Võru vahel paiknevas soos ja Määstjärve täitmisel. Seepärast tegi Teedeministeerium töödejuhatajale kompromissettepaneku forsseerida üksnes Tartu—Valga—Riia liini ehitustöid. See osa teest valmiski 1887. aasta lõpuks sedavõrd, et võidi alustada ajutiselt reisi- ja kaubaliiklust. Tee tervikuna valmis 1889. aasta kevadeks ja avati alaliseks liikluseks 22. juulil 1889.

Pihkva—Riia tee ehitati väga ökonoomselt. Ühe versta maksumuseks ilma veeremita tuli ainult 23 407 rubla. Uue tee peajaamaks kujunes Riia ainsa I klassi jaamana. II klassi jaamadeks olid Pihkva ja Valga. Pihkvast Valgani oli 7 vahejaama: Isborsk, Petseri, Vastseliina, Võru, Sõmerpalu, Antsla ja Karula ning Tartust Valka 5 vahejaama: Nõo, Elva, Rõngu (Middendorf), Puka ja Sangaste.

Veerem Pihkva—Riia tee jaoks toodi teistelt riiklikelt teedelt ja oli seetõttu koosseisult võrdlemisi kirju. Vanemad vedurid pärinesid Prantsusmaalt Schneideri tehasest, uuemad Kolomna ja Maltsevi tehastest.

Pihkva—Riia tee suurimaks sõlmeks kujunes Valga koos töökodade ja põhidepooga, Pihkvasse ja Riiga jäid ainult pöördedepood.

1891. aastal oli Pihkva—Riia—Tartu teel kokku 427 800 reisijat. Kaupa veeti 9,7 miljonit puuda. Tuludest (1 026 500 rbl.) laekus reisijate veost 45 protsenti, kaubaveost 55 protsenti. Tulu ühe versta peale moodustas 2812 rubla, mille poolest tee kuulus nõrgemate hulka. Ekspluatatsioonikulud olid samuti tagasihoidlikud — 2435 rubla ühe versta kohta, andes tegevuskoefitsiendiks 86. Seega võis tee esialgse tegevusega siiski rahule jääda ja tegevusnäitajate parandamiseks oli väljavaateid. Ometi jäi Pihkva—Riia tee Balti raudtee kõrval nõrgemaks teeks. Üsna loomulikuna näis nende teede ühendamine nii Balti Raudtee Seltsile kui ka riigivõimu esindajaile. Kuid kuidas, see polnud 90-ndate aastate algul veel päris selge.

Balti raudtee saatuse otsustamine. Erateede riigistamine sai uut hoogu alates 1887. aastast, mil rahandusministri kohale asus I. Võšnegradski. Tema taotluseks oli ka raudteede allutamine peamiselt Rahandusministeeriumile. Viimase juurde loodi Ta-

---

[39] RAKAL, f. 361, nim. 1, s.-ü. 19, lehed 1, 14 ja 26.

riifinõukogu, Tariifikomitee ja Raudteede Departemang. Endiselt jätkas sellenimeline departemang tegevust ka Teedeministeeriumis, kuid selle võimkonda jäi üksnes tehniliste küsimuste lahendamine.

Rahandusministeeriumi uue departemangu esimeseks direktoriks sai 1889. aastal karjäärijanuline ja raudteemajandust hästi tundev Sergei Witte. Ta oli riigiteede suur pooldaja, kuid ühtlasi kaalutleja mees. Viimasele asjaolule asetaski Balti Raudtee Selts oma lootused, kui lähenema hakkas 1893. aasta, mil kontsessioonilepingu alusel avanes riigil õigus tee väljaostmiseks. S. Witte positsioon hakkas samal ajal kiiresti tugevnema. 1892. aasta veebruaris sai temast teedeminister ja juba sügisel rahandusminister. 1893. aasta algul pidi ta otsustama Balti Raudtee Seltsi edasise saatuse.

Balti raudtee tegevuse kohta ei olnud valitsusel selliseid ettepeiteid, nagu paljude teiste teede suhtes, mis riigile üle võeti. Kuid ometi oli seltsi sõltuvus riigist algusest peale koos riiklike krediitidega pidevalt kasvanud, seda eelkõige riikliku garantii arvel. Unustati koguni, et seltsile antud garantii kohta oli põhikirja valitsuse nõudmisel märgitud, et ühelgi juhul ei saa selts riigilt nõuda avansina rohkem kui 791 000 rubla aastas (3% põhikapitalilt dividendideks). Tegelikult hakati alates 1875. aastast riiklikest avanssidest garantii korras maksma ka aktsiate kustutussummasid. Eksitust märkasid ametiasutused alles 1881. aastal, mil garantii arvel seltsile makstud avanss oli kokku tõusnud ligi 12 miljonile rublale. Põhjendusel, et välismaa aktsionäridele ei saa halba muljet jätta, nõustus Rahandusministeerium eesotsas tolleaegse värske ministri N. Bungega jätkama seltsile avansside maksmist juba väljakujunenud korra kohaselt. [40]

1891. aastaks kasvas Balti Raudtee Seltsi võlg riigile 46,6 miljonile krediitrublale ehk 82 000 rublale ühe versta kohta. Oli ilmne, et sellise võlakoorma juures vajab selts edaspidi üha uusi riiklikke avansse isegi soodsate tegevusaastate puhul. Kõik suuremad ettevõtmised olid samuti mõeldavad ainult riiklike krediitide arvel.

Balti Raudtee Seltsi rahanduslik sõltuvus riigist oli tüüpiline kõikidele eraraudteedele, kuigi mitte sellises ulatuses. 1891. aastal kuulus eraseltsidele 17 384 versta raudteid (riigile 9977). Seltside võlgnevus riigile ulatus 916,8 miljonile ehk 52 700 rublale versta pealt. Aastast aastasse pidi riik eraseltsidele väga suuri summasid juurde maksma. Seda ebanormaalset olukorda hakkas S. Witte saneerima juba departemangu direktorina. Iga tee puhul püüti seejuures leida riigile kõige kasulikum lahen-

[40] RAKAL, f. 269, nim. 1, s.-ü. 1099, lehed 81—84.

dus. Mõnel juhul anti isegi riigiraudteid eraseltside kätte rendile, kuid juba riigile soodsatel tingimustel.

Seetõttu ei kaotanud ka Balti Raudtee Selts veel kõiki lootusi tuleviku suhtes. Seltsi juhatus pöördus ministeeriumi poole pikema ettekande ja omapoolsete vastuettepanekutega.

Ettekandes püüdis Balti Raudtee Seltsi juhatus esiteks põhjendada oma moraalset õigust Balti raudtee edasiseks ekspluateerimiseks. Seejuures rõhutati erakordseid ja seltsist mitteolenevaid raskusi, tegevustingimuste püüdlikku parandamist kuni viimase ajani ja teevõrgu vajalikku laiendamist, mis seltsile aga majanduslikult ebasoodsaks kujunes. Seltsi juhatuse arvates pidi valitsus kõike seda arvestama ning tee riigistamise tähtaja vabatahtlikult edasi lükkama 20 aasta võrra. Mõistagi ei pööratud Rahandusministeeriumis nendele motiividele suuremat tähelepanu. Edasi püüdis aga seltsi juhatus arvutuste najal näidata, et ka riigikassa seisukohalt on hoopis tulusam Balti raudtee seltsi kätte edasi jätta, kui kulutada suuri summasid väljaostumaksudeks ja obligatsioonivõla kustutamiseks. Ühtlasi tehti valitsusele ettepanek rentida Pihkva—Riia tee koos Valga—Tartu haruteega Balti Raudtee Seltsile. Nende teede ühendamine oleks võimaldanud kokku hoida administratiivkulusid ning lihtsustada vedude korraldamist.

Õelduga rõõbiti püüdis seltsi juhatus valitsust veenda, et Balti raudtee puhul on tegemist eriliste tingimustega. Raudtee läbivat väga kultuurset paikkonda, kus esitatakse nõudmisi, mille rahuldamine tervikuna olevat küllaltki raske. «Asjaajamine selles rajoonis ei ole kaugeltki see, mis ida- ja lõunakubermangudes, kus tegemist on teise ja kolmanda järgu vedudega . . . Baltimaadel on vaja suurt liikluse vajadustega kohanemisevõimet, mida oma rajooni tingimustega harjunud praegusel Balti raudteel on rohkem, kui seda saaks olema riiklikul juhatusel . . .» [41]

Asja halvemaks küljeks Balti Raudtee Seltsi ettepaneku juures oli siiski seltsi raske rahanduslik seisukord. Seltsi juhatus pidas oma tegevuse edukaks jätkamiseks vajalikuks uut obligatsioonilaenu valitsuselt 8,5 miljoni rubla ulatuses, samuti seltsile soodsaid muudatusi põhikirjas.

Kui arvestada veel Balti raudtee ja Pihkva—Riia tee strateegilist tähtsust, on täiesti mõistetav valitsuse üldise raudteepoliitika rakendamine Balti raudtee suhtes. Vastav otsus kinnitati 13. märtsil 1893 ja tee ülevõtmise tähtajaks määrati 1. aprill. Isegi Balti Raudtee Seltsi viimane ettepanek — lükata tee üleandmine edasi sügiseni, jäi tähele panemata.

Väljaostu tingimuste kohaselt, mis olid ühesugused kõikidele

[41] RAKAL, f. 265, nim. 4, s.-ü. 851, leht 7.

garantii soodustusi saanud seltsidele, pretendeeris Balti Raudtee Selts 22 miljonile metallrublale, millest üle 4 miljoni rubla kulus obligatsioonilaenu katteks. Rahandusministeeriumi arvestuste järgi oli väljaostumaks ümmarguselt 16,5 miljonit ja pärast obligatsioonivõla mahaarvamist ainult 12,2 miljonit rubla. Iga 125-rublase aktsia pealt, mille realiseerimishinnaks oli seltsi loomisel olnud 81,25 rubla, tuli aktsionäridele tagasi maksta 62,81 metallrubla. Kogu väljaostusumma kaeti põhikirja kohaselt riiklike 5-protsendiliste väärtpaberitega.

Balti Raudtee Seltsi praktiline tegevus lõppes tee üleandmisega riigile. Uueks raudteeülemaks nimetati valitsuse poolt endine Teedeministeeriumi inspektor Balti raudteel insener A. Glasenapp.

3

EESTI RAUDTEEDEST AASTAIL 1893–1917

BALTI—PIHKVA RAUDTEEKOND

Alates 1. aprillist 1893 kuulus Balti raudtee riigile ja sõltus täielikult riiklikust haldusaparaadist. Esimeseks oluliseks sammuks oli administratsiooni ühendamine naabertee Pihkva—Riia administratsiooniga, nagu seda juba varem oli kavandanud Balti Raudtee Seltsi juhatus erakapitali pinnal. Ühendamine teostus 1893. aasta juunis. Raudteekonna ametlikus nimetuses jäid kõrvuti figureerima mõlemad endised nimetused. Mitteametlikult kasutati aga ka lihtsalt Balti—Pihkva tee nimetust. Ühendatud teede pikkus oli kokku 933 versta, sellest Balti raudteed 568 versta ja Pihkva teed 365 versta. Jaamasid oli 114. Seega kujunes jaamavahe keskmiseks pikkuseks tollal 8,3 versta ehk ümmarguselt 9 km.

Kahe tee ühendamine oli majanduslikult põhjendatud ja võimaldas lihtsustada teede ekspluatatsiooni. Eriti andis see tunda Tapa—Tartu—Valga liinil.

Et teede ühendamine oleks igati õigustatud, alustas Balti—Pihkva raudtee tegevust töötajate koondamisega. Tollal ajakirjandust läbinud teadete järgi vähendati töötajate arvu 200 inimese võrra. Kuna aga veoste maht 90-ndate aastate teisel poolel oluliselt kasvas, tuli järk-järgult kaadrit uuesti suuren-

dada. 1896. aastal oli töötajaid keskmiselt 7534 inimest. Ühe versta kohta tuli 8,1 töötajat, seega veidi vähem kui Balti raudteel 1893. aasta algul (8,2). Kuid seejuures oli Pihkva tee ka vähem koormatud. 1897. aastal suhe võrdsustus ja järgnevail aastail ületati juba varasem töötajate arv.

1901. aastal tuli 1 versta tee kohta juba 10,2 töötajat. Kuna 1900. aastal saadeti ajakirjanduse andmeil osa Balti—Pihkva tee töötajaid ajutiselt Siberi magistraalile [1], siis pidi neil aastail tegelikult uut kaadrit veelgi enam juurde tulema.

Töötajate arv Balti—Pihkva teel

Aasta	1897	1900	1906
Alalisi teenistujaid	5554	6350	8 273
Töötajaid kokku	7660	9138	11 500

1901. aastal oli töötajate hulgas 2325 päevatöölist ja 615 ajutist teenistujat. Alalise teenistuja keskmine palk oli tollal 316 rubla aastas. Niisama palju tuli keskmiselt ka ühe päevatöölise peale. Soodustuste suhtes olid aga teenistujad eelistatud olukorras. Ajutise teenistuja keskmine palk oli ainult 250 rubla ümber aastas.

Alalised teenistujad jagunesid 1901. aastal teenistusalalt järgnevalt (sulgudes 1900. aasta seis): teeteenistuses 2415 (2208), liiklusteenistuses 2401 (2329), telegraafiteenistuses 354 (294), veoteenistuses 909 (1095), kaubandusteenistuses 100 (116), arstiabis 64 (69), pearaamatupidamises 54 (56) jne. Seega on 1901. aastal töötajate üldarvu suurenemise juures ometi tunda koondamistendentsi mõningais osakondades. See tulenes 1900. aastal alanud majanduskriisi mõjust, mis avaldus ka raudteede ekspluatatsioonis. Omamoodi kasutas rasket kriisiolukorda Tallinna raudteetehaste juhtkond. Nimelt vallandati 1902. aasta lõpul kõik töölised ja töökojad suleti. 1903. aasta algul hakati töölisi uuesti tagasi võtma, kuid kõrvale jäeti kõik vanemad ja nõrgemad. Need, kes vanast koosseisust tagasi võeti, kaotasid aga endised «väljateenitud» õigused, mis olid riigiteedel ette nähtud. [2] Kriisisurutis jätkus 1904. aastani, mil lõpuks algas uus majanduslik clavnemine ja ka Balti—Pihkva raudtee tegevus laienes.

Balti raudtee päevil kuulus raudteelaste kutseala ainult meestele, kui mitte arvestada koristajaid ja mõningaid kantselei abitööjõude. Ja nõnda oli see mitte ainult Balti raudteel. Alles alates 1892. aastast lubati ametlikult raudtee teenistusse võtta ka

[1] «Olevik», 25. juulil 1900.
[2] «Postimees», 4. jaanuaril 1903.

naistöötajaid, kuid ainult kuni 20 protsenti üldarvust (kantseleis kuni 30 protsenti). Praktiliselt nende protsentideni ei jõutudki: 1897. aasta rahvaloendusel oli Eesti raudteelastest naisi ainult 8,2 protsenti.

Tasuta arstiabi õigus oli 1902. aastal 9292 töötajal ja 21 214 perekonnaliikmel. Arste oli samal ajal 11, velskreid 28, ämmaemandaid 9. Haigeid oli 1898. aastal ligi 21 000, 1902. aastal üle 30 000. Haigete ravi ja ravimid olid tasuta. Raudteel oma haiglat tollal ei olnud ja rasked haiged paigutati linnades leiduvatesse haiglatesse vastava kokkuleppe korras raudteevalitsusega.

Raudtee Tehnikakool jätkas Tallinnas oma tegevust, kuid juba 1886. aastal oli see allutatud Teedeministeeriumi Õppeosakonnale. 1889. aastal oli kooli juurde loodud kaheaastane ettevalmistusklass. Kooli hooldajaks oli raudteeülem.

1895. aastal asutati raudtee töötajate laste jaoks kolm algkooli — Tallinna, Tapale ja Valka. Õpilasi oli neis 1. jaanuaril 1903 vastavalt 150, 101 ja 113. Iga kooli juures oli ka ühiselamu. Materiaalselt kindlustas nende koolide tegevuse raudteevalitsus, õppetegevuses allusid nad aga Haridusministeeriumile.

1897. aastal said raudteelased nendele pühendatud päeva. 25. juuni määrati siseministri korraldusel iga-aastaseks raudtee ja raudteelaste pühaks. Tallinna Peatehaste töötajad pidasid selle kõrval veel oma aastapidu 6. detsembril, kuigi tehaste ametlik tegevus oli alanud 27. novembril 1870. Seegi üritus leidis laiemat kandepinda pärast Balti raudtee riigistamist, osaliselt vahest ka 25. tegevusaasta juubeli järelmõjuna.

Niisiis põhjustas Balti raudtee riigistamine mitmesuguseid muutusi, tuli kasuks nii raudtee tegevusele kui ka raudteelastele. Kuid ühtlasi kaasnes sellega ka negatiivseid jooni, seda eelkõige raudteevalitsuse operatiivsuse languse näol seoses bürokraatlike sõltuvussuhete kasvamisega Rahandusministeeriumist. Kõik erakorralised kulutused olenesid ministeeriumi eelarvest ja nõudsid aastaid kooskõlastamist ning ootamist. Nii oli Ligovo—Gatšina teise rööpapaari ehitamisega, mis lükkus aastast aastasse edasi, vaatamata isegi sellele, et vastav soov oli kõrgemalt poolt esitatud seoses keiserlike erarongide liikumisega sellel teel. Parem ei olnud lugu ka Narva uue silla ja Tallinna sõlme väljaehitamise puhul.

Narva vana sild jäi nõrgaks raskematele veduritele, mis liikluse arenedes kasutusele võeti. Pealegi oli vana silla keskmine sammas ehitatud kesk jõge, kus vesi õõnestas sambaalust. Uue neljasambalise silla projekt valmis aastail 1895—1896, kusjuures jõe keskosa välditi. Ehitamiseni jõuti alles 1900. aastal. Tööde teostajaks sai Prantsuse firma «Batignol». 1902. aastal valmis vana kõrvale Narva uus raudteesild. Vanagi sild jäeti igaks juhuks alles.

Balti raudtee alaliseks kitsaskohaks oli olnud Tallinna sõlm, mida laiendati järk-järgult, kuid alati ainult hädapäraselt.

1903. aastal analüüsiti Tallinna sõlme olukorda ja leiti, et kõige takistavamaks teguriks oli eelkõige Kopli hargneva tee ülekoormus. See tee pidi teenindama kaubaronge, reisirongide ümbergrupeerimist ja raudteetehaseid. Samuti olnuks vaja rekonstrueerida Kopli sorteerimisjaam. 1904. aastal laiendati mõnevõrra jaamateid ja samuti Kopli sorteerimisjaama. Kuid samal aastal suurenesid seoses Põhjaraudtee valmimisega veosed ja Tallinna sõlme ülekoormatus andis end senisest teravamalt tunda. Kerkis üles Tallinna sõlme kompleksse rekonstrueerimise küsimus. Seejuures tehti ettepanek eraldada kaubajaam reisijaamast ja viia see Kopli sorteerimisjaamale lähemale ning täielikult rekonstrueerida sorteerimisjaam. Kui juba 1903. aastal kõneldi raskustest 330 vaguni sorteerimisel päevas, siis 1905. aastal oli mahalaadimisel vaguneid päevas kuni 500 ja pealelaadimisel 269. Koos töökodadest väljuvate vagunitega tõusis ringlus Tallinna sõlmes kuni 830 vagunini päevas.

Tallinna sõlme rekonstrueerimise projekt võeti teevalitsuse poolt vastu 1905. aasta augustis kujul, mis oleks lahendanud nimetatud kitsaskohad ja võimaldanud Balti jaama kujundada täielikult reisijatejaamaks.[3] Selle vajaliku projekti teostamiseks ei saadud aga krediite ja probleem jäigi lahendamata. Pealegi vähenes järgmistel aastatel Tallinna väliskaubanduse käive ja koos sellega Tallinna sõlme koormus. Aktuaalselt kerkis see probleem taas esile Esimese maailmasõja eel, mil sõlme koormus järsult kasvas seoses suurte tehaste ehitamisega Tallinna. Kuid ka siis ei jõutud Tallinna sõlme rekonstrueerimiseks midagi olulist ära teha. Üha valusamini andis end tunda seadmete vananemine ja mitteküllaldane raudteede arv Tallinna sadamas. See mahajäämus suurendas veelgi enam Läti raudteede ja sadamate eeliseid.

Pärast Balti raudtee riigistamist kerkis uuesti esile Keila—Haapsalu teeharu projekt. Varem oli seda taotlenud peamiselt Eestimaa rüütelkond Läänemaa mõisnike soovil. Nüüd toetasid taotlust ka Haapsalu suvitajad, kelle hulgas oli kõrge positsiooniga võimukandjaid. Nende soove võeti tsaaririigis tavakohaselt tõsiselt. Et ka antud juhtum ei olnud erandiks, sellest kõneleb veel tänapäevalgi Haapsalu jaama ebatavaline ülipikk ooteplatvorm. Kuid enne kui ehitustöödeni jõuti, ilmnes ka teine tsaarivõimu võimsale ja kohmakale bürokraatlikule riigiaparaadile omaseks saanud tava — asjade venimine. Alles 1901. aastaks jõuti lõpuks niikaugele, et võidi alustada Keila—Haapsalu tee ehitamise eeltöid. 1902. aastal teatati, et eeltöödega on lõpule jõutud, kuid ehitustöid alustati alles 1904. aasta kevadel.

---

[3] RAKAL, f. 273, nim. 6, s.-ü. 1504, lehed 48—60.

Tee ehitus toimus iseseisva ülesandena lahus Balti raudteevalitsusest. Tööde juhatajaks määrati kogenud insener P. Götte ja maikuus alustatud ehitustööd laabusid kiirelt ning edukalt. Umbes poole aastaga ehitati 73 versta pikkune liin valmis ja 1904. aasta detsembris algas sellel ajutine liiklus. Tee ametlikku vastuvõtmist ei saadud talvel lume tõttu teostada, alaliseks liikluseks avati tee 1. novembril 1905.

Keila—Haapsalu tee jaoks telliti ka omaette veerevkoosseis ühe reisi-, ühe sega- ja ühe kaubarongi jaoks. Valminud liin otsustati ekspluateerimiseks anda siiski üle Balti raudteevalitsusele peamise ülesandega teenindada Haapsalu kuurorti. [4]

Erateedena seostus Balti raudtee süsteemiga kaks pikemat teeharu. 1896. aastal valmis Kunda tsementitehase poolt ehitatud raudtee Rakverest Kundasse, mille ekspluatatsioon jäi tehase kätte. Samalaadne teeharu ehitati Sondast 1899. aastal rajatud Aseri tsementitehase juurde. Ka Kreenholmi Manufaktuur ühendati Narva Kaubajaamaga 1899. aastal.

Veoste hulga suurenemine Balti raudteel 90-ndate aastate teisel poolel baseerus peamiselt rahvamajanduse üldisel erakordselt hoogsal tõusul tollel perioodil. Kui arvestada ainult raudtee- ja laevaveo statistikat, kasvas juurdeveo ülekaal Tallinnas 1895. aastast 1899. aastani 7,7 miljonilt puudalt 23,8 miljoni puudani. Soodsalt mõjus ka Vene—Saksa tollisõja lõppemine 1894. aastal, pärast uue omavahelise kaubalepingu sõlmimist. Venemaa majanduselu ja väliskaubandust mõjutas soodsalt ka 1895. aastal alanud rubla vääringu kindlustamine ja lõpuks 1898. aastal kuldvääringule üleminek. Balti raudtee veoste hulga kasvule aitas oluliselt kaasa ka Tallinna kujunemine suurtööstuslikuks keskuseks 19. sajandi lõpul.

Raudteed mööda jäi Moskvale Tallinn 90-ndail aastail Riiaga võrreldes 65 versta lähemale, samuti Moskvast idasse suunduvatele magistraalidele. Eriti oluline koht kuulus seejuures Lääne-Siberi uuele raudteele (Tšeljabinsk—Obi liin valmis 1896). Siberi vilja kõrval hakkas Tallinna üha suuremal hulgal saabuma ka ekspordiks määratud Siberi võid. 1897. aastal moodustasid Siberi vili ja või 59,4 protsenti kaugvedudest.

1897. aastal valmis Bologoje—Pihkva liin. Seevastu kujunes igas suhtes erakordseks konkurendiks 1901. aastal valminud ja eraseltsile kuuluv Rõbinsk—Moskva—Ventspilsi raudtee. Tallinn sai Ventspilsi näol uue konkurendi väliskaubanduse alal. Kuid ka Riia edumaa hakkas siitpeale kiiresti kasvama. Siberi või suunati edaspidi Riia ja Ventspilsi sadamatesse, kuhu ehitati spetsiaalsed külmhooned, mis Tallinnas puudusid.

Vastupidiselt kõikuvatele väliskaubanduslikele suhetele kuju-

[4] RAKAL, f. 273, nim. 11, s,-ü. 482, leht 30.

nesid püsivamaks kohaliku majanduseluga seostuvad veosed, mis olid kindla tõusutendentsiga. Kõnelemata 19. sajandi lõpul kiiresti arenenud suurtööstuse kasvavatest veostest, suurenesid ka linnade vajadused toiduainete, kütuse jne. järele. Kui näiteks 90-ndate aastate algul saadeti Peterburi turule piima kuni 100 versta kauguselt, siis 1905. aastaks laienes see piir 400—500 verstani, hõlmates suurel määral ka Eesti ala. 1904. aastal saadeti Balti—Pihkva raudteel Peterburi ainuüksi piima ja koort 650 000 puuda. Veoste ülekaal Tallinna kohalike vajaduste katteks moodustas 1890. aastal 8,2 miljonit, 1899. aastal aga juba 23,8 miljonit puuda. Tõsi küll, järgnev raske majanduskriis tõi siingi endaga kaasa tugeva kõikumise. Kuid Balti raudtee tegevuse edasine kasv baseerus siiski juba peamiselt kohaliku majanduselu arengul.

Balti—Pihkva raudteekonna tegevuse tulemusi *

Aasta	1894	1900	1901	1902	1903	1906
Reisijaid (milj.)	3,8	6,7	7,5	7,8	8,0	8,9
Laekumisi reisijatelt (milj. rbl.)	2,1	3,1	3,3	3,2	3,2	3,4
Kaubavedu (milj. puuda)	≈140	186,0	175,7	178,4	230,4	186,3
Laekumisi kaubaveolt (milj. rbl.)	3,3	5,9	5,4	5,1	5,7	5,7
Laekumisi kokku (milj. rbl.)	5,4	9,0	8,6	8,3	10,5	11,0
Kasum (milj. rbl.)	1,4	3,0	2,0	1,3	1,9	1,3

* Отчет по эксплуатации казенных дорог, часть XIV за 1902 год, СПб. 1903; за 1906 год, СПб. 1907.

KITSARÖÖPMELINE RAUDTEE

Kitsaröövõpmelise raudtee saabumine Eestisse langeb perioodi, mil siseturu laienemise ja majandusliku tõusu pinnal parajasti toimus Venemaa raudteevõrgu hoogne kasv. Venemaa majanduselu analüüsides märkis V. I. Lenin, et «Venemaa raudteeehituse arenemises on olnud kaks hiiglasuurt tõusuperioodi: 60. aastate lõpp (ja 70. algus) ning 90. aastate teine pool». [5]

Kui esimesel tõusuperioodil olid raudteid ehitanud eraseltsid, siis 19. sajandi lõpul toimus see põhiliselt riiklike raudteede ehitamise näol. 1894. aastal muutus vahekord era- ja riigiteede vahel riigi kasuks ja see vahe süvenes järgnevail aastail pidevalt uute teede ehitamise tõttu, kuigi erateede üldpikkus edaspidi enam ei kahanenud, vaid isegi suurenes aastail 1895—1898

[5] V. I. Lenin. Teosed, 3. kd., lk. 464.

Aasta	Selles ajavahemikus uusi raudteid juurde ehitatud	Käitusel oli sellal		
		eraraudteeseltside käes	riigi käes	Kokku
1881	—	20 655	888	21 543
1882—1884	1820	21 059	2 304	23 363
1885—1887	3073	21 945	4 491	26 436
1888—1890	2247	20 676	8 007	28 683
1891—1893	2238	18 493	12 428	30 921
1894	2030	16 085	16 866	32 951
1895—1898	8811	16 561	25 201	41 762

* «Eesti Raudtee» 1937, nr. 3, lk. 42 ja 45.

ligi 500 versta võrra. Kitsarööpmelise tee saabumine Eestisse seostuski viimase nähtusega.

Erateede ehitamine piirdus siiski ainult kõrvaliste, kohaliku tähtsusega suundadega ja rajati peamiselt kitsarööpmelisi raudteid.

Väiksemale veokoormisele kohandatud kohaliku tähtsusega kergeid ja odavaid raudteid oli hakatud ehitama kõikides riikides. Enamik neist ehitati rööpmelaiusega 750 mm. Venemaal tundis Teedeministeerium selliste teede vastu huvi ja esimene katse tehti juba 1871. aastal riigi initsiatiivil. Katse ei andnud aga oodatud tulemusi ja küsimus langes Teedeministeeriumis päevakorralt. Alles 90-ndail aastail tehti uus katse ja seekord erakapitali poolt. Tsaarivalitsus nõustus sellega tingimusel, et uued kitsarööpmelised teed moodustaksid täiendvõrgu juba olemasolevatele laiarööpmelistele teedele. Sellest tulenes ka nende teede nimetus — juurdeveoraudtee. Venemaal asutati 1892. aastal insener B. Jalovetski algatusel esimene Juurdeveo Raudteede Selts. Esimesena ehitas see selts Peterburi—Varssavi tee haruna 275 versta pika kitsarööpmelise liini Leetu. Sellele järgnes teine juurdeveotee Ukrainas. 23. detsembril 1894 sai selts loa ehitada kitsarööpmeline tee Valgast Pärnu koos Viljandi haruteega. Seltsil lubati sel puhul suurendada põhikapitali miljoni rubla võrra ja obligatsioonikapitali kahe miljoni võrra. Ainult väike osa aktsiate uuest väljaandest suudeti realiseerida Eestis, kuigi nende müüki laialdaselt propageeriti. Küll aga lubasid asjasthuvitatud mõisnikud, asutused ja ettevõtted tee ehitamist jõudumööda toetada, mida ka tehti. Uue tee maksumuseks arvestati ümmarguselt 2,5 miljonit rubla.

Tööde üldjuhatajaks määrati 1895. aasta algul insener Kaspar Krzizanovski, kes koostas tööde kava ja vajalikud projektid.

Märtsis algas trassi märkimine. Tänu kohalike elanike heatahtlikule suhtumisele ei tekitanud maa võõrandamine raskusi. Eramaadel saavutati kõikjal vabatahtlik kokkulepe. Kõige kauem võttis aega maaküsimuse lahendamine ja vormistamine kroonumaadel. Igakülgset kaasabi osutas ehitajatele Pärnu linn eesotsas linnapea O. Brackmanniga. Raudteejaamale reserveeriti koht südalinnas endisel kindlustusvööndil. Vaja oli ainult lammutada vana kindlusevall ja täita vallikraav. Sealt alustatigi välitöid pärast ametlikku tseremooniat 19. mail 1895. Ajakirjanduses ilmunud sõnum märgib, et Leedust tulnud tööliste kõrval oli ka kohalikke. Võib arvata, et Leedust saabusid Sventsjani raudtee ehitustöödest osavõtnud töölised artellidena, nagu tollal tavaks oli.

Ehitajad olid häälestatud optimistlikult. Raudtee lubati valmis ehitada juba sügiseks. Tööd jagati kolme jaoskonna vahel. Kõige raskemas lõigus Pärnu—Mõisaküla vahel jäi tööde juhatamine ehitustööde üldjuhile insener K. Krzizanovskile.[6] Tema jaoskonda jäid sood Surju—Laatre vahel. Tee ehitamine kujunes selles lõigus kõige töökulukamaks ja aegaviitvamaks. Üldiselt kulgesid aga mullatööd edukalt. Hoonete ja sildade ehitamine oli välja antud Pärnu ehitusettevõtjatele.

Raudtee remonditöökojad rajati Pärnu Papiniitu, endise ketrus- ja kudumisvabriku asukohta. 1896. aastal alustati seal ka platvormvagunite ehitamist.

1895. aasta sügise poole selgus, et vaatamata ehitajate püüdlusele ei jõuta teed aasta lõpuks enam kuidagi valmis. Tellimused, mis olid antud mitmele Vene tehasele, jäid täitmata, kuna need olid üle koormatud paljude korraga käsilevõetud raudteede tellimustöödega. Tööde kulg hakkas venima kogu ehitusrindel. 1895. aasta sügisel saabusid rööpad ja esimesed vedurid Pärnu, kuid alles novembri algul saadi hakata kasutama nende abi liiva veoks Pärnu jaama ümbruse täitmiseks.

Talvel ehitustööd soikusid. Kevadel alustati rööbaste panekut Pärnust ja Valgast. Mai lõpul teatati, et teelõik Pärnu ja Vask-Rääma vahel on valminud. Kuid edasi kulgesid tööd võrdlemisi pikkamööda ja pärnulastel oli juba kuri kahtlus, kas nad 1896. aastalgi raudtee kätte saavad. Ilmselt oli seltsil finantsilisi raskusi, millega on seletatav Riiast toodud soldatite rakendamine ehitustöödele. 1896. aasta septembris jõuti lõpuks niikaugele, et lubati kaubavedu Pärnu—Valga vahel töörongidega.

Tööde käiku oli algusest peale riikliku inspektorina jälginud teedeinsener parun K. Taube, kes liikluse avamiseks takistusi ei

---

[6] «Eesti Raudtee» 1922, nr. 2, lk. 36. (Lühike ülevaade Pärnu Tallinna juurdeveo raudtee tegevuse kohta.)

teinud. Uuele raudteele pandi eriti Pärnus suuri lootusi. Juba 1896. aasta veebruaris kirjutati kohalikus ajalehes seoses raudtee ehitustöödega: «Ajamärgid näitavad, et Pärnu leina-aeg lõppemas ja uued valgemad ajad talle koitmas on...»[7] Pärnu «leina-aja» lõppu tähistati suure pidulikkusega 5. kuni 7. oktoobrini 1896.

Laupäeval, 5. oktoobril saabusid kõrged aukandjad eesotsas Liivimaa kuberneriga erirongiga Pärnu. Moskvast olid saabunud seltsi esindajad, Tallinnast Balti raudtee ülem von Glasenapp jt. 6. oktoobril sõitis esimene reisirong Pärnust Valka. Liiklus 117 versta pikkusel Pärnu—Valga liinil oli ametlikult avatud.

Mõisaküla—Viljandi teel, mille pikkus oli 42 versta, jätkusid ehitustööd veel järgmise aasta alguseni ja teelõik avati ajutiselt 1897. aasta 31. jaanuaril, alaliseks liikluseks 1. augustil. Ehituskulud olid kogu tee ulatuses keskmiselt 13 000 rubla ühe versta kohta.

Nagu öeldud, toodi vedurid Belgiast. Vagunid olid valmistatud Kolomna tehases. Üks reisirongi koosseis oli isegi eksponeeritud 1896. aastal Nižni Novgorodi ülevenemaalisel näitusel. Reisivagunid olid ligi 12 m pikad (35 jalga) ja mahutasid 32 istekohta. Väljast olid need värvitud roheliseks ja kollaseks. Kaubavagunite kandejõuks oli ainult 500 puuda (veidi üle 8 tonni). Reisirongide sõidukiirus kõikus 15—20 versta vahel tunnis.

Kaubavedude alal ei saavutatud esialgu oodatud koormust. Veotariifid määrati esmalt võrdlemisi kõrged ja ka ekspluatatsioonis tekkis arusaamatusi. Asi läks koguni niikaugele, et mõned Pärnu suurfirmad hakkasid talvel uuesti Riiast hobustega kaupa vedama. Ka Viljandi linakaupmehed jätkasid linavedu Pärnu esialgu hobustega. Siis aga alandati veotariife ja hobune pidi konkurentsist paratamatult taanduma.

Tee edasise tuleviku kindlustas «Waldhofi» suure tselluloosivabriku rajamine Pärnu. Vabrik alustas tegevust 1899. aasta lõpul. Kiiresti laienedes kujunes «Waldhof» oma ala valitsevaks ettevõtteks kogu Venemaal. Üksnes tselluloosivabriku varustamine propsidega kindlustas Pärnu raudteele rohkem vedusid kui osati loota tee ehitamisel.

Seoses «Waldhofi» asukoha valikuga Papiniitu müüdi Pärnu raudtee remonditöökojad 1898. aastal tselluloosivabrikule. Töökodade uueks asukohaks valiti tollal alles Laatrena tuntud sõlmjaam. Ehitamist uues asukohas alustati 1899. aasta kevadel; koos remonditehasega valmisid ka esimesed tööliskasarmud.[8] 1900. aastal sai uus raudteelaste asula ametlikult Mõisaküla nime. Kitsarööpmelise tee juhatus jäi aga edaspidigi Pärnu.

---

[7] «Linda» 1896, nr. 4, lk. 124.
[8] «Postimees», 20. veebruaril 1899.

Aasta	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Tallinna	2,7	2,8	2,6	6,4	4,5	5,3	6,8	8,4
Tallinnast	0,4	0,6	1,9	1,7	1,7	1,9	3,1	4,4
Kokku	3,1	3,4	4,5	8,1	6,2	7,2	9,9	12,8

* «Beiträge zur Statistik des Revaler Handels», 1901. ja järgnevad aastad.

Valga—Pärnu liini ehitamisel ei olnud esialgu veel selge, kuidas luua Pärnu—Tallinna ühendus. Et teed tuleks Tallinnani pikendada, selles ei kaheldud. Algul toimus ühendus Pärnu ja Tallinna vahel üle Valga. Posti toimetamiseks Tallinnast Pärnu kulus seetõttu rohkem aega kui varem hobupostiga, mis tee valmissaamisel likvideeriti. Üldiselt aga paranesid postiolud Pärnus tunduvalt ja posti hakati saama iga päev.

1896. aasta veebruaris toimus esimene Pärnu—Tallinna raudtee huviosaliste nõupidamine Märjamaal. Sealsed mõisnikud soovisid uut raudteed näha mõistagi üle Märjamaa kulgevat, kas siis otse Tallinna või Keila kaudu. Kolmandaks variandiks oli Pärnu—Tallinna trassi valik kõige lühemat teed mööda. Märjamaal ühisele seisukohale ei jõutud. Teine nõupidamine peeti varsti Pärnus linnapea juhtimisel. Enamus pooldas Pärnu—Tallinna otseteed. Pärnu Börsikomitee esimehele tehti ülesandeks koostada uue teeharu majanduslik kava.

Näib, et Pärnu ringkonnad ei tegutsenud küllalt operatiivselt. Oli ju samal ajal ehitusel Mõisaküla—Viljandi teeharu ja Viljandi esindajad asusid üksmeelselt tegutsema tee pikendamise kasuks Viljandist Tallinna. Ka Viljandis esines teetrassi suhtes eri soove, eelkõige valik Paide ja Järvakandi vahel. Valik langes kõige lühema trassi kasuks, mida pooldasid Juurdeveo Raudtee Selts ning Tallinna huvide esindajad. Varem Riia ja Pärnu mõjusfääri kuulunud Viljandi oli pärast Balti raudtee valmimist üha enam hakanud Tallinna poole pöörduma. Tallinn—Viljandi teed pooldas eriti Tallinna Börsikomitee, kes Pärnusse suhtus kui konkurenti. Viljandi teed taotles ka Tallinna linnavolikogu.[9] Paidele lubati ühendus Tallinna teega Türilt lähtuva harutee kaudu.

1897. aasta kulus Tallinn—Viljandi tee dokumentatsiooni korraldamiseks. 1898. aasta juunis teatas ajakirjandus, et valitsuse komisjon on projekti üksikasjadega tutvunud kohapeal ja sellega rahule jäänud. Võidi asuda täie hooga uue tee ehitamisele. Ehitustööd olid välja antud osade kaupa ettevõtjatele ja neid alustati Viljandist ning Tallinnast korraga. 1898. aasta detsemb-

[9] «Postimees», 4. aprillil 1897; «Olevik», 6. mail 1897.

1909	1910	1911	1912	1913	1914	Kaubavedu Tallinn—Viljandi kitsarööpmelisel teel *
8,9	7,0	13,7	12,5	8,9	10,2	
4,4	6,4	6,7	7,7	9,3	6,0	
13,3	13,4	20,1	20,2	18,2	16,2	

ris saabusid Belgiast esimesed kitsarööpmelise raudtee vedurid Tallinna. 1899. aastal jätkusid ehitustööd, kuid aeglasemas tempos kui Valga—Pärnu liinil. Septembris teatati siiski esimesest rongisõidust Tallinnast Hagudi. 1900. aasta juuniks jõuti otsad kokku viia Kolu jõel. 18. juunil 1900 saabus esimene rong Viljandist Tallinna. Ajutiseks regulaarseks liikluseks avati tee 21. juunil, Türi—Paide teeharu 8. oktoobril. Tee ametlik vastuvõtt toimus alles järgmisel aastal ja avamine alaliseks liikluseks 1. augustil 1901.

Tänu Viljandi—Tallinna tee ehitamisele võidi rajada paberivabrikud Türile ja Kohilasse ning Tallinna turgu arvestav tellisetehas Raplasse. Paberitoodang saadeti Tallinna kaudu peamiselt Venemaa sisekubermangudesse ja see kujuneski metsasaaduste kõrval oluliseks toomaartikliks (kõrgseis 1912. aastal üle 2 miljoni puudaga). Samuti toimus mõisates tegutsevate viinavabrikute toodangu realiseerimine üle Tallinna. Viimaartiklite hulgas olid tähtsal kohal mineraalväetis, imporditud mais ja tööstuskaubad. Tallinna kohta kitsarööpmelise kaubaveos iseloomustavad vastavas tabelis miljonites puudades esitatud andmed (lk. 68—69).

Kuni 1902. aastani töötas Tallinn—Viljandi liin kahjumiga, sellest alates aga kasumiga kuni Esimese maailmasõjani.

Kitsarööpmelise raudtee vedude kogusumma ulatus 1902. aastal 286 946 reisija ja 15,5 miljoni puuda kaubani.

1913. aastal laekus kitsarööpmelisel raudteel veostest üle 1,5 miljoni rubla, sellest 26 protsenti reisijate veost ja 74 protsenti kaubaveost. Arvestades 1913. aasta vedude taset planeeriti 1914. aastaks 512 200 reisijat ja 36 miljonit puuda kaubavedusid. [10] Puhkenud sõja tõttu jäi see kava aga täitmata. 1914. aastal vähenesid kitsarööpmelise tee sissetulekud 1 354 000 ja 1915. aastal 1 170 000 rublale. [11]

Esimese Juurdeveo Raudtee Seltsi taotluseks oli olnud juba 1898. aastal Mõisaküla ühendamine Riiaga. Vastavat luba tollal siiski ei saadud ja alles 1913. aastal võidi asuda selle projekti

[10] RAKA, f. 1679, nim. 1, s.-ü. 14, lehed 129—130.

[11] Eesti NSV Oktoobrirevolutsiooni ja Sotsialistliku Ülesehituse Riiklik Keskarhiiv (ORKA), nim. 1, s.-ü. 49, leht 23.

realiseerimisele. [12] Kuid seekord katkestas uue liini ehitustööd sõda. Jäi teostamata ka 1914. aasta algul kavandatud programm Pärnu—Mõisaküla—Tallinna teed parandada ja pealisehitust uuendada $1^1/_2$ aasta jooksul. Oli kavatsetud kulunud 8,37-naelased rööpad 13-naelaste vastu vahetada.

Tee koormuse kasvades oli ostetud juurde tugevamajõulisi vedureid Kolomna tehasest. Kaubavaguneid oli tellitud juurde algul Riiast, hiljem hakati neid valmistama Mõisakülas. Kandejõud suurenes järk-järgult 500 puudalt kuni 1000 puudani, 1914. aastal oli kaubavagunite pargis 500-puudase kandevõimega 232, 600-puudaseid 580, 650-puudaseid 10, 750-puudaseid 36 ja 1000-puudaseid 37. Edaspidi oli kavas ainult 1000-puudaseid ehitada. Oma platvormide ja vagunite park oli ka «Waldhofi» vabrikul.

1898. aastal alustas tegevust Liivimaa Juurdeveo Selts. Selle seltsi poolt ehitatud Valgast algav 197 versta pikkune liin kulges üle Koikküla Mõnistesse. Liin valmis 1902. aastal ja avati alaliseks liikluseks 1903. aastal. Ehituskulud tõusid üle 4,8 miljoni rubla.

Selts asutati kohalike mõisnike initsiatiivil, mida toetas Saksa kapital (Deutsche Bank jt.). Seltsi põhikapital ulatus 1 188 000 rublale, millest 5 protsenti öeldi olevat realiseeritud kohalike mõisnike hulgas tasuna maa eest, ülejäänud 95 protsenti aga Berliinis. Obligatsioonikapital moodustas 3 527 200 rubla, millest enamik kuulus Saksa kapitali esindajatele, väike osa Vene Riigipangale. Seltsi juhatus asus esialgu Riias, 1902. aastast alates aga Valgas. Juhatuse esimees oli Saksa kodanik, direktorid samuti sakslased.

Kõnesolev liin oli ühendatud Valga—Pärnu teega. Veokoormus oli Liivimaa raudteel tagasihoidlik. 1913. aastal laekus tuludest kokku 495 000 rubla. Kahjumite kogusumma oli 1915. aasta alguseks kasvanud üle 675 000 rubla. Ka veerevkoosseis oli teel üsna piiratud ja määratud peamiselt kaubaveoks. [13]

LOODERAUDTEE

20. sajandi algul puhkenud majanduskriis avaldus kõikidel majandusaladel. Venemaa raudteedest saadavad tulud vähenesid ka pärast majanduskriisi möödumist kuni 1906. aastani. Riigiraudteedelt saadavad tulud ei katnud enam investeeringuilt arvestatavaid protsente. Muude tegurite kõrval avaldas seegi

[12] RAKA, f. 1679, nim. 1, s.-ü. 97, lehed 18, 36 ja 48.

[13] RAKAL, f. 273, nim. 4, s.-ü. 2912, lehed 2—3 ja 108—109; «Вечернее время», 18 января 1915.

asjaolu mõju tsaarivalitsuse edasisele raudteepoliitikale. Eriti vähenes Rahandusministeeriumi huvi raudteede vastu. 1903. aastal lahkus ministri kohalt S. Witte. Tema järglased avasid uuesti tee erakapitali initsiatiivi laienemisele raudteemajanduses. Osaliselt tulenes see ka riigikassa olukorra halvenemisest Vene—Jaapani sõja tõttu. Kuid samuti avaldasid mõju finantskapitali keerukad ja võimsad sidemed riigiaparaadi kõrgemasse sfääri kuuluvate isikutega. Viimaste hulgas esines ka P. A. Stolõpini kabineti rahandusminister ja järglane peaministri kohal V. J. Kokovtsev.

Valitsuse raudteepoliitika muutumise järel vähenes järsult uute teede ehitamisprogramm. Aastail 1899—1902 ehitati juurde 11 300 versta uusi teid, aastail 1903—1914 ainult 10 600 versta ehk aasta kohta üle 3 korra vähem. Aastail 1911—1914 laienes Venemaa raudteevõrk ümmarguselt 3100 versta võrra, kusjuures riigiteedele lisandus 500 ja erateedele 2600 versta. Uus suund võidutses, finantskapitali võim tugevnes.

Uue suuna ilmnemisel tehti juba 1906. aasta lõpul Vene finantskapitali tuntud esindajate A. I. Võšnegradski ja J. I. Utini initsiatiivil katset haarata erakapitali valdusesse tagasi Peterburi—Varssavi (riigistati 1. jaanuaril 1894) ning Balti—Pihkva raudtee. Selleks oli kavandatud Loode Raudtee Ühing põhikapitaliga 8 miljonit rubla. Ühing oli valmis nimetatud teede ekspluateerimist rendi alusel võtma enda kätte. Taotlust kaaluti valitsusasutustes ligi pool aastat. 1907. aasta mais anti siiski eitav vastus, sest Peterburi—Varssavi tee oli riigile äärmiselt tähtis strateegiliselt. Pealegi oli see liin üks paremini töötavaid raudteid. Juba väljaostmisel oli rõhutatud, et selle tee loovutamine erakapitalile oleks ka tulevikus printsipiaalselt lubamatu. [14] Kuid nimetatud teede ühendamise mõte teostati küll riigi initsiatiivil 1907. aastal.

Uue raudteekonna teede pikkus (pealiinide pikkus 3853 versta, arvestatud 1 paarile rööbastele) ulatus üle 2500 versta. Ligikaudu $^2/_5$ sellest kuulus endisele Balti—Pihkva raudteele. Balti raudtee omaette võetuna hõlmas $^1/_4$ Looderaudtee teedevõrgust.

Looderaudtee pealiiniks jäi Peterburi—Varssavi 1044 versta pikkune tee 2 paari rööbastega ja rea kõrvalteedega. 1907. aastal liikus Peterburi—Varssavi liinil 4 paari reisironge päevas. Seoses rongide koosseade suurendamisega vähenes see arv hiljem 3 paarile.

Kõige intensiivsem oli reisiliiklus siiski Peterburi linnalähistel liinidel, kus see ühtlasi kiiresti tõusis. Peterburi ja Oranienbaumi vahel suurenes reisirongide arv 1907.—1913. aastani 30 paarilt 43 paarile ja Balti tee Gatšina liinil 10 paarilt 26 paa-

[14] RAKAL, f. 273, nim. 9, s.-ü. 6818, lehed 2, 22, 24.

rile. Peterburi—Tallinna liinil hakkas 2 asemel liikuma 3 rongipaari, Peterburi—Jõhvi vahel 3 asemel 4 (peamiselt suvitajate jaoks). Peterburi—Rakvere vahel liikus 1 paar ronge.

Tallinnast väljuvate rongide arv suurenes samal ajavahemikul 8 paarilt 14 paarile. Peterburile lisaks hakkasid sagedamini käima rongid Paldiskini — 3 (varem 2), Haapsaluni — 2 (1), Nõmmeni — 5 (2) ja Rakverre 1 rongipaar.

Elva kujunemisest tartlaste puhkekohaks kõneleb erirongide käimapanek Tartu—Elva vahel (1907. aastal need alles puudusid). 1913. aastal liikus sellel liinil 3 paari ronge. [15]

Looderaudtee tegevustulemusi *

Aasta	Teede pikkus verstades	Reisiliiklus		Kaubavedu		Tulud	Kulud	Kasum
		reisijaid milj.	milj. rbl.	miljon puuda	milj. rbl.	milj. rbl.		
1907	2546	14,8	11,3	331,4	18,8	32,5	29,3	3,25
1910	2546	20,3	14,7	499,0	23,3	41,1	27,4	13,7
1913	2533	27,0	19,0	590,0	33,4	53,4	32,3	21,1
1914	2536	29,1	18,7	668,2	28,7	48,5	38,5	10,0
1915	1957	27,9	22,1	599,8	26,9	49,8	47,7	2,1
1916	1614	31,1	19,6	517,0	20,9	40,5	47,6	—7,1

* Looderaudtee trükitud aastaaruannete andmeil.

Nagu tegevustulemusi esitavast tabelist nähtub, kulges Looderaudtee tegevus kuni Esimese maailmasõjani edukalt. Reisijateveol kasvas eelkõige lühimaa sõitjate arv. Keskmine sõidu pikkus oli Peterburi—Varssavi raudteel 1906. aastal 125 versta, Looderaudteel 1907. aastal 72 versta ja 1913. aastal 62 versta.

Kaubavedu suurenes kuni 1914. aastani kõikidel teedel seoses siseturu laienemisega. Üheks tähtsamaks jaamaks kaubaveo alal jäi Tallinn. Kaubakäive oli Tallinnas pärast majanduskriisi tõusnud 1904. aastal 43,3 miljonile puudale. Sellele järgnesid ebastabiilsed aastad ja uus tõus Esimese maailmasõja eel seoses peamiselt kohaliku suurtööstuse arenguga. 1913. aastal ulatus veoste käive 59,9 miljonile puudale. Juurdeveole kuulus sellest 37,3 miljonit ja äraveole 22,6 miljonit puuda. Kõige enam veeti Tallinna metsamaterjale, mis moodustas ligi kolmandiku kogu juurdeveost. Teisel kohal oli teravili 10 miljoni puudaga (seega tunduvalt vähem kui varasematel kõrgseisudel), moo-

[15] Leningradi Oblasti Arhiiv, fond 1374, nim. 7, s.-ü. 84, leht 41.

dustades 27 protsenti juurdeveost. Järgnesid ehitusmaterjalid eesotsas tsemendiga, kivisüsi, raud, teras jne. Ekspordiks oli määratud peamiselt teravili ja lina.

Tallinnast väljus raudteed mööda mere kaudu imporditud kivisütt ja koksi 7,1 miljonit puuda ehk 31 protsenti äraveost. Välismaalt saabunud puuvilla veeti välja 2,3 miljonit puuda (samuti palju vähem varasematest kõrgseisudest), masinaid ligi miljon puuda jne.

Teede pealisehituse uuendamise alal ei jõudnud Looderaudtee midagi olulist ära teha. Esimeses järjekorras taheti rööpad vahetada raskemate vastu (32,5 naela jalg) Peterburi—Varssavi magistraalil, millega ka alustati. 1913. aastal koostati küll ulatuslik programm kuni 1925. aastani, mis nägi ette magistraalteede ümberehitamist kandevõimega 20 tonni telje kohta senise 15,86 tonni asemel. Kuid järgneva sõja tõttu polnud sellel programmil enam praktilist tähtsust. Jäid teostamata ka Peterburi linnalähedaste liinide elektrifitseerimise projektid, ehkki vastavaid eeltöid 1914. aastal juba alustati.

Balti raudteele jäi endine enne tee riigistamist rajatud pealisehitus. Kui 1910. aastal käis Looderaudteed kontrollimas Venemaa raudteede uurimise erikomisjoni esindus, leidis see Balti raudtee pealisehituse korras olevat. Tapa—Tallinna vahel lasti kontrollrongil arendada kiirust kuni 75 versta tunnis ja tee leiti olevat suurepärane. Küll aga märgiti, et 1870. aastal rajatud sild Luuga jõel ei vasta enam suurenevatele koormustele. Seetõttu polnud Tallinn—Tosno vahel võimalik pidevalt rakendada uusi võimsamaid, kuid raskemaid 4-teljelisi vedureid. Looderaudtee esindajate väite kohaselt tekitas see igal aastal 427 000 rubla ülearuseid kulutusi. Silla maksumuseks arvestati 325 000 rubla ja selle ehitamist oli taotletud ja Raudteede Valitsuse tehnilise nõukogu poolt vajalikuks peetud alates 1901. aastast, s. o. pärast Narva uue silla valmimist. Teedeministeerium polnud selleks siiski 10 aasta jooksul leidnud vajalikke krediite.

Teise põhilise kitsaskohana märgiti Tallinna sõlme, mis koosnes iseseisvalt tegutsevatest reisijate-, sorteerimis-, kaupmeeste ja sadamajaamast. Raudteede Valitsuse tehniline nõukogu oli Tallinna jaama rekonstrueerimise projekti kinnitanud juba 1905. aasta augustis, kuid selleks vajalikke krediite enam kui miljon rubla ulatuses ei eraldatud. Komisjon pidas vajalikuks tee profiili parandada Tallinna ning Tallinn—Ülemiste ja Nõmme vahel teetammi tõstmise teel ja teetammi läbivate viaduktide ehitamist tänavaliikluse jaoks. Narvas peeti seevastu vajalikuks Kreenholmi tee jaoks tunneli ehitamist.

Liikluse kohta märgiti, et Narva depoos asub 21 reisi- ja 50 kaubarongivedurit, millest suvel seisab 10 kaubarongivedurit, talvel seevastu sama palju reisirongivedureid kasutamata. Depoo

ruumid olid niivõrd kitsad, et talvel tuli kuni 20 sooja vedurit pakase kätte jätta.

Ebamajanduslik oli samuti kahe lähedase pöördedepoo pidamine Tapal ja Rakveres, neist esimene üksnes Tapa—Valga liini jaoks. Kahe depoo koondamine Tapale eeldas uue depoohoone ehitamist, milleks aga samuti krediite ei saadud.

Raudteelaste tegevusega oma tööülesannete täitmisel jäädi endise Balti raudtee liinidel täielikult rahule. [16]

Looderaudtee peamised raskused tulenesidki liigsest sõltuvusest Teedeministeeriumi erakorralistest krediitidest, kuigi selle süsteemi teede ekspluateerimine suuri kasumeid andis (1908. aastal ligi 10 miljonit rubla, 1913. aastal juba 21 miljonit). Seetõttu oli suuri raskusi iga uue hoone ehitamisega, olgu see ka kas või üsna väike puust jaamahoone Nõmmele.

Juba 1908. aastal pöördus Eestimaa kuberner Teedeministeeriumi poole taotlusega laiendada Nõmme elanike ja suvitajate huvides sealse platvormi tegevust ja lubada ka pagaaživedu (Nõmme elanike arvuks märgiti tollal 3500). Looderaudtee liiklusamet pooldas taotluse rahuldamist, kuid puudus 700 rubla vajaliku hoone ehitamiseks. Looderaudtee ülem tegi korralduse ette näha see summa 1910. aasta eelarves, kuid ka 1910. aastal jäi raha saamata. Alles siis kui N. Glehn tegi Looderaudteele ettepaneku võtta pagaažilaona kasutusele senine valvurimaja, lubades valvurile jaama lähedusse anda tasuta korteri, jõuti pagaažiteenistuseni Nõmme platvormil 1911. aasta algul. 1911. aastal esitati taotlus veel teise platvormi avamiseks praeguse Rahumäe peatuse kohale, kuid see lükati tagasi. [17] Lihtsam oli küsimuse lahendamine üldkasutatava platvormi väljaehitamiseks Arukülas, mis toimus 1911. aastal kindralmajor P. P. Baranovi kulul ja kandis tollal ka tema nime. Platvorm avati õigupoolest küll juba 1. juulil 1898, kuid selle kasutamine talvel oli tollal lubatud üksnes Baranovite perekonna liikmetele. [18]

Lihtsam oli Looderaudtee juhtkonnal täiendada ja uuendada veeremit, sest see toimus korralise kulu arvel.

Vedureid oli olnud Peterburi—Varssavi teel 1906. aastal 605, keskmine telgede arv neil 3,40. 1907. aastal kasvas uue koondise Looderaudtee veduripark põhiliselt Balti—Pihkva tee arvel 946 vedurini, kusjuures ka keskmine telgede arv oli mõnevõrra suurem, nimelt 3,42. 1909. aastaks oli vedureid 952. See jäigi nende kõige suuremaks arvuks. Järgnevail aastail kanti vanu vedureid juba rohkem maha kui uusi, võimsamaid juurde osteti. Seetõttu jäi 1913. aastaks veduriparki küll ainult 880 vedurit, kuid veduri-

[16] RAKAL, f. 271, nim. 1, s.-ü. 55, lehed 6—22 ja 85—87.
[17] RAKAL, f. 273, nim. 11, s.-ü. 1183, lehed 3, 159, 234, 246, 280 ja 408.
[18] Samas, lehed 319 ja 338; fond 265, nim. 4, s.-ü. 674, lehed 166, 184 ja 210.

telgede arv samal ajal suurenes. See tendents jätkus ka järgnevail aastail. Aastail 1907—1915 kanti T-seeria 0-3-0 kaubaveovedureist (üldarvult 370) maha tervelt 233 ja need asendati 167 veduriga O-seeriast 0-4-0. Reisivedurite parki täiendati S-seeria 1-3-1 veduritega (peamiselt küll Peterburi—Varssavi liinil). 1915. aastaks jäi veduriparki 863 üksust, nende keskmine telgede arv oli aga 4,03. Seejuures moodustasid ligi 70 protsenti kaubaveovedureist uued O-seeria vedurid.

Reisivagunite park oli Peterburi—Varssavi teel 1906. aastal kokku 860 üksust keskmiselt 3,42 teljega vaguni kohta. Balti—Pihkva teel oli 1905. aastal 710 üksust, kuid peamiselt 3-teljelised vagunid. Seetõttu jäigi 1907. aastal reisivagunite ühise pargi 1577 üksuse keskmiseks telgede arvuks 3,31. 1913. aastaks oli vaguneid 1944 ja 1914. aastaks 2076 keskmiselt 3,33 teljega vaguni kohta. Seega oli üks kolmandik reisivaguneist 4-teljelised, ülejäänud aga 3-teljelised.

Kaubavagunite park koosnes 1907. aastal 14 400 üksusest, millest umbkaudu 30 protsenti saadi Balti—Pihkva teelt. 1913. aastaks oli neid juba 15 120 keskmise telgede arvuga 2,01. [19]

Veeremi remontimine toimus Looderaudteel esialgu varem eriteedel väljakujunenud korras. Seejuures olid kõikide töökodade seadmed vananenud ja vajasid täiustamist. Kuid koos selle probleemiga kerkis paratamatult üles ka töökodade edaspidine spetsialiseerumine. Esimese maailmasõja eel hakati selleks ka eeltöid tegema. Vedurite kapitaalremont taheti koondada Daugavpilsi, vagunite remont aga Tallinna. Tallinna tehaste tegevuse laiendamiseks oli Looderaudtee 1909. aastal ostnud Wiegandi masinatehaselt Telliskivi tänava alguses asuva suurema tööstushoone, mis sajandi algul oli ehitatud valutööde jaoks, kuid majanduskriisi tõttu raskustesse sattunud ettevõtte poolt lõplikult sisustamata jäänud. Tehnoloogilise täiustusena märgitakse hapnik-atsetüleeni keevitusmenetluse rakendamist.

Endise Pihkva—Riia tee remonditehas Valgas taheti jätta jaoskonna töökodadeks. Kuid ka neid plaane ei suudetud enam sõja tõttu realiseerida.

Kõige puudulikumad on andmed Looderaudtee töötajate kohta.

Ülevaadetes ja aruannetes märgitakse ainult põhikaadri ametnikke ja nendegi kohta esineb üsna lahkuminevaid andmeid. Looderaudtee ajaloolise ülevaate ettevalmistavates materjalides näidatakse 1907. aastal 7624 teenistujat keskmise aastapalgaga 207,38 rubla (1905. aastal 175,03), 1913. aastal 7825 teenistujat

[19] Leningradi Oblasti Arhiiv, f. 1374, nim. 7, s.-ü. 84, lehed 35 ja 168—170.

keskmise palgaga 221,60 rubla. [20] Töötajate üldarv kasvas Looderaudteel kuni 34 747 inimeseni. [21] Ühe versta tee kohta tuli seega 13,72 ja pealiini kohta ühe rööpapaari arvestuses 9,02 inimest. Eesti alal võib ühe versta tee kohta arvestada ümmarguselt 10 raudteelast.

Ametnike edutamine toimus tööstaaži ja eksamite alusel. Üldine töökorraldus jätkus juba varem väljakujunenud alustel.

Töötajate tervishoiu alal märgitakse olulise saavutusena sanatooriumi asutamist 1907. aastal Haapsallu. 1909. aastal osteti selleks endisest suurem hoone Peterburi—Moskva raudtee töötajate osavõtul. 1910. aastal oli sanatooriumis 190 haiget, neist 141 Looderaudteelt, 49 Peterburi—Moskva teelt. [22]

Tallinn—Moskva otseühenduse taotlusest. Tsaarivalitsuse uue raudteepoliitilise suuna taustal kerkis taas päevakorrale Tallinn—Moskva otseühenduse loomine, seda erakapitali initsiatiivil. Sellise ühenduse tähtsust hindasid väga kõrgelt Tallinna äriringkonnad eesotsas Börsikomiteega. 1906. aastal esitati vastav taotlus A. von Dehni nimel. Taotlust toetasid Moskva linn ja Moskva ning Tveri kubermangud. Uue raudtee pooldajad rõhutasid, et veosed Peterburi—Moskva raudteel on aastail 1894—1904 kasvanud 106 miljonilt 159 miljonile puudale, mistõttu see tee on üle koormatud ja saadetised Tallinna on hakanud ülemääraselt venima. Seda arvamust jagas ka Peterburi Börsikomitee. Veoste edasise suurenemise korral raskenes olukord veelgi ja seda ka Balti raudteel. Uue tee vastased väitsid aga, et Peterburi—Moskva tee veovõime ei ole kaugeltki veel ammendatud, Balti raudtee võimsust saaks aga suurendada teise rööpapaari lisamisega. Ühtlasi hoiatati, et uus Tallinn—Moskva raudtee tekitaks paratamatult kahju olemasolevatele teedele. Uue tee vedusid arvestati tõusvat 76 miljoni puudale ja sissetulekuid enam kui 7 miljonile rublale aastas. Teedeministeeriumi insener A. Schultz leidis, et kasu, mida uus tee toob rahvamajanduse arengule, korvaks mitmekordselt teistele teedele tekitatava kahju.

Küsimuse arutamisel Teedeministeeriumi uute raudteede komisjonis leiti see olevat niivõrd tähtis, et saadeti otsustamiseks Ministrite Nõukogusse.

Uue tee projekti vastu olid mõjuvõimsad Rõbinsk—Moskva—Ventspilsi raudteeseltsi huvide kaitsjad, kaasa arvatud Rahandusministeeriumi esindajad. Taotlus jäeti rahuldamata. [23] Järjekordne Tallinn—Moskva otseühenduse projekt esitati 1912. aastal, seekord Moskva linnavalitsuse poolt. Tallinna sõjasadama

[20] Pihkva Oblasti Arhiiv, f. 1374, nim. 7, s.-ü. 84, leht 23.
[21] Samas, s.-ü. 85, leht 59.
[22] RAKAL, f. 271, nim. 1, s.-ü. 55, leht 14—15.
[23] RAKAL, f. 1276, nim. 3, s.-ü. 398, lehed 15, 36—39 ja 120.

ja moodsa sõjalaevastiku ehitamise tõttu tulid uue raudteeliini pooldajatena juurde Mereministeeriumi ja Sõjaministeeriumi esindajad. Moskva—Tallinna otseliini tähtsust rõhutati nüüd strateegilisest seisukohast.

Projekteeritud Moskva—Tallinna raudteeliini pikkuseks oli 842 versta (Riiga tuli raudteel 912, Vetspilsi 1026 ja Liepajasse 1041 versta). Uus liin pidi läbima sõlmpunktid Staritsa, Ostaškovi, Voloti, Šeloni, Pljussa, Vasknarva ja Kiltsi. Raudtee ehitamise kuludeks arvestati 57 miljonit rubla ja teostajaks pidi olema eraselts (eesotsas prantsuse kapitalistidega). Seega olid Moskva poolt esitatud projekti realiseerimiseks olemas reaalsed eeldused. Kuid vaatamata isegi sellele, et uut raudteeliini peeti ka strateegiliselt väga tähtsaks, jäi projekt Ministrite Nõukogus pärast pikka kaalumist ometi kinnitamata (15. detsembril 1912). [24] Otsustavat osa mängisid jälle Rõbinsk—Moskva—Ventspilsi raudteeseltsi kapitali esindajad, nende kasumid ja sidemed. [25] See selts esitas mitmesuguseid vastuprojekte olemasoleva Tallinn—Moskva raudteeühenduse õgvendamiseks ja uue Pärnu—Mustvee raudtee ehitamiseks, mis tegelikult aga eeltöödest kaugemale ei jõudnud.

Sõja-aastad. Looderaudtee tegevustulemustest nähtub oluline vedude tõus 1914. aastal ja samaaegne tulude vähenemine. See on seletatav 1914. aasta teisel poolel soodustatud tingimustel toimunud sõjaväevedudega. Analoogiline nähtus jätkus ka järgnevail sõja-aastail.

Seoses rinde lähenemisega lühenes Looderaudtee ekspluateeritavate teede pikkus 1915. aastal ligi 600 ja järgmisel aastal üle 500 versta (liiklus Peterburi—Varssavi teel katkes Daugavpilsis). 1916. aastal lisandus seejuures aga 175 versta pikkune uus Narva—Oudova—Pihkva liin.

Teede koormus aga suurenes, samuti veerem (ilmselt evakueeritud veeremi arvel). Ühtlasi kasvas ka endise Balti raudtee ja muu hulgas Eesti teede osatähtsus Looderaudtee tegevuses, seda eriti 1916. aastal. Reisijate arv tõusis Tallinna jaamas üle 817 000 (1915. aastal 581 700), Nõmmel 250 700 (145 600), Narvas 250 800 (192 900) jne. Kaubaveo operatsioonidelt oli Tallinn esikohal. [26]

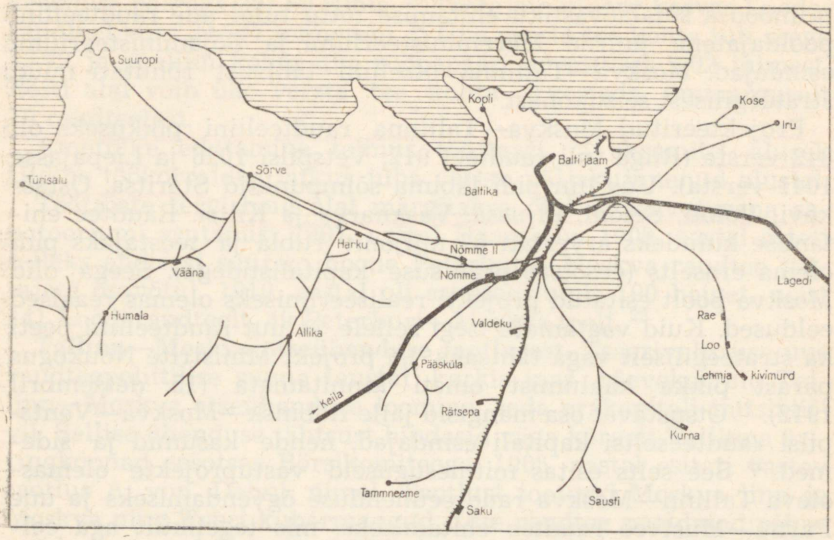
Vaatamata raudtee tegevuse intensiivistumisele ei jõutud mõne aja pärast enam rahuldada kõiki veovajadusi. Raskustest

---

[24] RAKAL, f. 1276, nim. 10, s.-ü. 456, lehed 1 jj.

[25] Nimetatud seltsi direktor K. P. Lazarev oli Teedeministeeriumis autoriteetseks isikuks «eriliste asjade» alal ja ühtlasi raudtee seadusandluse komisjoni esimeheks. Samuti seisis seltsile lähedal rahandusminister V. Kokovtsev.

[26] Pihkva Oblasti Arhiiv, f. 1374, nim. 7, s.-ü. 85, lehed 471—472; s.-ü. 88, lehed 319—320.



Tallinna kindluseraudtee.

ülesaamiseks allutati Looderaudtee veomajandus Peterburi rajooni raudteevedusid korraldava komitee kontrollile.

Raudtee ekspluateerimisel kerkis endisel Balti raudteel juba sõja algul esile kütuseprobleem, sest varem oli selleks kasutatud peamiselt Inglise kivisütt. Esialgu püüti seda asendada naftaga, kui aga sedagi küllaldaselt ei jätkunud, tuli hakata kasutama ka puid ja turvast. Lõpuks tekkis tõsiseid raskusi nendegi saamisel. Just kütteainekriisi tõttu alustati põlevkivi uurimustega 1916. aasta kevadel. Kuid põlevkivi praktilise kasutamiseni raudteel ei jõutud veel ei sellel ega ka järgmisel aastal.

Sõjaolukorras polnud mõistagi aega mõelda hoonete korralisele remontimisele ja teedelgi tehti üksnes kõige hädapärasemat. Raskusi tekkis ka veeremi remontimisel, mis üha enam hakkas halvama raudtee tegevust.

Sõja tõttu jäi õhku rippuma ka plaan ehitada Smolensk—Tartu 521 versta pikkune liin, ehkki see veel 30. juunil 1916 toimunud valitsusesindajate nõupidamisel jäeti uute teede esimesse järjekorda.

Küll aga hakati sõjaväevõimude poolt ehitama kitsarööpmelist teed Paide—Tamsalu vahel. Õigem olnuks ühendada Paide sõlmjaam Tapaga, kuid Tamsalust kulges juba Paide suunas lubjavabrikule paekivide veoks ehitatud kitsarööpmeline teeharu ligi 17 versta ulatuses. Ühendus Paidega pidi toimuma selle piken-

dusena. Liini kogupikkus oli ümmarguselt 45 versta. Ehitamist alustati 1915. aastal ja tee pidi valmima väliraudteena järgmisel aastal. 1917. aasta jaanuaris teatati, et heal juhul võib 2 nädala pärast uuel teeharul proovisõitu teha. Kuid tegelikult ei saanud see tee täiesti sõidukõlblikuks ka 1918. aasta jaanuariks, kuigi tee iseenesest oli juba olemas.[27] Jaamahooneteks olid ehitatud ajutised barakid. Kasutama hakkasid seda teed hoopis Saksa okupatsioonivõimud, tuues selleks otstarbeks kohale 14 vedurit, mis olid ehitatud Prantsusmaal 1905. aastal.

Teised sõjaeelsed ja sõjaaegsed teeprojektid jäid sõjaolude tõttu realiseerimata. Väljaspool tavalisi projekte ehitati küll aga omaette raudteevõrk Tallinna kindlustuste vööndis nn. kindluseraudteena. Tee oli paljuharuline ja kohandatud Tallinna kindlustussüsteemi vajadustele. Tee kogupikkus ulatus umbkaudu 250 verstale (skeemi andmeil 263 verstale, kuid ilmselt polnud kõik harud veel täies ulatuses valmis ehitatud). Jaamasid oli 38 ja kõik need kuulusid viiendasse klassi peale baasjaama Nõmmel. Laiarööpmelise tee Nõmme jaamast eraldamiseks sai see nimeks Nõmme II, hiljem Nõmme-Väike.

Vedurite ja vagunite park oli kindluseteel võrdlemisi kirju ja juhuslik. Nii näiteks anti kindluseteele üle «Waldhofi» tselluloosivabriku likvideerimisel 4 vedurit ja umbes 100 platvormi. Osa vedureist pärines Saksamaalt A. Koppeli tehasest, ehitatud aastail 1913—1914, osa Kolomna tehases 1916. Ameerikast saadi 12 vedurit (osa hukkus merel koos laevaga). 1918. aastal oli kindluseraudteel kaudsete andmete alusel 71 vedurit. Vagunitest oli enamik 5- või 8-tonnilise kandejõuga platvormid ja 12-tonnised kinnised vagunid (A. Koppeli tehasest Saksamaalt). 1919. aastaks jäi Nõmme depoo arvele 60 vedurit, 38 reisi- ja 1392 kaubavagunit.[28]

Seoses kindlustustöödega Tallinnas hakkas kiiresti kasvama Nõmme elanikkond. Uue linnaosana mainitakse juba 1913. aastal kindlustustööde ametnike poolt asutatud Peetri aedlinn (Pääsküla). Pääsküla jaama tollal veel siiski ei olnud, sellenimeline peatuskoht esineb aruannetes 1920. aastast alates ja sai jaama õigused 1925. aastal.

---

[27] RAKA, f. 1679, nim. 1, s.-ü. 62, lehed 2, 103 ja 175.
[28] Insener J. Loogilt saadud andmeil.

4

EESTI RAUDTEELASTE ELUST TSARISMI AJAL JA NENDE VÕITLUSEST SOTSIALISTLIKU REVOLUTSIOONI VÕIDU EEST

RAUDTEELASED 1905. AASTA REVOLUTSIOONI EELÕHTUL

Töölisklassi formeeruvasse võitlusrindesse kuulusid raudteetöölised, eelkõige aga raudteetöökodade ja depoode töölised. Nende töö- ja elutingimused olid enam-vähem samasugused kui teistes metallitehastes. Madalale töötasule ja pikale tööajale lisandusid veel omavoli tehaste ja veduridepoode ülemuste, teemeistrite ja teiste meistrite poolt.

Tallinna raudteetehaste vanemtööline Karl Rohtma jutustab: «See oli 1901. aasta maikuus, kui mul pika otsimise järel õnnestus saada õpilase koht Tallinna raudteetehastes. Töö oli raske ja kurnav. Tööpäev kestis kella seitsmest hommikul kella poole kümneni õhtul. Palk aga oli naeruväärselt väike, eriti õpilase palk. Pealegi sunniti meid sageli maksma ülejõukäivaid trahve.» Tööliste raske majanduslik olukord ja poliitiliste õiguste täielik puudumine olidki peamisteks rahulolematuse põhjusteks, mis soodustasid sotsiaal-demokraatlike ideede sissetungimist raudteetööliste sekka. Ka sotsialistlikku kirjandust liikus mõne Saksamaalt Eestisse tulnud töölise käes. Nende hulka kuulus ka Tallinna raudteetehase tööline A. Burland.

Eesti raudteetööliste ja -teenistujate koosseis oli paljurahvuseline: nende hulgas oli peale eestlaste venelasi, lätlasi, poola-

kaid ja sakslasi. 1901. aasta aprillis saabus Tallinna Mihhail Ivanovitš Kalinin, kes varem oli mõistetud süüdi revolutsioonilise tegevuse eest Peterburis ja seejärel saadetud välja Gruusiasse. Aktiivne osavõtt revolutsioonilisest liikumisest Gruusias oligi tema järjekordse väljasaatmise põhjuseks ja ta valis oma uueks elukohaks Tallinna linna, mis asus lähedal revolutsioonilisele keskusele Peterburile.

Tallinnas töötas M. I. Kalinin esialgu tehases «Volta», [1] seejärel aga õnnestus tal 1902. aastal asuda tööle raudteetehastesse. Temal kui väljasaadetul polnud kerge neis tehastes tööd saada, sest väljakujunenud korra järgi tuli läbi käia palju instantse, enne kui töölevõtmine otsustati. Kuid M. I. Kalinin kasutas veidi ebatavalist teed — ta hakkas energiliselt taotlema vahetut kokkusaamist tehaste ülema Porošiniga, kõigist vahepealsetest instantsidest mööda minnes. See õnnestus ja ta suutis veenda tehaste ülemat, viimane nõustus teda tööle võtma. [2] Niisuguse sammu astus M. I. Kalinin revolutsioonilise tegevuse huvides. Raudteelaste abiga oli tal kergem pidada sidet Peterburi revolutsiooniliste organisatsioonidega. Tagasihoidlik, töös osav ja kultuurne M. I. Kalinin võitis kiiresti töökaaslaste poolehoiu. «Kogu 1902. aasta töötasin õpilasena treiali Mihhail Ivanovitš Kalinini juures,» jutustab oma mälestustes Tallinna veojaoskonna treial Kõrve. «Mu õpetaja oli minust vaid mõni aasta vanem, kuid elumõistmises oli ta minust palju ees. Kui õpetaja oli Mihhail Ivanovitš väga tähelepanelik. Laseb oma tööpingi käima, tuleb minu juurde, küsib, mis ja kuidas, näitab, selgitab, jutustab. Talle meeldisid taibukad õpilased. Mihhail Ivanovitš oli alati elav ja heas tujus. Töölised käisid sageli tema juures juttu ajamas. Ta võis igaühega sundimatult vestelda. Kõige keerulisematest küsimustest rääkis ta arusaadavalt, kinnitades oma sõnu meie elust võetud faktidega. Mihhail Ivanovitš rääkis küll lihtsalt, kuid igas ta sõnas peitus sügav mõte. Iga jutuajamine temaga pani meid oma elu üle järele mõtlema.» [3]

Unustamatu mulje jättis M. I. Kalinin ka paljudele teistele töölistele. Endine treial Karl Rohtma, kelle töökoht asus kõrvuti M. Kalinini tööpingiga, meenutab: «Lõunavaheajal viis Kalinin läbi vestlusi, rääkis sellest, kes on süüdi tööliste raskes olukorras. Meid oli 4—6 inimest, istusime tööriistakastidel, tükk leiba ühes, heeringas teises käes, teekann meie keskel. Teekann oli ühine ja teed keetsime ise ääsitulel. Sõime ja rääkisime. Kalinin istus meiega koos. Me kõik olime vaimustatud tema heast informeeritusest. Ta näitas selgesti, mispärast meie töötasu

[1] Lähemalt M. I. Kalinini tegevusest «Volta» tehases vt. V. G. Gussarova, Tehas «Volta». Lehekülgi ajaloost, Tallinn 1967, lk. 17—20.
[2] I. Kurtšavov, M. I. Kalinin Tallinnas, Tallinn 1957, lk. 22.
[3] I. Kurtšavov, lk. 23.

on madal ja elu vilets, samal ajal kui ettevõtjad elavad rikkuses, miks meid sunnitakse tegema ületunnitööd jne. Kalinin seletas meile ka seda, kuidas töölistel tuleb alustada võitlust parema elu eest. Neil lõunavaheaegadel andis Mihhail Ivanovitš meile esimesi õppetunde ja me hakkasime paljudest asjadest aru saama hoopis teisiti.» [4]

Nii hakkasid M. I. Kalinini ümber kogunema aktiivsemad, teadlikumad raudteetehaste töölised, kellest kujunes marksistlik ring. Ringi liikmeteks olid Karl Rohtma, Gustav Kallas, Johannes Veski, Herman Aurik, tehnik A. Tiirvelt jt. Koosolekud toimusid sageli Villardi (praegu Laari) tänav 26, väikeses majakeses, mis kuulus raudteetehaste töölisele Marie Tulbile. M. I. Kalinin ei piirdunud ainult suulise agitatsiooniga, vaid organiseeris revolutsioonilise ringi liikmetega ka põrandaaluste proklamatsioonide väljaandmist. Ühtlasi kujunes ta Tallinnas veendunud iskralaseks, selle kohalikuks kirjasaatjaks. Tänu M. I. Kalinini energilisele tegevusele oli raudteetehaste ja depoo töölistel võimalus lugeda ja levitada seda leninlikku ajalehte oma seltsimeeste hulgas.

Pensionär Eduard Pärdi, kes töötas neil aastatel raudteetehastes Mihhail Ivanovitši naabruses, mäletab: «Kalinin andis meile lugeda leninliku «Iskra» numbreid ning meis lõi lõkkele revolutsiooniline vaim, mis siitpeale sai meile elu teenäitajaks.» [5] M. I. Kalinin tegutses Eestis eesmärgiga ühendada sotsialism töölisliikumisega, ta pani kindla aluse kohalikule sotsiaaldemokraatlikule organisatsioonile. Eesti töölisliikumise arengus on tema tegevusel määratu suur tähtsus.

M. I. Kalinini revolutsiooniline tegevus tõmbas endale sandarmite tähelepanu. 1903. aasta jaanuaris areteeriti ta provokaator Jankelsoni ettekande põhjal, kuid vabastati süütõendite puudulikkuse tõttu ja tuli 23. juulil 1903 tagasi Tallinna. M. I. Kalinini teistkordne viibimine Tallinnas ei kestnud kaua. 4. veebruaril 1904 areteeriti sandarmite kõvendatud valve all viibinud M. I. Kalinin «Volta» tehase kontoris ja saadeti Olonetsi kubermangu neljaks aastaks asumisele. [6]

Ärev olukord valitses 1905. aasta revolutsiooni eelõhtul ka teistes Eesti rajoonides. Revolutsioonilist käärimist oli raske majandusliku olukorra tõttu märgata näiteks Pärnu raudteelaste hulgas.

Tööliste ja teenistujate hulk kasvas sel eraraudteel aasta-aastalt ja moodustas XX sajandi alguseks umbes 1000 inimest. Nende majanduslik ja õiguslik seisund oli veel raskem kui riigi-

[4] K. Rohtma raadiokõne 1956. aastal.

[5] A. Karisto. M. I. Kalinini sidemetest Tallinna töölistega. «Õhtuleht», 3. juulil 1961.

[6] I. Kurtšavov, lk. 58.

raudteede teenindaval personalil. Töötajate rõhuva enamiku palgad olid madalad. Nii olid raudtee-agentide aastapalgad Viljandi—Tallinna raudteel ning Paide haruteel 1903. aastal järgmised: kohtumispunkti juhataja 300 rubla, kaaluja — 240, rongikoostaja — 216, vanemtööline — 204, pöörmeseadja 156, konduktor — 192, telefonist — 180 ja valvur — 120 rubla. [7] Kuid ka seda kehva palka ei õnnestunud alati täielikult kätte saada, sest trahve võeti vähimategi «eksimuste» eest. Meie ees on üks ametlik tõend, millest nähtub, et konduktor-pagasijaotajat Peeter Luksi trahviti näiteks 1900.—1903. aastal ettevaatamatuse eest rongi manööovritel 1 rublaga, reisijate ebaõige paigutamise eest 1 rublaga, veekarahvini veega mittetäitmise eest 50 kopikaga. [8] Analoogilised olid ametlikud õiendid ka paljude teiste töötajate kohta. Oli veel palju teisigi põhjusi, mis tekitasid raudteelaste seas rahulolematust, lõid soodsa pinna revolutsiooniliste ideede levimisele.

Pärnu linnas oli energiliseks revolutsioonilise liikumise organiseerijaks Voldemar Lüdig, kes töötas raudteevalitsuses kullerina juba 1896. aastast. Tema ema, õed Helene ja Julia ning vend teenisid samuti Pärnus raudteetranspordis. Voldemar Lüdigist kui töötajast oli ülemusel hea arvamine. «Lüdig on väga hea teenistuskohuste täitja,» kirjutas iseloomustuses Pärnu—Tallinna teede juhataja K. Krzizanovski Peterburi—Varssavi raudtee sandarmi-politseivalitsuse ülemale seoses 1905. aasta revolutsiooniliste sündmustega. [9]

V. Lüdig oli edumeelne ja avara silmaringiga inimene, kes astus revolutsioonilise võitluse teele juba tükk aega enne 1905. aasta sündmusi. Ta oli põrandaaluse marksistliku ringi liige, hiljem aga üks juhtivaid sotsiaaldemokraatliku organisatsiooni tegelasi Pärnus. V. Lüdig on esimesena tõlkinud eesti keelde N. Gogoli näidendi «Revident» ning M. Gorki näidendi «Põhjas» ja toonud need Pärnus lavale koostöös marksistliku ringi teise liikme Mellikoviga 1903. aasta detsembris. [10]

Peale selle on V. Lüdig olnud eesti ajalehtede kirjasaatjaks. Ta paljastas oma artiklites kohaliku politsei omavoli ja «Waldhofi» tselluloosivabriku tööliste julma ekspluateerimist, tõmmates sellega endale ettevõtjate ja politsei viha. Neist artiklitest kuulda saades kirjutas Pärnu—Tallinna raudtee juhataja K. Krzizanovski: «Ma hoiatan Lüdigit nende artiklite pärast... kui ta jätkab sellist ühtede üleskihutamist teiste vastu, ma olen sunnitud ta vallandama kui ühiskonnale kahjuliku isiku.» [11]

[7] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 25, lehed 60—78.
[8] RAKA, f. 1674, nim. 1, s.-ü. 727, leht 12.
[9] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 59, lehed 163 ja 171.
[10] P. Põldroos. M. Gorki «Põhjas» esimene lavastus Eestis. Eesti Nõukogude Teater. Almanahh III, 1957, lk. 145—146.
[11] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 69, leht 171.

21. juunil 1904 viidi V. Lüdig üle Halliste kohtumispunkti ajutiseks kaalujaks. Mõjutatuna liikumisest, mis arenes raudtee peamagistraalidel raudteelaste majandusliku olukorra parandamise eest, koostas ta Pärnu—Tallinna raudtee teenistujate nimel avalduse projekti, milles olid samuti esitatud majanduslikud nõudmised. Projekti saatis V. Lüdig Tallinna sealsete raudteelaste hulgas toetuseks allkirjade kogumiseks. Ettevõte oli Tallinna ja Pärnu raudteelastele nähtavasti liiga uudne, kardeti riskida ja algatus soikus sedapuhku.

Kuid peatselt puhkes Venemaal revolutsioon, mis õpetas sadu tuhandeid kapitalistide ja mõisnike ikke all ägavaid töölisi paljudele asjadele teistsuguse pilguga vaatama. Tööstustööliste revolutsiooniline võitlus äratas ka raudteelased, kes kujutavad endast märkimisväärset osa töölisklassist.

REVOLUTSIOONIVÕITLEJATE ESIRIDADES

Esimese vene revolutsiooni algust tähistasid verised sündmused Peterburis 9. jaanuaril 1905. Pealinna töölised vastasid sellele üldise protestistreigiga, mille järel puhkesid streigid ka teistes linnades.

Tallinnas alustasid esimestena streiki vagunitehase «Dvigatel» töölised, mille järel streigiga ühinesid ka teiste tehaste ja vabrikute töölised, sealhulgas Tallinna raudteetehaste omad. Raudteejaama rajoonis katkesid kõik tööd: vedurite manööverdamine, veovoorimeeste liikumine, kaupade vastuvõtmine ja vagunite tühjendamine. Ametlikel andmetel streikis Tallinnas 12. jaanuaril kuni 10 000 töölist ja streik kujunes üldiseks.

Sel päeval kell 16 kogunesid streikijad Lausmanni heinamaale suurele miitingule, kus VSDTP Tallinna Komitee liikmed esinesid kõnedega Peterburi sündmuste kohta. Streikijad nõudsid 8-tunnise tööpäeva kehtestamist, töötasu tõstmist, trahvide kaotamist jne. [12] 50 delegaadi hulgas, keda miitingust osavõtjad saatsid esitama nõudmisi asekuberner A. Giersile, olid ka raudteetehaste esindajad.

Teine võimas streikide laine järgnes 1905. aasta veebruaris. Põhjuseks oli jaanuarikuu streikide käigus streikijate põhimassi poolt ettevõtjatele esitatud nõudmiste rahuldamata jätmine. Raudteetehaste töötajad selle streigiga ei ühinenud, kuna nad jaanuarikuu streigi tulemusena siiski saavutasid tööpäeva tunduva lühendamise — kuni 9 tunnini päevas. Kuid raudteelased tervikuna ei jäänud streigist kõrvale. Valga raudteetöökodade

[12] Революция 1905—1907 гг. в Эстонии. Сборник документов и материалов, Таллин 1955. стр. 27—29.

töölised, kes olid 11. veebruari streigi algatajad, tõmbasid endaga kaasa ka teiste linna ettevõtete töölisi. Nõudmistes, mis olid koostatud streikijate üldkoosolekutel, esinesid peamiste punktidena: tööpäeva lühendamine kuni 9 tunnini, töötasu tõstmine kuni 50 protsenti, tööliste inimlik kohtlemine jne. Täiendavates nõudmistes oli juttu raudteetöökodade ülema ja mitme meistri vallandamisest. Kuid mitte ükski nõudmine ei leidnud rahuldamist ja streik lõppes lüüasaamisega. [13]

1905. aasta kevade ja suve jooksul ei vaibunud eesti proletariaadi revolutsioonilised väljaastumised, vaid võtsid veelgi teravama iseloomu. Jätkus olukorra teravnemine ka raudteel, eriti raudteetehastes. Poliitilise pinge kasvamisega kaasnes proletariaadi jõudude organiseerimine. Suurt osa etendasid selles Ülevenemaalise Raudteelaste Liidu kongressi otsused. Kongressil käisid ka Eesti ala raudteelased. Sellel 1905. aasta septembri keskel Peterburis peetud kongressil töötati välja laialdane tegevusprogramm. Rööbiti majanduslike nõudmistega esitati tsaarivalitsusele rida revolutsioonilisi poliitilisi nõudmisi: 8-tunnise tööpäeva kehtestamine, raudteeadministratsiooni valitavus alt kuni üles, areteeritud streikijate viivitamata vabastamine, sõjaseisukorra ja kõvendatud valve kaotamine, poliitiliste vabaduste andmine, poliitvangide amnesteerimine, rahvusliku enesemääramise tunnustamine, Asutava Kogu viivitamata kokkukutsumine salajaste, üldiste, võrdsete ning otseste valimiste teel jne.

Neid otsuseid arutasid ülevenemaalise oktoobristreigi ajal laialdaselt nii raudteelased kui ka tööstustöölised. Raudteelaste ülevenemaalisel kongressil Tallinna delegaadina viibinud Mihhail Soloveitšik esines 13. oktoobril, s. o. üks päev enne streigi kuulutamist, ettekandega kongressi tööst Tallinna raudteelaste koosolekul ja «Estonia» seltsi saalis, kuhu oli kogunenud umbes 600 töölist. Koosolekute korraldamisest võttis osa Ülevenemaalise Raudteelaste Liidu Tallinna osakond, mille tegevust juhtis ajutine juhatus juba 1905. aasta juulist alates. [14] Koosolekul kajasid hüüded: «Maha isevalitsus!», «Elagu vabariik!».

Otsustati streikida kuni Ülevenemaalise Raudteelaste Liidu poolt esitatud nõudmiste täieliku rahuldamiseni.

Narva raudteejaamas etendas streigi organiseerimisel silmapaistvat osa kohaliku sotsiaaldemokraatliku organisatsiooni liige K. Ellek, kes oli ühtlasi ülevenemaalise raudteelaste ametiühingu kohaliku osakonna organiseerijaks. [15]

Oktoobristreigiga ühinesid ka kitsarööpmelise raudtee töölised

---

[13] Революция 1905—1907 гг. в Эстонии. Сборник док. и мат., стр. 49 и 84.

[14] «Teataja», 17. oktoobril 1905.

[15] EKP KK Partei Ajaloo Instituudi Parteiarhiiv (EKPA), f. 27, nim. 1, s.-ü. 218, lehed 3, 53, 80.

ja teenistujad. Kaupmees Vitini majas Mõisakülas esines 13. oktoobril ettekandega eelseisvast streigist ja raudteelaste nõudmistest raudteelaste ülevenemaalise kongressi delegaat, 2. teejaoskonna ülem I. Polonski. I. Polonski juhtis streiki selles rajoonis koos Mõisaküla raudteetöökodade valaja A. Areni, kontoriametnik B. Sobolevski ja vedurijuht J. Parriga. Koosolek oli õige tormiline ja pikk ning sellest võttis osa umbes 400 inimest. Petitsiooni näol raudteevalitsusele koostatud nõudmised väljendasid kohalike raudteetöökodade tööliste ja teenistujate lootusi ja konkreetseid majanduslikke hädasid. Poliitilise iseloomuga nõudmistest püüdsid petitsiooni koostajad esialgu hoiduda, tõenäoliselt seepärast, et I. Polonski aadliku pojana katsus anda liikumisele ainult puhtmajanduslikku iseloomu. [16]

Kõrgemal poliitilisel tasemel arenes streik Valga raudteejaamas. Valgas nagu Pärnuski ühinesid raudteelased üksmeelselt streigiga, mis algas 15. oktoobril. Sel päeval toimus Valga vaksali ruumides kõigi raudtee tööliste ja teenistujate koosolek. Arutati raudteelaste üldisi nõudmisi. Ettekandja pühendas erilist tähelepanu kehtiva riikliku korra kukutamisele. 28. oktoobril toimus miiting, millest osavõtjad sammusid, punased lipud käes, orkestrihelide saatel ja karjusid loosungeid: «Elagu vabadus!» [17] jne.

Kui aga 16. oktoobril rahulik demonstratsioon suundus Tallinnas Uuele turule, et teada saada poliitvangide vabastamise asjus peetud läbirääkimiste tulemustest, avasid sõdurid ohvitseri käsul rahva pihta tule. 90 inimest sai surma ja üle 200 haavata. Tapetute hulgas olid raudteetehaste töölised J. Armberg, A. Bakert, T. Kask, A. Korton, J. Palmkron, haavatute hulgas — A. Reiman ja J. Tamm. [18]

Tsaarirežiimi alatu kuritegu ei hirmutanud töölisi, vaid avaldas vastupidist mõju. Süvenes kuristik rahva ja tsaarirežiimi vahel ning revolutsiooniline võitlus sai uut hoogu. 16. oktoobri sündmused erutasid sügavalt töötajaid. Töölisvanemad organiseerisid rahakogumist kannatanute heaks. Eriti paistsid silma Tallinna raudteetehaste töölised, kes andsid suurema osa varem kogunenud säästudest vastastikuse abistamise kassast (1700 rubla) kannatanute abistamise fondi. Ülejäänud osa neist summadest otsustati anda mälestusmärgi püstitamiseks 16. oktoobri ohvritele Rahumäel, nende viimses puhkepaigas.

Pärast oktoobrikuu üldstreigi lõppu ei lõdvenenud pinge. Tallinna Töölisvanemate Nõukogu üleskutsel kuulutasid ka raud-

---

[16] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 59, leht 172.

[17] Революция 1905—1907 гг. в Эстонии. Сборник док. и мат., стр. 279—281.

[18] «Eesti NSV TA Toimetised». Ühiskonnateadused. 1955, köide IV, nr. 2, lk. 321—325.

teelased 3. novembril solidaarsusstreigi Kroonlinna ülestõusust osavõtnud madruste kaitseks. Järgmisel päeval tulid Balti raudtee töölised ja teenistujad koosolekule «Estonia» seltsi saali, kus esitati nõudmine kaotada sõjaväljakohtud ja surmanuhtlus.[19] Streik haaras kõiki Kesk-Venemaa suurtööstuse töölisi ja lõppes võiduga 7. novembril. Süüdimõistetud madrustele määratud surmaotsus muudeti vanglakaristuseks. Tallinna tööliste ja raudteelaste streigi lõppemise päeval katkes kõigi rongide liikumine kitsarööpmelisel raudteel. 178 Valga raudteejaama teenistujat otsustasid jätkata streiki seni, kuni rahuldatakse nende majanduslikud nõudmised, mis olid esitatud oktoobristreigi käigus.[20] Nõudmiste täitmisest keeldumine põhjustas ka Mõisaküla raudteetöökodade tööliste streigi 25. novembril. Päev enne streigi väljakuulutamist tulid jaamatöötajad ja töökodade töölised kokku I. Polonski eesistumisel, et arutada Pärnu—Tallinna juurdeveoraudteede valitsuse vastust tööliste petitsioonile, mis oli esitatud oktoobristreigi ajal. Vastusest selgus, et osa kõrvalise tähtsusega nõudmisi oli täidetud, kuid raudteetöökodade tööliste töötasu ei tõstetud. Kuigi raudteevalitsusel õnnestus väikeste järeleandmistega sel korral mõjutada raudteelasi uuesti tööle asuma, jäi pingeline olukord üldiselt püsima ja kuuldused peatsest uuest üldstreigist leidsid kinnitust.[21]

Telegramm uue poliitilise üldstreigi kohta, mille alustamise otsuse oli Ülevenemaaline Raudteelaste Liit teinud 8. detsembril, jõudis Mõisakülla ööl vastu 10. detsembrit.[22] Kohaliku raudteejaama kontoriametnik B. Sobolevski teatas sellest sõnumist kohe kohalikule kooliõpetajale, bolševik J. Sihverile, töölisele S. Luusile ja teistele ning liiklus Pärnu—Tallinna raudteel katkes.[23] 11. detsembril toimus Mõisakülas suur rahvamiiting, kus J. Sihver kutsus rahvast ülestõusu alustama. Miitingust osavõtjad toetasid üksmeelselt bolševike poliitilist programmi, mida tutvustas J. Sihver.[24] Võim läks raudteeliinil tegelikult revolut-

---

[19] Революция 1905—1907 гг. в Эстонии. Сборник док. и мат., стр. 286.

[20] Samas, lk. 399.

[21] RAKA, f. 1679, nim. 1, s.-ü. 185, lehed 248—249.

[22] Telegrammis teatati: «Kõigile Pärnu—Tallinna tee jaamadele. Seltsimehed! Meil valitseb omavoli ja vägivald. Ülevenemaaline Raudteelaste Liit otsustas oma koosolekul 8. detsembril alustada üldist poliitilist streiki, et anda viimane hoop isevalitsuse jäänustele... Seltsimehed, kes olete ühinenud Ülevenemaalise Raudteelaste Liiduga, peate toetama teda, nimelt lõpetama igasuguse töö selle teate saamise momendist. Pidage meeles, seltsimehed, kes ei ühine selle streigiga, see ei ole solidaarne Ülevenemaalise Raudteelaste Liiduga, see on rahva vaenlane, keda varem või hiljem karistatakse. Ülevenemaaline Raudteelaste Liit.»

[23] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 58, leht 12.

[24] Революция 1905—1907 гг. в Эстонии. Сборник док. и мат., стр. 409—413.

sionääride kätte. Sündmused Mõisakülas arenesid kõige tihedamas seoses revolutsiooniliste väljaastumistega Pärnus, kus selle liikumise eesotsas oli meile juba tuntud V. Lüdig. 15. märtsil 1905 oli ta vallandatud raudtee teenistusest ja pühendus sellest ajast peale ainult revolutsioonilisele tegevusele. [25]

V. Lüdig oli üks juhtivaid tegelasi sotsiaaldemokraatliku ajalehe «Võitleja» juures, mis hakkas ilmuma Pärnus detsembris.

Poliitiline olukord Pärnus oli juba pikemat aega pingeline, linnas toimusid arvukad rahvakoosolekud ja miitingud. Olukord teravnes veelgi seoses V. Lüdigi kohtulikule vastutusele võtmisega tema poliitilise tegevuse eest. Kui 10. detsembril saadi teada riigi viinatranspordi kohalejõudmisest, kogunes Pärnu raudteejaama 500-pealine rahvahulk ja purustas mitu viinaning õllega laaditud vagunit. See oli vastuseks kitsarööpmelise raudtee juhatajale K. Krzizanovskile, kes keeldus rahuldamast 2. detsembril demonstrantide poolt esitatud nõudmisi. [26] Seejärel otsustasid ka Pärnu raudteelased streigiga ühineda.

Tallinnas jäi raudteeliiklus seisma juba 9. detsembril, pärast seda, kui kõigi tööstusettevõtete töölised ühinesid streigiga. [27] Streikijate võitlusvaim oli kõrge, teavad rääkida endised raudteelased J. Rukki, J. Berggrün ja mõned teised elusolevad 1905. aasta streigist osavõtjad.

Narvas olid Ülevenemaalise Raudteelaste Liidu kohaliku osakonna juhtideks K. Ellek, V. Raudsepp ja Narva depoo lukksepp A. Paulson. Streigi põhjuste juurdlusel teatas K. Ellek veojaoskonna revidendile streikijate solidaarsusest Moskva raudteelastega. [28] Detsembrikuu üldstreik haaras seega kiiresti kogu Eesti raudteevõrgu, sealhulgas ka Valga raudteesõlme, kus streiki juhtis Ülevenemaalise Raudteelaste Liidu kohalik organiseerimisbüroo. Laial rindel arenevas võitluses ei olnud pooled algusest peale võrdsed. Streigi murdmiseks hakkasid kubermanguvõimud Tallinnas kohe katsuma sõjaväeüksusi streikivate raudteelaste vastu, mahalaskmise ähvardusel sunniti vedurijuhte vedama ronge. Streikijad vastasid sõjaseisukorra väljakuulutamisele vaatamata raudteeliinde rikkumisega. 13. detsembril toimus võitlusgruppide tegevuse tagajärjel raudteeõnnetus Raasiku jõe sillal. [29] Võitluslik meeleolu valitses ka Tapa jaama raudteelaste hulgas, kes oktoobristreigi käigus ühinesid raudteelaste ametiühinguga. Detsembriülestõusu päevil esines rahva

---

[25] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 59, leht 171.

[26] «Võitleja», 23. detsembril 1905.

[27] Революция 1905—1907 гг. в Эстонии. Сборник док. и мат., стр. 315.

[28] Samas, lk. 353.

[29] ENSV TA F. R. Kreutzwaldi nim. Kirjandusmuuseum (KM), f. 172, s.-ü. 12 ja 27.

ees Tabivere raudteejaama telegrafist J. Lehman ja kutsus üles relvastatud ülestõusule.[30] Terav võitlus liikluse katkestamise eest arenes ka kitsarööpmelisel raudteel. 12. detsembril rikkusid ülestõusnud Kohila jaamas telefoniühenduse ja osa raudtee-ehitisi, ajasid jaamast välja piiritusega laaditud vagunid ning panid need põlema. Nii taheti katkestada raudteeliiklus, kuid see abinõu osutus siiski mitteküllaldaseks. Seepärast põletasid Harjumaal laialdast tegevust arendavad võitlusrühmad ööl vastu 14. detsembrit Saku ja Kiisa rajoonis kaks raudteesilda, millega saavutati eesmärk.[31] Siiski oli streikivate raudteelaste olukord raske, eriti Tallinnas, kus raudteelaste ametiühingu silmapaistvad tegelased M. Soloveitšik, K. Neiman, H. Viikman, H. Hudobašev, V. Tuluzakov ja D. Gribanov areteeriti.[32] Viimane neist oli Tallinna jaamaülemaks ja teda süüdistati streigile kaasatundmises. Vaatamata massilistele repressioonidele ei õnnestunud võimudel kaua aega pidevat rongiühendust Tallinna ja Peterburi vahel korda seada. Tugevasti pidasid vastu ka streikijad kitsarööpmelisel raudteel, kus streik arenes tsaarirežiimi kukutamise loosungi all. Rahvakoosolekute ja miitingute organiseerimisest võttis aktiivselt osa Võhma raudteejaama kaaluja J. Tirmann, väsimatu agitaator, kes esines paljudes kohtades Viljandimaal ja kutsus üles tsaarivalitsuse kukutamisele.[33] Kiiremini kui mujal arenesid sündmused Mõisakülas, kus poliitiline võim läks faktiliselt rahva kätte juba 11. detsembril. Mõisaküla raudteelased ja kohalike raudteetöökodade töölised, asula elanike põhimass, arendasid bolševike juhtimisel tormilist tegevust. Rööbiti kohaliku omavalitsuse uute valimistega aitasid nad läbi viia koosolekuid ja miitinguid ning relvastada ülestõusnud rahvast. 13. detsembril toimus III klassi vagunis Mõisaküla jaamas kõigi vedurijuhtide nõupidamine. Nõupidamisel rääkis J. Sihver vajadusest sõita Ruhja (Rujena), et tuua sealt relvastatud ülestõusnuid appi. Lähemateks abilisteks olid J. Sihverile kahe veduriga rongi ettevalmistamisel ja reisi läbiviimisel kaaluja J. Mädamürk, vagunite järelevaataja K. Hammer, pöörmeseadja T. Saar, konduktor A. Portnoi, kontoriametnik B. Sobolevski[34] jt. Operatsioon viidi läbi edukalt ja rong ülestõusnutega, arvult 400 inimest, jõudis tagasi Mõisakülla veel sama päeva õhtul kell 6.

Pärast lühikest peatust Mõisaküla jaamas asusid relvastatud töölised ja talupojad, kelle hulgas olid kümned Mõisaküla raud-

[30] EKPA, f. 27, nim. 1, s.-ü. 127, leht 3.
[31] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 70, lehed 11, 16.
[32] Революция 1905—1907 гг. в Эстонии. Сборник мат. и док., стр. 316.
[33] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 71, leht 4.
[34] Samas, s.-ü. 73, leht 54.

teelased ja raudteetehaste töölised, samale rongile, mis koosnes 9 klassi- ja 8 kaubavagunist. Kavatseti sõita Pärnu, et aidata seal relvi ära võtta garnisonilt ja politseilt. Teel Pärnu peatusid ülestõusnud Voltvetis, kus võeti relv Pärnu maakonnaülema abilt ja saadi mõisa laost mõned püssid ning kaks väikest kahurit. Esialgu saadeti Pärnusse ainult luure, et selgitada seal valitsevat olukorda. Luuregrupp oli väiksearvuline ja see sõitis esimesel veduril vedurijuhi K. Bubenkoga kuni Surju jaamani, Mõisaküla aga pöördus tagasi pärast Voltveti jaama mahajäänud põhisalga tagasijõudmist.[35] Seega jäi võitlusplaan täide viimata. Põhjuseks oli tõenäoliselt olukorra muutumine. 13. detsembril jõudis kindral A. Orlovi karistussalk Valka ja ähvardas ülestõusnute peamisi keskusi seljatagant. Edaspidi piirdus Mõisaküla ülestõusnute tegevus ainult kohaliku ümbrusega, Põhja-Eestis aga võitlussalkade tegevus alles algas. Relvastatud võitlus haaras suurema jao Harjumaast ja osa Läänemaad, Tartumaad ja Pärnumaad, s. t. peamiselt neid rajoone, kuhu saabusid võitlusgrupid Tallinnast. 12. kuni 20. detsembrini põletati ja lõhuti 120 mõisat ja palju piiritusvabrikuid. Ülestõusu rajoonis kehtestati revolutsiooniline võim. Ülestõusnute võitlusoperatsioonide arendamisel oli küllalt oluline raudteede ja telegraafi-telefoniliinide rikkumine. Raudteeliinide rikkumist raudteelaste võitlusgruppide poolt tuli ette veel Oru—Jõhvi ja Sompa rajoonis.[36] Ülestõusnute revolutsioonilisel võitlusel polnud siiski otsustavat edu. Võitlusgrupid, mis olid koostatud suure rutuga töölistest ja talusulastest, polnud suutelised võitlema karistussalkadega, kellel olid vintpüssid, kuulipildujad ja kahurid. 20. detsembril vallutasid karistussalgad Mõisaküla ja saabusid 24. detsembril Pärnu,[37] millele järgnes revolutsioonitegelaste areteerimine. Nende hulgas oli ka J. Sihver. B. Sobolevskil ja V. Lüdigil õnnestus end varjata, kuna I. Polonski võttis 3-kuulise puhkuse ja enam endisele töökohale tagasi ei pöördunud. Süüdistus Mõisaküla detsembriülestõusust osavõtmise pärast esitati veel 31 inimesele. Nende hulgas olid A. Aren, M. Aren, K. Hammer, A. Portnoi, M. Nuga, A. Ilus, I. Sander, P. Brok, M. Teljašev (Tüvi), T. Tomingas, J. Nõmm, J. Loorents jt.[38] Pärnus areteeritute hulgas olid V. Lüdigi õed Helene ja Julia, kes olid seisnud kitsarööpmelise raudteevalitsuse teenistuses.

Detsembriülestõusu nurjumine ei tähendanud rahvarevolutsiooni lõppemist. Bolševike poolt juhitud proletariaadi visa võit-

---

[35] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 73, leht 14.
[36] EKPA, f. 27, nim. 1, s.-ü. 218, lehed 41, 76.
[37] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 70, leht 9.
[38] Samas, s.-ü. 52, lehed 4—8, 160—162.

lus kestis veel poolteist aastat, enne kui kontrrevolutsioon võis võitu pühitseda.

Mõnevõrra teistsuguseks kujunes olukord raudteel. Massiliste areteerimiste ja teiste repressioonivõtete tulemusena olid raudteelaste aktiivsemad jõud niivõrd kokku kuivanud, et nad polnud enam võimelised organiseerima massistreike ja teisi protestiväljaastumisi. Kuid see ei tähenda, et raudteelased oleksid olnud täiesti löödud, kuigi olukord oli raske ja paljudel raudteetehaste ja töökodade töölistel tuli töölt lahkuda.[39] Võitlusmeeleolust andis näiteks tunnistust seegi, kuidas toimus Ülevenemaalise Raudteelaste Liidu Tallinna osakonna juhtivate tegelaste teelesaatmine 1906. aasta jaanuari lõpul. Mitmesuguseks tähtajaks Tobolski või Arhangelski kubermangu asumisele mõistetud M. Soloveitšikut, K. Neimanni, K. Viikmanni, H. Hudobaševit, V. Tuluzakovi ja D. Gribanovit abikaasaga olid saatma tulnud Tallinna raudteejaama, raudteetehaste ja depoo töölised. Vagun, milles neid viidi, oli kaunistatud punase lipuga.[40]

Pärast detsembriülestõusu lüüasaamist oli tsaarivalitsus siiski sunnitud tegema teatavaid järeleandmisi. 4. märtsil 1905 anti kõigekõrgema ukaas «Ajutised eeskirjad seltsidest ja ühisustest».

Need eeskirjad legaliseerisid tööliste ametiühinguorganisatsioonid. Tsarism püüdis aga juhtida tormiliselt arenevat ametiühinguliikumist «seaduslikesse raamidesse». Ajutised eeskirjad ei võinud rahuldada proletariaati. Mitmeid proletariaadi rühmitusi ei hõlmanud aga need eeskirjad üldse. Need ei kehtinud raudteelaste, sidetöötajate ja põllutööliste kohta. Kuid Eesti ala raudteelased, kes olid Ülevenemaalise Raudteelaste Liidu liikmeks, ei allunud tsaarivalitsuse eelnimetatud seadusele ja jätkasid revolutsioonilist tegevust illegaalselt.[41]

Illegaalse ametiühingu juhtivad tegelased, kellest osa olid VSDTP liikmed, jätkasid sidepidamist Peterburi ametiühingutegelastega ja organiseerisid revolutsiooniliste lendlehtede levitamist raudteelaste seas, et hoida nende võitlusvaimu tsarismi vastu peetavas võitluses. Võib arvata, et nende töö ei olnud asjatu. Kahtlemata mõjutas see raudteelaste ametiühingu kohalike osakondade tööd ülevenemaalise raudteelaste konverentsi ettevalmistamisel 1907. aastal[42] ja proletariaadi osavõttu II Riigiduuma valimistest. II Riigiduumasse valiti vagunitehase «Dvigatel» tööline P. Pärn. Tallinna raudteelased ja töölised korraldasid talle piduliku ärasaatmise, mis kujunes poliitiliseks

[39] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 59, lehed 37—69.
[40] KM, f. 172, s.-ü. 2:23.
[41] Samas, s.-ü. 3 : 15.
[42] NSVL ORKA, f. PD, eriosak., 1908, s.-ü. 3, osa 20, leht 50.

demonstratsiooniks. Enne rongi väljumist esines töölissaadik kõnega, tänas saatjaid usalduse eest ja teatas, et Riigiduumas nõuab ta esmajärjekorras üldist amnestiat poliitvangidele. Kõne lõpetas ta sõnadega: «Elagu revolutsioon!». Vastuseks laulsid töölised «Marseljeesi» ja tõstsid üles punased lipud. Punaste lippude ja marseljeesi laulmisega tervitasid teda raudteetöölised ja teenistujad ka teistes jaamades, mille kaudu rong sõitis Peterburi.[43] 1907. aastal osutasid ametiühingutegelased suurt tähelepanu 1. mai streigi ettevalmistamisele. Streigist osavõtnud Tallinna raudteetehaste töölistest kutsuti mitmed sandarmivalitsusse ja ähvardati areteerimisega.[44] Nagu näitas sündmuste edaspidine käik, ei jäänud need ähvardused tagajärjeta. Massiliste areteerimiste ajal Tallinnas ööl vastu 3. juunit 1907 oli areteeritute hulgas mitu raudteelast, nende hulgas raudteelaste põrandaaluse ametiühingu liikmed G. Tomingas ja P. Bortkus.

Lõpuks ei saa jätta märkimata, et 1905. aasta revolutsioon oli raudteelaste elus hiiglasuureks sündmuseks, mille mõju avaldus pärast veel mitme aastakümne kestel. Nende sündmuste arengus etendasid õige suurt osa raudteelased, eriti raudteetehaste ja depoode töölised. Ületades mitmesuguseid raskusi ja takistusi moodustasid raudteelased oma ametiühinguorganisatsiooni, mille tegevus oli suunatud tsaarirežiimi vastu. Raudteelaste ennastsalgav võitlus 1905. aasta revolutsioonis kulges tihedas seoses teiste tööstusharude proletariaadi võitlusega.

RAUDTEELASTE ELUST JA TEGEVUSEST 1907—1917

3. juuni 1907 oli pöördeliseks momendiks Venemaa ühiskondlik-poliitilises elus. Möödas olid kangelaslikud heitlused vaenlasega, ees ootasid mustasajalise vägivalla sünged ajad. Reaktsiooni pealetung toimus kõikjal ja puudutas ka raudteelasi. Toimusid hulgalised areteerimised, revolutsiooniliste tegelaste asumiselesaatmised ja töölt vallandamised. Huvitavaks, kuigi mitte täielikuks allikaks selle ajaga tutvumiseks on Tallinna metallitööliste ametiühingu protokollid. Nimetatud ametiühingu liikmeteks olid ka Tallinna raudteetehaste töölised. 29. juunil 1907 teatas raudteetehaste esindaja metallitööliste ametiühingu nõukogu koosolekul: «Tehaste peavalitsuse korraldusel tuleb töölised, kes kuuluvad väljasaatmisele, vormistada kui töölt vallandatud».[45] Veidi hiljem, ühel teisel koosolekul rääkis ta veel kahe raudtee peatehase töölise väljasaatmisest. Üks neist oli J. Veski, kes oli meile tuntud juba 1905. aasta revolutsioonile eelnenud

[43] NSVL ORKA, f. PD, 4. osak., 1907, s.-ü. 110, osa 2, leht 6.
[44] RAKA, f. 1615, nim. 2, s.-ü. 1, leht 25.
[45] Samas, leht 33.

ajast kui energiline põrandaaluse marksistliku ringi liige ja ajalehe «Iskra» levitaja.

Revolutsioonilisest võitlusest osavõtmise pärast vallandati Balti—Pihkva teel üle 90 ja Pärnu—Tallinna teel üle 40 raudteelase. Balti ajutine kindralkuberner nõudis isegi Pärnu—Tallinna raudtee ülema K. Krzizanovski vallandamist mitteusaldusväärse isikuna. [46] Reaktsiooniaja algusest saadik jäid raudteed Eestis erakorralise kaitse seisukorda. Raudteejaamade, depoode ja töökodade kaitsevalvet teostasid soldatid ja sandarmid. [47] Pärnu—Tallinna kitsarööpmelise raudtee valitsuse juurde oli loodud erikomitee, kes tegeles personaalküsimustega, sealhulgas raudteelaste töölt vallandamisega revolutsioonilisest liikumisest osavõtmise pärast.

Reaktsiooniaastatel oli metalli töötlev tööstus kriisiolukorras. Teravalt riivas see vagunitehase «Dvigatel» ja Raudtee Peatehaste töölisi. Raudtee Peatehastes töötasid mõned tsehhid tellimuste vähenemise tõttu ainult osalise koormusega. Eriti raske olukord oli sepatsehhis, kus töölised aastaid töötasid ainult 3—4 päeva nädalas. Metallitööliste ametiühing arutas nende majanduslikku seisukorda ja otsustas vabastada nad ajutiselt liikmemaksude maksmisest. [48]

Kerge polnud vaadeldaval perioodil ka rõhuva enamiku raudtee teenistujate elu, kuna nende palgad jäid põhiliselt endiseks, XIX sajandi lõpu tasemele. Üldine kaubahindade indeks oli samal ajal tõusnud 1909. aastaks (võrreldes 1899. aastaga) 20,3 protsendi võrra, sealhulgas leival — 29,1 protsenti, loomakasvatusproduktidel 36,1 protsenti, riietusel 38,2 protsenti, petrooleumil 31,8 protsenti. Raudteelaste rasket majanduslikku olukorda kinnitab ka järgmine näide. Kaaluja sai kitsarööpmelisel teel 300 rubla aastas ühes korterirahaga. [49] Sel ajal polnud see muide kõige madalam palk. Töölisperekonna aastane elatusminimum oli aga metallitööliste ametiühingu andmetel tollal 600 rubla. Sellest võib umbkaudse ettekujutuse saada, kui rasketes tingimustes tuli raudteelastel elada ja töötada.

Raudteelaste töö- ja elukondlikud tingimused polnud sugugi paremad kui tööstusettevõtete töölistel, vaid hoopis halvemad. Tööpäev jäi ka pärast 1905. aasta revolutsiooni 12 või rohkem tunni pikkuseks sõltuvalt mitmetest asjaoludest. Erandiks olid selles suhtes ainult raudteetehased, kus 1905. aasta streigiliikumise tulemusena töölistel õnnestus lühendada tööpäeva pikkust 9 tunnini. [50] Muud tingimused olid aga ka selles ettevõttes ras-

[46] RAKAL, f. 273, nim. 2, s.-ü. 313, lehed 248—261; s.-ü. 636, lehed 2—4.
[47] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 73, leht 113.
[48] RAKA, f. 1615, nim. 2, s.-ü. 1, lehed 34, 42; s.-ü. 2, leht 3.
[49] ORKA, f. 2654, nim. 1, s.-ü. 81, leht 165.
[50] Samas, s.-ü. 110, leht 24.

ked, kuigi ümberehituseks oli kulutatud umbes kaks aastat. Ajakiri «Lokomotiiv» kirjutas seoses sellega: «Niisiis, jätnud ehitamata mugavusi ja kasulikku e n d a j a o k s, administratsioon on teinud veelgi vähem tööliste jaoks. Ei ole näiteks ruumi, kus inimesed võiksid lahti riietuda ja jätta oma riideid või muud, mis on soovitav hoida puhtana. Pole võimalust kuskil mujal end pesta, kui kolmetollistest tuletõrje voolikutest või torude uhtumise kraanidest. Mingeid seadmeid selleks ei ole. Lõunatunnil pole kusagil soojendada kaasatoodud suppi või kohvi. Pole keedetud joogivett. Pole katelt keeva veega, et oleks võimalik niisutada kuivanud kurku lonksu teega. Sepikojas valitseb põrgupalavus isegi nüüd võrdlemisi külmal ajal. Katustele ehitatud kanakuur (loe ventilatsioon) ei täida oma otstarvet. Mis saab suvel — võib endale ette kujutada, kui viibida praegu 10 minutit sepikojas vaatlejana.» [51]

Olukord Mõisaküla raudteetöökodades oli töötingimuste poolest veel halvem kui Tallinna raudteetehastes. Nagu nähtub seppade ja pealelööjate avaldusest remondiameti ülemale, tuli töölistel seal töötada ruumides, mis olid täis suitsu ja kahjulikke gaase. [52] Töölised nõudsid ventilatsioonitoru ehitamist sepikotta. Tööliste sanitaar-hügieenilist olukorda parandas mõnevõrra sauna ehitamine Mõisaküla jaama 1907. aastal.

Raudteetranspordis töötamine polnud kaugeltki ohutu, seda enam, et töökaitse eest peaaegu keegi ei hoolitsenud. Tuli ette õnnetusjuhtumeid, mille tagajärjeks olid rasked kehalised vigastused või koguni surm. Ametlikest andmetest näiteks on teada, et 1913. aastal oli Pärnu—Tallinna juurdeveoraudteedel raudteelastega 35 õnnetusjuhtumit, 1915. aastal tervelt 51 õnnetusjuhtumit. [53] Sellega seoses kerkib küsimus, milliseks kujunes nende inimeste saatus, kes oma tervisliku seisukorra tõttu olid sunnitud lahkuma raudtee teenistusest. Vastuse võib leida endiste raudteelaste ja nende pärijate avalduste (palvekirjade) ning vastavate kohtuotsuste uurimisel. Mõisaküla vagunipuhastaja Ekaterina Brok oli raske haiguse tõttu sunnitud lahkuma oma töökohalt ja paluma toetust kitsarööpmelise raudtee valitsuselt. Toetuse andmisest öeldi ära põhjendusega, et ta pole olnud koosseisuline, vaid päevatööline. Arvestades E. Broki haigust ja teenistuse kestust, leiti siiski võimaliku olevat määrata talle erandina toetust 30 rubla. Veidi paremas olukorras oli õlitaja Tirma, kes sai kannatada rongi avariis 87. verstal Valga jaamast. Talle kui koosseisulisele töötajale määrati siiski ühekordset toetust 500 rubla. Konduktor Neio lesk sai mehe surma

---

[51] «Lokomotiiv» 1907, nr. 5.
[52] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 60-a, leht 187.
[53] Samas, s.-ü. 134, leht 121.

puhul, mis oli juhtunud teenistuskohuste täitmisel Mõisaküla lähedal, lõpparvena «kompensatsiooni» 1750 rubla.[54]

Raudteetranspordi tegevuse kasvamisega suurenes järjest vigastatute ja orbude arv. Organiseeriti küll raudteelaste «hoiu-abistamiskassasid», mille kapital koosnes liikmemaksudest, kuid viimased olid kaunis kõrged, mistõttu paljud väikesepalgalised teenistujad, veel vähem aga töölised, neisse liikmeks ei saanud astuda.

Õnnetusjuhtumi puhul või vanaduse kättejõudmisel jäid need inimesed elatusvahenditeta. Nii kestis see kuni 1912. aastani, mil anti välja seadus «Õnnetusjuhtumite läbi kannatada saanud raudteel töötavate teenijate ja tööliste hüvitamise kohta», kuid see jättis administratsioonile palju teid materiaalsest vastutusest kõrvalepõiklemiseks. Kuidas raudteevalitsused püüdsid kõrvale põigelda materiaalsest vastutusest, näitab ka järgnev juhtum, mis leidis aset Pärnu—Tallinna raudteede töölise Siguriga 1913. aasta novembris. Raudtee administratsioon leidis tema asja läbivaatamisel, et tegemist on segasüüga ja määras talle jala kaotamise eest toetust ainult 500 rubla ettenähtud 1800 rubla asemel.[55] Pärnu—Tallinna kitsaröövpmelise raudtee arhiivimaterjalides on palju ka teist laadi kaebusi. Näiteks Hagudi vanemteetööline R. Parts kaebas, et teemeister Olde tarvitab omavoli alluvate, sealhulgas ka kaebaja suhtes. Olde sundivat vanemaid teetöölisi kandma palgalehtedesse inimesi, kes tegelikult kunagi ei töötanud. Palgaraha selliste fiktiivsete tööpäevade eest omastas Olde. Samuti oli talitanud Olde ka vanemteetöölise Partsiga; kui asi läks Partsi vallandamiseni, ei pidanud viimase närvid enam vastu. Haaras meistri pintsakukraest kinni ja karjus: «Mispärast käsete kirjutada päevi juurde Vingelmanile.» Meister aga vastanud: «See on minu alaline sissetulek ja kui sa ei taha elada minuga üksmeelselt, siis ma püüan teha kõik, et sind töö alal alt vedada.»[56] Teenistujad kaebasid ka selle üle, et ülemused ekspluateerivad neid isikliku kasu saamiseks. Iseloomustav fakt leidis aset Pärnu jaamas, kus ülemaks oli Uik. Uigil oli laialdane majapidamine, milles ta kasutas alluvate tööjõudu täiesti tasuta. Kevadel sunniti neid sulasena töötama aiatöödel, suvel aga pidid nad tegema heina jaamaülema lehmadele. Uigi juures töötasid sulastena kaubakontori töölised J. Liidermann, M. Ilmveser, kaaluja K. Andrekson[57] jt. Mõned jaamaülemad püüdsid rikastuda ka teisel teel. 1914. aastal hakati arutama Olustvere jaamaülema A. Doletzki ebaseaduslikke tegusid. Tunnistajatest seletas lihakaupmees P. Adamson, et

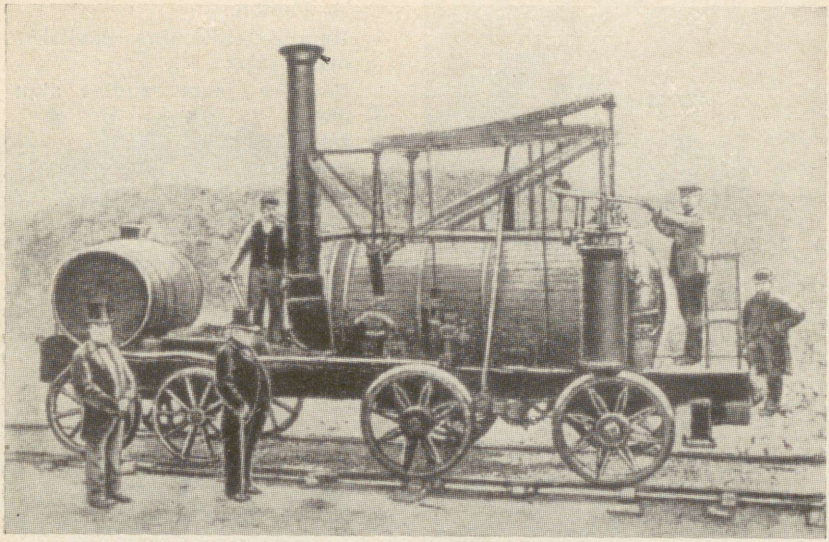
[54] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 90, lehed 28—313.
[55] Samas, s.-ü. 126, leht 72.
[56] RAKA, f. 1679, nim. 1, s.-ü. 189, leht 287.
[57] Samas, s.-ü. 168, leht 180.

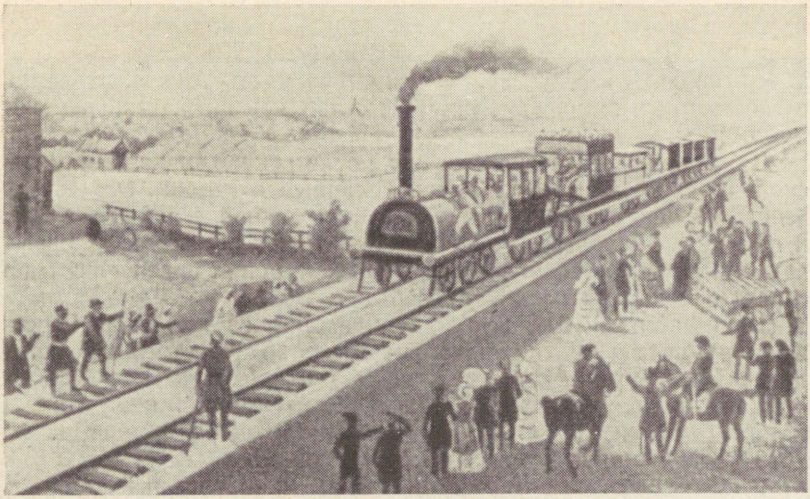
vaguni tellimisel ei rahulda jaamaülemat rubla, vaid ta nõuab 3 kuni 5 rubla, peale selle võtab omavoliliselt kaupa. [58] Voorimees Lauson jutustas, kuidas jaamaülem Doletzki keeldus kauba vastuvõtmisest edasisaatmiseks. Kui aga Lauson tuli teisel päeval tagasi pakiga, milles oli mitu naela võid, võeti kaup kohe vastu. Kõigis neis ja paljudes teistes kaebustes kajastub teatav protest tolleaegse ebanormaalse olukorra vastu. Neis ei ilmne mitte üksnes raudteelaste vaheliste sisemiste vastuolude sügavus, vaid ka see, et teenistus raudteel polnud kerge, eriti väikesepalgalistel töölistel ja teenistujatel.

Raudteetranspordi personalil tuli erinevalt tööstusproletariaadist tööle astumisel läbi käia hoolikast valikust ja «filtreerimisest» raudtee sandarmeerias. Tsaariaegsetes raudteetranspordi teenistujate ja tööliste töölevõtmise eeskirjades öeldakse: «Isikud, kes määratakse raudteeülema poolt tööle raudteele ametkohtadele vabal kokkuleppel palgaga üle 420 rubla aastas, ilmuvad enne nende ametisse määramist sandarmivalitsuse ülema juurde... Veoameti meistrid ja töölised, välja arvatud peameister, kes saavad töötasu päeviti arvestuses, ilmuvad enne töölevõtmist jaoskonna sandarmiallohvitseri juurde.» [59] Andmeid raudteevalvurite «poliitilise ja kõlblise» usaldatavuse kohta kogusid vastava rajooni sandarmiosakonna töötajad.

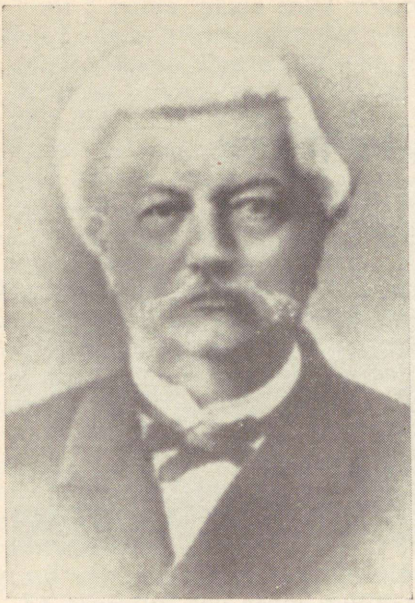
Et paremini aru saada raudteelasi ühiskondlik-poliitlisest tegevusest osavõtu puhul ähvardavatest ohtudest, tuleb arvestada veel nende kohta kehtivaid erilisi kitsendusi, mida tsaarivalitsus iga aastaga järjest laiendas, eriti pärast 1905. aasta sündmusi. 1914. aastal haaras võimas revolutsiooniline liikumine uuesti kogu maa ja tsaarivalitsus kehtestas «Erieeskirjad võitluseks raudteestreikidega» [60]. Need eeskirjad sisaldasid nii ettevaatusabinõusid käsitlevaid punkte — raudteelaste isikkoosseisu kuulugu ainult võimudele poliitiliselt ustavad inimesed — kui ka juhtnööre rutuliste abinõude kohta seoses sõjavägede kasutamisega streikide mahasurumiseks. On arusaadav, et raudteelastel oli sellistes tingimustes raske midagi ette võtta oma majanduslike ja poliitiliste huvide kaitseks. Kuid revolutsiooni nurjumisega 1905. aastal revolutsiooniline liikumine ei vaibunud kohe. Politsei agentuurteadetest 1908. aasta märtsi kohta on teada, et Ülevenemaalise Raudteelaste Liidu Valga osakond jätkas sidepidamist Raudteelaste Liidu tegelastega Peterburis. [61] Selle osakonna koosolekud toimusid tavaliselt vedurijuht Klävini korteris. Illegaalset kirjandust said valgalased endiselt Peterburi raudteelastelt. Samadel andmetel pidi üks illegaalne koosolek

[58] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 150, leht 312.
[59] Samas, s.-ü. 159, lehed 13—15.
[60] Samas, leht 337.
[61] NSVL ORKA, f. PD, eriosak., 1908, s.-ü. 3, osa 19, leht 44.





«Ähkiv Bill».
Tsarskoje Selo raudtee esimene rong.



A. Pahlen.

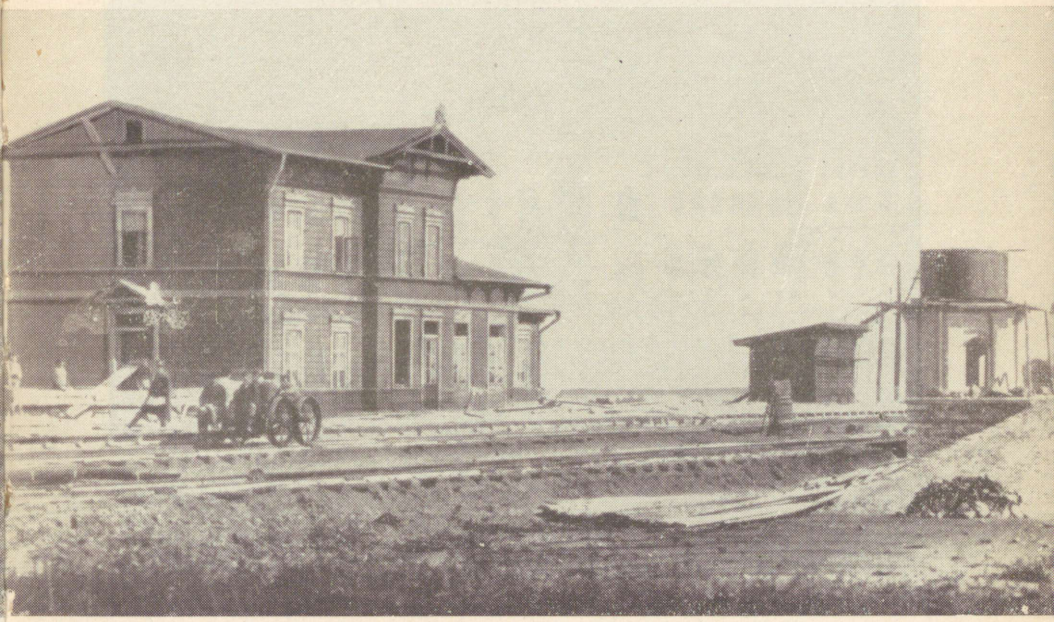
Raudtee ehitamine. Savitski maali järgi.

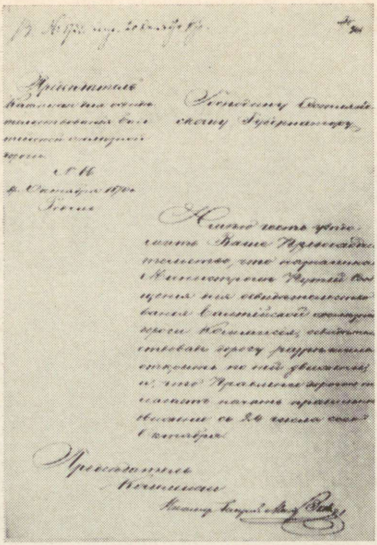
Rakvere jaam raudtee algupäevil.

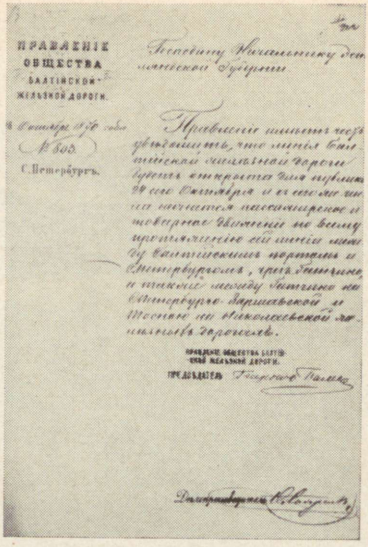
III klassi jaam Keilas.









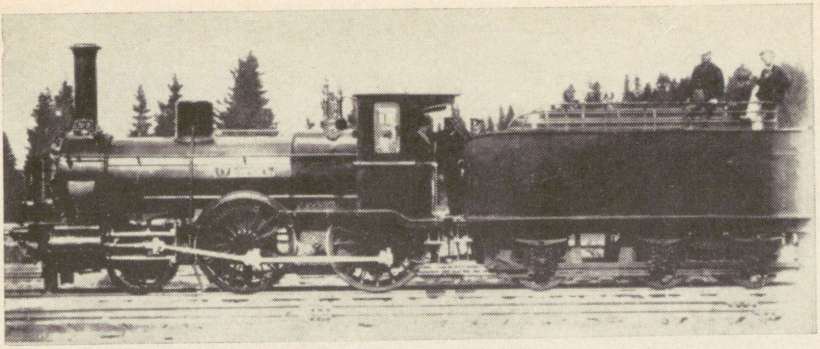

ПРАВЛЕНІЕ
ОБЩЕСТВА
БАЛТІЙСКОЙ
ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

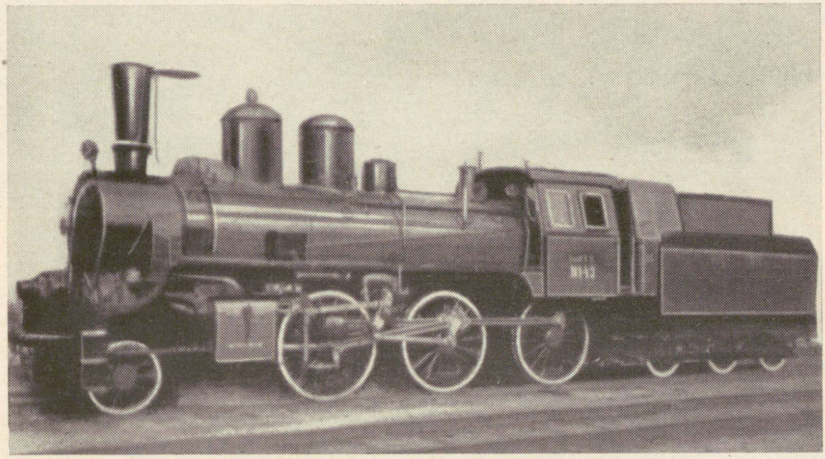
№ 505.

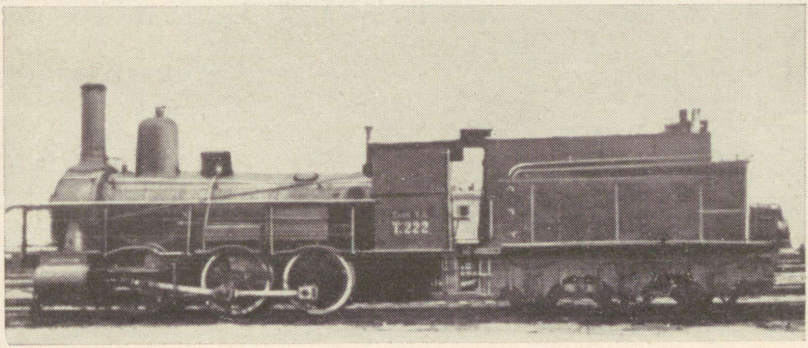
С.Петербургъ.

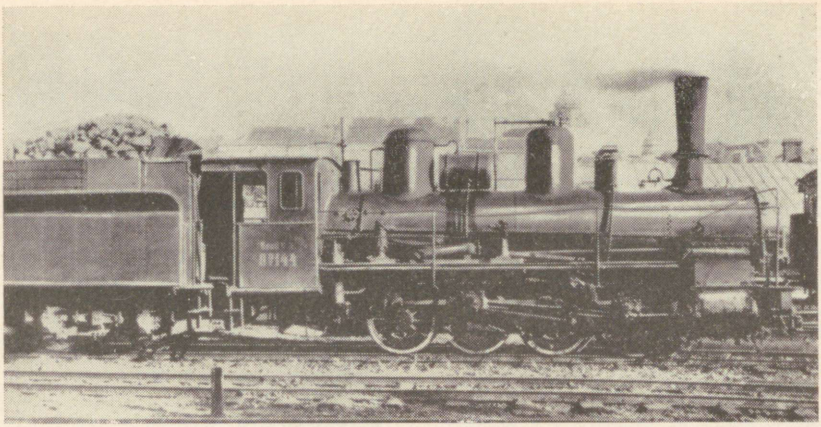


Teadaanded Balti raudtee vastuvõtmise ja avamise kohta oktoobris 1870.
I klassi jaam Tallinnas.
Reisivedur 1—2—0 Schwartzkopffi tehasest.
Reisivedur 1—3—0, ehitatud 1903 Sormovo tehases.
Kaubavedur 0—3—0, ehitatud 1880 Maltsevi tehases.



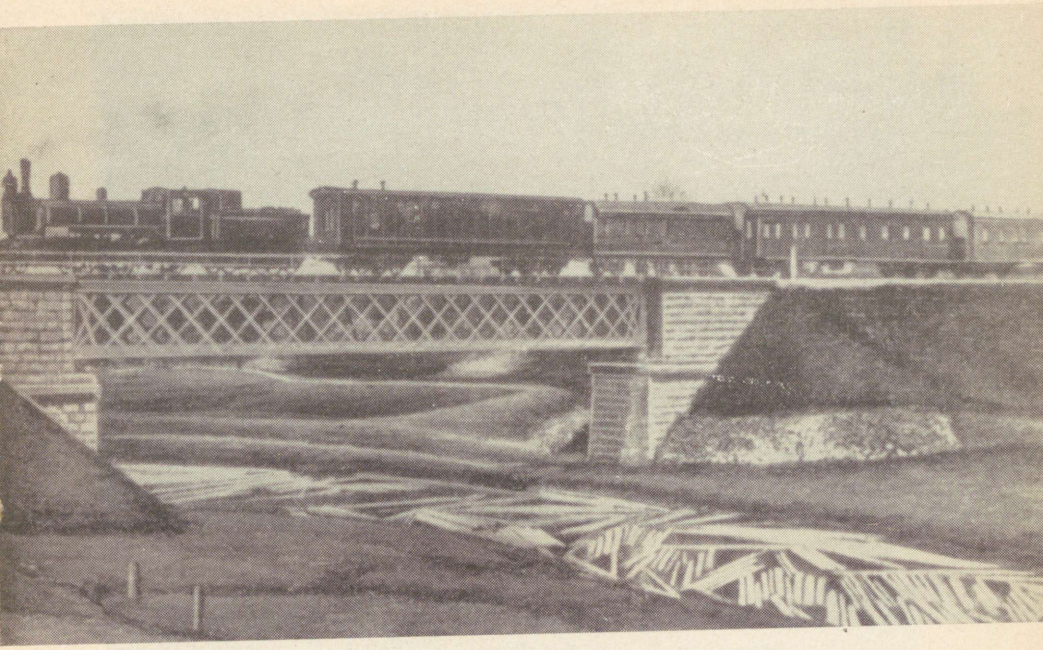


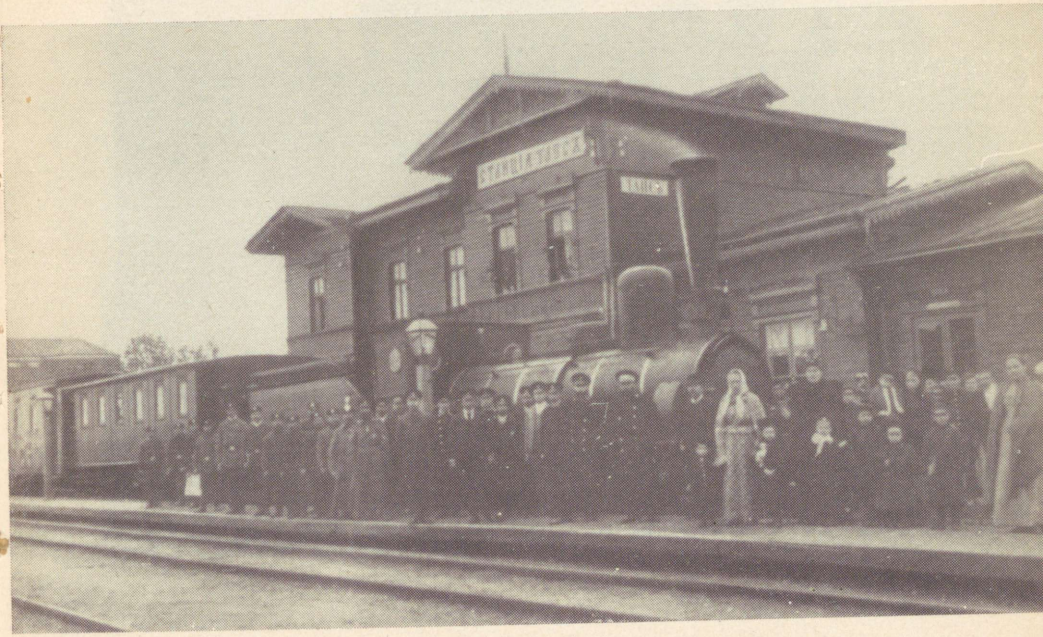

T.222

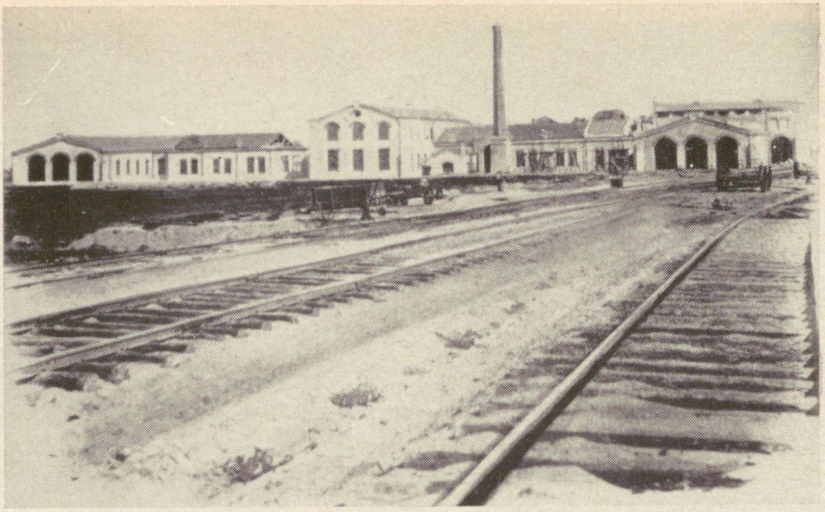


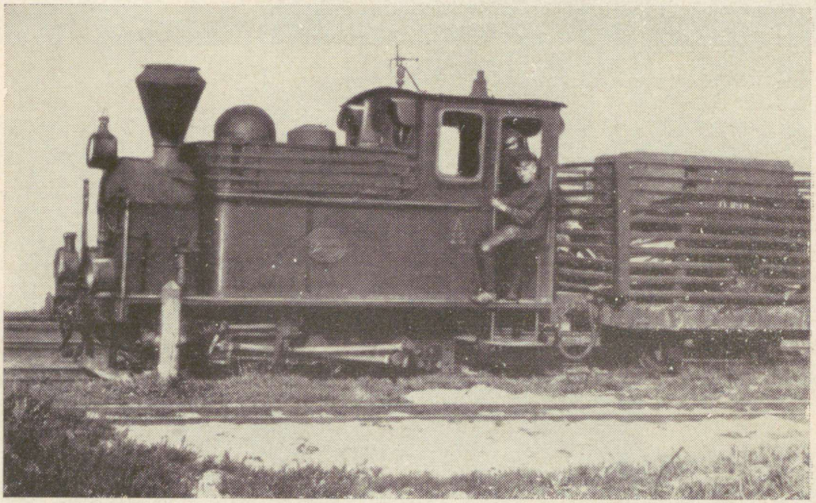


O-seeria kaubavedur 0—4—0, ehitatud 1898 Kolmna tehases.
Valga jaam sajandi algul.
Reisirong Emajõe sillal 1911.
Tapa jaama töötajad Balti raudtee alguperioodil.



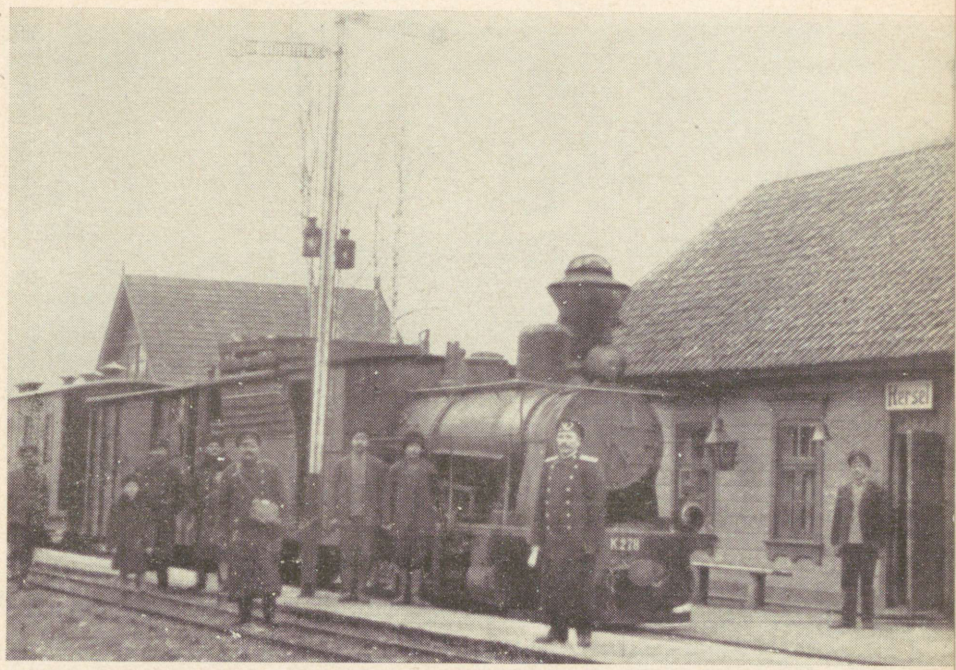






Balti Raudtee Peatehased Tallinnas 1870. aasta paiku.
Esimesi vedureid kitsarööpmelisel teel, ehitatud Belgias 1893—1894.
Valga raudteetehase vedurikuuri töölised 1904.
Kitsarööpmeline vedur 0—4—0, ehitatud 1899. Kolmna tehases.




Hersel





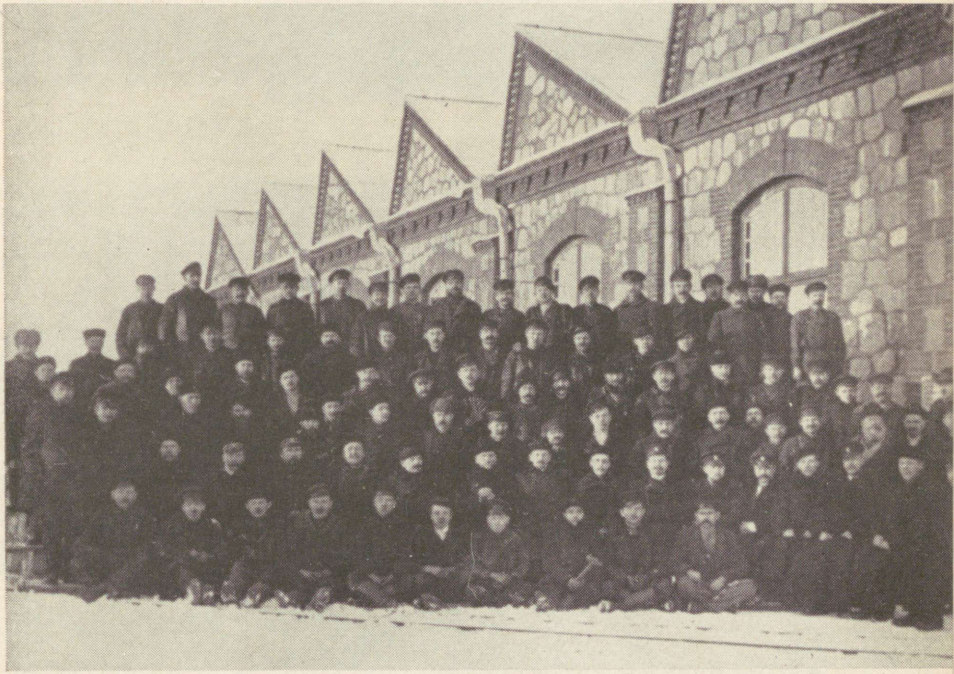
Kitsarööpmelise raudtee tüüpilisi jaamahooneid. Olustvere.

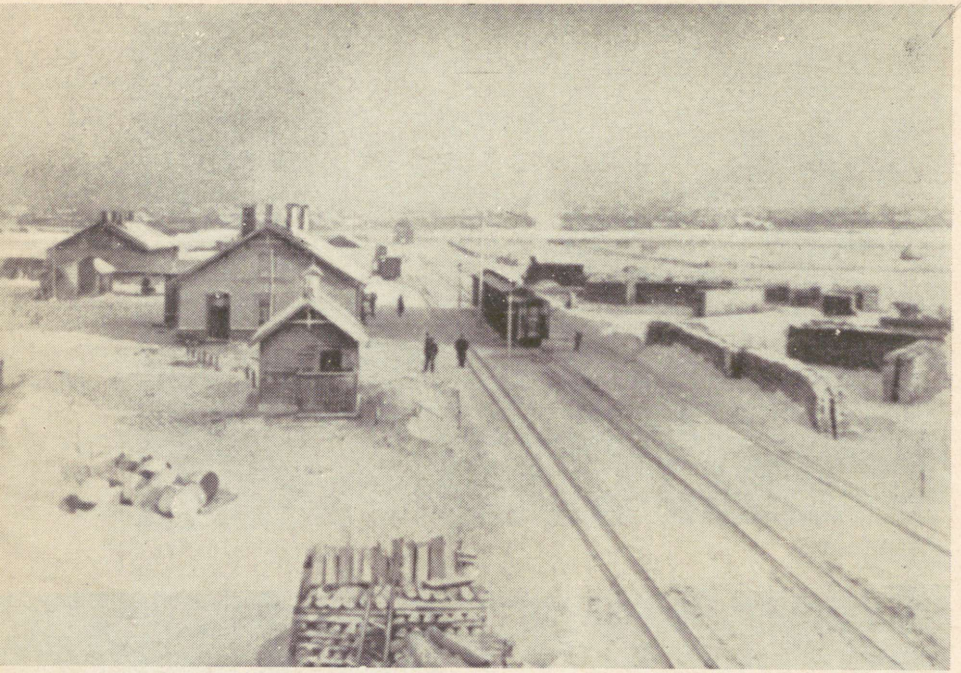
Seoses revolutsiooniliste sündmustega Raasiku sillal 13. detsembril 1905 rööbastelt väljalastud rong.

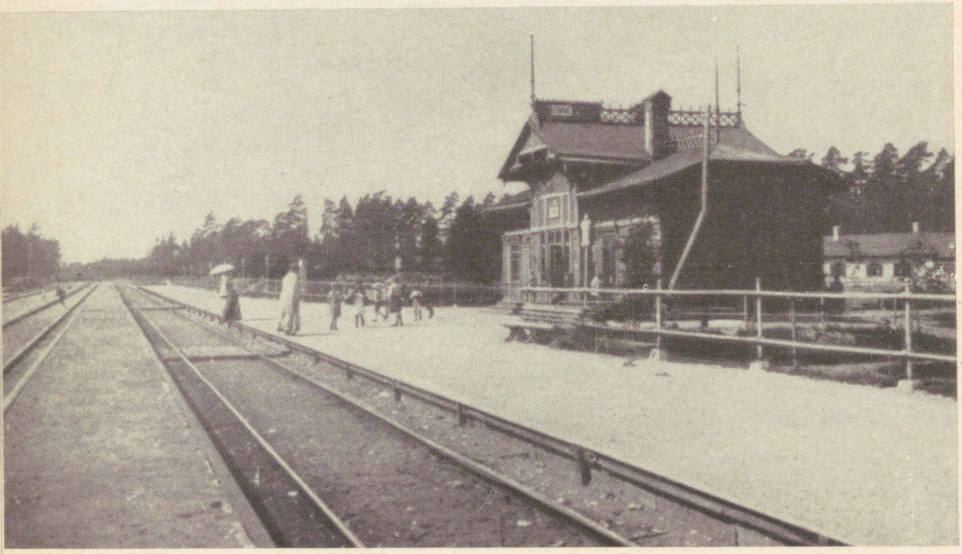
Sinialliku platvorm kitsarööpmelisel teel.

Mõisaküla raudteetehaste töölised 20. sajandi algul.









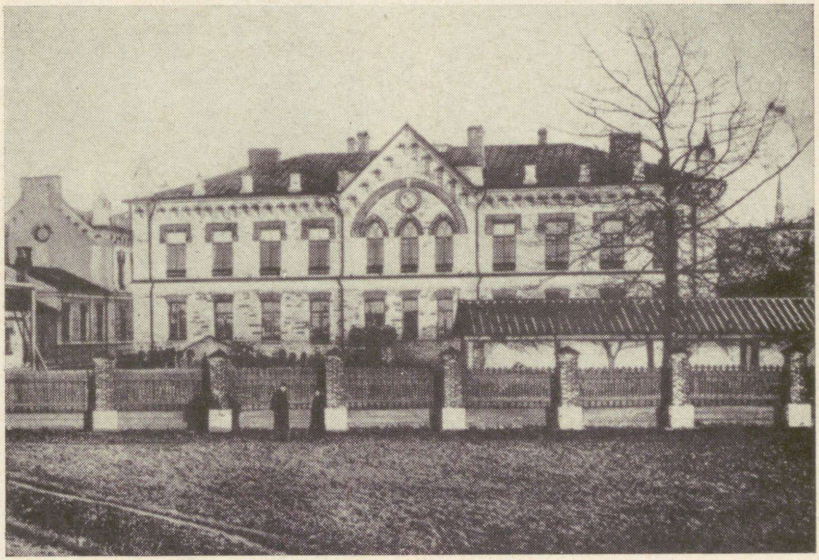
Paide raudteejaam 20. sajandi algul.

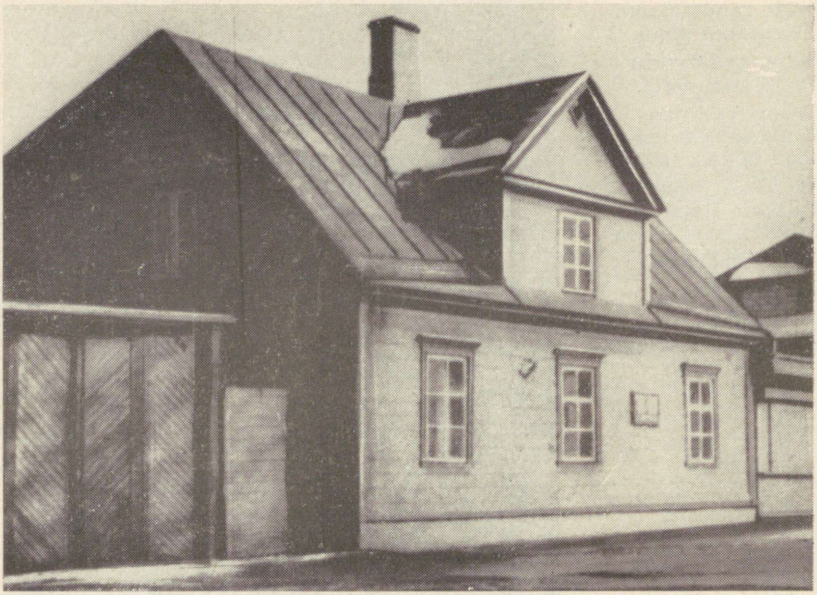
Nõmme platvorm 20. sajandi algul.

Grupp Tallinna Raudtee Tehnikakooli õpilasi 1902. aastal.

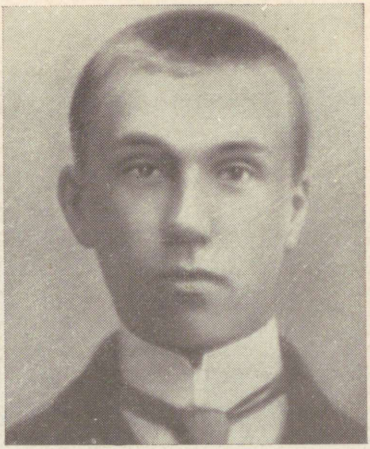
Tallinna Raudtee Tehnikakooli hoone ehitatud 1895.







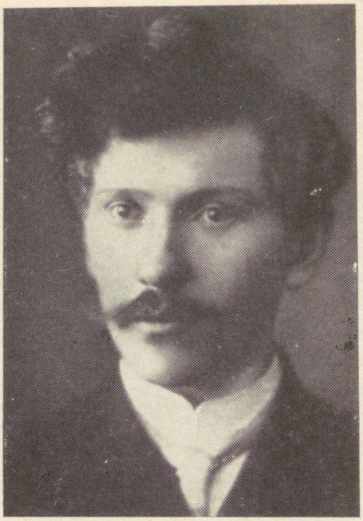




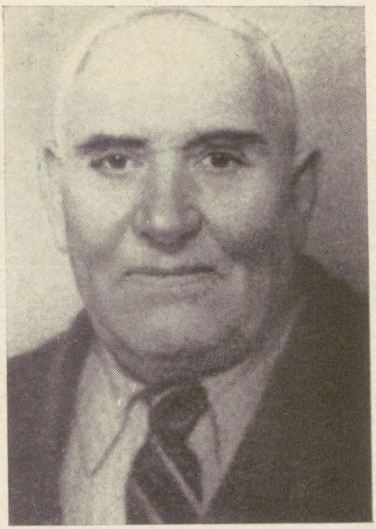
Maja, kus elas M. I. Kalinin, Soo tänav 36.
H. Laura, raudteelane, aktiivne revolutsioonilisest liikumisest osavõtja.
J. Saat, Tapa raudteelaste ametiühinguliikumise üks organiseerijaid 1917.
Mõisaküla raudteejaama hoone sajandi algul.
Tallinna depoo vedurijuhid ja nende abid poliitilise üldstreigi ajal 1905. aasta oktoobris.

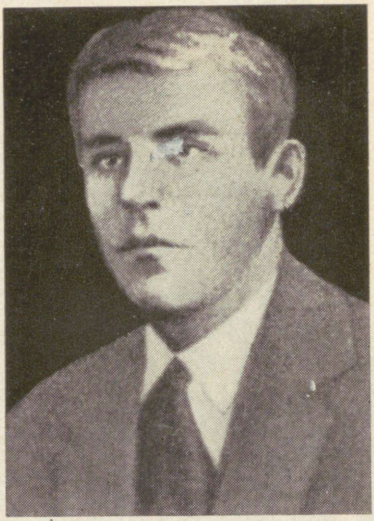












Tehnik A. Tiervelt, M. I. Kalinini organiseeritud marksistliku ringi liige.

A. Aren, aktiivne osavõtja 1905. aasta revolutsioonist Mõisakülas.

J. Kaup, ülevenemaalise erakorralise raudteelaste kongressi saadik.

A. Tuuder, raudteelaste delegaat. Eesti ametiühingute I kongressil.

toimuma 17. mail Pavlovitši korteris, et otsustada, kui palju anda toetust perekondadele, kelle mehed on areteeritud revolutsioonilisest tegevusest osavõtu pärast.[62] Katkendlikke teateid leidub ka Narva raudteelaste põrandaalusest tegevusest. On teada näiteks, et 1907. aasta oktoobris võtsid nad osa ülevenemaalise raudteelaste ametiühingu järjekordse kongressi ettevalmistamisest ja kavatsesid sinna delegaadiks saata vedurijuhi abi Aleksejevi.[63] Kõigi nende organisatsioonide tegevus toimus väga konspiratiivselt, kuid vaatamata sellele ei õnnestunud iga kord sissekukkumisi vältida. Nii areteerisid sandarmid 15. novembril 1907 suure grupi Ülevenemaalise Raudteelaste Liidu Tallinna osakonna aktiivseid tegelasi, nende hulgas vedurijuhi abi J. Prügi, Tallinna raudteetehaste lukksepa abi G. Toppi ja paljud teised.

Olulist osa etendas revolutsioonilise tegevuse arendamisel raudteetehaste tööliste hulgas metallitööliste ametiühing, mille esimeheks oli selle ettevõtte tööline Jakob Kuningas. Metallitööliste ametiühing arendas oma tegevust legaalselt ja selle liikmeteks võisid olla ka raudteetehaste töölised. Peale J. Kuninga olid metallitööliste ametiühingu nõukogu liikmeteks veel töölised N. Isok ja T. Pulst. See annab meile põhjust eeldada, et ühingu 930 liikmest umbes 150 olid raudteetehaste töölised.[64] 1905. aasta revolutsiooni lüüasaamise järel halvenes olukord raudteetehastes järsult. Sellest rääkis ka J. Kuningas metallitööliste ametiühingu juhatuse koosolekul 1906. aasta novembri lõpul. Ta rõhutas eriti, et tehases on kehtestatud selline karm režiim, mis ei võimalda teha ametiühingu kasuks mingisugust kihutustööd. Kuigi raskused olid väga suured, saavutas metallitööliste ametiühing bolševike juhtimisel teatavat edu. J. Kuningas oli ajalehe «Ametiühisuste Teataja» väljaandmise peamiseks organiseerijaks ja selle toimetajaks. Tema initsiatiivil võeti päevakorda propagandistide kursuste ja vene keele kursuste korraldamine. Õige aktiivselt tegeles J. Kuningas ka ametiühinguliikmetele aktuaalsetel teemadel loengute korraldamisega.[65]

Lisaks kõigele muule tuleb veel märkida ametiühingu üldkoosolekute tähtsust, ametiühingute ajakirja «Töö» propagandistlikku tegevust, bolševistlikku ajalehte «Kiir» ja teisi tööliste ühiskondlik-poliitilise ja kultuur-haridusliku tegevuse mooduseid raudteelaste poliitilise silmaringi laiendamisel.

Raudteelaste kultuur-hariduslikest püüetest annab tunnistust ka raamatukogu avamine Mõisakülas. Raamatukogu asutamise

[62] NSVL ORKA, f. PD, eriosak. 1908, s.-ü. 3, osa 19, leht 111.
[63] Samas, 1907, s.-ü. 2, osa 20, leht 50.
[64] Metallitööliste ametiühingu nõukogusse valiti sel ajal normi järg 1 iga 50 liikme kohta.
[65] RAKA, f. 1685, nim. 2, s.-ü. 1, lehed 7 ja 11.

mõte polnud uus, see figureeris Mõisaküla raudteetööliste ja teenistujate nõudmistes juba 1905. aastal, kuid uste avamiseni jõuti alles 1. novembril 1912.

Raamatukogu oli täielikult Pärnu—Tallinna juurdeveoraudteede valitsuse kontrolli all, tööliste isetegevusest selle korraldamisel ei saanud juttugi olla. 1913. aasta aruande järgi oli selles raamatuid 166, nendest venekeelseid 130 ja eestikeelseid 36. Raamatukogu kasutanud lugejate üldarvust oli raudteetöökodade töölisi 39 inimest, veoameti töötajaid 30 inimest, ülejäänud 14 inimest olid teistest ametitest. Lugejaid väljastpoolt Mõisaküla oli ainult 4 inimest. [66] Raamatukogu kasutamise eest maksid lugejad väikest maksu.

Esimene imperialistlik maailmasõda muutis järsult poliitilist olukorda riigis. Eestimaa ja Liivimaa kubermangudes pandi maksma sõjaseadus, mistõttu streigiliikumises tekkis ajutiselt vaikus.

Sõjaolukord mõjus raskelt raudteelastele, kelle töötingimused järsult halvenesid. Neid puistati üle hulga uute sundmääruste ja korraldustega, mis kärpisid nende niigi juba piiratud õigusi. Vähimatki kõrvalekaldumist teenistuskohustest, öeldakse Pärnu—Tallinna Juurdeveoraudteede Erikomitee määruses, karistatakse arestiga kuni 3 kuuni või rahatrahviga kuni 500 rublani. Samasugused karistused olid ette nähtud ka piletita reisijate veo ja piletita sõidu eest, samuti ka tualeti kasutamise eest rongi jaamast läbisõidu ajal. [67]

Teine osa sundmäärusi ja korraldusi käis vahetult raudteelaste revolutsioonilise tegevuse kohta. 25. jaanuaril 1915 telegrafeeriti Peterburist Pärnu—Tallinna juurdeveoraudtee valitsusele Pärnusse: «Teenijad, kes avaldavad eriti kahjulikku mõju teistele, tuleb areteerida ja anda sõjaväevõimude korraldusse.» [68] Need ja paljud teised määrused ning korraldused olidki aluseks uutele puhastustele, mis viidi läbi administratsiooni poolt koos sandarmivalitsusega. Pärnu—Tallinna juurdeveoraudteel puudutasid sellised «filtreerimised» tunduvalt töölisi ja teenistujaid, nagu võib järeldada vallandatud või teisele kohale ümberpaigutatud isikute arvust. 1916. aastal oli nende üldarv 65 inimest. [69]

Karmid abinõud, mida rakendati raudteelaste vastu, kelle majanduslik olukord elukalliduse kiire tõusu tagajärjel järsult halvenes, ei suutnud lämmatada siiski kõiki rahulolematuse

---

[66] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 112, leht 115.
[67] Samas, s.-ü. 73, leht 341.
[68] Samas, s.-ü. 159, leht 45.
[69] Sellest räägitakse Pärnu—Tallinna raudteede juhataja ettekandes sandarmipeavalitsuse Pärnu osakonnale. (ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 75, leht 145.)

avaldusi. Üheks tähelepandavamaks juhuks tuleb lugeda raudtee remonditööliste streiki Sinialliku karjääris, mis tekkis tööliste raske majandusliku seisukorra tõttu. Juurdluse käigus selgus, et 13. juunil 1916 Mõisakülast saabunud töölised keeldusid tööle hakkamast ja nõudsid päevapalga kõrgendamist kuni 1,5 rublani. Peamisteks streigile õhutajateks olid A. Parts ja Pillisner. Süüdistus streigile õhutamise kohta esitati sandarmipeavalitsuse Pärnu osakonna poolt ka remonditöölise V. Tamme vastu.

Esines ka teisi võimude korraldustele mitteallumise fakte. Sandarmipeavalitsuse Pärnu osakonna aktides on säilinud andmed vedurijuht J. Borni kohta, kes 6. juunil 1915 oli keeldunud vedamast sõjaväerongi nr. 48. Mees areteeriti ja võeti kohtulikule vastutusele. Mõisaküla raudteetöökodadest saadeti administratsiooni korralduste mittetäitmise eest 1915. aastal sõjaväkke katelsepp Trojanovski, tema abi Buharžinski, lukksepp Strõzen [70] jt. Eeltoodud fakte, mis väljendavad sügavat rahulolematust raudteelaste seas, ei saa vaadelda lahus revolutsioonilise liikumise üldisest tõusust. 1916. aastal võttis streigiliikumine ka Eestis massilise iseloomu ja väljendas järjest süvenevat poliitilist ning majanduslikku kriisi riigis. Jaanuaris ja veebruaris 1917 muutus poliitiline õhkkond järjest kuumemaks. Puhkesid Tallinna tööliste võimsad streigid. Kui tallinlased said kuulda revolutsioonist Peterburis, kuulutasid nad 1. märtsil üldstreigi, millest võttis osa umbes 24 000 inimest. [71] Üksmeelne oli ka Narva proletariaadi üldstreik, mis algusest peale võttis ülestõusu kuju. Tallinna ja Narva eeskujul kukutati tsaarivõim teistes Eesti linnades ja maakohtades.

SOTSIALISTLIKU REVOLUTSIOONI TEEL

Kodanlik-demokraatliku Veebruarirevolutsiooni võit Venemaal oli rõõmustavaks sündmuseks ka eesti raudteelastele. Uues poliitilises olukorras loodeti rea majanduslike ning ühiskondlik-poliitiliste küsimuste lahendamist, sealhulgas uute võimuorganite loomist.

Kui eesti töötajad kõikjal alustasid nõukogude ja teiste tööliste massiorganisatsioonide loomist, tulid Tallinnas kokku kitsaröõpmelise raudtee teenistujate ja tööliste volinikud, et arutada raudteelaste esinduse valimist Tallinna Tööliste ja Soldatite Saadikute Nõukogusse ning teisi tähtsaid küsimusi. Tallinna Nõukogu saadikuks valiti Kohila jaamaülem J. Ruil. Koos-

[70] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 160, leht 88.
[71] «Eesti NSV TA Toimetised». Ühiskonnateadused. 1967, nr. 4, lk. 368.

olekust osavõtjate nimel saadeti aga Teedeministeeriumile tervitustelegramm, milles lubati toetada kodanliku Ajutise Valitsuse poliitikat. [72] Koosolek pani ühtlasi aluse kitsarööpmeliste liinide raudteelaste ametiühingulisele ühinemisele. Valiti ajutine komitee, millele tehti ülesandeks välja töötada tulevase raudteelaste organisatsiooni tegevusprogramm. Komitee täitis oma ülesande, töötades välja programmi ja kutsudes kokku Ülevenemaalise Raudteelaste Ametiühingu kohaliku osakonna asutamiskoosoleku. Alates 18. aprillist asus osakond Mõisaküla raudteesõlmes oma ülesannete täitmisele. [73]

Ülevenemaalise Raudteelaste Ametiühingu teiste kohalike osakondade organiseerijateks olid Looderaudtee töölised ja teenistujad. Suurim neist oli Tallinna osakond, kuhu kuulus üle 1000 liikme. Valga osakonnas oli umbes 700 ja Narvas umbes 600 liiget. [74]

Vedurijuhid, nende abid ja kütjad koondusid eraldi Looderaudtee Tallinna depoo ja selle juurde kuuluva rajooni veduribrigaadide ametiühingusse, millel oli 1917. aasta juunis üle 300 liikme. [75]

Veebruarirevolutsiooni võidu järel toimusid eesti raudteelaste elus tunduvad muudatused. Nõukogude poolt väljakuulutatud 8-tunnine tööpäev ning ametiühinguisse koondumise õigus olid raudteetranspordi tööliste ja teenistujate jaoks olulised saavutused. Revolutsiooni tulemuseks oli ka sandarmi-politseivalitsuse ärakaotamine ja tööliste poolt enam vihatud raudteeametnike ning meistrite ametist kõrvaldamine. Narva raudteejaamas oli selliseks tööliste poolt vihatud isikuks insener Lebedev, kes revolutsiooniliste sündmuste hoos kõrvaldati ametist. [76] Samasugune saatus tabas Mõisaküla töökodade vagunimeistrit K. Koolmeistrit ja mõningaid teisi reaktsioonilisi tegelasi. Raudteelaste kohaliku ametiühinguorganisatsiooni peakomitee poolt toimetatud juurdlus näitas, et K. Koolmeister oli olnud tööliste vastu väga terav, üksikutele töölistele andis aga teatavate isiklike teenete eest paremat tööd, teised pidid leppima halvemaga. Peale kõige muu süüdistati K. Koolmeistrit selles, et ta mitte üksnes ei tunnustanud tööliste organisatsioone, vaid tegi koguni nende vastu kihutustööd. [77]

Sotsialistliku revolutsiooni rahuliku arenemise perioodil toimusid arvukad tööliste koosolekud ja poliitilised massimiitingud, kus kritiseeriti Ajutise Valitsuse imperialistlikku poliitikat.

---

[72] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 215, leht 200.
[73] Samas, s.-ü. 214, lehed 7, 8.
[74] Samas, s.-ü. 42, leht 10.
[75] «Kiir», 22. juunil 1917.
[76] Nõukogude võimu eest, Tallinn 1957, lk. 266.
[77] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 264, leht 326.

Eriti tähelepanuväärseks sündmuseks oli proletariaadi rahvusvahelise püha 1. mai pühitsemine Tallinnas ja Tartus. Tallinna töölised tulid bolševike juhtimisel tänavale punaste lippude ja loosungitega: «Olgu tervitatud 8-tunnine tööpäev!», «Elagu sotsialism ja rahvaste sõprus!», «Maha sõda!». Kuid proletariaadi massiorganisatsioonide revolutsiooniline tegevus kutsus esile parempoolsete esseeride ja menševike ägeda vastupanu. Need tegelased väitsid endiselt, et riigivõimu ei saavat üle anda tööliste ja soldatite saadikute nõukogudele, kuna jõudude vahekord seda ei lubavat. [78] Analoogilisele seisukohale asus Ülevenemaalise Raudteelaste Ametiühingu Pärnu—Tallinna Juurdeveoraudteede Peakomitee. Peakomitee oportunistlik enamus hakkas 31. mail arutama Tallinna Tööliste ja Sõjaväelaste Saadikute Nõukogu 26. mai otsust kõrvaldada kubermangukomissar J. Poska ametist reaktsioonilise tegevuse pärast. Tallinna Nõukogu ja teiste revolutsiooniliste massiorganisatsioonide otsus tekitas peakomitee tegelinskites pahameelt. Nad koostasid avalduse, et tööliste ja sõjaväelaste saadikute nõukogud Ajutise Valitsuse kontrolli all seisvate organitena ei peaks külvama lahkhelisid ühisesse üritusse neile mittekuuluva võimu omastamise teel. [79] Edasi kuulutati avalduses, et peakomitee usaldab täielikult Ajutist Valitsust ja kutsub kõiki raudteelasi üles kohalike komiteede kaudu ühinema selle avaldusega. Kuidas suhtusid oportunistide avaldusse raudteelased kohtadel? Vastuse leidmine ei ole kerge, kuid see asjaolu, et peakomitee seisukohta pooldavaid resolutsioone pole õnnestunud avastada kohalike organisatsioonide toimikutes, räägib vähemalt igasuguse vaimustuse puudumisest.

On huvitav märkida, et just 31. mail, siis kui peakomitee pidas Mõisakülas koosolekut ja arutas Tallinna Nõukogu eelnimetatud otsust, avaldas grupp Pärnu raudteelasi peakomiteele umbusaldust. [80]

Küllalt huvi pakub ka teine dokument, mille on koostanud 23. septembril 1917 teedevalitseja abi veo alal, kes oli ühtlasi Mõisaküla raudteetöökodade ülem. Ta konstateerib: «Seni on Peakomitee tegevus mõjutanud normaalset tööd väga vähe ja mulle näib, et Peakomitee erilist autoriteeti teenistujate, meistrite ja tööliste seas ei oma.» [81] Ka selle arvamisega tuleb nõustuda. Peakomitee toetas ju avalikult kodanliku Ajutise Valitsuse imperialistlikku poliitikat, mis oli täiesti perspektiivitu. Raudteelaste põhimassile sai see tõsiasi järjest silmanähtavamaks, kuna nende majanduslik olukord, vastupidiselt kokkuleplike

[78] «Kiir», 20. mail 1917.
[79] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 215, leht 110.
[80] Samas, s.-ü. 214, leht 33.
[81] Samas, s.-ü. 218, leht 232.

ametiühinguliidrite kinnitustele, hakkas päev-päevalt järjest kiiremini halvenema. Kuid juhtivat revolutsioonilist kaadrit ei olnud ka üksikutes raudteede piirkondades 1917. aastal kaugeltki mitte ühtlaselt. Raskeimaks töölõiguks olid bolševikele kitsarööpmelised raudteeliinid, kus töölistest suur osa oli alles mingil määral seotud talumajapidamisega ja järelikult ka väikekodanliku ideoloogiaga. Seepärast ei maksa imestada, et kokkuleplikud liidrid leidsid selles keskkonnas endale poolehoidjaid.

Narvas kulges bolševike võitlus rahvahulkade pärast soodsamas olukorras kui üheski teises Eesti osas. Narva Nõukogu asus oma tegevuse algusest peale bolševike seisukohale ja raudteelastel oli seal oma sektsioon. Kuid ka Narvas polnud võitlus kerge, eriti raudteedel, kus suurem osa raudtee personalist tähtsamates poliitilistes küsimustes kõikus bolševike ja esseeride vahel. Narva parempoolsete esseeride juhiks oli Bogdanov, keda pooldasid peamiselt raudteejaamade ja -kontorite töötajad ning telegrafistid. Neil õnnestus haarata enda kätte raudteelaste ametiühingu juhtimine. Esseeride mõju selle organisatsiooni liikmetele polnud siiski kindel. Üldist rahulolematust põhjustas see, et esseeride komitee keeldus Saksamaaga peetava sõja jätkamise huvides aktuaalsete, raudteelaste majandusliku olukorra parandamisega seotud küsimuste lahendamisest enne ülevenemaalist raudteelaste ametiühingu kongressi, s. o. kuni 1917. aasta augustini. Paljud raudteelased läksid üle teistesse, revolutsioonilisematesse organisatsioonidesse. [82]

Olukord Tallinna raudteesõlmes sarnanes mitmeti olukorraga Narvas. Ka Tallinnas arenes ideoloogiline võitlus sotsialistliku revolutsiooni pooldajate ja vastaste vahel.

Ülevenemaalise raudteelaste ametiühingu Tallinna osakonnas olid juhtkonnas ülekaalus väikekodanlike, oportunistlike parteide esindajad, kellel õnnestus peaaegu kuni 1917. aasta sügiseni tagasi hoida oma organisatsiooni liikmeid massilistest revolutsioonilistest väljaastumistest. Positiivseks asjaoluks oli siiski see, et Tallinna raudteetehaste töölised, kes olid metallitööliste ametiühingu liikmed, võtsid aktiivselt osa vabriku- ja tehasekomiteede tegevusest kogu Tallinna tööstusrajooni ulatuses. Nad avaldasid õige tunduvat mõju revolutsiooniliste sündmuste käigule, sealhulgas töörahva majandusliku olukorra parandamisele. Tallinna vabriku- ja tehasekomiteede koosolekul 29. mail 1917 viibis 118 töölisvanemat 18 suurettevõttest, sealhulgas ka Tallinna raudteetehaste ja depoo esindajad. Töölisvanemad nõudsid kõige radikaalsemate abinõude rakendamist kapitalistide vastu, kes avaldasid visa vastupanu Tallinna Nõukogu poolt kinnitatud uue töötasutariifi kehtestamisele. Vastuvõetud reso-

[82] Nõukogude võimu eest, lk. 266.

lutsioonis rõhutatakse, et kui mõned ettevõtjad ei täida selle koosoleku otsust tööliste töötasu kõrgendamise kohta, peavad vabriku-tehasekomiteed ja ametiühingud tõstma Tööliste ja Sõjaväelaste Saadikute Nõukogus üles küsimuse nende ettevõtete üleandmise kohta töölisorganisatsioonidele. [83]

Pärast juulisündmusi, mis järsult muutsid riigis poliitilist olukorda, teravnes seisukord veelgi. Eriti tõsist ärevust tekitas laiatarbekaupade hindade tõus, mis sõja algusest kuni 1917. aasta juunini olid tõusnud keskmiselt 8 korda. Tööliste töötasu oli samal ajal üksikutes ettevõtetes tõusnud paremal juhul 250—275 protsenti, kuna raudteelaste töötasu tõstmist lükati järjest edasi esseeride ja menševike järeleandlikkuse tõttu. Raudteelaste kannatus hakkas katkema. 20. augustil 1917 esines Looderaudtee ülevenemaalise vedurijuhtide ametiühingu Tallinna osakond avaldusega, et ta on valmis alustama streiki ja ühineb Venemaa teiste rajoonide vedurijuhtide nõudmisega palkade kõrgendamise kohta.

Aga enne kui streik puhkes, ilmusid poliitilisele silmapiirile korniilovlased, kes ähvardasid tööliste kõiki poliitilisi ja majanduslikke võite. Kontrrevolutsiooniliste jõudude väljaastumine andis võimsa tõuke nõukogude ja teiste töörahva massiorganisatsioonide tegevuse elavnemiseks. Eesti raudteelased tegutsesid neil päevil tihedas kontaktis teiste proletaarsete massiorganisatsioonidega. 29. augustil peatasid nad liiklemise Tallinn—Petrogradi raudteeliinil, et mitte lasta vaenlast pealinna. [84]

Kornilovi vägede liikumise tõkestamisel langes eriti suur vastutus Narva raudteelastele, kellel tuli mõnede Kornilovi väeüksustega vahetult kokku puutuda. Nendest sündmustest kirjutab oma mälestustes tollal Narvas töötanud V. Konnikov: «Bolševikel oli Narva raudteelaste seas suur mõju. Kohaliku parteiorganisatsiooni liikmed eesotsas Kingissepaga viisid jaamas ja depoos läbi vestlusi iga tööle tuleva raudteelasega ja juhtisid tegelikult korniilovlaste ešelonide kinnipidamise organiseerimist.» [85]

Raudteelastest-bolševikest tegutsesid neil päevil eriti aktiivselt vennad H. ja K. Laul, R. Tramberg, S. Davidovitš, K. Bobrovitš, J. Tomson, õlitaja Jürgenson jt. Nad olid esimesed punakaartlased-raudteelased, kes koos teiste Narva töölistega tõkestasid Kornilovi vägedele tee Petrogradi.

Kornilovi mässu likvideerimise järel algas võimas raudteelaste streik, mis oli majandusliku iseloomuga. Streigi puhkemist ei suutnud vältida ka Ülevenemaalise Raudteeliidu Täitevkomitee tegelased (Vikžel).

[83] ORKA, f. 833, nim. 1, s.-ü. 13-a, leht 81.
[84] «Tööline», 30. augustil 1917.
[85] «Железнодорожник Прибалтики», 10 августа 1967.

Enne streigi väljakuulutamist kogunesid raudteevagunite remontijad Tallinnas üldkoosolekule, kus kiideti heaks järgmine avaldus: «Kuna raudteevalitsus kategooriliselt keeldus meie nõudmisi täitmast, siis ütleme ka meie kategooriliselt lahti Ajutisest Valitsusest ja nõuame nende isikute areteerimist, kes niisugusel raskel ajal oma käitumisega meid streigini viisid... Me nõuame riigivõimu üleandmist tööliste ja soldatite saadikute nõukogudele ja jääme kindlalt oma nõudmiste juurde!» [86] 24. septembri kesköö l alanud streik kestis kolm päeva, siis tegi Ajutine Valitsus mõningaid järeleandmisi. [87] Ent sellised osalised järeleandmised ei suutnud enam lahendada teravat kriisiseisundit, mis süvenes päevast päeva.

Relvastatud ülestõusu ettevalmistamise plaanides anti raudteesõlmedele nende suure strateegilise tähtsuse tõttu eriline koht. Nii tehti ka Eestis. Raudteesõlmedesse määrati komissarid, [88] aga kaks Narva raudteejaama raudteelaste esindajat olid ühtlasi Sõja-revolutsioonikomitee liikmed.

Kui otsustav hetk võimu haaramiseks oli saabunud, alustasid töölised, soldatid ja madrused Tallinnas 24. oktoobril ülestõusu Sõja-revolutsioonikomitee juhtimisel. Hõivati kõik strateegilised punktid ja seati sisse Sõja-revolutsioonikomitee kontroll linna tähtsamate objekti üle.

Neil otsustavatel päevadel ei esinenud eesti raudteelased veel ühtse revolutsioonilise jõuna, nad «... ei teadnud, missuguse poolega ühineda». [89] Kui aga järgnevail päevil tööliste koosolekutel hakati arutama Nõukogude valitsusse suhtumise küsimust, teatasid Looderaudtee 9. osakonna raudteelased, et nad usaldavad uut valitsust. Vikželi üleskutset üldstreigiks tööliste-talupoegade valitsuse vastu hinnati kui lööki proletaarsele revolutsioonile. Nad tõotasid, et Tallinna raudteetöölised täidavad kõik Sõja-revolutsioonikomitee korraldused. [90] 2. novembril 1917 läbiviidud koosolekul esinesid umbes samasuguse avaldusega Narva raudteelased (500 inimest). Nad mõistsid hukka telegrafistide häbiväärse käitumise, kes olid õhutanud raudteelasi streigile. [91]

Rõõmuga tervitasid sotsialistlikku revolutsiooni ka Eesti kitsarööpmelise raudtee töötajad, kelle poliitilises teadvuses olid nõukogude võimu eest võitluse perioodil toimunud märgatavad

[86] «Tööline», 25. septembril 1917.

[87] А. Августынюк, М. Гвоздев. Первая магистраль. 1951, стр. 295.

[88] J. Saat. Eesti bolševikud Oktoobrirevolutsiooni ajajärgul, Tallinn 1956, lk. 197.

[89] Suur Sotsialistlik Oktoobrirevolutsioon Eestis. Dokumentide ja materjalide kogumik, Tallinn 1957, lk. 410.

[90] Samas, lk. 411.

[91] «Rahvaleht», 3. novembril 1917.

muutused.[92] Mõisaküla töölised-raudteelased tähistasid 25. oktoobrit üldrahvaliku pidupäevana. Paljude pidupäevast osavõtjate mälestuses olid alles värsked 1905. aasta päevad Mõisakülas. Just neist ei saanud kõnelemata jätta, seda enam, et peakõnelejaks oli legendaarne revolutsionäär J. Sihver, marksismi-leninismi ideedele piiritult andunud inimene, kes juba 1905. aastal kutsus paljusid kohalviibijaid üles kukutama tsarismi. J. Sihveri kõne peamiseks sisuks oli Suure Sotsialistliku Oktoobrirevolutsiooni ülemaailmne tähtsus ja proletariaadi ülesanded võitluses sotsialistliku ühiskonna ülesehitamise eest.[93] See kõne, nagu ka eesti raudteelaste poolt Nõukogude valitsuse toetuseks vastuvõetud resolutsioonid, oli just nagu vastuseks II ülevenemaalise tööliste ja soldatite saadikute nõukogude kongressi läkitusele, milles öeldakse: «Ülevenemaaline tööliste ja soldatite saadikute kongress on veendunud, et raudteetöölised ja teenistujad võtavad tarvitusele abinõud, et säilitada raudteel täielik kord; liiklemine ei tohi seisma jääda minutikski.»[94]

Olukord raudteedel jäi pingeliseks ka pärast Oktoobrirevolutsiooni võitu, kuna kukutatud Ajutise Valitsuse juht püüdis kasutada noore Nõukogude valitsuse kõrvaldamiseks XII armee väeosasid, mis paiknesid Eestis. 49. korpuse väeosadel õnnestus algul hõivata Rakvere raudteejaam kavatsusega liikuda seejärel Petrogradi peale. Kuid see üritus, nagu teisedki katsed saata sõjaväge, näiteks üle Tartu, kukkusid läbi tänu Tallinna sõjaväeorganisatsiooni energilisele tegutsemisele V. Kingissepa juhtimisel.[95]

Teiseks põhjuseks, mis tegi raskeks poliitilise olukorra Eestis, oli okupatsiooniohu kasvamine. 1917. aasta novembri keskpaiku evakueeriti Pärnu—Tallinna raudtee valitsus ajutiselt Viljandisse. Veoosakonna ja peatöökodade valitsus jäi esialgu Mõisakülla, ehkki olid välja töötatud plaanid ka selle osaliseks evakueerimiseks.[96]

Oma ülesannete täitmisel põrkasid raudteelased kokku mitmesuguste raskustega, mis olid tingitud nii teemajanduse laostumisest kui ka vajaliku korra puudumisest raudteedel. Piletita reisijate, rinde poolt tulevate soldatite ja põgenike vool tekitas palju tüli.[97] Et olukorda parandada, võeti uuesti päevakorda raudteemiilitsa organiseerimise küsimus, mis oli olnud arutusel juba enne Oktoobrirevolutsiooni. Raudteelased hakkasidki sellest mõttest kinni. 1918. aasta alguseks oli välja töötatud vastav

---

[92] Nõukogude võimu eest, lk. 382.
[93] Samas, lk. 382.
[94] А. Августынюк, М. Гвоздев, стр. 298.
[95] J. Saat, lk. 201, 202.
[96] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 215, lehed 333, 354.
[97] Samas, s.-ü. 221, lehed 76, 26, 32.

kava kitsarööpmelise raudtee jaoks ja otsustatud ka miilitsa isikkoosseisu kuupalga küsimus.[98] Mis puutub riiklike raudteede tööliste ja teenistujate töötasu tõstmisse, siis vastav Nõukogude valitsuse dekreet võeti vastu 1. detsembril 1917. Dekreedi põhjal toimus 60 rublast 160 rublani ulatuva töötasu tõstmine kategooriate järgi, milliseid oli 14. Kõige suurema palgalisa said keskmiste kategooriate raudteelased, kelle töötasu suurus koos lisaga kõikus nüüd 330 rublast 405 rublani kuus. Kõige madalam (I) kategooria sai juurde 135 rubla, nii et nende uueks kuupalgaks kujunes 285 rubla.[99] Palgalisast raudteelastele kõneldi ka erakorralisel raudteede ja raudteetöökodade tööliste kongressil, mis alustas oma tööd Petrogradis 12. detsembril 1917.

Kohtadel algasid ettevalmistused selleks kongressiks ammu enne avamist. Eestist valiti saadikuiks Kohtla raudteejaama ülem J. Ruil, laiarööpmelise raudtee tööline J. Parut ja Mõisaküla raudteejaama lukksepp J. Kaup. Tervituskõnega esines kongressil Rahvakomissaride Nõukogu nimel V. I. Lenin. Pöördudes delegaatide poole, ütles Vladimir Iljitš muu hulgas: «Te teate, et korralagedus raudteel teeb võimatuks korrapärase vahetuse linna ja maa vahel, mis on nii tarvilik toitlusküsimuse reguleerimiseks. Ja et seada korda raudteeühendus, on meile vaja teie abi, seltsimehed. Ainult siis, kui me koos teiega teeme ühiseid jõupingutusi, suudame me hävitada korralageduse ja tugevdada tööliste, soldatite ning talupoegade võimu. Nõukogude võim ainult töörahva laiade hulkade toetusel püsibki. Me oleme kindlad, et käesolev raudteelaste kongress tugevdab rahvakomissaride võimu niisuguse organisatsiooni loomisega, kes abistab meid võitluses rahu, maa eest.»[100]

Erakorraline raudteede ja raudteetöökodade tööliste kongress demonstreeris täielikku usaldust nõukogude võimule, mõistis hukka Vikželi reetliku tegevuse ja otsustas saata erakorralisele ülevenemaalisele üldisele raudteekongressile oma delegaadid. Eesti raudteelasi esindasid sel kongressil samad delegaadid, kes olid võtnud osa raudteetööliste kongressist Petrogradis (J. Kaup, J. Parut ja J. Ruil). Kuna aga erakorraline ülevenemaaline raudteelaste kongress, mis alustas tööd 19. detsembril, lagunes kaheks poliitiliseks leeriks, lagunes samadel poliitilistel põhjustel ka eesti raudteelaste delegatsioon. J. Kaup ja J. Parut, kes esindasid Mõisaküla raudteetöökodade ja laiarööpmelise raudtee töölisi, liitusid bolševike pooldajatega ja jätkasid osavõttu kongressi pahempoolse tiiva tööst. Pärast Vikželi parempoolsete toetajate põgenemist kuulutasid pahempoolsed end täievoliliseks erakor-

[98] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 212, lehed 184—185.
[99] Samas, s.-ü. 260, lehed 19—21.
[100] V. I. Lenin, Teosed, 26. kd., lk. 351—352.

raliseks ülevenemaaliseks raudteekongressiks.[101] 13. (26.) jaanuaril 1918 esines sellel kongressil V. I. Lenin nõukogude võimu ülesannetest ja olukorrast. Ühel istungil kuulutas kongress Vikželi laialisaadetuks ja valis uue raudteelaste keskorgani — Ülevenemaalise Raudteelaste Täitevkomitee (Vikželdor).

Kui revolutsiooniliselt meelestatud delegaadid J. Kaup ja J. Parut tulid kongressilt tagasi Eestisse, siis selgus, et parempoolseid esindanud J. Ruil oli juba jõudnud levitada laimu nende ja ka kongressi aadressil, mis oli tunnustanud kõiki Nõukogude valitsuse dekreete ja võtnud vastu rea tähtsaid otsuseid. Kongressi otsused võeti arutluse teemaks Mõisaküla raudteetöökodade tööliste üldkoosolekul. J. Kaup kõneles ülevenemaalise raudteelaste kongressi tööst ja andis väärilise vastulöögi J. Ruilile. Pöördudes tema poole, küsis J. Kaup: «Miks, mis eesmärgil saadeti meid kongressile? ... Mida ta sealt kaasa tõi? Mitte vähematki, sõitis tagasi tühjade kätega. Meie aga jätkasime kongressi, tegime tõsist tööd selleks, et raudteelaste olukorda parandada.»[102] Seejärel andis ta koosolijaile tutvumiseks raudteelaste uued palgatariifid, tutvustas kongressi otsuseid ja raudteelaste ametiühingu uut põhikirja. Töölised märkisid rahuldustundega ära J. Kaupi töö delegaadina ja iseäranis selle, et ta ei läinud koos kongressi parempoolsete delegaatidega. Selle kongressi tööst võttis osa raudteetehaste tööliste poolt E. Pärdi.

Raudteelastele oli see ajajärk suureks murranguks ühiskondlik-poliitilises elus. Edasilükkamatuks ülesandeks sai kõigi raudteede natsionaliseerimine. Tallinna raudteelased juhindusid Looderaudtee III erakorralise kongressi otsusest raudteetranspordi natsionaliseerimise kohta ja VSDTP Tallinna Komitee poolt 1918. aasta 12. jaanuaril antud juhenditest.[103]

23. jaanuaril loodi Tallinna raudteesõlmes liiklusteenistuse teenistujate komitee, mis võttis raudteetranspordi juhtimise enda kätte. Enam-vähem samal ajal läks administratiivne juhtimine raudteelaste organisatsioonile ka 26. ja 27. raudtee teejaoskonnas. 27. jaanuaril moodustas komitee, mis koosnes raudteetehaste töölistest, oma liikmeist erilise Täidesaatva Büroo, mille koosseisu valiti A. Egge, B. Eilman, A. Bobrovitš, Taft ja Jürman. Komitee kõrvaldas senise administratsiooni ja võttis enda peale ettevõtte juhtimise. Raudteeliinid ja Narva raudteesõlm koos antud rajooni teemajandusega läks Narva tööliste kätte juba 4. jaanuaril 1918. Tööd raudteelaste hulgas juhtis seal raudteelaste Täitevkomitee, mis tegutses tihedas kontaktis Narva Tööliste ja Soldatite Saadikute Nõukoguga.[104]

---

[101] Nõukogude võimu eest, lk. 386.
[102] Samas, lk. 387.
[103] ORKA, f. R-1290, nim. 2, s.-ü. 5, leht 103.
[104] «Eesti NSV TA Toimetised». Ühiskonnateadused, 1967, nr. 3, lk. 247.

5

SAKSA OKUPATSIOON JA KODUSÕDA

SAKSA OKUPATSIOON

1918. aasta veebruari teisel poolel toimusid sündmused, mille rusuvat raskust sai eesti töölisklass tunda täie teravusega. Nimelt algasid Saksa keisririigi väed pealetungi noore Nõukogude riigi vastu. Selle operatsiooni käigus tungisid Saksa väed alates 19. veebruarist kogu Riia rindel edasi põhja suunas. Järgmisel päeval paisati dessantväed üle jää Kuivastust Lihula alla ja 21. veebruaril Hiiumaalt Haapsallu, et okupeerida Lääne-Eesti ja edasi liikuda Tallinna suunas. 22. veebruaril okupeeriti Valga ja kaks päeva hiljem Tartu. Samal ajal liikusid Daugavpilsi vallutanud väeosad Varssav—Petrogradi raudteed mööda edasi Pihkva suunas.

Rongidega Tallinnast evakueeritute üldarv ulatus vähemalt 6000 isikuni. Mälestuse järgi olid aga vagunid viimse võimaluseni täidetud ja leidus neidki, kes sõitsid vagunikatusel. Evakueeritute üldarv pidi seega olema ka tunduvalt suurem.

Muude väärtuste hulgas oli tollal hobusel väga oluline koht, eriti sõjaväes. Nende evakueerimiseks sisustati 252 vagunit. Igasse vagunisse sai paigutada 8 hobust. Raudtee veerevkoosseisust võeti kaasa ka üks külm vedur. [1]

[1] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 3, lehed 142—147.

Kuigi meil puuduvad täpsed andmed, kui palju raudtee varadest suudeti Eestist evakueerida, võib Tallinna sõlme andmete alusel arvata, et üsna suur osa Eesti raudtee veerevkoosseisust kasutati ära evakueerimiseks. Need vedurid ja vagunid jäid ka edaspidi Nõukogude riigi teenistusse.

Okupeeritud aladel võeti raudteed sõjaväelise administratsiooni kätte, mida nimetati *Militär Eisenbahn Dienst*, lühendatult MED. Selle organisatsiooni võimkond ulatus Balti merest kuni Musta mereni, keskus asus aga Varssavis. Alljaotused olid numereeritud. MED-11 hõlmas Eesti ja Põhja-Läti raudteid kokku 1450 km ulatuses (sellest Eestis veidi üle 1000 km). Okupatsioonivõimude poolt võeti kasutusele ka Paide—Tamsalu hädapäraselt ehitatud liin, mis ei vastanud kaugeltki mitte raudtee tehnilistele tingimustele.

MED-11 võimkonnast jäi strateegilistel kaalutlustel välja rajatav Saaremaa raudtee. See oli kõige kergemat tüüpi, rööpme laiusega 60 sm, nagu seda kaevandustes kasutati. Osaliselt võeti see tee juba 1918. aastal kasutusele, sealhulgas ka reisiliikluseks. Rannakaitse huvides ehitati taolist raudteed samuti Muhu saarele ja Tahkunasse Hiiumaal.

1918. aasta märtsis oli MED-11 piirkonna teedel kokku 184 vedurit, 130 reisivagunit ja 1800 kaubavagunit (märgime siinkohal, et üksnes Tallinnast saadeti sakslaste edasiliikumise ajal evakueerimisrongidega teele 788 vagunit). Mõistagi ei jätkunud kohalejäänud veerevkoosseisust raudteede tegevuse jätkamiseks. Saksa okupatsioonivõimud olid sunnitud seda täiendama nii vedurite kui ka vagunitega. Vedureid toodi juurde peamiselt Daugavpilsist, kus asus Looderaudtee vedurite peamine remondikeskus. Ka vaguneid toodi juurde Läti alalt. «Dvigateli» tehasest saadi 200 uut kaubavagunit. 1918. aasta novembriks oli vedureid MED-11 tegevuspiirkonnas küll 241, kuid 30 neist seisid kõlbmatutena ja 106 vedurit vajas remonti. Reisivaguneid oli 251 ja neistki seisis enamik katkisena. 3000 kaubavagunist oli sõidukorras ainult 1200.[2] Need arvud kõnelevad küllalt selget keelt raudteetranspordi laostumisest okupatsioonivõimu tingimustes. Oma osa etendas seejuures mõistagi ka raudteelaste passiivne vastupanu. Kõige tugevam oli see Tallinnas, Valgas, Tapal ja Mõisakülas, nendes sõlmedes, kus leidus raudteetehaseid, -töökodasid ja veduridepoosid.

Nagu teada, kandis eesti tööstusproletariaat okupatsioonipäevil erakordseid kaotusi, seda eelkõige revolutsioonilise võitluse juhtivas keskuses — Tallinnas. Tallinna laevatehased, vagunitehas «Dvigatel», «Volta» jt. suurettevõtted olid kas täielikult või suuremalt osalt evakueeritud juba 1917. aasta sügiskuudel.

---

[2] ORKA, f. 4, nim. 1, s.-ü. 4, leht 68.

Koos tehaste sisseseadega lahkusid ka tuhanded töölised. 1918. aasta veebruaris evakueerusid tuhanded peamiselt töölisklassi võitlusjõudude avangardi kuulunud mehed. Tallinna tööstusettevõtted jäid kas päriselt seisma või siis jätkasid vaid osaliselt tegevust. Suhteliselt kõige suurema töökoormusega jätkasid tegevust raudteetehased ja nii kujunes neist tööstusproletariaadi olulisemaid tugipunkte okupeeritud Tallinnas. Tööliste arv ulatus Tallinna sõlmes 1918. aasta novembri algul tuhande ligi. Raudteelaste üldarv oli aga tunduvalt suurem. Mitmes mõttes jättis Tallinna raudteelastele vabamad käed seegi asjaolu, et MED-11 staap asus Tartus. Tallinnas tegutses küll üks selle veoosakondadest, kuid selle esindajad olid suhteliselt tagasihoidlikud mehed MED-11 staabihärrade kõrval.

Üldiselt oli aga tegemist ikkagi sõjaväelise organisatsiooniga ja kogu raudteeteenistus allutati sõjaväelise distsipliini rangetele nõudmistele. Seejuures tunnustasid okupatsioonivõimud põhimõtteliselt ainult tsaariaegset seadlusandlust ja töö- ning palgatingimusi. Kaotati 8-tunnine tööpäev ja muud tööliste poolt pärast tsaarivõimu kukutamist kättevõidetud õigused. Mõistagi oli igasugune poliitiline tegevus keelatud. Küll aga jäi püsima, vähemalt formaalselt, töölisvanemate institutsioon, kuna see kuulus tsaarivõimu perioodi. Tallinna raudteetehastes kasutati töölisvanemate tegutsemisvõimalusi isegi tööliste võitlusjõudude organiseerimiseks. Kuid seda ei suudetud kõikjal teha. Nii jäid 25. juunile määratud vanemate valimised Pärnu—Tallinna kitsarööpmelisel teel Mõisaküla tehases tagajärjetuks, kuna ei saadud kokku vajalikku valijate kvoorumit. [3] Kuid Mõisakülas oli valimiste boikoteerimine ühtlasi protestiks okupantide vägivalla vastu. Juba esimestest okupatsioonipäevadest alates oli seal hakatud töölistega arveid õiendama. Kitsarööpmelise raudtee ülema kohale jäi vormiliselt küll K. Krzizanovski, kuid tegelikult võimutsesid siingi MED-11 esindajad. 25. veebruaril 1918 käsutati kõik töölised vagunitöökotta ja vangistati nende hulgast varem koostatud nimekirja järgi kõige aktiivsemad töölised H. Uibo, H. Piiskop, Hakkaja jt. Ülevenemaalise raudteelaste erakorralise kongressi saadik J. Kaup, kes neil päevil grupi töölistega alles Tallinnas viibis, kuhu ta oli sõitnud vastupanu organiseerimiseks relvi muretsema, vangistati hiljem. Ometi õnnestus tal peatselt põgeneda ja koos repatrieeruvate vene sõjavangidega Nõukogude Venemaale pääseda. [4]

Meil puuduvad andmed, kui palju raudteelasi langes okupatsioonivõimude ohvriks. Teame ainult, et nende poolt vangistatud raudteelased paigutati Riia vanglasse. Ebasoovitava elemendi

[3] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 215, leht 478.
[4] Nõukogude võimu eest, lk. 388.

hulka arvatud raudteelased vallandati. Tallinn—Pärnu kitsarööpmelisel raudteel vallandati olemasolevatel andmetel 1918. aasta aprillis 59 ja mais 28 inimest. Üheks vallandamise põhjuseks oli ka saksa keele mitteoskamine. Okupatsioonivõimude taotluseks oli kogu asjaajamine viia täielikult saksa keele peale ja kohalik elanikkond saksastada. Nii nõuti konduktoritelt, et nad alates 15. septembrist 1918 peavad kõiki reisijaid kõnetama ainult saksa keeles. Kogu asjaajamine ja kirjavahetus pidi alates 1. jaanuarist 1919 toimuma raudteel üksnes saksa keeles. 1. oktoobrist 1918 lubati jaamade nimetustena kasutada ainult saksakeelseid nimevorme. [5]

Okupantide vägivallatsemisega kaasnes töötajate majanduslike elutingimuste igakülgne halvenemine. Eriti kriitiliseks kujunes töölistele toitlusolukord. Ametlike normide järgi sai igaüks üksnes 150 grammi leiba päevas ja 3 naela liha kuus. Peaaegu kõik toiduainete varud saadeti Saksamaale. Vabaturu hinnad tõusid päev-päevalt kõrgemale ja isegi kvalifitseeritud töölise päevapalgast ei jätkunud enam naela liha ostmiseks turult.

Raudteelaste tolleaegsest olukorrast kõneleb Tallinn—Pärnu raudtee ülemale K. Krzizanovskile 20. juulil 1918 adresseeritud märgukiri, milles öeldakse: «Kõige väljapääsmatumas seisukorras oleme meie, veduribrigaadid, kuna peame oma palga tühisusest hoolimata pidama kahte majapidamist. Ja seepärast ei ole mitte midagi imelikku selles, et paljud seltsimehed sageli keelduvad leiva puudusel veduriga välja sõitmast, sest enamik meist, niisamuti nagu teisedki teenistujad, ei ole oma silmaga värsket leiba ammu enam näinud, vaid sööb kuivikuid, mida õnnestus muretseda taganevatelt Vene vägedelt. Teenistujate seisukord on kõige meeleheitlikum ja tuleb kiiresti abinõud tarvitusele võtta, et seda pisutki kergendada.» [6]

Märgukirja valgusel saab mõistetavaks raudteelaste püüe takistada toiduainete väljavedu Eestist Saksamaale. Eriti pingeliseks kujunes selles suhtes olukord okupatsiooni viimastel nädalatel, alates 1918. aasta novembrist. Mõistagi püüdsid okupatsioonivõimud neile veel jäänud aega kasutada selleks, et vedada Saksamaale võimalikult palju toiduaineid ja muid varandusi. Kohalik elanikkond soovis seda aga takistada. Just neil päevil laienes stiihiliselt raudteelaste vastupanu.

11. novembril haaras ülestõus Tallinna Saksa garnisoni sõdateid. Kohapealne võim läks tegelikult Soldatite Nõukogu kätte, kelle taotluseks oli maalt lahkuda niipea kui saab. Ülestõusu leviku takistamiseks katkestas MED-11 raudteeliikluse Tallinna—Tapa vahel kooskõlas Riias asuva armeejuhataja korral-

[5] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 213, lehed 117, 161, 166, 199—201.
[6] Samas, s.-ü. 232, leht 83.

dustega.[7] Raudtee veeremit hakati koondama Tartu. Tallinnas puudusid aga tollal toiduvarud, vilja oli iga elaniku kohta ainult 600 grammi. Okupatsioonivõimude soostumisel alustas siis tegevust kodanlik Eesti Ajutine Valitsus. Kokkuleppel Saksa Soldatite Nõukoguga avaldas teedeminister F. Peterson 13. novembril telegraafi teel Ajutise Valitsuse nimel protesti tee sulgemise vastu. Ühtlasi teatas ta ringtelegrammiga, et astub samme liikluse taastamiseks raudteel, määrab tähtsamatesse jaamadesse komissarid, keelab toidu- ja toorainete väljaveo ning saadab edasi ainult puhtsõjaväelised rongid. Liikluse taastamiseks saatsid Tallinna raudteelased välja erirongi oma esindajatega kuni Narvani.[8] See tähendas aga Saksa okupatsioonivõimude ametlike korralduste otsest ignoreerimist.

13. novembril pöörduski MED-11 ülem major von Kathen telegrammiga Saksa sõjavägede ülemjuhatuse poole Riias. Ta küsis, kas ei tuleks sellistele vahelesegamistele relva jõul vastu astuda. Nõustuv vastus von Katheni väga pakilisele telegrammile saabus alles järgmisel hommikul. MED-11 ülem oli sunnitud rahunema. Esialgu rahuldus ta ringteatega, et Eesti Ajutise Valitsuse teedeministri korraldused ei kuulu täitmisele.

Tallinnas algas aga uue raudteevalitsuse moodustamine. Osakonnajuhatajad valiti raudteelaste enda poolt. 14. novembril hakkas liiklusosakonna juhataja ülesandeid täitma M. Elias, kes selle ise jaamaülematele teatavaks tegi. 15. novembril määrati teedeministri poolt laiarööpmeliste teede ülemaks insener K. Ipsberg. Algas omamoodi kaksikvõim, mis kestis Eesti raudteel kuni Saksa okupatsioonivõimude lahkumiseni järgmisel kuul.

Kuna raudteelased eelistasid siiski Ajutise Valitsuse teedeministrit von Kathenile, ei jäänud viimasel muud üle, kui taotleda kompromisslepingut. 17. novembril toimusid Tartus raudteeülemate K. Ipsbergi ja von Katheni vahel vastavad läbirääkimised. K. Ipsbergi esinemine läbirääkimistel valmistas eesti raudteelastele tõsise pettumuse. Raudteelased nõudsid täielikku kontrolli raudtee üle vanemate ja komissaride institutsioonide kaudu, okupatsioonieelse raudteemiilitsa taastamist jne.[9] Need tähtsad nõudmised jäeti kokkuleppes kas kõrvale või ebamääraselt lahtiseks. Lepiti kokku ainult selles, et sakslased annavad raudtee üle järk-järgult, et toidu- ja kütteainete vedu peab olema kindlustatud ja samuti ka Saksa sõjaväelaste kojusõit. Kuni raudtee üleandmiseni pidid raudteelased täitma aga endiselt MED-11 korraldusi. Seda kokkulepet täiendas mõnevõrra nn. Riia leping, mis sõlmiti 19. novembril Eesti Ajutise Valitsuse

[7] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 3, lehed 349—350.
[8] Samas, s.-ü. 4, lehed 73—83.
[9] Samas, s.-ü. 3, leht 355.

esindajate (kelle hulka kuulus ka teedeminister) ja Saksa uue valitsuse peavoliniku A. Winnigi vahel. Raudteede kohta nägi leping ette komissaride nimetamist ja väljavedu jäeti Eesti-poolse kontrolli alla. [10] Tegelikult oli kontrollimine aga väga raske ja mõnel puhul võimatu teostada, kuni raudtee jäi MED-11 valdusesse. Kujunenud olukord ei rahuldanud teedeminister F. Petersoni, tema toetumine Soldatite Nõukogule ja raudteelastele ei sobinud aga kodanlikule võimule. Juba 1918. aasta novembri lõpul toimunud valitsuse ümbermoodustamisel nimetati ametisse uus teedeminister.

Väljaveo kontrolli raudteel teostasid peamiselt raudteelased ise ja suurel määral omaalgatuslikult. Energiliselt tegutsesid sellel alal Valga jaama komissar E. Niilus ja Tartu jaama komissar J. Lenzius. Valga raudteetööliste kaasabil suudeti muu hulgas kohale jätta ka 20 sõiduvalmis vagunit raudteerööbaste ja teiste materjalidega. Kuna toiduainetest oli üldiselt tollal suur puudus, siis pandi erilist rõhku nende väljaveo takistamisele.

Novembri viimasel dekaadil tegi raudteemiilitsa ülem kontrollsõidu Tartu—Valga—Petseri teel. Aruandes märkis ta, et raudteelased «... töötavad kõige raskema südamega Saksa okupatsioonivõimude käskude all». Ta avaldas kartust, et kui valitsus ei võta tarvitusele energilisi samme maa kaitsmiseks laostamise vastu, siis panevad raudteelased omal käel liikluse seisma. [11]

Detsembri algul muutus olukord eriti kriitiliseks. Nii lahkuvad sakslased kui ka spekulandid püüdsid võimalikult rohkem toiduaineid kaasa viia. Lõpuks hakkasid raudteetöölised Valgas seda takistama, korjates spekulantidelt ära nende liha- ja jahupakid.

MED-11 oli esialgu lubanud, et raudtee antakse üle novembri lõpul, siis 4. detsembril, siis 8 päeva pärast. Venitati. Raudteelased tegid sellele lõpu streigiga, mis puhkes 13. detsembril 1918 Tamsalust kuni Valgani. MED-11 oli sunnitud kapituleeruma ja tõotama, et Tapa—Valga liini üleandmist alustatakse 16. detsembril (Narva liin oli juba üle antud) ning lubas üle kolida Riiga. Streigikomiteed see rahuldas, 16. detsembril alustati uuesti tööd ning ühtlasi raudtee ülevõtmist. Ööl vastu 18. detsembrit lahkusid viimased vagunid Saksa sõjaväelastega Tartust ja 18. detsembril Valgast. Lõppes 10 kuud kestnud Saksa sõjaväevõimude omavolitsemine Eesti raudteel.

Eesti raudteelaste vastupanu Saksa okupatsioonivõimudele aitas tunduvalt vähendada rahvamajandusele, sealhulgas ka otseselt raudteele tekitatud kahjusid. Kuid sellele vaatamata

---

[10] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 3, leht 352.
[11] Samas, lehed 368—369.

kujunesid kahjud ometi küllaltki tõsiseks. Raudteele tekitatud kahju on hinnatud kokku 36 miljonile Saksa margale. [12] Arvestus oli küll mõnevõrra suvaline, kuid kõneleb igal juhul suurtest materiaalsetest kaotustest. Tallinna veojaoskonnast viidi ära 19 vedurit ja Valga veojaoskonnast 21 vedurit koos rongikoosseisudega. Kitsarööpmelise tee Nõmme depoost viidi kaasa 11 vedurit. Saksamaale saadeti rööpaid kitsarööpmeliselt 36 versta tee jaoks koos sidematerjalidega, masinaid, tööriistu, toormaterjale, kütust ja kõike muud kuni jaamadesse paigutatud vasest signaalkellade ja raudtee dokumentatsioonini.

Materiaalse kahju kõrval põhjustas Saksa okupatsioon aga hoopis tõsisemat kahju nõukogude võimu likvideerimise näol Eestis. Võitlus nõukogude võimu taastamise eest tõi endaga okupatsioonijärgses olukorras kaasa kodusõja, mille raskusi said raudteelased eriti teravalt tunda.

KODUSÕJA RINNETEL

Terav klassivõitlus, mis puhkes Eestis pärast okupatsioonirežiimi kokkuvarisemist, astus uude faasi 28. novembril. Nõukogude Venemaal formeeritud Eesti punased kütipolgud alustasid Narva all pealetungi eesmärgiga taastada Eestis nõukogude kord. 29. novembril 1918 avati Narva raekojas VK(b)P Eesti Osakondade Keskkomitee ja Eestimaa Ajutise Revolutsioonikomitee ühine istung, kus kuulutati välja Eesti Nõukogude Vabariik (Eesti Töörahva Kommuun).

Mõned päevad hiljem jätkasid punased kütipolgud pealetungi. 16. detsembri õhtul vabastasid nad Rakvere ja paiknesid 1919. aasta jaanuari algul juba Jõelähtme—Aegviidu ja Järva-Jaani joonel, umbes 30 kilomeetri kaugusel Tallinnast. Edukalt kulges ka Läti punaste küttide pealetung, kes liikusid kahe soomusrongi toetusel Võru—Valga ja Riia suunas.

Kuid Punaarmee väeosade edasiliikumine oli seotud raskuste ja ohvritega, iseäranis põhjapoolses rindelõigus, kus vastasel oli õnnestunud Narvast taandumisel purustada sillad, vastase käsutuses olid aga kogu aeg soomusrongid. Üle Narva jõe viivate sildade taastamistööd ning raudteeliikluse organiseerimine pealetungivate väeosade seljataga olid raudteelaste tähtsaimaks võitlusülesandeks.

1. detsembril toimus Narvas kommunistide-raudteelaste koosolek, millest võtsid osa Venemaalt Töörahva Kommuunile appi komandeeritud kogenud raudteelased, eesotsas Mihkel Liivaga.

[12] Valitsusasutiste tegevus 1918—1934. Tallinn 1934, lk. 248.

Nende hulgas oli ka J. Mädamürk, meile juba tuttav raudteelane-revolutsionäär. Pärast Eesti territooriumi okupeerimist Saksa sõjaväe poolt oli ta nagu kümned teised eesti raudteelased sunnitud lahkuma kodumaalt ning töötas nimetatud ülesande saamiseni Gatšina raudteejaama komissarina.

Kommunistide-raudteelaste koosolek otsustas: «Teha sm. Liivale ülesandeks korraldada võimalikult kiiresti raudteeliiklus Jamburgi (Kingissepp) ja Narva vahel.» [13] Ühtlasi võeti vastu otsus raudtee kaitseväeosa loomise kohta. Kaitseväeosa komandöriks määrati Oll.

Ei saa mainimata jätta ka kommunist H. Laura silmapaistvaid teeneid Narva raudteelaste parteiorganisatsiooni juhtimisel. Suurt tähelepanu pühendas ta organisatsioonilis-poliitilisele tööle. 18. detsembril 1918 võeti Narva raudteelaste-kommunistide koosolekul vastu resolutsioon, milles väljendati täielikku toetust Eesti Töörahva Kommuuni Nõukogule kui töörahva ainsale võimuorganile Eestis. Lisaks tervitasid koosolijad selles palavalt V. I. Leninit, K. Liebknechti, J. Macleani ja J. Anvelti kui proletariaadi revolutsioonilisi juhte. [14]

Eesti Töörahva Kommuuni toetas üksmeelselt ka enamik Rakvere raudteelasi. Oma resolutsioonis 4. jaanuarist 1919 kinnitasid nad: «Toetame kõige jõuga ja meie käes olevate abinõudega Eesti Töörahva Kommuuna Valitsust.» [15]

Omalt poolt püüdsid Eesti Töörahva Kommuuni juhtivad tegelased vastu tulla raudteelaste vajadustele ja eraldada vajalikke vahendeid vaenlase poolt purustatud raudteede taastamiseks. Üksnes 1918. aasta detsembris anti raudteetranspordi remondiks ja korrashoidmiseks umbes 154 000 rubla. [16]

Tallinnale lähenedes oli pikkamööda kahanenud punaste kütipolkude pealetungihoog. Eesti kodanliku Ajutise Valitsuse juhtidel õnnestus interventide abiga saavutada rindel jõudude ülekaal ja minna üle vastupealetungile. Punaarmee väeosad sunniti taanduma Tallinna ja Paide alt ning muudest vabastatud rajoonidest. Eesti proletariaat, sealhulgas ka revolutsiooniliselt meelestatud raudteelased, sattus kontrrevolutsiooni löökide alla ja pidi üle elama kaotuse kibedust. Kodanluse valge terrori ohvrina langesid sajad eesti töölisklassi parimad pojad ja tütred. Ohvrite seas oli suurepärane kommunist ja raudteetööliste organiseerija E. Veidenbaum. [17] Kuid raskustele vaatamata jätkas

---

[13] EKPA, f. 28, nim. 1, s.-ü. 321, leht 2.

[14] Eesti Töörahva Kommuun. Dokumentide ja materjalide kogumik, Tallinn 1958, lk. 69.

[15] EKPA, f. 28, nim. 1, s.-ü. 321, leht 57.

[16] Ü. Taigro. Eesti töörahva võitlus Nõukogude võimu ja rahu eest Kodusõja aastail 1918—1920, lk. 86.

[17] Trellide taga. Mälestusi ja dokumente, Tallinn 1962, lk. 25, 106.

eesti töörahvas võitlust nõukogude võimu taastamise eest ka neil süngetel aastatel.

Muutunud tingimustes polnud raudteelastelgi kerge. Tuli kokku puutuda kõikvõimalike majanduslike ning poliitiliste raskustega. Raudteede tehnilise seisukorra halvenemise tõttu sagenesid järsult õnnetusjuhtumid raudtee teenistujate ja töölistega. Nii näiteks esines enne 1919. aastat aasta jooksul õnnetusjuhtumeid kitsarööpmelise raudtee teenistujatega kolm kuni viis, järgmise viie-kuue aasta jooksul ulatus see arv 41 kuni 62 juhtumini. Samal ajavahemikul tõusis ka rongidega juhtunud avariide arv uskumatult kõrgele — neid loendati 181 või rohkemgi. [18]

Pärast Saksa okupatsiooni kokkuvarisemist oli raudteelaste üheks tähtsamaks nõudmiseks palga tõstmine. Seda küsimust arutati laialdaselt nii raudteelaste üldkoosolekuil kui ka ametiühingukoosolekuil. Tallinn—Pärnu kitsarööpmelise raudtee töölistele ja teenistujatele oli see küsimus eriti eluline, kuna eraaktsiaseltsi poolt makstav töötasu oli tunduvalt madalam kui riigiraudteel. Just seetõttu esitasid Pärnu piirkonna kitsarööpmelise raudteeliini töölised ja teenistujad oma koosolekul 20. juunil 1919 nõudmise, et selle raudtee valitsus ühtlustaks teenistujate töö eest tasumise normid, töötingimused ja üldnõuded riigiraudteel kehtivatega. [19]

Raudteelaste poolt oma majandusliku olukorra parandamise eest peetava võitluse tulemused sõltusid paljuski neist enestest ja nende organiseeritusest. Raudteelaste massiliste töölisorganisatsioonide tegevuse uuestialustamine muutus seetõttu hädavajalikuks.

Tallinn—Pärnu kitsarööpmelise raudtee tööliste tähelepanuväärseks saavutuseks oli töölisvanemate nõukogu loomine, mis alustas tegevust 1919. aasta veebruaris. Seejärel alustas uuesti tööd ka raudteelaste ametiühing. Mõisakülas olid töölisvanemate nõukogu liikmeks ja ametiühinguliikumise aktiivseiks organisaatoreiks raudteelaste hulgas A. Vikenberg ja J. Saalup. [20] Tallinna Raudtee Peatehaste töölistest oli enamik metallitööliste ametiühingu liikmeks. Nimetatud ametiühing oli juhtivamaid revolutsioonilisi massiorganisatsioone Eestis.

Võitluses ametiühinguliikumise organisatsioonilise tugevdamise eest tuli Eesti Ametiühingute Kesknõukogul pidada ägedat võitlust sotside vastu. Võitluses sotsidega tugines Kesknõukogu peaasjalikult tööstustööliste ametiühingutele, kuhu kuulus palju kommuniste. Eesti Raudteelaste Ametiühing oli samuti Kesknõukogu liige, kuid side sellega jäi ametiühingu mõningate juh-

[18] ORKA, f. 3655, nim. 1, s.-ü. 19, leht 108.
[19] Samas, s.-ü. 215, leht 276.
[20] Samas, s.-ü. 214, leht 68.

tivate tegelaste (K. Drecher, B. Eilman) lõhestustegevuse tõttu nõrgaks.

10. aprillil 1919 lahkus raudteelaste ametiühingu esindaja lahkhelide tõttu Kesknõukogu istungilt.[21] Seoses sellega ilmus ajalehes «Sotsiaaldemokraat» artikkel, mille autor süüdistab Kesknõukogu avalikult lõhestustegevuses. Tegelikult ajasid lõhestuspoliitikat raudteelaste ametiühingu oportunistlikud juhid ise, esitades plaani raudteelaste ametiühingu jagamiseks kaheksaks eri ühinguks. Kitsalt erialaste ametiühingute organiseerimise põhimõte oli sotsidele kasulik, see andis neile võimaluse igivana «jaga ja valitse» poliitika teostamiseks ning jättis ametiühingutevahelised organisatsioonilised sidemed üsna lõdvaks.

Tallinna Ametiühingute Kesknõukogul, kes juhtis kogu Eesti ametiühinguliikumist, tuli ületada ideoloogiliste lahkuminekute tõttu tekkinud raskusi mitte üksnes raudteelaste, vaid ka meremeeste, kaubandusettevõtete teenistujate, kontoriteenistujate jm. ametiühinguis, kuhu kuulusid töötajate poolproletaarsed hulgad.

V. I. Lenin luges vaieldamatuks, et enamik teenistujaid kuulub oma klassiseisundilt proletariaadi või poolproletariaadi hulka.[22] Otsustavalt lükkas ta tagasi väite, et sotsialistlikud ideed ei olevat arusaadavad linnaelanikkonna nendele gruppidele; ta oli veendunud, et nad on võimelised minema kaugemale pahempoolsetest kadettidest, et linna demokraatlike hulkade koondamine ja nende klassiteadlikkuse tõstmine on bolševike kohus ja et selles suunas tuleb väsimatult tööd teha.

Ametiühingute Kesknõukogu võitluslik suhtumine Kodusõjasse avaldas mõju ka Eesti Raudteelaste Liidu, eriti selle töölissektsiooni tegevusele.

Erakordselt teravaks kujunes Tallinna Peatehaste tööliste ja valitsevate ringkondade vahekord 1919. aasta juuni lõpul. Raudteetöölised olid jäänud halvemasse olukorda kui eratehaste töölised, kellele jagati lisaleiba, seepärast oli praktiseeritud raudteel tasuta «provisjonipiletite» andmist. Juuni lõpupoole aga teatati, et alates 1. juulist neid enam ei jagata. Töölised nõudsid raudteevalitsuselt lisaleiba nagu eravabrikutes või vähemalt tasuta provisjonipileteid ka edaspidi. Eitava vastuse järel alustasid Tallinna raudteetehaste töölised 27. juunil streiki. 28. juunil teatas teedeminister raudteeülemale, et kui töölised tööd ei alusta, võetakse sõjavägede ülemjuhataja poolt kasutusele eriabinõud.[23]

28. juunil arutas olukorda Eesti Raudteelaste Liidu juhatus

[21] «Töö Hääl», 1. mail 1919.

[22] V. I. Lenin. Teosed, 10. kd., lk. 365; 12. kd., lk. 104—105; 18. kd., lk. 22—23.

[23] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 4, leht 2.

tööliste esindajate osavõtul. Selgus, et streigi käigus on lisandunud nõudmine kehtestada Ametiühingute Kesknõukogu poolt väljatöötatud palganormid. Streiki otsustati jätkata.

30. juunil teatas raudteeülem: kes 1. juuliks pole tööle asunud, peab 2. juulil sõjaväe vastuvõtukomisjoni ilmuma (raudteelased olid olnud mobilisatsioonist vabastatud). Raudteetööliste olukorda arutati 30. juunil ka Töö- ja Hoolekandeministeeriumis. Tehaste ülem teatas, et tööviljakus on tehastes langenud 25—30 protsendi võrra ja pidas selle peamiseks põhjuseks alatoitlust, kuid samuti ka huvipuudust.

1. juulil teatati töölistele, et kes tööd takistada püüab, satub välikohtu kätte. Sel päeval saatis raudteeülem K. Ipsberg provokatsioonilise ringtelegrammi, et «kuritahtlik streik peatehastes väheneb». [24] Tegelikult suudeti streik sõjaväeliste repressioonide kaasabil lämmatada alles 3. juuliks. Kuid ka raudteeülem K. Ipsberg oli sunnitud tööliste nõudmisel oma kohalt lahkuma.

Võitluses töölis- ja ametiühinguliikumise ühtsuse eest pidasid Eesti ametiühingute revolutsioonilised tegelased eriti tähtsaks esimese ülemaalise ametiühingute kongressi kokkukutsumist, mille ettevalmistamise käigus oli vaja läbi viia iseäranis suur organisatsioonilis-kasvatuslik töö raudteelaste, meremeeste ja teistes poolproletaarseid hulki esindavates ametiühinguis, et koondada nad III Internatsionaali revolutsioonilise platvormi ümber.

Eesti Ametiühingute Kesknõukogu juhid eesotsas A. Hannuse ja M. Koolmeistriga ei löönud raskuste ees kartma, vaid püüdsid selle eesmärgi poole, ehkki see mõnikord näis teostamatuna. Keeruline ülesanne oli Eesti raudteetööliste ja teenistujate ametiühingu, enam kui 8000 inimesest koosneva töötajate hulga enda poole võitmine. [25]

Sotsid olid joobunud oma võidust Asutava Kogu valimistel ja kiitlesid, et Tallinna raudteetehased ning raudteetööliste ja teenistujate ametiühing on nende kindluseks. [26] 1919. aasta maikuuni oligi see tõesti nõnda.

Esimeseks raudteelasi kainestavaks asjaoluks oli relvastatud kaitseliitlaste kallaletung 1. mai rongkäigule. Raudteelaste juhi V. Hammeri (Asutava Kogu saadiku Edmund Hammeri vend) käest kisti ära punane lipp. Kallaletungikäsu oli andnud valitsus, kus istus neli sotsi. Pärast seda leidsid aset uued sündmused, mis olid seotud raudteelaste võitlusega Nõukogude Venemaaga rahusõlmimise eest. Sõjavastase streigi ajal juunis võttis raudteetehaste tööliste üldkoosolek vastu resolutsiooni, milles

[24] ORKA, f. 49, s.-ü. 4, leht 41 ja 55.
[25] «Sotsiaaldemokraat», 19. aprillil 1919.
[26] «Rõhutute Hääl», 18. novembril 1920.

soovitati sotsidel muuta oma silti: kõrvaldada sõnad «Kõigi maade proletaarlased, ühinege!» ja nende asemele seada loosung: «Kõigi maade kapitalistid, ühinege tööliste rõhumiseks!». Üheks selle streigi organiseerijaks oli raudteetehaste tööline A. Tuuder. Streigist võttis osa 1500 inimest. [27]

Varsti pärast streiki toimusid valimised raudteelaste ühingu ametimeeste ja tööliste esimesse sektsiooni. Valimised vabastasid selle organisatsiooni täielikult sotside mõju alt — need ei suutnud saata sektsiooni juhtkonda ühtki oma esindajat. Seejärel esinesid sektsiooni esindajad 19. juunil Ametiühingute Kesknõukogu istungil aruandega olukorrast Raudteelaste Liidus tervikuna. Nad teatasid, et raudteelaste ametiühinguis on loodud pahempoolne rühmitus, kes on seadnud eesmärgiks Raudteelaste Liidu ühendamise Kesknõukoguga revolutsioonilise ametiühingute platvormil.

Kesknõukogu otsustas anda Eesti Raudteelaste Liidu pahempoolsele rühmitusele, kuhu kuulus üks kolmandik Raudteelaste Liidu juhtidest, õiguse võtta ühe oma esindajaga ja nõuandva hääleõigusega osa Eestimaa Ametiühingute Kesknõukogu istungitest. Ühtlasi otsustas Kesknõukogu luua erikomisjoni, mis pidi koos pahempoolse rühmitusega läbi viima Raudteelaste Liidu reorganiseerimise.

Niisiis oli Raudteelaste Liidus 8 eraldi organisatsiooni (sektsiooni) ning igaüks neist võis vaatamata oma liikmete arvule saata võrdsel arvul esindajaid liidu keskjuhatusse. Säärase keskorganite valimissüsteemi tõttu olid eelisolukorras väikesed sektsioonid, mis ühendasid peaasjalikult revolutsioonilisest liikumisest vähem huvitatud meistrite ja teenistujate kitsast ringi. Niisuguse ebanormaalse olukorra muutmiseks oli vaja läbi viia Raudteelaste Liidu juhtivate organite ümberkorraldamine kõikide liikmete proportsionaalse esindatuse alusel. Reorganiseerimine teostatigi hoolimata oportunistide vastuseisust Ametiühingute Kesknõukogu aktiivsel osavõtul.

6. augustil leidis aset Eestimaa Ametiühingute Kesknõukogu juhatuse istung, kus Raudteelaste Liidu esindajad teatasid kogu organisatsiooni nimel, et proportsionaalsete valimiste alusel on uude ühingu keskjuhatusse valitud peaasjalikult töölised, kes soovivad järjekindlat koostööd Ametiühingute Kesknõukoguga. [28]

Nii saavutasid ametiühinguliikumise ühtsuse pooldajad juba hulk aega enne Eesti ametiühingute I kongressi avamist tähelepanuväärse võidu. Eesti proletaarlaste ja poolproletaarlaste ühe rühmana astusid raudteelased välja teiste ametiühingutega lii-

[27] P. Vihalem. Eesti kodanlus imperialistide teenistuses. Tallinn 1960, lk. 547.

[28] ORKA, f. 1753, nim. 2, s.-ü. 1, leht 50.

tumise ja kodanluse ning nende agentide sotside vastu suunatud ühise revolutsioonilise tegevuse poolt. Raudteelaste ametiühingu revolutsiooniliseks muutumine on tihedalt seotud silmapaistva kommunisti J. Kreuksi nimega, kes 1919. aasta kevadel tuli VK(b)P Eesti Osakondade Keskkomitee ülesandel Petrogradist Eestisse parteitööle. Tallinna raudteetehastes töötas ta hoovitöölisena ja võis vabalt kokku puutuda raudteetöökodade ja depoo töölistega. Tuleb märkida, et oma ülesannetega tuli ta edukalt toime. J. Kreuksi mõjukusest räägib seegi fakt, et ta oli üks esimestest kandidaatidest, kelle Tallinna raudteelased valisid saadikuks Eesti ametiühingute I kongressile.

Eesti ametiühingute esimene kongress toimus 30.—31. augustil Tallinnas Töölismaja ruumides Suur-Karja tänav 18. Mandaatkomisjoni aruande järgi oli kongressil esindatud 116 ametiühingut 37 626 liikmega. Delegaate oli kongressil kokku 417, neist 80 esindasid Eesti Raudteelaste Liitu. Bolševike poliitilist joont toetasid kõik raudteelaste saadikud, välja arvatud 4—5 inimest.

Eesti Ametiühingute Kesknõukogu aruande ja kohtadelt tulnud delegaatide ettekannete põhjal võttis kongress vastu eriresolutsiooni sotside partei poliitika kohta: «Kongress mõistab hukka ja naelutab häbiposti terve Eesti töölisklassi ja üleilmse proletariaadi palge ees sotsialistid — ülejooksikud — Eesti sotsiaaldemokraadid, kes on ära müünud töörahva paremad ideaalid ministrikohtade eest, saades niimoodi kodanluse käsikuteks ja töörahva äraandjateks ... Sellepärast on nad ühisest töörahva väerinnast, mis ulatub nõgistest vabrikute töökodadest higiga väetatud mõisapõldudele ja mis ühendab linna ja maaproletariaati, — *välja heidetud.*

Kongress ütles nende kohta oma viimase sõna ja kuulutas nad võõrasteks töörahva kongressil.»[29]

Aktuaalseks küsimuseks oli kongressil ametiühingute ülesannete küsimus, sest ametiühingute revolutsioonilistel tegelastel tuli energiliselt võidelda reformismi vastu. Eesti ametiühingute tegevuse aluseks tunnistati revolutsiooniline klassivõitlus ja Kommunistliku Internatsionaali programm.

Kongressi teisel päeval esines tulise sõjavastase kõnega ametiühingute kesknõukogu liige J. Allik. Rahuküsimuse kohta vastuvõetud resolutsioonis nõudis kongress, et Eesti kodanlik valitsus lõpetaks viivitamatult vallutussõja Nõukogudemaa vastu, loobuks Judenitši armeed toetamast ja alustaks rahuläbirääkimisi Nõukogude valitsusega vastavalt viimase ettepanekutele.

[29] V. Kingissepp. Iseseisvuse ikke all, lk. 143—144. Pärast selle resolutsiooni vastuvõtmist lahkusid sotside esindajad, arvult 27 inimest, sealhulgas 4—5 raudteelast, kongressi istungitesaalist.

Kongressi delegaadid võtsid selle resolutsiooni vastu ühel häälel ja suure entusiasmiga.

Kui kongressist osavõtjad võtsid vastu parajasti resolutsiooni rahust, tungisid istungisaali hambuni relvastatud sõdurid. Kuid delegaadid ei kaotanud meelekindlust ja astusid proletaarse väärikusega vastu oma timukaile ja nende käsilastele. Istungisaalist lahkudes skandeerisid nad: «Maha sõda!» ja laulsid Internatsionaali. [30] Üldse areteeriti saalis 60 inimest. Ülejäänud töölis- ja ametiühinguliikumise aktiivsed tegelased, kes areteeriti varem koostatud nimekirja alusel, peeti kinni linnas.

1. septembri varahommikul toodi areteeritud Balti jaama ja saadeti sealt kaubavagunites rindejoonele, Irboskasse. Irboskas eraldati «ülekuulamise» ettekäändel 26 inimest põhigrupist ja tapeti seejärel elajalikult. Ainult ühel neist, Keemia- ja Paberitööliste Ametiühingu esindajal A. Pärtlil õnnestus põgeneda. Traagiliselt hukkunute hulgas oli ka raudteelaste ametiühingu esindaja A. Tuuder.

Pärast kongressi laialiajamist muutus olukord ametiühingutes raskeks. See ei jätnud mõju avaldamata ka raudteelaste edasisele revolutsioonilisele tegevusele, tugevdades ühtlasi Eesti Raudteelaste Liidu sotslikku tiiba. Kuid võitlus jätkus ometi. Endiselt jäi päevakorda palkade tõstmine ja lisaleiva nõudmine. 12. septembril teatas uus raudteeülem V. Reinok teedeministrile kirjalikult, et tema juures olid käinud tööliste esindajad Brauer, Torupill, Torpel, Kreuks ja Tammits ning esitanud nõudmisi lisaleiva ja palkade tõstmise kohta, sest tarbeained ja korteriüürid olid tõusnud 100—150 protsenti. Raudteeülem leidis, et need tööliste nõudmised on õigustatud, eriti olukorras, kus priipiletid said kaotatud. [31] Ometi jäid tööliste nõudmised rahuldamata.

3. novembril toimus Eesti Raudteelaste Liidu töölissektsiooni koosolek J. Kreuksi ja K. Urmi juhtimisel. Koosoleku algul sooviti näha aresti alt vabastatud 1905. aasta võitluslippu. Pärast lipu kohaletoomist lauldi Internatsionaali. Päevakorra peamiseks punktiks oli palga alammäärade nõudmine. Ühel häälel otsustati, et seda nõudmist tuleb aktiivse väljaastumise, s. t. streigiga toetada. Nõudmise vastuvõtmise tähtajaks jäeti 12. november. Olukorra selgitamiseks määratud avalikus teadaandes kuulutati, et olemasolevate palkadega on raske perekonda toita, laialdaselt on levinud spekulatsioon, vargus ja petmine. Olukorra normaliseerimiseks nõuti palga alammäärade kehtestamist. [32] Streigi alustamise eel selgitati tehases tööliste

[30] Eestimaa Kommunistliku Partei esimene kongress. Dokumente ja materjale, Tallinn 1960, lk. 44.

[31] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 4, leht 9.

[32] ORKA, f. 41, nim. 1, s.-ü. 4, lehed 11—12.

seisukoht hääletamise teel. Streigi poolt oli 847, vastu 96 töölist. [33]

Kuna tööliste nõudmistele määratud ajaks vastust ei saadud, otsustati alustada 13. novembril streigivõitlust. Raudteelaste Liidu sotslik juhatus teatas, et ta lõpetab tegevuse 12. novembri õhtul ja sektsioonide tegevuse 14. novembril. Vaatamata sellele ühinesid töölised kindlalt streigiga, mida toetasid teiste tehaste töölised. Streikijate üldarv kasvas 5500 inimeseni, neist üle 1000 inimese olid raudteetöölised. Streik kestis üldiselt 21. novembrini ja oli üks suuremaid ja kestvamaid Kodusõja perioodil. Streigi ajal kogunesid ametiühingute juhatuseliikmed eesotsas Tallinna Ametiühingute Kesknõukogu ajutise juhatusega ühisele nõupidamisele, kus mõisteti hukka raudteelaste ametiühingu juhid, kes streigi puhkemise eel kuulutasid oma tegevuse lõpetatuks, s. o. jätsid töölised saatuse hooleks. Tallinna Raudtee Peatehaste värava taha heideti suur rühm poliitiliselt teadlikke töölisi, nende hulgas J. Kreuks, K. Urm, E. Treier, K. Pauk, E. Saar, T. Simonlatser, H. Karro jt., kuid streik aitas siiski kaasa sellele, et eesti kodanluse esindajad rahuläbirääkimistel Nõukogude Venemaaga muutusid järeleandlikumaks. Oma osa etendasid muidugi ka interventide vägede lüüasaamised rindel. Väljapääsematusse olukorda sattunud eesti kodanlus oli lõpuks sunnitud 2. veebruaril 1920 esimesena kõigist sõdivaist riikidest alla kirjutama rahulepingule Nõukogude Venemaaga.

---

[33] ORKA, f. 2000, nim. 1. s.-ü. 1119, leht 42.

6

RAUDTEED KODANLIKUS EESTIS

PÄRAST TARTU RAHULEPINGUT

Kodanliku Eesti poliitiline staatus fikseeriti Tartu rahulepingus (2. veebruaril 1920). Nõukogude Venemaa loobus Eesti riigi kasuks Eesti territooriumil asuvast ülevenemaalisest riiklikust omandist, kaasa arvatud raudteed koos veeremiga.

Ometi ei kujutanud isegi Eestis võimuletulnud kodanlus esialgu riigi majanduselu arengut lahus ajalooliselt kujunenud majanduslikust tervikust. See kajastub ka Tartu rahulepingus. Nimelt võeti rahulepingusse ühe lisapunktina Eesti delegatsiooni soovil sisse klausel, mis andis Eestile eelisõiguse ehitada Eesti territooriumilt Moskvasse otseraudtee. 1920. aastal koostati Teedeministeeriumis isegi uue tee eelprojekt Eesti territooriumi ulatuses. Väliskapitali osavõtul ehitatav tee pidi algama Tallinna sadamast ja suunduma mere äärest Maardu, edasi üle Jõelähtme, Kuusalu, Rakvere Vasknarva. Kuni Rakvereni oleks uus tee tulnud üle 10 km lühem olemasolevast. [1] Sellel kaval ei olnud mingisugust praktilist väärtust, küll aga iseloomustas see neid lootusi, mis pandi Tallinn—Moskva otseühendusele.

Majanduslike suhete tähtsust Venemaaga hinnati õigesti ka siis, kui kerkis üles rööpmelaiuse muutmise probleem. Nimelt

[1] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 1358, lehed 9—13.

olid Saksa okupatsioonivõimud muutnud Lätis pealiinide laiust ja mõningad ringkonnad soovitasid ka Eestis üle minna Lääne-Euroopa rööpmelaiusele, et luua otseühendus Lääne suurriikidega. Kodanluse kõige kaalukam ajaleht «Päevaleht» oli sel puhul väga rahul teedeministri otsusega jääda Vene rööpmelaiuse juurde. Ühtlasi märgiti, et «Eesti peab olema väravaks Venemaale. Ta huvid peavad Vene omadega valvel seisma.» [2] «Päevalehes» tehti ettepanek Narva hüdroelektrijaama ehitamise korral elektrifitseerida Tallinn—Narva liin ja samuti tulevane Tallinn—Moskva liin. [3]

Ka 1921. aastal seostati Tallinna tulevikku transiitkaubanduse ja Tallinn—Moskva otseraudteega. Viimasest kõneldi ja kirjutati korduvalt ja üsna üksikasjalikult. [4] Kuid need projektid, mis oma majanduslikelt kaalutlustelt pärinesid tegelikult Esimesele maailmasõjale eelnenud perioodist, kaotasid uutes tingimustes peagi reaalse pinna.

Nõukogude Venemaa jaoks jäid Eesti sadamad välissadamateks, mille vahendust kasutati ainult sedavõrd, kuivõrd riigi majanduslikud huvid tingimata seda vajasid. 1920. aastal kujunes Tallinna sadama ja Eesti raudtee vahendus Nõukogude Venemaale erakordselt oluliseks.

1920. aasta aprillis sõlmiti Eesti Raudteede Valitsuse ja Nõukogude Vene väliskaubanduse esindaja vahel ajutine kokkulepe Eesti vagunite saatmise kohta kaupadega Jamburgini kuni 21 päevaks. 18. aprillil 1920 ühendati nn. Balti liin. Esimene rongikoosseis viis teele 48 vagunit aiaviljaseemnetega. [5] Narva saabus samal ajal 50 vagunit lina Tallinna kaudu eksportimiseks. Pärast pikemaid läbirääkimisi sõlmiti 17. septembril 1920 Eesti ja Nõukogude Venemaa vahel raudteekonventsioon reisijate ja kaupade veoks üle Narva. [6] Kaubavedu toimus edaspidi vagunite vahetuse alusel üle Narva. Vaguneid võidi konventsiooni alusel saata edaspidi kuni sihtkohani. Vagunite tagasisaatmise tähtajaks määrati 30 päeva. 1923. aastal pikendati tähtaega aasta peale ja aasta lõpul veel kuni vagunite perioodilise järelevaatuseni. Neil tingimustel jätkus vagunite vahetamine ka järgmistel aastatel.

Nõukogude Venemaa transiitveod algasid samuti 1920. aasta aprillist. Need ei kujunenud eriti koormavaks, kuid muutsid siiski Tallinn—Narva teelõigu kõige intensiivsemalt töötavaks liiniks Eesti raudteel. Kõige rohkem oli vedusid 1920. aasta

---

[2] «Päevaleht», 4. juunil 1920.
[3] «Päevaleht», 26. märtsil 1920.
[4] «Päevaleht», 21. jaanuaril; 11., 13. ja 15. veebruaril ja 22. mail 1921.
[5] «Päevaleht», 19. aprillil 1920.
[6] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 297, lehed 63 ja 213; «Päevaleht», 23. jaanuaril 1922.

detsembris, mil saadetiste kogus tõusis 868 vagunini. Transiitveod moodustasid 1920. aastal 34 000 tonni. Saabunud kaupade nomenklatuur oli paljuhõlmav. Esikohal seisid värvilised metallid, teraskaubad, keemiasaadused. Kuid isegi kivisütt saabus transiitkaubana Tallinna. Transiiteksport koosnes peaaegu eranditult ainult linadest ja vineerist. [7]

Erilaadne ülesanne langes Eesti raudteele 1920. aastal seoses sõjavangide vahetamisega Nõukogude Venemaa ja Saksamaa vahel, mis toimus Paldiskis.

Tunduvalt kasvasid transiitveod 1921. aastal ja saavutasid kõrgseisu 1922. aasta kevadel laevasõiduhooaja algusega. Märtsis saadeti Tallinnas Nõukogude Venemaale transiitkaupasid 4364 vagunit. Neile lisandusid 852 vagunit Eesti eksportkaupadega (seemnevilja, paberit). [8] 1922. aasta transiitveod tõusid 356 000 tonnile. Eesti laiarööpmelise raudtee vedudest moodustasid transiitveod sellel aastal 48 protsenti, raudtee koguveosest 41 protsenti. Järgmisel aastal langesid need aga järsult ega saavutanud kodanliku võimu perioodil enam endist ulatust. Alles 1940. aasta suvel ja uutes tingimustes võis Eesti raudtee arvestada jälle ulatuslikumate transiitvedudega.

1920. aasta 17. septembri konventsiooni ja 1923. aasta lisalepingu alusel korraldati ka reisiliiklus Eesti ja Nõukogude Liidu vahel. Tallinna ja Leningradi vahel kurseeris 3 vagunit 4 korda nädalas. 3 korda nädalas suunati need edasi Moskvasse. Vagunite koosseisud olid mõlemapoolsed, kuid liikluses kasutati neid koosseise proportsionaalselt teele. [9]

1921. aastal avati ka reisi- ja kaubaliiklus üle Petseri, kusjuures Eesti rongidel oli lubatud sõita kuni Pihkvani. Kuid sellel teel jäi liiklus algusest peale minimaalseks.

1921. aasta juunis lepiti Eesti ja Läti vahel kokku raudteeliikluse koordineerimise kohta. Kõigepealt loodi Tallinn—Riia otseühendus ning korraldati liiklus Valga—Mõisaküla ja Valga—Koikküla—Mõniste vahel. [10]

1922. aastal loodi Rahvusvaheline Raudteede Unioon, kuhu kuulusid nii Eesti kui ka tema naabrid. Edaspidised kokkulepped välisühenduste kohta sõlmiti unioonis heakskiidetud põhimõtetel. Neid rakendati ka Nõukogude Liidu ja Soomega üle Leningradi liikluse korraldamisel.

Uued ajaloolised tingimused avaldusid ka raudtee juhtimissüsteemis. Esialgu jäid iseseisvate organisatsioonidena tegutsema Riigi Raudteede Valitsus, kelle alluvusse laiarööpmelise tee kõrval kuulus Nõmme kindluseraudtee ja varem sõjaväele

[7] «Päevaleht», 11. detsembril 1920 ja 22. oktoobril 1921.
[8] «Eesti Raudtee» 1922, nr. 3, lk. 76.
[9] «Eesti Raudtee» 1923, nr. 6/7, lk. 49—53.
[10] «Päevaleht», 13. jaanuaril 1922.

kuulunud Paide—Tamsalu teeharu ning Pärnu—Tallinna Raudteevalitsus asukohaga Pärnus. Viimasele allus kitsarööpmeline raudtee, mis varem oli kuulunud aktsiaseltsile «Esimene Juurdeveo Raudteede Selts Venemaal». Pärast tee natsionaliseerimist 1918. aastal lakkas selts tegelikult olemast. Kodanlikku Eestisse oli jäänud ainult tühine osa — 1,2 kuni 1,3 protsenti seltsi aktsiaid paariteistkümne isiku kätte, kes polnud suutelised ega huvitatudki raudtee ekspluateerimiseks midagi ette võtma. Oleks vaja läinud suuri investeeringuid ja juurdemakse. Seepärast oli loomulik, et tee läks sekvestri korras riikliku kontrolli alla pärast Saksa okupatsioonivõimude lahkumist. Pärnu—Tallinna Raudteevalitsuse ülemaks nimetati insener O. Raudsep. Riiklikul finantseerimisel kindlustati liikluse jätkamine. Esialgu ei esitatud endiste aktsionäride poolt mitte mingisuguseid pretensioone tee suhtes. Kuid ulatuslike mahhinatsioonide õitseng kodanliku Eesti algusaastail ergutas valitseva kodanluse esindajaid Pärnu—Tallinna raudteelgi otsima tehinguvõimalusi. Neid võimalusi kasutatigi riigiaparaadi kaasabil rahvamajanduse huvide arvel. Esimeseks sammuks oli sekvestrivalitsuse asendamine hoolekandevalitsusega 1922. aastal. Järgmiseks sammuks oli 1923. aasta 4. augusti seaduse alusel tee ostmine riigile ligi 248 miljoni marga eest. Ostusummast kuulusid mahaarvamisele riiklikud investeeringud üle 100 miljoni marga ulatuses, olematule seltsile väljamaksmiseks jäi 133 miljonit marka. Kuid kogenud juristide osavõtul taaselustati kunagine selts juba uute isikute juurdetõmbamise ning uute aktsiate väljaandmise teel. [11] Pärast seda jäi asjaosalistel üle ainult ostuhinna sissekasseerimine. Samal ajal ei jätkunud riigil küllaldaselt summasid raudteede vajalikuks korrastamiseks.

Alates 31. oktoobrist 1923 võeti Pärnu—Tallinna kitsarööpmeline raudtee ostuseaduse alusel vormiliselt üle riigile. Tegelikult jätkus tee valitsemine vähemalt esialgu endises korras. 1924. aastal hakkas Raudteede Valitsus põhjendatult taotlema ühise direktsiooni loomist. 10. septembril saadi selleks ka valitsuse ametlik otsus. Pärnu—Tallinna Raudteevalitsuse ja töötajate ühine väljaastumine Eesti Raudteelaste Keskühingu kaudu (koos ühendamisega oli oodata koondamist ja vallandamisi) 1924. aasta lõpul sundis kavatsetud ühinemist siiski edasi lükkama. Kuid valitsuse 1926. aasta 18. augusti otsusega kuulus Pärnu—Tallinna Raudteevalitsus siiski likvideerimisele alates 1. septembrist. Asjaajamise üleandmine pidi olema lõpetatud 1. jaanuariks 1927. [12] Nõnda see ka toimus. Osa endisi tööta-

[11] ORKA, f. 969, nim. 1, s.-ü. 1089, lehed 9—11, 31—32, 171—172.
[12] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 372, lehed 1—12 ja 25—27.

jaid vallandati, osa paigutati ümber. Endine raudteeülem O. Raudsep nimetati Riigi Raudteede Valitsuse ülema abiks, endine liiklusosakonna ülem A. Hammerbeck sai ühises direktsioonis osakonnajuhataja abiks jne. Ühise direktsiooni asukohaks jäi Raudteede Valitsuse käsutusse antud endine Peetri («Noblessneri») tehase administratiivhoone (tollal Soo, praeguses Tööstuse tänavas), mis kuulus Eesti Pangale.

Raudteede ühendamise käigus reorganiseeriti ka asjaajamine. Raudteede Valitsus nimetati Raudteede Direktsiooniks. Raudteeülem nimetati peadirektoriks, osakonnad direktsioonideks. Kuid direktsioon jäi kuidagi raskepäraseks ja raudteelastele ebapopulaarseks väljendiks ning asendati peagi uute nimetustega. Raudteede Direktsioon nimetati edaspidi Raudteevalitsuseks, aladirektsioonid ametiteks, osakonnad toimkondadeks. 1938. aastal ristiti Raudteevalitsus veel kord ümber, seekord Raudteede Talituseks.

Korduvalt oli päevakorrale kerkinud raudteede muutmine erimääruste alusel töötavaks iseseisvaks riiklikuks ettevõtteks, et muuta raudteede tegevust iseseisvamaks, eelkõige vähemsõltuvaks riigi eelarvest. Arvestades krediitide kärpimis- ja piiramispoliitika kogemusi, oli see Raudteevalitsuse ringkondade soov õigustatud. Sellele taotlusele seisid aga mõistetavalt vastu Teedeministeeriumi ringkonnad.

UUED TEEHARUD

Ebanormaalne olukord kujunes Eesti—Läti piirile jääval kitsarööpmelisel raudteel. Omaaegsest nn. Liivimaa raudteest (Valga—Vezgulbene) jäi Koikküla—Mõniste 20 km pikkune teelõik Eesti territooriumile, teeosa Valga—Koikküla vahel aga Lätile. Valga jagamine kahe riigi vahel oli naabrite vahekordi niivõrd tumestanud, et võimalikule koostööle esialgu suuri lootusi ei pandud. 1920. aastal otsustati Teedeministeeriumis ehitada Valga—Koikküla vahele 15 km ulatuses teine, paralleelne tee. Ehitustööd ei kulgenud aga oodatud tempos. Kurdeti, et pole enam kasutada mullatöölisi Vitebski ja Smolenski kubermangust, kes suutsid kärudega teele vedada 10 ja enamgi kantmeetrit täidist päevas. Prooviti hobustega mulda vedada, kuid seegi jäi väheproduktiivseks. Lõpuks tehti seda rööbasteele paigutatud vagonettidega, aga sedagi peeti aegaviitvaks. [13] Nõnda kulus lühikese teelõigu ehitamiseks rohkem aega, kui omal ajal Balti raudtee jaoks seda vajati. Valga—Koikküla lõik ühe vahejaamaga Kaagjärvel valmis 1923. aastal.

[13] «Eesti Raudteelane» 1923, nr. 8, lk. 68.

Ka Valga—Mõisaküla vahel jäi olemasolev tee Läti territooriumile. Esialgu taheti seegi kiires korras asendada uue, Valga—Tõrva—Abja teega. Kuid küllap aitasid Valga—Koikküla teelõigul esinenud raskused meeltel rahuneda ja 1921. aastal jõuti naabritega Valga—Mõisaküla tee kasutamises siiski kokkuleppele. Ometi kerkis Valga—Abja tee ehitamine korduvalt päevakorrale kuni 1939. aastani.

20-ndatel aastatel pandi raudteedele veel erakordselt suuri lootusi. Seepärast koostati üha uusi raudteeliinide projekte. Üheks väga vajalikuks liiniks oli Tallinn—Pärnu otsetee. Seegi oli kõne all olnud juba sõja eel ja kavandatud Keila—Haapsalu teelt hargneva laiarööpmelisena. Sellisena kerkis Pärnu tee projekt ka uuesti esile 1919. aasta kevadel Teedeministeeriumi initsiatiivil. Uus tee pidi algama Riisiperest ja kulgema üle Vigala Pärnu. Vigalast taheti uus harutee suunata Virtsu sadamani (teise variandi järgi küll Ristilt Virtsu). [14] Nende teede ehituskavadest kõneldi veel korduvalt, kuid krediitide puudumisel jäid need esitatud kujul teostamata.

Rohkesti kõneainet pakkus 20-ndate aastate algul Saaremaa raudtee probleem. Mingisuguse raudtee olid saarlased endale juba saanud. Seda olid hakanud ehitama Vene sõjaväevõimud Esimese maailmasõja ajal, kuid töödega kaugele ei jõutud. Rohkem tundsid raudtee vastu huvi strateegilistel kaalutlustel Saksa okupatsioonivõimud. Kuid nendelgi jäi Saaremaa raudtee ehitustöö pooleli. Kaevandusraudtee tüüpi 60 sm laiune tee jõuti ehitada Kuressaarest üle Upa Putla külla, kust üks teeharu suundus Haeska, teine üle Valjala ja Kalli Orissaarde. Viimasel 17 verstal olid rööpad alles maha panemata. Kolmas teeharu viis Kuressaarest Roomassaare sadamasse. Veerevkoosseis koosnes 12 auru- ja 2 mootorvedurist, 110 vagunist ja 35 platvormist ning poolvagunist. Valminud teelõikudel toimus liiklus.

Kui Saksa okupatsiooniväed 1918. aasta detsembris lahkusid, andsid nad raudtee lepingu alusel üle Kuressaare linnavalitsusele, kus domineeris saksameelne element. Veerevkoosseisu kasutamiseks ja ostmiseks jäeti linnale eesõigus. [15] Leping oli ilmselt fiktiivne, kuid Teedeministeeriumi juriidiline komisjon tunnistas selle 1921. aastal seaduslikuks.

Teedeministeerium oli teinud ettevalmistusi Kuressaare—Orissaare liini kordaseadmiseks ja selleks isegi krediite saanud. Kuid lahkhelid Kuressaare linnavalitsusega ei võimaldanud neid kasutada. Seejärel kerkis Teedeministeeriumis üles Kuressaarest Kuivastusse uue, kitsarööpmelise normaaltee ehitamise küsimus. Eelarve järgi vajati selleks 331 miljonit marka. Kuna

[14] «Päevaleht», 22. ning 24. märtsil ja 3. septembril 1919.
[15] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 1189, leht 111.

puudusid väljavaated nende miljonite saamiseks, jäi seegi kava õhku rippuma.

Olemasoleva Saaremaa raudtee veerevkoosseisu pidas Teedeministeerium siiski endale kuuluvaks. Kuid see pärand tekitas ainult palju tüli ja teha polnud sellega midagi. Lõpuks müüdi, õigemini loovutati osa sellest Kuressaare linnavalitsusele ühenduse pidamiseks Kuressaare—Orissaare vahel. Ülejäänud osa müüdi vanaraua hinna eest aktsiaseltsile «Eesti Marmor». Kasutamata seisvate teede rööpad koos sidematerjaliga müüs Kuressaare linnavalitsus vanarauana spekulantidele. Saaremaa raudtee selline lõpp langes peamiselt Kuressaare linnaisade ahnuse arvele.

Aastakümneid oli kõneldud Pärnu—Viljandi—Tartu raudteest. Mõistagi kerkis seegi ettepanek uuesti päevakorrale, kuid seekord koos liini pikendusega kuni Peipsini.

Tõsisemaks kujunes Tartu—Petseri liini projekt. Õigupoolest oli seegi tee juba eelmisel sajandil mitmel korral kavas olnud. Kodanliku Eesti valitsuse seisukohalt oli sellel teel kahtlematult strateegiline tähtsus. Kuid ka majanduslikult oli selle tee ehitamine põhjendatud. 1920. aastal kõneldi tõsimeeli, et uue raudteega kujuneks Tallinn Pihkvale kõige lähemaks sadamaks. [16] Tee ehitamine kavatseti algul kontsessiooni alusel anda eraseltsile. Ilmselt loodeti väliskapitali osavõtule. Tee tasuvuse arvestustes peeti silmas transiitvedusid Nõukogude Venemaalt (mis 1922. aastal moodustasid 41 protsenti Eesti raudteede vedudest) ja soodustatud tingimustel riiklike metsade ülesostmist raudtee piirkonnas. Tartu—Petseri raudtee riiklik komisjon muutis aga 1923. aasta algul metsaostu tingimusi. Samal ajal hakkasid vähenema transiitveod. Koos sellega kaotas erakapital huvi Tartu—Petseri raudtee ehitamise vastu. Riigil aga puudusid selleks vajalikud krediidid. Teedeministeeriumis kinnitati 1921. aasta juunis ainult Tartu sadama teeharu ehitusprojekt. Töödega alustati juba augustis ja need lõpetati järgmisel aastal. See teeharu võimaldas Tartu jaoks planeerida ka uue tööstusrajooni Ropkasse.

Suuremat tähelepanu pöörati kitsarööpmeliste teeharude ehitamisele ja seda eelkõige seoses kõikjal väga defitsiitse küttepuidu väljaveoga suurematest metsamassiividest. Üheks selliseks metsaveoteena sündinud haruteeks oli Riiselja—Orajõe liin.

Häid võimalusi küttepuude hankimiseks pakkusid Kilingi, Laiksaare ja Orajõe metsad, kuid puidu väljavedu eeldas raudtee ehitamist. Ajutise teeharu ehitamist oli alustanud Kütteainete Keskkomitee 1919. aastal Riiseljast ja jõudnud Kiling

[16] «Päevaleht», 8. novembril 1920.

metskonda. Kuna teest olid huvitatud Pärnu—Tallinna Raudteevalitsus, Teedeministeerium ja metsade valdaja Põllutööministeerium, lepiti 1920. aastal kokku 44 km pikkuse Riiselja—Orajõe harutee ühiselt ehitamise kohta. Pärnu—Tallinna Raudteevalitsus pidi tee valmis ehitama 1922. aasta alguseks. [17]

Tee valmimine ettevõtjate osavõtul venis peamiselt seoses rööbaste hankimisega. 24. jaanuaril 1923 toimus uue harutee pidulik avamine. Korraline reisiliiklus toimus esialgu ainult 3 korda nädalas. 1925. aastal pikendati harutee metsaveoks Iklani. 1929. aastal kohandati Ikla tee üldiseks kasutamiseks.

Teise taolise metsaveoteena valmis Sonda—Mustvee kitsarööpmeline raudtee. Tee esimesed 7—8 kilomeetrit oli ehitanud Vene Kütteainete Keskkomitee Esimese maailmasõja ajal küttepuude veoks. Tee järgmiseks valdajaks ja pikendajaks oli kodanliku Eesti valitsuse Kütteainete Keskkomitee. Teetammi ehitamata pikendas see liini Jõepereni. Võrreldes Paide—Tamsalu teega peeti Sonda—Jõepere teed siiski soliidsemaks.

1922. aasta sügisel määrati korruptsiooni pesaks kujunenud Kütteainete Keskkomitee likvideerimisele. Raudteede Valitsus oli teeharust huvitatud seoses küttepuude veoga raudtee vajaduseks. 1922. aasta oktoobris toimuski teeharu ja veerevkoosseisu ülevõtmine. Liinil oli 4 vedurit ja 145 vagunit, enamikus küll palgiveoplatvormid. [18]

Raudteede Valitsusel puudus esialgu seisukoht tee edasise saatuse suhtes. Kuna teeharu seisukord oli halb, siis suleti sellel varem praktiseeritud reisiliiklus ja kalduti arvama, et tegemist saab olla ikkagi ainult metsamaterjali väljaveo ajutise teega, millel vedusid võiks jätkuda kuni 10 aastaks. Tõsi küll, uute raudteede kavandamise tuhinas 20-ndate aastate algul oli kaalutud koguni Sonda—Mustvee laiarööpmelise tee ehitamist. [19] Kuna aga puudusid selleks vajalikud krediidid, siis langes Mustvee raudtee ametlikult ka päevakorralt.

Sonda—Jõepere teeharu pikendamist hakkas energiliselt nõudma tolleaegne Virumaa metsaülem R. Kruse. 1923. aasta algul lisandus metsaülema nõudmisele kohalike elanike palve Teedeministeeriumile reisiliikluse uuestiavamiseks Sonda—Jõepere teel. Nii kerkis Sonda—Mustvee tee ehitamine uuel kujul jälle päevakorrale. Pärast arvestusi ja ettepanekute kaalumist asuti Teedeministeeriumis seisukohale, et Sonda—Jõepere teed tuleb pikendada järk-järgult majanduslikus korras kuni Mustveeni.

Teeharu pikendustöid alustati 1923. aasta juulis. Tööde väljaandmine eraettevõtjatele ei andnud soodsaid tulemusi. Tööd

[17] ORKA, f. 41, nim. 1, s.-ü. 1987, leht 28.
[18] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 1203, lehed 19—21.
[19] «Päevaleht», 22. jaanuaril 1922.

venisid ja nendega kaasnes arusaamatusi. Tööliste olukord muutus aga niivõrd väljakannatamatuks, et nad otsustasid lõpuks ehitustöödelt lahkuda. Sellises olukorras sai Raudteede Valitsuse tee ja ehituse osakonna Narva jaoskond ehitustööde jätkamise enda kätte ja viis need edukalt lõpule. 1. augustil 1926 toimus 57 km pikkuse Sonda—Mustvee tee avamine, mis kohalike elanike poolt võeti vastu suure rahuldusega.

Tee ehitamiseks oli Raudteede Valitsus kulutanud ainult 24,6 miljonit marka (246 000 krooni). Sellele vajalik veerem, sealhulgas 8 reisi- ja 316 kaubavagunit toodi teistelt teedelt. Sonda—Mustvee tee tegevus kujunes üle ootuste elavaks. [20]

Pärast seda kui Tallinn—Pärnu laiarööpmelise ühenduse loomise kavad olid maha maetud, kerkis probleem uuesti kitsarööpmelise tee näol reaalsemal kujul esile 1924. aastal. Seekord valiti äärmiselt tagasihoidlik lahendus Lelle—Käru vahelt hargneva Eidapere metsaveo teeharu ja Lavassaare—Pärnu—Sindi turbaveotee ühendamise näol.

Lelle—Eidapere 18 km pikkune teeharu oli osaliselt rajatud 1919.—1920. aastal Kütteainete Keskkomitee poolt. Viimase likvideerimisel anti see koos veerevkoosseisuga tasuta üle Pärnu—Tallinna Raudteevalitsusele. Tasuta seepärast, et teeharu tegutses kahjumiga. Teeharu lõpetamine toimus Teedeministeeriumi kulul. [21] Ka pärast ühenduse loomist Eidapere klaasivabrikuga jäi liiklus teeharul väheseks. Lavassaare—Pärnu (Rääma) tee oli ehitanud Riigi Turbatööstus 1922.—1923. aastal. 1924. aastal valmis selle tee pikendus Sindi kalevivabrikuni. Nii näiski kõige lihtsam olevat Tallinn—Pärnu otseühenduse saamiseks need kaks olemasolevat teeharu omavahel ühendada. Uut teed oli vaja ehitada umbes 45 km ulatuses.

Kuna Pärnu—Tallinn kitsarööpmeline tee oli 1923. aasta sügisel väljaostu alusel läinud riigi omanduseks, hakkas küsimust Pärnu—Tallinna teevalitsuse ettepanekul lahendama Teedeministeerium. Kõige enam olid uuest raudteest huvitatud Pärnu linn ja Sindi kalevivabrik, kes omalt poolt lubasid ehitust toetada. 1925. aasta sügisel alustati teetrassi ajamist.

1926. aasta algul laiendati eelprojekti olemasolevate teeharude õgvendamise ja ümberehitamise taotlusega. Sellisel kujul esitati eelprojekt 1926. aasta veebruaris Riigikogule erakorraliste krediitide saamiseks. Nii ulatus uute raudteede ehitusprobleem esmakordselt Riigikoguni.

Lelle—Pärnu tee eelprojekti arutelul muudeti seda Riigikogus ainult Sindi—Pärnu ühenduse osas. Pärnu linna ja Sindi kalevivabriku soovil suunati trass Sindist Pärnu jõe vasakule

---

[20] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 1203, leht 291.
[21] Samas, s.-ü. 1195, leht 62.

kaldale. Ühenduspunktiks Mõisaküla—Pärnu teega valiti Sindist 12 km kaugusele jääv Papiniidu jaam. Uue liini pikkuseks kujunes 70 kilomeetrit, Papiniidust Pärnu jaamani lisandus veel 3,7 kilomeetrit. Ehitatavat teed nimetati ka Lelle—Papiniidu teeks. Papiniidu kaudu tee küll mõnevõrra pikenes, kuid selle arvel saavutati pidevus Mõisaküla teega. Eelprojekti täiendati veel 14 km pikkuse Viluvere—Vändra (Vana-Vändra) haruteega.

16. märtsil 1926 ratifitseeritud Riigikogu otsusega määrati Lelle—Papiniidu tee ning Vändra harutee ehitamiseks 249 miljonit marka (2,49 miljonit krooni). Lisakulutuste arvel jäi Pärnu linna ja Sindi kalevivabriku kanda 15 miljonit marka. Ehitustööde üldjuhtimine kuulus kuni 1927. aasta aprillini Teedeministeeriumile, hiljem Raudteede Valitsusele. Tööde vastutavaks juhatajaks määrati kogemustega insener G. Benico, kes oma ülesandeid täitis suure vastutustundega ja korrektselt. Kõik suuremad tööd anti välja vähempakkumise alusel ettevõtjatele. Vaatamata sellele, et 1926. aastal toimus alles lõpliku projekti koostamine, suudeti juba suvel teostada siiski mullatöid terve tee ulatuses, samuti ehitada sillad Lellest kuni Pärnu jõeni. 1927. aasta sügiseks jõuti rööpad maha panna kogu tee ulatuses. 1927. aastal toimus ka jaamahoonete ja 127 m pikkuse Sindi raudbetoonsilla ehitamine. Viimase valmimisest oleneski uue tee avamine. 13. veebruaril 1928 toimus Sindi silla pidulik avamine ja kolm päeva hiljem sõitis esimene segarong uut teed mööda Pärnust Tallinna.[22] Jaamasid oli uuel teel 10, neist 5 täisjaama (Eidapere, Viluvere, Vändra, Tori ja Sindi) ning 5 pooljaama. Tee maksumus suudeti hoida eelarve piirides.

Veerem võeti sellele peamiselt Tallinn—Mõisaküla—Pärnu teelt. Kuna vaguneid siiski ei jätkunud, telliti neid juurde Mõisaküla ja Valga tehastest.

Lelle—Papiniidu tee valmimisega lühenes Tallinn—Pärnu vahemaa 240 kilomeetrilt (Mõisaküla kaudu) 140 kilomeetrile. Kuna kitsarööpmelisel liikusid rongid aeglaselt, kulus Tallinnast Pärnusse sõitmiseks varem 14—16 tundi. Uue tee avamisega lühenes see aeg esialgu 6 tunnile, kiiruste tõstmisel 30-ndail aastail aga 4 tunnile ja lõpuks 3 tunnile 40 minutile. (Kiiruse rekord Pärnu—Tallinn-Sadama vahel saavutati 1936. aasta suvel Läti teedeministri vastuvõtu puhul. 146 km sõideti siis mootorvaguniga läbi 2 tunni 6,5 minutiga, seega keskmiselt 69,2 km tunnis.) Tee soodsam profiil ja raskemad rööpad lubasid kaubaveol rongide kaalunorme tõsta ligi kahekordseks. Seega õigustas tee majanduslikult end täielikult. Eriti oli Pärnu elanikel põhjust uue tee valmimise üle rahuldust tunda.

Kuid samal ajal jäi Pärnu linna esindajatele endiselt süda-

[22] «Tee ja Tehnika» 1928, nr. 2, lk. 30—33.

mele teise ühendustee loomine laiarööpmelise näol Pärnust üle Tõrva ja Sangaste Antslasse. Selle tee ehitamist oli Pärnu linnavolikogu 1924. aastal vastuvõetud otsuses pidanud Lõuna-Eesti jaoks hädatarvilikuks. Seejuures peeti silmas Pärnu kui sadamalinna huve. Teedeministeeriumi ringkonnad ei pidanud aga seda teed nii tähtsaks kui Pärnu—Viljandi—Tartu teed. Kuna uusi raudteid nõuti mujalegi, asus Teedeministeerium lõpuks seisukohale, et tuleks koostada mingisugune kindlam üldplaan. Plaan koostatigi ja sai ametliku kinnituse Raudteevõrgu arendamise seadusena, mis Riigikogus vastu võeti 25. mail 1928. Tollal oli Eesti kodanlikul valitsusel väljavaateid raudteede ehitamiseks välislaenu saada Rootsi Tuletikutrustilt vastutasuks tuletikumonopoli õiguse loovutamise eest Eestis (see laen realiseeriti 7,6 miljoni krooni ulatuses 1930. aastal).

Laiarööpmelisel raudteel kuulus esimeses järjekorras ehitamisele aastail 1928—1932 Tartu—Petseri liin üle Vastse-Kuuste —Orava. Ehituskuludeks nähti ette 6,4 miljonit krooni. Teises järjekorras oli kavas Pärnu—Viljandi—Tartu laiarööpmelise tee ehitamine aastail 1932—1935.

Kitsarööpmelisel võeti esimesse järjekorda Rapla—Virtsu tee, mis pidi valmima üheaegselt Tartu—Petseri teega. Ehituskuludeks planeeriti ligi 3 miljonit krooni ja veeremi juurdemuretsemiseks 1,4 miljonit. Tegevuskapitaliga kokku määrati investeeringud sellel teel 4,5 miljonile kroonile.

Teises järjekorras taheti aastail 1931—1933 ehitada Viljandi—Valga tee Tõrva—Abja haruteega. Sel perioodil pidi valmima ka Tapa—Järva-Jaani teeharu. Viimases järjekorras pidi ehitamisele tulema Vändra—Võhma—Põltsamaa—Mustvee tee ajavahemikul 1931—1937.

Riigikogus vastuvõetud raudteevõrgu arendamise seadus iseloomustab Eesti kodanliku valitsuse optimismi majandusliku tõusu tingimustes 1928. aastal.

Nimetatud seaduse alusel alustatigi paralleelselt 1928. aasta kevadel Tartu—Petseri ja Rapla—Virtsu teede ehitamise eeltöid. Juunis loodi Uute Raudteede Ehitusamet eesotsas insener K. Ipsbergiga.

Mõlemale teele oli juba varem aetud sihid, Petseri suunas 1920. aastal ja Virtsu 1925. aastal. 1928. aasta juunis alustati teetrasside lõpliku sihi märkimist looduses ja vajaliku dokumentatsiooni koostamist. Oktoobris kinnitati vähempakkumise alusel sõlmitud lepingud Rapla—Virtsu raudtee ehitusettevõtjatega. Tee ehitustööd jagati kolme väiksema Eestis tegutseva ehitusfirma vahel. Tartu—Petseri tee töömaht oli tunduvalt suurem ja lepingu sõlmimine võttis rohkem aega. Oli toimunud samuti vähempakkumine, kusjuures kohalike ettevõtjate kõrval esines ka Taani ehitusfirma Höjgaard ja Schultz. Taanlaste pak-

kumised olid kõige soodsamad ja kuna tegemist oli küllalt tuntud ettevõttega, on mõistetav tööde usaldamine Höjgaardi ja Schultzi kätte. Niisugune lahendus tekitas küll mõningais ringkondades pahameelt, eelkõige ettevõtjate hulgas, kes olid oma ehitustingimuste esitamisel jäänud ootama edasist kauplemist arvamuses, et neid siiski eelistatakse välisfirmale. Kuid seda raskust oli Taani firma aegsasti ette näinud, asutanud asja lihtsustamiseks Eestis tegutseva osaühisuse ning kutsunud selle direktoriks V. Reinoki, endise Raudtee Valitsuse ülema (1919—1927). Lepingutingimustes nähti ette ka kohalike tehniliste jõudude ja tööliste kasutamine, mis muide firmale eneselegi soodsam oli. Talvisel ajal kohustus töövõtja esimeses järjekorras kasutama Tartu, Valga, Võru ja Petseri tööbörsidel registreeritud töötatöölisi. [23]

Välistöödega saadi tõsisemalt alustada alles 1929. aasta kevadel. Tööd kulgesid mõlemal liinil enam-vähem normaalselt.

Mullatööde maht Rapla—Virtsu teel ei olnud suur, umbes pool miljonit kantmeetrit (Lelle—Papiniidu teel oli see ümmarguselt 300 000 m^3). Lisaks sellele tuli rajada Virtsu tamm kiviehitisena. Töölisi teetammi ehitamisel vajati 400—500.

Tartu—Petseri teel oli arvestatud 2,3 miljonit kantmeetrit mitmesuguseid mullatöid. Tegelik tööde maht tee vastuvõtmisel tehtud arvestuste järgi oli aga tunduvalt suurem. Mullatööliste arv ulatus 1929. aastal keskmiselt 928 inimesele päevas. Seejuures jäi tööbörside kaudu võetud tööliste rakendamine üldiselt väheedukaks. Tööde korraldamisel olid valitsevaks endiselt vanad artellitraditsioonid. Tööliste keskmine palk öeldi olevat 2,5—3 krooni päevas. [24]

Tartu—Petseri teel kasutati immutatud liipreid, kuigi projekt seda ette ei näinud. Rapla—Virtsu teel oleks liiprite immutamine olnud tülikam ja kulukam transpordi kauguse pärast, mistõttu sellest loobuti.

Rööpad Tartu—Petseri tee jaoks telliti Prantsusmaalt. Raudteede Valitsus pidas aga vajalikuks uusi rööpaid kasutada Valga—Vägeva lõigul kõige nõrgemate teeosade uuendamiseks. Vanad rööpad saadeti pärast kulunud otste mahasaagimist Tartu—Petseri liinile kui kõrvalteele. Tööde kulg olenes edaspidi suurel määral sellest, kuivõrd suudeti rööpaid vahetada ja vanu rööpaid mahapanekuks ette valmistada. Raudteevalitsuse Ehitusameti töölised tulid oma ülesandega edukalt toime.

1930. aastal alustasid töörongid mõlemal teel liikumist. Põhiliselt 1931. aastale langes teede ballasteerimine. Jaamahoonete ehitamine toimus erilepingute alusel. Kuna teede ehituskulud

[23] ORKA, f. 41, nim. 1, s.-ü. 1200 a, leht 707.
[24] «Päevaleht», 19. jaanuaril 1930.

kasvasid ettenähtust suuremaks, ei jätkunud lõpuks enam krediite osa jaamade ehitamiseks ja nende ehitustööd jäid välja andmata. Hiljem määratud lisakrediitide arvel kujunes Tartu—Petseri tee maksumus 11,8 protsenti ja Virtsu tee maksumus 7,6 protsenti kõrgemaks uute raudteede ehitamise seaduses ettenähtud summast. [25] See tähendas üle 1,2 miljoni krooni ülekulutusi. Ajakirjanduses ilmunud poleemikas süüdistati K. Ipsbergi ja järelevalveinsenere kokkumängus ettevõtjatega.

Mõlemad teed valmisid põhiliselt 1931. aasta sügiseks. Tartu—Petseri teel olid tööd kulgenud ladusamini ja nii võidi see varem ka vastu võtta. 1. novembril 1931 anti 88 km pikkune Tartu—Petseri raudtee ekspluatatsiooni. Kuid osa töid oli seejuures alles tegemata, eeskätt jaamahoonete ehitamine.

Tartu—Petseri tee valmimisest informeeris Raudteevalitsus ka Nõukogude Liidu väliskaubandusega tegelevaid asutusi, juhtides nende tähelepanu sellele, et Pihkva—Tallinna vahemaa on raudteel lühenenud 92 km võrra ja Tallinn on saanud Pihkvale kõige lähemaks sadamaks [26] (teiste arvestuste kohaselt jäi Riia sadam Pihkvale ikkagi veidi lähemale).

Tartu—Petseri raudtee ehitamise eel koostatud majanduskava nägi ette võimalikku kahjumit uue tee ekspluateerimisel. Raudtee piirkonda jäävate metsade kasutamisväärtust arvati aga suurenevat 6 miljoni krooni võrra, mis igal juhul pidi hiljem uue tee ehitamist õigustama. Tegelikult kujunes Tartu—Petseri liini tegevus oodatust edukamaks ja Raudteede Valitsus luges uut teed majanduslikelt näitajatelt parimate liinide hulka. [27]

Ehitustööde kvaliteediga jäi Raudteede Valitsus rahule. O/ü. Höjgaard ja Schultz jätkas Eestis hiljemgi tegevust, ehitades muu hulgas Pärnu Suursilla ja Sauga jõe silla.

96 km pikkune Rapla—Virtsu tee avati üldiseks kasutamiseks 1. detsembril 1931. Ehituskulude osaliseks tasakaalustamiseks kärbiti veerevkoosseisu tellimiseks ettenähtud krediite. Järelejäänud summa eest telliti kitsarööpmelise tee jaoks a/s. Fr. Krulli tehasest 10 vedurit ja Mõisaküla ning Valga tehastest 258 kaubavagunit, 16 reisivagunit ja 9 isotermilist vagunit.

Rapla—Virtsu tee tegutses esialgu oodatult kahjumiga. Kuid majanduslik õigustus oli temalgi, eelkõige Saaremaaga ühenduse parandamise aspektist võetuna. Võrreldes Türi—Mõisaküla ja Türi—Tamsalu liinidega olid uue tee majanduslikud näitajad siiski paremad.

Tartu—Petseri ja Rapla—Virtsu teede valmimisega kasvas raudteede pealiinide pikkus ligi 15 protsenti. Kuid administratiivkulude kokkuhoidmiseks jäi pärast uute teede ekspluatat-

[25] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 1200, lehed 532—533.
[26] ORKA, f. 41, nim. 1, s.-ü. 1200, lehed 559—560.
[27] Samas, lehed 922—923.

sioonivõtmist endiselt 4 veo- ja 7 ehitusosakonda, nende tegevusrajoone aga pikendati. Endiseks jäeti ka teemeistrite arv.

Nii olid raudteevõrgu arendamise seaduses ettenähtud teedest kaks esimest valminud üldjoontes 1931. aastaks. Järgmiste teede ehitamiseks oleks vajatud kokku 24 miljonit krooni. Tegelikult ei suudetud raske majanduskriisi sügavseisus 1932. aastal enam kindlustada isegi lisakrediite Tartu—Petseri ja Rapla—Virtsu teede ehituse lõpetamiseks. Puudusid igasugused võimalused seaduses väga optimistlikult kavandatud raudteede ehitamise programmi jätkamiseks. Ametlikult kinnitati ummikusse sattumist 1932. aasta 16. märtsil raudteevõrgu arendamise seaduse muutmise seadusega. Uute teede ehitamise tähtajad jäeti sellega täiesti lahtiseks ja vaevalt keegi tõsiselt neile enam mõtleski. Pealegi avaldus autotranspordi tugevnev konkurents raudteele iga aastaga üha selgemini. Ainult ühest teest oli Raudteevalitsus tõsisemalt huvitatud, nimelt Abja—Tõrva—Valga kitsarööpmelisest liinist. Lootuses, et järgmistel aastatel olukord krediitide suhtes võib paraneda, alustati 1932. aasta sügisel Abja—Tõrva—Valga tee sihi teistkordset ajamist, kuna 10 aastat tagasi selle tee jaoks aetud sihti peeti vananenuks. Sihiajamisest kaugemale seegi kord ei jõutud.

Kui teised kavatsetud teed järgnevail aastail hoopis unustati, siis Abja—Tõrva—Valga liin kerkis veel kord esile 1939. aastal. Valitsuse poolt anti nõusolek selle tee ehitamiseks ja määrati krediit tee lõpliku sihi ajamiseks. Teise maailmasõja puhkemine lükkas aga sellegi kava kõrvale ja juba jäädavalt.

Uute teeharude arvel laienes Eesti raudteevõrk 1931. aastaks laiarööpmeliste peateede alal 655 kilomeetrilt 772 kilomeetrile (sealhulgas 1927. aastal valminud teeharu Narva jaamast Kulgu sadamani). Peateede pikkus jäigi käsitletava perioodi lõpuni muutmatuks. 30-ndail aastail täiendati ainult jaamateid. Koos viimastega ulatus laiarööpmelise tee üldpikkus 1922. aastal 973 kilomeetrini, 1939. aastal 1232 kilomeetrini.

Kitsarööpmelise peatee pikkus ulatus 1920. aastal 375 kilomeetrini ja kasvas uute teede arvel 675 kilomeetrini. Koos haruja jaamateedega kasvas kitsarööpmelise tee üldpikkus 1939. aastaks 909 kilomeetrile.

TALLINNA SÕLMEST

Tallinna sõlm oli objekt, kus tööd ja tulevikukavad pidevalt jätkusid. Eesti raudteede tsentrum ja ühtlasi kitsaskoht oli see olnud juba Balti raudtee algupäevilt. Korduvalt oli koostatud Tallinna sõlme väljaehitamise projekte ja hädapärases ulatuses neid ka täidetud.

1920. aastal loodi Teedeministeeriumi juurde Tallinna sõlmega seostuvate probleemide lahendamiseks erikomisjon. Kuna vajalikke krediite selleks ei eraldatud, ei suutnud erikomisjon esimestel aastatel praktiliselt midagi ära teha.

1923. aastal anti erikomisjoni otsustada rida konkreetseid küsimusi. Peamiseks probleemiks oli üheaegselt reisi- ja kaubajaamana tegutseva Balti jaama ruumikitsikuse lahendamine. Teedeministeeriumis asuti tollal seisukohale, et senisest kompleksist tuleks eraldada reisijaam, seetõttu oli esimeseks ülesandeks sellele sobiva asukoha leidmine. Päevakorrale kerkis ka laiarööpmelise peajaama ühendamine kitsarööpmelise jaamaga. Laiarööpmelise tee ametkond pooldas seda mõtet, Pärnu—Tallinna kitsarööpmelise valitsus oli aga kategooriliselt ühendamise vastu.

Ruumi võitmiseks ja liikluskoormuse vähendamiseks Balti jaamas soovitasid mõningad ringkonnad paigutada raudtee peatehased ümber ühte endistest laevatehastest. Kõige sobivamaks peeti selleks Peetri («Noblessneri») tehast. Ümberpaigutamise vastu olid aga Raudteede Valitsus ja raudteetehaste juhtkond.

Uus reisijaam taheti ehitada kokku Postivalitsuse uue hoonega. Esialgu näis see mõte igati otstarbekana, hiljem aga pidas Postivalitsus oma uut võimalikku naabrit täiesti ebakohaseks. Igaks juhuks telliti prof. E. Pistolkorsilt siiski Tallinna sõlme väljaehitamise projekt, mis esitati 1924. aastal. Projekti järgi pidi uus reisijaam asetsema lähemal sadamale, sest tollal pandi suuri lootusi laevaühendusele oma ranniku ning saartega ja välisliinidele. Projekt nägi ette ka estakaadide süsteemi, mis Paldiski maantee ja Rohu tänava kohal edaspidi teostamist leidis.

Tallinna sõlme projekti laialivalguvate küsimuste kaalumise ja arutamise ajal sai Raudteede Valitsus 1923. aasta suvel Ellamaa elektrijaamalt ettepaneku osta soodustatud tingimustel elektrienergiat. Tekkis mõte Tallinn—Pääsküla raudtee elektrifitseerida. Liini pikkuseks oli 11,2 km. Raudteede Valitsus eesotsas insener V. Reinokiga oli sellest võimalusest huvitatud ja seepärast hakati otsekohe projekti realiseerima. Ellamaa elektrijaamaga sõlmiti pikaajaline leping ja alustati töid kõrgepingeliini toomiseks Ellamaalt Tallinna. Elektrimootorvagunid ehitati olemasolevatest reisivagunitest Tallinna raudteetehastes. Mootorid telliti Siemens-Schuckerti firmalt.

Elektriraudtee ootusel organiseerisid raudteelased 1923. aastal elamuehituse kooperatiivi Järvele, kuhu juba 1923. aasta lõpul loodi uus peatuskoht (jaamaks kujunes Järve 1925. aastal).

Esimene elektriraudtee Baltimaades valmis 1924. aasta sügiseks. 1. oktoobrist alates liikusid Tallinn—Pääsküla vahel elektrirongid, kuid teel oli ainult üks rööpapaar. Elektrifitseeri-

mine oli toimunud veoosakonna tehniliste jõudude juhtimisel (juhataja insener P. Orle) äärmiselt ökonoomselt. Tööde maksumus ulatus 35 miljoni marga ehk 350 000 kroonini. Elektriraudtee töötas algusest peale täiesti rahuldavalt. Liiklus tihenes ja kiirenes Tallinn—Nõmme vahel, Nõmme aedlinna edasine hoogne kasv oli tagatud. 1919. aastal oli olnud Tallinn—Nõmme vahel käigus 7,5 paari ronge, 1923. aastaks kasvas aururongide arv 13 paarini päevas (neist 4—5 paari Pääsküla ni). Elektrirongide rakendamisel kasvas rongide arv algul 27 paarini päevas (neist 13 paari Pääsküla ni). Tallinn—Pääsküla vahel edasitagasi sõiduks kulus 55 minutit. Rongid koosnesid 3 vagunist kokku 220 istekohaga. 1924. aastal loodi Kivimäe peatuskoht.

Kuni elektrirongide rakendamiseni oli olnud 1924. aastal Tallinn—Nõmme vahel kõige enam reisijaid juulis — ümmarguselt 197 000. Sügisel oli liiklus alati vaibunud. Elektriraudteel kasvas aga sõitjate arv oktoobris üle 250 000, 1925. aasta juulis jõudis see juba 325 000 lähedale. Sõitjate soovil avati 1926. aastal uued peatuskohad Rahumäel ja Hiiul. Ka rongide arvu tuli 1925. aastal suurendada. Kuid ühtlasi tekkis vajadus teise rööpapaari ehitamiseks Tallinn—Pääsküla vahele. Raudteede Valitsus alustaski teise teetammi rajamist ja Rahumäe teejuhtme ehitamist majanduslikus korras juba 1925. aastal. 1925. aastal anti välja ka estakaadide ehitamine Paldiski maantee ja Rohu tänava kohale. Mõlemad estakaadid valmisid järgmisel aastal, muud tööd kippusid aga venima.

Koos Nõmme raudtee elektrifitseerimisega tugevnes Balti jaama positsioon reisijaamana. Tallinna sõlme väljaarendamise kavades tõusis seepärast esiplaanile mõte lahutada kaubajaam senisest kompleksist. Uute tingimuste kohaselt koostas Tallinna sõlme ümberehitamise kava teedeinsener V. Salemann. Tööde esimeses järjekorras seisis V. Salemanni kavas Tallinn—Pääsküla teise rööpapaari rajamine, kaubajaama üleviimine uude asukohta ja poolautomaatblokksüsteemi rakendamine Ülemiste—Tallinn—Nõmme piirkonnas. Teise järjekorda jäeti raudtee viimine kõrgemas tasapinnas üle tänavate ristumiskohtade Lillekülas ja Pärnu maanteel ning teise tee ehitamine Ülemistelt Kopli. Lillekülas pidi see tee ületama Nõmme tee kolmandas tasapinnas, et vältida Ülemistelt saabuvate kaubarongide ristumist Tallinna sõlmes Nõmme teedega. Teise järjekorda jäeti ka Kopli sorteerimisjaama ümberkorraldamine.[28] Otsustamata jäeti elektriraudtee võimalik pikendamine Vene turuni (praeguse Keskväljakuni), mida pooldas Raudteede Valitsus, kuid millele ägedalt vastu seisis Tallinna Linnavalitsus.

1928. aastal arutati insener V. Salemanni projekti mitmes

[28] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 1188, lehed 100—104.

instantsis. Insener-Nõukogu soovitas esimesse järjekorda lülitada ka estakaadide ehitamise, kitsarööpmelise tee ühendamise laiarööpmelisega ja uue veduridepoo ehitamise Koplisse. 1928. aasta lõpuks kujunes lõplik seisukoht, mille põhjal tunnistati krediitide kokkuhoiu huvides vastuvõetavaks ainult need projekti osad, mis osutusid hädatarvilikuks.[29] Viimaste hulka kuulusid Pääsküla teise tee, blokksüsteemi ja uue kaubajaama ehitamine ning seejärel Balti jaama territooriumi ümberplaneerimine.

Kõige kiirem oli Tallinn—Ülemiste ja Tallinn—Nõmme liikluse korraldamiseks vajaliku blokeerimissüsteemi ehitamisega. See teostati koos liikluse juhtimise tsentraliseerimisega Balti jaamas (Eriksoni süsteemi järgi). Töödega jõuti valmis 1929. aasta kevadeks. Siinkohal võiks märkida, et varem telegraafi teel toimunud liikluse juhtimist hakati laiarööpmelisel teel ümber korraldama 1921. aastast, mil Eesti raudteel esmakordselt võeti kasutusele elektrisauaparaadid (Webb-Thomsoni ja Schmithi süsteemi järgi). Kitsarööpmelisel teel võeti kasutusele «Phylax» plaatsauaparaadid alates 1932. aastast.

Tallinn—Pääsküla teise tee ehitustöid alustati Sotsiaalministeeriumi soovitusel ja juurdemaksel hädaabitöölistega 1924. aasta viimasel kuul. Tööd toimusid talvel. Kuna töönorme esialgu ei rakendatud, jäi tööviljakus äärmiselt madalaks ja tööde maksumus tõusis normaaltöödega võrreldes 7 korda kõrgemaks. 1927. aasta sügisel anti hädaabitööde korraldamine tervenisti Teedeministeeriumi kätte koos vastavate krediitidega. Hakati süstemaatiliselt rakendama tükitööde põhimõtet, ka tööde kulg paranes, kuid jäi aeglaseks edaspidigi piiratud krediitidest tingituna.

1927/28. aasta talvel oli peamiseks tööks ainult veetorude paigutamine Nõmme-Väike pumbajaamast Nõmme jaama. Veevarustuse said ka ümbruskonna majad ja seda esmakordselt Nõmmel. 1928/29. aastal ehitati uued platvormid Nõmme jaama, Rahumäele ja Lilleküla. 1929/30. aastal laiendati Postivalitsuse osavõtul Nõmme jaama ja ehitati uued jaamahooned Rahumäele ning Hiiule. Teise Nõmme tee ehitamise kõrval alustati Telliskivi tänavale rajatava uue kaubajaama asukoha planeerimist ja selle tõstmist täitmise teel.

Kuidas ka Tallinn—Pääsküla teise tee ehitustööd ei veninud, saadi sellega lõpuks siiski valmis. 1932. aasta novembris avati tee aururongidele, järgmise aasta kevadel lõpuks ka elektrirongidele. 1933. aastal avati uutele vahejaamadele lisaks veel Tondi peatus (millele järgnes Pärnu maantee trammiliini pikendamine Tondi jaamani).

---

[29] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 1188, lehed 145—146.

Rongide arvu suurendati Tallinn—Nõmme liinil 1933. aastal 47 paarini ja aastakümne lõpuks 51 paarini (rohkemaks ei jätkunud elektrimootorvaguneid, neid oli ainult 4). Reisijate arv liinil kasvas samal ajal 4,3 miljonilt 6 miljonile. Alles 1938. aasta erakorraliste krediitide arvel avanes võimalus kahe uue elektrimootorvaguni ehitamiseks.

Mis uue kaubajaama ehitamisse puutub, siis 1933. aastal alustati seal küll teede mahapanekut, kuid ladude ja uue jaamahoone ehitamiseks kulus veel aastaid. Alles 1938. aastal võidi Telliskivi tänaval asuv uus kaubajaam võtta ekspluatatsiooni. Vana kaubajaam Balti jaamas lammutati ja asemele rajati reservteed reisivagunite jaoks. Avanes võimalus jaama ümbrust paremini planeerida ja korrastada.

Seoses Tallinna sõlme ümberkorraldamise projekti koostamisega peeti vajalikuks mõelda ka Tallinna sadama väljaarendamisele. Sobivama lahenduse saamiseks kuulutati välja võistlused 1928. aasta kevadeks. Võistlusest osavõtt oli elav.

Sadama arengu perspektiivplaan nägi ette sadama laiendamise kõrval selle jaotamist tegevusprofiili arvestavalt rannasõidusadamaks, välissõidusadamaks koos tolli ja transiitvedude osakonnaga ning õlisadamaks [30]. Neid kavasid suudeti realiseerida üksnes hädapärases ulatuses, eelkõige uue Läänemuuli ehitamise näol. Mõnevõrra laiendati ka raudtee haruteid sadamas. Kaubaveooperatsioonide jaoks tegutses sadamas omaette nn. Kaupmeeste kaugjaam.

TEEDE OLUKORRAST

Eesti raudteede pealisehitus oli juba enne Esimest maailmasõda üldiselt aegunud ja oleks vajanud vähemalt magistraalliinidel uuendust. Kitsarööpmelisel Pärnu—Tallinna liinil oli selleks 1914. aastal isegi koostatud konkreetne kava, mis nägi ette poolteise aasta jooksul tee õgvendada, tõusud tasandada, sildu uuendada ja senised 8,32 naela rasked rööpad vahetada uute vastu, mis kaalusid 13 naela jalg. Kuid eeltöödest kaugemale ei jõutud. Sõja-aastatel halvenes olukord kõikidel liinidel. Lõpuks viisid Saksa okupatsioonivõimud minema osa laiarööpmelise tee ja peaaegu täielikult kitsarööpmelise tee rööbaste ja sidematerjalide varud. Kitsarööpmelisele kujunes küll omamoodi reserviks peaaegu kasutamatult seisev Tallinna kindluseraudtee võrk. Üksnes 1920. aastal võeti kindluseteelt rööpaid maha 70 km ulatuses. [31] Lammutamine jätkus ka järgnevail aas-

[30] «Tee ja Tehnika» 1928, nr. 6, lk. 121—122; nr. 7, lk. 153, 157.
[31] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 297, leht 21.

tail, kuni paljuharulisest Tallinna kindluseraudtee võrgust jäi järele ainult Liiva—Vääna liin. Rööpad kasutati ära peamiselt uute teeharude ehitusel.

20-ndate aastate esimesel poolel tee pealisehitust suuremas ulatuses ei uuendatud. Nii liiprite kui rööbaste vahetamine toimus ainult remondi korras. Küll aga tuli korrastada ja uuendada sildasid. Suurimaks tööks sellel alal oli Narva Uue raudsilla taastamine.

Narvas oli sajandi algusest kuni 1918. aastani püsinud kaks raudteesilda kõrvuti, nn. Uus ja Vana sild. 1918. aastal olid Saksa väed Narvast lahkumisel purustanud Uue silla. Kodusõja käigus lasti õhku ka üks Vana silla avadest. Ajutiseks kasutamiseks oli kohandatud Vana sild. 1921. aastal valmis prof. A. Pšenitskil Narva Uue silla uus projekt. Ehitamine anti Vene-Balti tehasele. Tööde vastutavaks tehniliseks juhatajaks oli prof. O. Madisson. Sild pidi valmima 1922. aasta oktoobriks. Mahhinatsioonid Vene-Balti tehase ümber põhjustasid aga häireid ja isegi seisaku sillaehitajate töös. Alles Raudteede Valitsuse otsesel sekkumisel ja osavõtul suudeti töid jätkata ning need lõpule viia 1923. aastal.

12. detsembril toimus Narva Uue raudsilla proovimine ja avamine.[32] Narva sild oli raudsildade ehituskunsti viimaseks saavutuseks Eestis. Järgmised suursillad Tartus Emajõel, Sindis ja mujal valmisid juba raudbetoonehitisena.

Raudteehooned olid samuti aastaid remontimata. 20-ndate aastate algul alustati katustega (95% neist jooksid läbi). Ainuüksi katuste korrastamiseks kulus mitu aastat. 1921. aastal alustati ametihoonete siseremondiga. Ka elamutes oli olukord väga halb, kuid need jäeti kõige viimasesse järjekorda. Kurdeti korteripuuduse üle, eriti Tallinnas, Tapal ja Tartus. 1922. aastal hakati Tapal ehitama kolme elamut kokku 28 korteriga (á 45—120 m^2).[33]

1922. aastal jõuti fassaadide värvimiseni. Endise tumeda pruunikas-kollase asemele valiti heledam kollane-hall värv (hiljem aga veelgi heledamad värvid).

Remonditööde edenedes hakati aga tööliste arvu vähendama. Objektiivselt mõjutasid seda kahjumid raudtee tegevuses. 1920. aastal oli tee- ja ehitusametis kokku 1338 töötajat, 1922. aastal 1047. Remonditööliste arv vähenes seejuures 740 inimeselt 600 inimesele.[34]

20-ndate aastate teisel poolel tuli tahes-tahtmatult hakata teede pealisehitust uuendama. Kõigepealt oli seda vaja teha kitsarööpmelistel teedel, kus olukord oli kujunenud kriitiliseks.

[32] «Eesti Raudteelane» 1924, nr. 2/3, lehed 17—22.
[33] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 297, lehed 22, 31—32, 43.
[34] Samas, lehed 24, 34—35 ja 39.

Seoses kitsarööpmelise tee ülevõtmisega Raudteede Valitsuse süsteemi 1926. aastal toimus tee seisukorra selgitamine.

Rööbaste raskuseks Tallinn—Türi vahel oli 10,54 kuni 13,75 naela jalg, Türi—Võhma vahel 8,32 naela. Türi—Paide vahel kaalusid rööpad samuti 8,32 naela, Paidest edasi aga ainult 7,44 naela jalg. Osaliselt oli teele paigutatud veelgi kergemaid, 2,5—5 m pikkusi välitee rööpaid.

Rööbaste ühendused olid kogu tee ulatuses viletsad ja kulunud lukud põhjustasid murdumisi. Liiprivahetus toimus üksikult, peateel pidi see toimuma aastas 20 protsendi ja kõrvalteedel 10 protsendi ulatuses. Kuid ometi leidus teel päris kõdunenud liipreid, ilmselt ei olnud nimetatud normidest kinni peetud. Ballastimaterjal oli toodud Liiva karjäärist ja loeti parimaks kitsarööpmelisel teel.

Võhmast lõuna poole esines 5 eri tüüpi rööpaid 8,32-naelastest kuni 13,75-naelasteni. Kvaliteedilt peeti parimateks Belgiast Cockerilli tehasest pärinevaid rööpaid. Kahjuks kuulusid need kergete, 8,32-naelaste hulka. Raskemad rööpad olid toodud Tallinna kindluseraudteelt ja osutusid pehmeteks. Kokkuvõttes leiti, et kitsarööpmelise tee olukord ei kindlusta liikluse julgeolekut.[35] Jaamahooned leiti olevat kitsad. Ametikorterid olid väikesed, enamikus ühetoalised.

Kitsarööpmelise tee lubamatu olukorra parandamiseks telliti 1925. aastal Inglismaalt nn. raudteelaenu alusel (130 000 £) suurem kogus uusi rööpaid. Telliti 11 000 tonni rööpaid koos sidematerjaliga kitsarööpmelise tee jaoks ja 1000 tonni laiarööpmelisele teele. Peatselt aga pakuti sama summa eest 10 protsendi võrra odavamaid rööpaid.[36] Selline pakkumine näis esialgu igati soodne.

Uued rööpad pandi juba järgmisel aastal Tallinn—Viljandi teele 130 km ulatuses ja Lelle—Pärnu teele. Vanadest rööbastest paigutati kõige raskemad pärast kulunud otste mahasaagimist vähemkoormatud Viljandi—Mõisaküla liinile. Sealt mahavõetud rööpad paigutati aga pärast ümbertegemist Paide—Tamsalu teele, mida järjekordselt sõidukõlblikumaks ümber ehitati.

Kahjuks ilmnes peagi, et Inglismaalt ostetud «odavad» rööpad olid ka «pehmed» ja seega magistraalteedele sobimatud. Mõistagi tekitas kogu afäär pehmete rööbaste ostu ümber suurt poleemikat ja avalikku pahameelt. Kuid kuna need rööpad kord juba ostetud olid, tuli ka järelejäänud osa kuidagi ära kasutada. Sobiv võimalus avanes kõrvalise ja vähekoormatud Rapla—Virtsu tee ehitamisel.

Laiarööpmelisel teel avanes võimalus tugevdada Tartu—Pet-

[35] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 372, lehed 439—469.
[36] «Päevaleht», 15. septembril 1925.

seri teele tellitud uute rööbaste arvel Tapa—Valga magistraaltee kõige nõrgemaid kohti.

Majanduskriisi aastail püüti läbi ajada teede minimaalse remondiga. Pärast kriisi telliti laiarööpmelise tee remondiks rööpaid Nõukogude Liidust. 1936/37. aastal uuendati nendega 28 km teed ja järgmisel kahel aastal üle 40 km. Mahavõetud vanad rööpad kasutati ära kõrvalteede uuendamiseks, kõrvalteede omad aga pärast kulunud otste mahasaagimist ja kokkukeevitamist 20 m pikkusteks rööbasteks kitsarööpmelise tee remondiks.

30-ndate aastate keskel toimus raudteed läbivate ülesõidukohtade signalisatsioonisüsteemi täiustamine. 1935. aastal avaldas Raudteevalitsuse direktor käskkirjaga tänu vanemtehnik E. Reinikule ülesõidukohtade automaatsignaalide konstrueerimise, valmistamise ja ülesseadmise eest. [37]

1938. aasta sügisel alustas tegevust Raudteede Ratsionaliseerimise Komitee nime all tehniline komisjon raudteede tegevusaluste selgitamiseks ja arendamiskava koostamiseks. Nähtavasti mõjutatuna Nõukogude Liidu planeeritud rahvamajanduse edust hakati kodanlikus Eestiski koostama perspektiivplaane. Raudteede arendamise viisaastak nägi ette kõigepealt Tallinna sõlme väljaarendamist umbes V. Salemanni projekti teise järjekorra tööde ulatuses. Plaani võeti seega ülesõidukohtade kaotamine laiarööpmelise tee tõstmise abil ja tehnilise viadukti ehitamine Lilleküla Ülemiste—Kopli uue, ainult kaubarongidele mõeldud tee jaoks. [38] Ka peeti vajalikuks uue jaamahoone ja Raudteede Talituse jaoks administratiivhoone ehitamist.

Seoses kiiruste tõstmisega kerkis eriti aktuaalselt esile laiarööpmelise tee pealisehituse uuendamise vajadus. Magistraalliinidel oli rööbaste raskuseks 32,46 kuni 33,48 kg/m, kõrvalliinidel 29,83 kg/m, seda ka Tartu—Petseri teel.

Olemasolevad rööpad lubasid magistraalteedel kasutada vedureid teljekoormusega kuni 17,4 tonni ja arendada kiirust kõige enam 80 km, kõrvalteedel 65 km. Ratsionaliseerimise Komitees tegid Raudteede Talituse esindajad ettepaneku arvestada moodsa veduri teljekoormuseks vähemalt 20 tonni (märgiti, et Nõukogude Liidus on see tõusnud juba 23 tonnini) ja kiiruseks 120 km tunnis. Nendele tingimustele peeti vastavaks ja Eesti oludes sobivaks Vene I a-tüüpi rööpaid kaaluga 43,68 kg/m, mille pikkus ulatuks 30 meetrini. 405 km ulatuses magistraalteede rööbaste uuendamine oleks maksnud 13,8 miljonit krooni, koos raudkivikillustikust ballastiga aga üle 20 miljoni krooni. Kuna 1938. aastal sellises ulatuses krediite polnud ette näha,

---

[37] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 1223, leht 345.
[38] Samas, s.-ü. 1113, leht 12.

siis praktiliselt jätkati tee uuendamist endises korras. Tolmu vastu võitlemiseks magistraalteedel hakati neid küll ballasteerima, kuid kulude kokkuhoiu eesmärgil mitte killustikuga, vaid sõelutud kruusaga (Petseri ja Paldiski karjääridest).

Omaette probleemiks oli raudteel jäänud liiprivahetus. Tavalise liipripaku iga arvestati 5—6 aastale, sooladega immutatud liipri iga 10 aastale ja kivisöeõliga immutamise puhul 15 aastale. Põlevkiviõli kohta ei osatud 20-ndate aastate algul veel midagi öelda.

Valgas tegutsenud immutustehase sisseseade oli evakueeritud ja hoonedki maha põlenud. Kuid oli ilmne, et immutustehast läheb vaja. Küsimus seisis ainult selles, kuhu oleks kõige otstarbekam see ehitada. Kaaluti isegi liikuva tehase ehitamist. Statsionaarse tehase puhul peeti kõige sobivamaks asukohaks Tapa sõlme. Ometi langes valik lõpuks ikkagi Valga endise immutustehase taastamise kasuks kõige odavama võimalusena. Kui varem oli Valga tehas immutuseks kasutanud soolalahuseid, siis uut tehast täiendati õliimmutusseadmetega. Tehase kogu sisseseade telliti a/s. Fr. Krullilt. [39]

1923. aastal alustas Valga immutustehas tegevust välismaalt ostetud immutusainetega. Kuid juba samal aastal tehti ka esimene katse põlevkiviõliga. 1923. aastal teele paigutatud liiprid olid heas seisukorras nii 1933. aasta järelevaatusel kui ka 1938. aastal. Alates 1925. aastast võidi täielikult põlevkiviõli kasutamisele üle minna. Tulemused äratasid tähelepanu teisteski maades. 1937. aastal kasutati põlevkiviõli liiprite ja telefonipostide immutamiseks Norras, Leedus, Soomes, Lätis, Bulgaarias ja Rootsis. [40] Ka Valga immutustehases hakati liiprite kõrval teisigi puitmaterjale, eelkõige telefoniposte põlevkiviõliga immutama.

Laiarööpmelisel teel vahetati kõik vanad liiprid välja õliga immutatud liiprite vastu. Kitsarööpmelisel teel tehti seda ainult osaliselt.

VEEREM

Tõsist muret valmistas veerevkoosseis Raudteede Valitsusele kogu kodanliku võimu perioodil. Kõige hullem oli lugu vananenud veduripargiga.

1920. aasta algul seisis laiarööpmelise tee inventari nimistus 121 vedurit, kuid enamik neist ootas remonti ja kümmekond vedurit lõplikku mahakandmist. Raudtee Peatehased suutsid

[39] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 297, leht 44.
[40] Samas, s.-ü. 1199, lehed 120 ja 148.

korraga remonti võtta kuni 10 vedurit. Kapitaalremont venis aga mõnel puhul aastani. Seepärast tuli vedurite kordaseadmiseks kasutada ka eratehaste vahendust. Aastail 1919—1922 suudeti raudteetehastes põhjalikult remontida 32 laiarööpmelist ja 12 kitsarööpmelist vedurit, eratehastes kokku 70 vedurit.

Raudteede täiskoormuse puhul arvati vaja minevat kuni 200 laiarööpmelist vedurit. Tõsi küll, täiskoormust polnud tollal põhjust oodata, kuid siiski pandi suuri lootusi transiitvedudele. Seepärast näis Raudteede Valitsusele väga soodsa juhusena Nõukogude Venemaa pakkumine võtta vedureid kapitaalremonti tingimusel, et osa parandatud vedureist jääb töötasu katteks. 5. septembril 1920 sõlmitigi leping 230 veduri parandamiseks O-seeriast (kaubarongivedurid). Neist 100 pidi jääma remonditööde kulude katteks Eesti Raudteede Valitsusele.[41] Leping kuulus täitmisele osade kaupa, 23 vedurit igas üleantavas partiis. Lepingu täitmiseks sõlmis Raudteede Valitsus omakorda kokkuleppe «Dvigateli», «Ilmarise», Vene-Balti ja Peetri tehasega, kes töö omavahel jagasid. Novembris sõitsid nimetatud tehaste esindajad Nõukogude Venemaale ja valisid remondiks välja 69 vedurit, s. o. 3 partii ulatuses. Eratehastes moodustati koondis «Eestimaa Ühinenud Metallitehased», kes oli valmis väljavalitud 69 vedurist remontima 46, s. o. kaks partiid otselepingu alusel.

Esimene partii Nõukogude Venemaa vedureid anti Raudteede Valitsusele üle 1921. aasta märtsis-aprillis. Ülejäänud väljavalitud vedurid remonditigi eratehastes juba otselepingu alusel.[42]

Parandatud 23 vedurist sai Eesti Raudteede Valitsus 1922. aastal loosi teel endale 10 vedurit, neist enamik ehitatud 1906. aastal Nevski või Hartmani (Luganski) tehastes. Eesti raudteede veduriparki oli jäänud ka üks vedur S 1-3-1, mida peeti kohalike teede jaoks liiga raskeks ja vahetati Nõukogude Liidus kahe kerge reisiveduri vastu N-seeriast. Kuna mõned vanemad vedurid sai üle antud teistele riigiettevõtetele ja mitu ka maha kantud, kippus vedurite üldarv ikkagi vähenema. 1921. aasta algul oli nimekirjas 111 vedurit, 1927. aastal ainult 104. Neistki olid kolm üle 60 aasta vanad. Balti raudtee algupäevilt pärinevaist veteranidest oli veduriparki jäänud 5 Schwartzkopfi vedurit seeriast T 0-3-0, mida kasutati manöövervedurit ena.

Reisirongide vedureid oli 1927. aastaks jäänud 28. Kaks 19. sajandi lõpul Putilovi tehases valmistatud reisivedurit seeriast P leiti olevat liiga nõrgad ning lammutati.

Veduripargist saame üksikasjalikuma ülevaate lisas esitatud

[41] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 3040, lehed 7—8.
[42] Samas, lehed 57—59.

loetelust. Vigaste vedurite erikaal oli 1925. aastaks langenud kaubaveduritel 14 protsendile ja reisiveduritel 21 protsendile.

Riigile kuuluvaid kitsarööpmelisi vedureid loetleti 1920. aastal 76. Osa neist anti üle teistele riiklikele ettevõtetele ja 2 müüdi Läti raudteele. 1922. aastal jäi neist sõidukõlblikeks 60. Pärnu—Tallinna raudteele kuulus 42 vedurit. 1927. aastaks jäi Raudteede Valitsuse käsutusse kokku 100 kitsarööpmelise tee vedurit.

20-ndate aastate esimesel poolel toimus vedurite üleviimine põlevkiviküttele. Kõige varem olid hakanud põlevkivi kasutama Riigi Põlevkivitööstuse vedurid. Riigiraudteedel toimusid esimesed katsed selleks 1920. aastal. Rahuldavaid tulemusi saavutati alles pärast liikuvate restide kasutuselevõtmist. 1925. aastaks jõuti vedurite kütterestid põlevkivile ümber kohandada. Sellel puhul rõhutati, et põlevkivi on kuni 30 protsenti odavam teistest kütuseliikidest.

Kuid odavuse kõrval oli põlevkivikütusel ka puudusi, eelkõige tolmu ja suitsurohkuse näol. Kõige teravamalt andis see end tunda manööververdurite tegevuses ja valmistas suuri ebameeldivusi ka reisirongidele. Neid vedureid hakati häda sunnil jälle halupuudega kütma. Kuid ühtlasi pakkus juba uusi võimalusi põlevkiviõlitööstuse kiire areng Eestis.

Kui 1926. aastal otsustati moderniseerida üks N seeria reisivedureist selle ümberehitamise teel kuumendatud aurule, siis kasutati juhust nimetatud veduri üleviimiseks õliküttele. Vedur jäeti aga endiselt kompaundaurumasinatega. Kuid see lahendus ei andnud oodatud tulemusi. 1927. aastal ehitati teine N seeria vedur ümber lihtmasinatele, mis edaspidi jäigi moderniseerimise põhitüübiks.

Moderniseeritud veduri tõmbejõud kasvas 6130 kilogrammilt 8020 kilogrammile, seega 30 protsendi võrra. Veduri kiirus kasvas 90 kilomeetrini tunnis.[43] Esimeses järjekorras moderniseeriti reisivedurid, arvult 26. Tööga jõuti lõpule 1933. aastal. Paralleelselt sellega oli alanud vanade manööververdurite ja kitsarööpmelise tee manööververdurite üleviimine õliküttele. 1933. aastal alustati ka kaubavedurite ümberehitamist kuumendatud aurule, kuid esimesed neist jäeti põlevkiviküttele. Peatselt võitis aga õlikütet pooldav seisukoht ja vedurite edasine moderniseerimine jätkus koos nende üleviimisega õliküttele. Auru kuumendus tõusis õlikütte puhul 330 kraadilt 400 kraadini, veduri võimsus kasvas 28 protsenti.

Moderniseeritud õliküttega kaubaveduri tõmbejõud suurenes 11 375 kilogrammini, kiirus 52 kilomeetrini. Veduri ümberehitamise kulud loodeti tagasi võita 5,5 aastaga.[44]

[43] «Raudtee» 1939, nr. 1, lk. 8—9.
[44] Samas, lk. 11.

Uusi vedureid telliti esialgu juurde ainult kitsarööpmelisele teele, mis uute liinide arvel suhteliselt rohkem laienes. 1928. aastal osteti Prantsusmaalt 4 uut rasket UK seeria vedurit. Järgmine tellimus anti 1930. a. 10 vedurile a/s. Fr. Krulli tehasele.

1-4-0 tüüpi veduri kavand telliti A. Borsigi tehasest Berliinist, samuti mõningad osad. Esimene tellitud vedur valmis 1931. aasta märtsis. Katsetustel täitis see ettenähtud tingimused, ületades seejuures kergesti ettenähtud kiiruse (kuna vanade normide järgi oli kitsarööpmelisel teel kõige kõrgemaks lubatud kiiruseks 40 km, siis pidi tellimuski piirduma sellega). 1932. aastal täideti tellimus täies ulatuses. Vedurite ehitamist juhtis tehases prof. P. Šeloumov.

Veduri maksumuseks oli 66 500 kr., mis loodeti kokkuhoiu arvel tagasi võita 9 aastaga. Kiirust arendasid uued vedurid reisirongide vedamisel 50 km, kohati isegi 60 km tunnis. Raudteede Valitsuse rahulolu uute veduritega tunnistas seegi asjaolu, et esimesele tellimusele järgnes täiendav tellimus veel kolmele SK vedurile ja 1936. aastal uus tellimus 10 vedurile laiarööpmelise tee jaoks. Viimane tellimus nägi ette 6 manööver-tankveduri $M\frac{T}{K}$ 0-3-1 ja 4 kerge reisirongi tankveduri Kk 1-2-1 ehitamist. Tellitud vedurid anti üle mõningase hilinemisega 1938. aasta maist kuni 1939. aasta juulini. Tehnilistelt tingimustelt täideti leping siiski korralikult. [45] Uute tankvedurite kiirus ulatus kuni 100 kilomeetrini tunnis.

Koos uutega tõusis vedurite arv laiarööpmelisel teel 1939. aastal 110 vedurini, neist sõidukõlblikke oli aga ainult 86. Õliküttele oli viidud kõik 30 reisivedurit ja 19 manöövervedurit 22 olemasolevast. 58 kaubavedurist oli õliküttele üle viidud 18.

Raudtee Valitsuse taotluseks oli reisirongide kiiruse tõstmiseks juurde saada 10 kiirrongivedurit, mis oleksid võimelised arendama kuni 120 km tunnis. Erakorralise krediidi arvel oli 1939. aastal võimalus tellida 4 uut kiirrongivedurit Saksamaalt. Tehniline komisjon lähtus teede tegelikust olukorrast ja pidas uute vedurite jaoks 110 km/t piisavaks kiiruseks. 1940. aasta suvel koosnes laiarööpmelise tee veduripark 109 vedurist.

Veduri normaalseks tegevuseaks peeti tollal 30 aastat. Enamik Eesti laiarööpmelistest veduritest kuulus aga juba 30—40-aastate hulka ja oleks tulnud uute vastu välja vahetada. Tegelikult jätkasid teenistust veelgi vanemad vedurid, liinidel kuni 45 aastat, manöövervedurite na isegi vedur-veteranid Balti raudtee algpäevilt.

Kitsarööpmelise tee veduripark oli küll mõnevõrra uuem, kuid ometi veelgi suuremal määral aegunud. 1926. aastal oli vedurite nimekirjas 100 vedurit. Järgnevatel aastatel saadi

[45] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 1098, leht 441.

juurde 17 uut vedurit (4 Uk ja 13 Sk). 1938. aastaks oli vanadest maha kantud 17 ja seega oli vedurite arv endiselt 100. Neist oli sõidukorras vedureid ainult 64. Ülejäänutest olid 8 täiesti kõlbmatud.[46] Pärast nimetatud 8 mahakandmist jäi kitsarööpmelisele teele 92 vedurit.

1940. aastaks kitsarööpmelisele teele tegevusse jäänud vedureist moodustasid kõige väärtuslikuma osa 17 uut vedurit ja 3 moderniseeritud Kk vedurit, ehitatud 1914. aastal. Veovõime poolest moodustasid järgmise grupi A, B, D ja E seeria vedurid, kokku 42. Kõik need 42 olid ehitatud Kolomna tehases, 40 neist aastail 1896—1901, seega kitsarööpmelise tee tegevuse algperioodil. Nimetatud vedurid osutusid kulukateks ja aegunuiks. Nende veojõud ulatus 3670 kilogrammini, rongide kaal 275 tonnini ja kiirus 25—28 kilomeetrini[47] tunnis. Kitsarööpmelise raudtee ekspluatatsiooni huvides tulnuks need vedurid uute vastu välja vahetada. 1939. aasta tellimus piirdus siiski ainult 3 Sk veduriga. Uute Sk vedurite veojõud oli üle 5700 kg, rongide kaal ulatus 400 tonnini ja kiirus 45 kilomeetrini. Nad võimaldasid saavutada veokuludes kokkuhoidu kuni 22 protsenti.

Kergetest veduritest kuulusid kõige uuemad G seeriasse, ehitatud aastail 1915—1916. Osa neist oli moderniseeritud kuumendatud auru ja õliküttе rakendamisega ning neid kasutati kergemate reisirongide veol.

1939. aastaks oli kitsarööpmelisel teel õliküttele viidud 29, s. o. $^1/_3$ kõlblikest vedureist.

Reisiliikluses hakkasid aga üha suuremat osa etendama mootorvagunid.

Mootorvagunite katsetamine raudteel ulatub tagasi vähemalt 20. sajandi algusesse, kuid intensiivsemalt hakati neid kasutama siiski alles 20-ndate aastate teisel poolel.

Mootorvagunite edu köitis ka eesti raudteelaste tähelepanu. Esimene katse otsustati teha Tartu ja Elva vahel. Et risk oleks väiksem, püüti esimene mootorvagun ehitada võimalikult väikeste kuludega. Vagun valmis 1927. aasta esimesel poolel Tallinna veojaoskonna töökojas. Mootorvagun mahutas 34 istekohta ja kaalus ainult 9 tonni (harilikud 32—36 istekohaga vagunid kaalusid 15—16 tonni). Esimene mootorvagun saavutas Eesti raudteel edu ja poolehoidu. Varasema 2 paari asemel tegi mootorvagun 7 paari sõite päevas. Kiirust võis mootorvagun arendada kuni 60 km/t. Võrreldes 1926. aastaga kasvas reisijate arv Tartu—Elva vahel 1927. aastal 56 protsenti, ekspluatatsioonikulud aga ainult 5 protsenti. [48]

Tänu esimese mootorvaguni edule eraldati 1927. aastal lisa-

[46] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 1098, leht 39.
[47] «Eesti Raudtee» 1934, nr. 5, lk. 68.
[48] «Eesti Raudtee» 1927, nr. 5, lk. 87—88 ja nr. 11, lk. 189—190.

krediite kahe uue suuremajõulise mootorvaguni ehitamiseks. Need ehitati 2-teljelised, 14 m pikad ja 66 istekohaga. Mootorvagun võis kaasa võtta 1—2 järelvagunit à 60 istekohta. Sellise mootorrongi mahutavus oli seega kuni 185 istekohta, millele lisandus 75 seisukohta. Vagunite kiirusena arvati tolleaegset teede olukorda arvestades piisavat 60 kilomeetrist tunnis. Uued vagunid valmisid 1928. aasta suveks. Pärast mootorvagunite rakendamist kasvasid reisiveod Jõgeva—Valga vahel 27 protsenti, Valga—Irboska vahel 30 protsenti.

Väike mootorvagun paigutati Pääsküla—Paldiski liinile. Sõitjate arv suurenes liinil pärast seda 20 protsendi võrra ja vagun jäi jälle väikeseks. [49]

1929. aastal valmis veel kaks eelnevatega sarnast mootorvagunit. 1931. aastal valmis järjekorras kuues mootorvagun. See oli eelnevaist suurem ja 86 istekohaga. Normaalselt kuulus selle mootorvaguni juurde kaks järelvagunit.

1930. aastal ostis Raudteede Valitsus välismaalt ühe 40 hj. võimsusega lokomootori, mis pidi asendama manöövervedurit väiksemate ülesannete täitmisel. 1931. aastal telliti a/s. «Ilmariselt» veel kaks lokomootorit võimsusega 70 hobujõudu.

Järgnevail aastail tekkis majanduskriisi survel seisak ka mootorsõidukite ehitamises. Sõidukorda seati ainult 2 endist Vene-Balti tehase rööbasomnibussi.

Alles 1935. aastal hakati mootorvagunite parki uuesti laiendama, kuid nüüd juba diiselvagunite arvel. Diiselmootorid olid küll kallimad, kuid ökonoomsemad. Nende kasutegur tõusis 35—40 protsendini (bensiinimootoris arvati see ulatuvat 18—23 ja aurumasinas 8—15 protsendini).

1935. aastal ehitati Veoametis valminud jooniste järgi Peatehastes esimene 4-teljeline diiselvagun. Riigi Sadamatehastes valmis samal ajal kaks 4-teljelist diiselvagunit kitsarööpmelisele teele.

Järgmine diiselvagun laiarööpmelisele sai eelnevast tugevama mootori, samuti ka kaks järgnevat diiselvagunit kitsarööpmelisele teele. Nendele lisaks ehitati Peatehastes 1937. aastal kitsarööpmelisele veel 2 rööbasomnibussi ehk kerget diiselvagunit. 11,6 meetri pikkused täismetallvagunid (esimesed taolised Eesti raudteel) kaalusid ainult 11,6 tonni. [50] Mootorite võimsus oli neil kõigest 90 hobujõudu. Niisama tugeva jõuallika sai ka esimene kitsarööpmeline lokomootor.

1939. aastal telliti laiarööpmelisele teele juurde 2 diiselvagunit ja kitsarööpmelisele 4 diiselvagunit ning 2 rööbasomnibussi.

Tolleaegse seisukoha ja arvestuste järgi õigustasid mootor-

[49] «Tee ja Tehnika» 1928, nr. 7, lk. 145—146.

[50] L. Lätt. Eesti raudtee motoriseerub. «Eesti Raudtee» 1938, nr. 3, lk. 33—38.

vagunid ja diiselvedurid end täielikult ainult kergemate rongide puhul. Nende vedude omahind oli sel puhul kuni 50 protsenti odavam auruveduri omast. Raskemate rongide puhul peeti aga auruvedurite kasutamist ökonoomsemaks. Sellest aspektist nähtuna koostatigi 1939. aastal tellimused veerevkoosseisu täiendamiseks.

Nii teede pealisehituse tugevdamine, vedurite moderniseerimine kui ka mootorveokite rakendamine võimaldasid tunduvalt tõsta rongide kiirust ja suurendada kaubarongide kaalu.

1921. aastal oli laiarööpmelisel teel reisirongide suurimaks keskmiseks kiiruseks 38,8 km tunnis. 1934. aastaks kasvas see 52,3 kilomeetrile. 1936. aastal kujunes Tallinn—Valga (Riia) kiirrongi (nn. Balti ekspressi) tehniliseks kiiruseks 66,8 km, marsruutkiiruseks 62,7 km tunnis. Seda peeti tollal Baltimaades suurimaks kiiruseks (Leningrad—Moskva ekspressi kiiruseks oli vastavalt 69,0 ja 65,2 km/t).[51] 1939. aastal saavutati suurim kiirus Tartu—Valga suvise diiselrongiga. 83 km pikkune tee läbiti peatuseta 1 tunni 13 minutiga, seega keskmiselt 68,1 km tunnis.

Kitsarööpmelise kiireim rong saavutas 1921. aastal keskmiselt 17 km, 1934. aastal 33,9 km ja 1939. aastal 49,9 km tunnis (Rapla—Virtsu teel). Sõiduajad pealiinidel vähenesid järgnevalt[52]:

	Kaugus (km)	Sõidu kestvus (tundi, minutit)		
		1920	1934	1939
Tallinn—Narva	210	8.58	5.11	3.38
Tallinn—Tartu	190	7.53	4.12	3.04
Tallinn—Petseri	370/278	15.20	7.08	6.24
Tallinn-Sadama—Viljandi	151	8.45	6.20	3.09[53] (1937)
Tallinn-Sadama—Pärnu	249/146	14.40 *	4.40	3.20 (1937)

* Üle Viljandi.

Eeltoodud tabelis näidatud kiirused olid enam-vähem selleks piiriks, milleni teede tolleaegne olukord võimaldas minna. Tallinn—Viljandi liinil asendati mootorrong «Mulgi ekspress» 1938. aastal seoses suure reisijate arvuga uuesti aururongiga. Tallinn—Pärnu liinil pikenes aururongide sõiduaeg 1939. aastal 3 tunnile 42 minutile.

[51] «Eesti Raudtee» 1936, nr. 1, lk. 12—13.
[52] «Eesti Raudtee» 1934, nr. 4, lk. 50; 1939, nr. 1, lk. 7.
[53] Diiselrong, mis «Mulgi ekspressi» hüüdnime sai.

30-ndail aastail saavutatud kiiruste suurenemine võimaldas reisirongidel minna üle päevasele liiklusele. Mootorvagunite rakendamine lõi eeldused reisiliikluse eraldamiseks kaubaveost, s. t. endiste aeglaste segarongide kaotamiseks. Isegi Paide—Tamsalu nõrgalt ehitatud liinil andis see uuendus niivõrd positiivseid tulemusi, et esmakordselt suudeti vabaneda kahjumist.

Kaubarongide kaalunormiks oli O-seeria vedureil olnud juba varasematest aegadest saadik talvel 438—492 tonni ja suvel 600—667 tonni. Pärast normide ühtlustamist tõsteti need 620—750 tonni peale, siis 790 ja järgnevalt 950 tonnile. 1939. aastal tõsteti moderniseeritud vedurite veonormi Tapa—Tallinna vahel juba 1250 tonnini. Sealjuures kasvasid oluliselt ka kiirused.

Eesti raudteele iseloomulik krediitide vähesus andis end tunda ka vagunipargi täiendamisel ja isegi remontimisel.

Reisivaguneid oli laiarööpmelisel teel 1921. aastal 302, reisirongide vaguneid (koos ameti-, teenistus- ja postivagunitega) 397. Neist 22 protsenti vajasid remonti. Pearõhk langeski vagunite remondile ja ümberehitamisele. Reisivagunite järelvaateremont pidi toimuma kord aastas, keskmine remont iga 3 aasta järel, kapitaalremont 9 aasta järel. Reisivagunite remont oli põhiliselt koondatud Tallinna Peatehastesse. Sealjuures kuulus kapitaalremondi juurde elektrivalgustuse sisseseadmine, ventilatsiooni täiustamine, õhkpidurite lisamine, vaguniakende laiendamine jne. Vähehaaval ehitati ka uusi vaguneid. 1938. aasta ülevaates märgitakse, et laiarööpmelise 340 reisivagunist kuulub 39 kuni 10 aasta vanuseklassi. [54]

Uued reisivagunid ehitati Pullmanni või Fetti pöördvankritele 4-teljelised, 18 või 20 m pikad ning raudalusraamidega (vanad reisivagunid olid puitalusraamidega). Kere sõrestik valmistati tammest ja kõvendati rauddiagonaalidega. Väljastpoolt kaeti kere 5 sm laiuste haavapuust lauakestega. III klassi vagunitel värviti need tumepunaseks, II klassi vagunitel peitsiti kollakaspruuniks (vanad vagunid olid kaetud raudplekiga ja värvitud roheliseks). Aknaklaasid olid 110 sm laiad ja 75 sm kõrged.

Nii teise kui kolmanda klassi vagunid jaotati kupeedeks. Teise klassi vagunis olid istmed kaetud plüüšiga, seinad kunstnahaga ja laed vahariidega. Kolmandas klassis olid istmed kas laudadest või vineerist, samuti seinad ja laed. [55]

1939. aasta kevadeks oli laiarööpmelise reisirongide vagunipargi jäänud 363 üksust, neist 2-teljelisi 118, 3-teljelisi 115 ja 4-teljelisi 130. III klassi kuulus 212, II klassi 52, segaklassi 14 vagunit. I klassi arvati rahvusvahelised vagunid, arvult 9. Need

[54] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 1113, lehed 67—68.
[55] «Eesti Raudtee» 1936, nr. 6, lk. 84—85.

kuulusid Rahvusvahelisele Magamisvagunite Seltsile. Ülejäänud osa moodustasid ameti- ja teenistusvagunid. Seega jäi vagunipark väga kirjuks ja ebaühtlaseks nii välimuselt kui ka tehnilistelt omadustelt. Pealegi ei sobinud puitvagunitena neist ükski 100 km/t ületavale kiirusele.

Enam-vähem analoogiline oli olukord kitsarööpmelise raudtee reisivagunipargiga, mis 1927. aastal koosnes 122 üksusest. 1938. aastaks oli uusi reisivaguneid juurde ehitatud 56. Ka uued vagunid olid ehitatud käsipiduritega, kuid erinevalt vanadest juba kinniste pidurirõdudega. Akende suurus oli 100×70 sm.

Vagunite jagunemine klassidesse oli analoogiline laiarööpmelise teega. Puudusid ainult rahvusvahelised vagunid ja ka II klassi vagunite arv oli suhteliselt tagasihoidlikum. Koos teenistusvagunitega oli kitsarööpmelise tee reisivagunipargis 1939. aasta kevadel 178 üksust. [56]

Laiarööpmelise kaubavagunipargis oli 1921. aastal kokku 3608 üksust. 1938. aastaks saadi juurde küll 270 mitmesugust uut vagunit, kuid veelgi enam tuli neid vahepeal maha kanda. 1934. aastaks oli arvele jäänud 3571 ja 1938. aastaks 3558 mitmesugust kaubavagunit.

Kui 20-ndatel aastatel ehitati juurde peamiselt lihtvaguneid, siis 30-ndail aastail vajati juurde eelkõige õlitsisterne. Nende arv mitmekordistus ja ulatus 1939. aastal 124 vagunini. Kuid seegi hulk ei rahuldanud kasvavaid vajadusi. Kinniseid kaubavaguneid oli 1939. aastal 2620, lahtisi platvorme 432, liivaplatvorme 210, isotermilisi vaguneid 67, konduktorivaguneid 51 jne. Need vagunid olid kõik kaheteljelised, välja arvatud mõned platvormid ja abivagunid. Kaubavagunite üleviimine õhkpiduritele toimus järk-järgult.

Kitsaskoha moodustasid 30-ndate aastate keskel vananenud isotermilised ehk jäävagunid. 1936. aastal juhtis põllutööminister sellele tähelepanu. Peagi järgnes teedeministri korraldus kõik isotermilised vagunid nõutavasse seisukorda viia. Korkisolatsiooniga uuemate vagunite puhul piisas remondist. Vanemat tüüpi vagunid olid ehitatud saepuru, laastu, taku või turbamulla täidisega ja need tuli ümber ehitada (seda tehti Taani vagunite eeskujul). Paraku kannatas aga selle ürituse all teiste kaubavagunite remont ja 1938. aasta sügisel ootas remonti juba ligi 650 kaubavagunit. [57] 1939. aastal olukord küll mõnevõrra paranes, kuid ei kujunenud normaalseks. 1940. aasta suvel ootas ikkagi 277 kinnist kaubavagunit ehk üle 10 protsendi nende vagunite üldarvust remonti (1936. aasta kevadel oli remontivajavaid vaguneid alla 1%). Ja see andis end juba valusalt

[56] ORKA, f. 41, nim. 1, s.-ü. 1267, leht 9.
[57] ORKA, f. R-1267, nim. 1, s.-ü. 45, lehed 320—326.

tunda, sest alates 1939. sügisest olid Eesti majanduslikud suhted Nõukogude Liiduga tihenenud, mistõttu kasvas ka kaupade vedu laiarööpmelisel teel. Koos sellega kadus aga vajalik vagunite reserv. Eriti kriitiliseks kujunes olukord 1940. aasta kevadel ja suvel, kui Nõukogude Liidust kaubaga saabunud vagunid jäid ootama laevu Tallinna sadamas. Liikluses oli tollal veidi üle 2300 kinnise kaubavaguni (ainult 2-teljelised). Ekspluatatsiooniameti aruande järgi oli neist 959 vahetuse alusel Nõukogude Liidus. Nõukogude Liidust oli Eestis 857 üksust, kuid 40 protsenti neist olid suured 4-teljelised vagunid, seega 2-teljelistes tingvagunites üle 1200 vaguni. Nõnda võlgnes Eesti Raudteede Talitus Nõukogude Liidule ligi 250 kaubavagunit. Iga päev nõuti laadimiseks 600 ja enamgi vagunit, anda suudeti aga keskmiselt ainult 390. [58]

Kohalikele vedudele baseeruva kitsarööpmelise tee koormus oli stabiilsem ja vagunipuudust 30-ndail aastail enam ei esinenud. Küll aga vajati juurde tsisternvaguneid.

1. aprillil 1939 seisis kitsarööpmelise vagunipargis kokku 2075 üksust (1927. aastal 1416). Neist 179 kastvagunit olid 2-teljelised, ülejäänud vagunid aga 4-teljelised. Sealjuures oli kinnisi vaguneid 828 (1927. aastal 576), platvormvaguneid 678 (591), korvvaguneid 204 (111), kastvaguneid 196 (112), isotermilisi 34 (10), tsisterne 19 (16), spetsiaalvaguneid 9 (—) ja palgipaarikuid 76. Neile lisandusid 18 konduktorivagunit ja 13 töövagunit.

Kaubavagunipargis puudus täielikult põlevkivi ja muude mineraalide mehhaniseeritud laadimiseks sobiv vagunitüüp. Vajadus selle järele andis end aga üha enam tunda.

Küllalt tülikas oli olnud vagunite pesemine lahtise taeva all veduri veevarude abil. Selle lihtsustamiseks ehitati lõpuks Ülemiste jaama spetsiaalne vagunipesula, mis valmis 1940. aasta kevadel.

Veerevkoosseisu remondi alal andis üha teravamalt end tunda masinate ja seadmete vananemine. Paljud neist pärinesid samuti Balti raudtee algpäevilt aastaist 1868—1872. Nad ei võimaldanud kasutada kiirlõiketerade eeliseid. Töö oli aegaviitev, mistõttu ei suudetud ettenähtud programme muidu enam täita, kui 2 vahetuse ja ületundide rakendamise teel. 20-ndail aastail oli tööpinke täiendatud ainult uue universaalfreesmasina ja ühe spetsiaalse treipingi näol ning Kopli laevatehastest toodud seadmete arvel. Alles 1939. aasta kevadel avanes võimalus anda tellimus 66 mitmesugusele tööpingile, neist $^2/_3$ Tallinna Peatehaste jaoks. Sealt vabanevad töökõlblikud seadmed olid määratud veojaoskondade tehnika täiendamiseks. [59]

---

[58] ORKA, f. R-1267, nim. 1, s.-ü. 45, leht 300.
[59] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 1098, lehed 241—243.

Liiklus Eesti raudteedel jäi kodanlikul perioodil piiratuks, kuid see ei sõltunud raudteelastest. Määravaks kujunes Eesti majanduselu tervikuna, eriti majandussuhted Nõukogude Liiduga. Meenutagem veel kord neid eesmärke, mis Balti raudtee ehitamisel taotleti.

Kodanliku võimu perioodi raudteede tegevuses iseloomustab lakkamatu mure alakoormuse pärast. Nii märgitakse raudtee 1921. aasta tegevuse ülevaates, et Tallinn—Narva vahel võiks liikuma panna kuni 17 paari kaubaronge ööpäevas. Enne Esimest maailmasõda oli sellel liinil kaubaveole rakendatud kümmekond rongipaari ööpäevas, 1921. aastal aga keskmiselt 2,1 paari kaubaronge päevas. Tallinn—Haapsalu—Paldiski piirkonna kohta arvati, et olemasolev liiklus moodustas veerandi tee võimsusest.

Järgmistel aastatel kasvas reisiliiklus pidevalt kuni 1929/30. tegevusaastani, mil see majanduskriisi mõjul uuesti langes. Isegi uute liinide avamine 1931. aastal ei suutnud alanud langust peatada. Kriisi sügavseis langes 1932/33. tegevusaastale. Reisija/km alal ületati kriisieelne kõrgseis alles 1936/37. tegevusaastal ja sedagi peamiselt tänu mootorvagunitele.

Kaubaveo alal oli 1922. aasta Nõukogude Liidu transiitvedude arvel suhteliselt heaks aastaks. Järgmisel aastal langesid transiitveod ja halvenesid ka raudtee tegevusnäitajad. Alles 1930/31. aastal ületas kaubavedu laiarööpmelisel teel 1922. aasta taseme. Selleks aitasid omajagu kaasa Nõukogude Liidu transiitveod, erakordsed metsaraied ja mõnevõrra ka Tartu—Petseri liini ehitustööd.

Järgnevad aastad tõid kaasa uue languse ja ebastabiilsuse. Vedude kasvamine 1934/35. tegevusaastal seostub eelkõige eelneva erakordse metsaraidega. Alles 1937/38. tegevusaasta peegeldab majanduselu üldist tõusu.

Raudteele ootamatult soodsaks kujunes aga 1939/40. aasta. Kaubaveo erakordne tõus seostus majanduslike suhete elavnemisega Eesti ja Nõukogude Liidu vahel. Kui 1940. aasta kevadest alates lisandusid veel kasvavad transiitveosed, tekkis isegi selline olukord, et Eesti raudtee ei suutnud kõiki kaubaveotellimusi laiarööpmelisel teel enam viivitamatult rahuldada. Nagu juba eespool märgitud, tulenes see kaubavagunite vähesusest.

Raudteele soodsal 1938. aastal laaditi keskmiselt 456 vagunit (tööpäevadel 535), kõige enam 710 vagunit päevas. Sellise koormusega tuldi veel hästi toime. 1939/40. aastal laaditi keskmiselt 534 vagunit päevas, kuid samaaegselt pikenes ka vagunite marsruut ja ringlusaeg. Seepärast tekkis 1940. aastal raskusi juba siis, kui pidevamalt nõuti laadimiseks 600 vagunit päevas.

Kitsarööpmelisel teel laaditi 1938. aastal keskmiselt 326 vagunit, kõige enam 558 vagunit päevas. 1939/40. aastal koormus küll kasvas, kuid ka reserve jätkus küllaldaselt.

Kuni 1939. aasta sügiseni oli Raudteevalitsusele peamist muret valmistanud raudteede suur alakoormus. Võistluses autotranspordi konkurentsiga hakati raudtee kasutajatele tegema üha enam ja enam soodustusi.

Reisijate huvides suurendati jaamade ja peatuskohtade arvu. 1923. aastal oli olnud laiarööpmelisel teel kokku 62 jaama ja peatuskohta, s. o. 10,8 iga 100 km kohta. Teisiti öeldes oli peatuste keskmine vahemaa ümmarguselt 9 km. 1934. aastaks oli jaamasid ja peatusi 135 (iga 100 km peale 17,8) ja 1940. aastaks 153 (iga 100 km peale 20). Peatuste keskmine vahemaa oli juba ainult 5 km. Jaamasid oli seejuures küll ainult 75 (väljaspool klassi — 2, I klassis — 5, II klassis — 7, III klassis — 18, IV klassis — 20 ja V klassis — 23).

Kitsarööpmelisel teel tuli iga 100 km kohta 1923. aastal 11,4 jaama ja peatuskohta, 1934. aastal 15,8 ja 1940. aastal 18,3. Jaamasid oli 1940. aastal 64.

Reisijatevedu (tuhanded reisijad)

Aasta	Laiarööpmelisel	Kitsarööpmelisel	Kokku	Milj. reisija/km	Laekumised milj. kr.
1919	2 008	269 *	2 277 *	153,8 *	0,15
1920	2 898	1150	4 048	201,6	0,91
1921	3 047	817	3 864	185,3	2,2
1922	3 550	909	4 459	206,7	2,4
1923	4 825	1114	5 939	252,4	2,8
1924	4 593	1164	5 757	267,0	3,4
1925	4 702	1350	6 052	272,3	3,3
1926/27	4 613	1395	6 008	258,3	4,8
1927/28	4 744	1350	6 094	258,9	5,0
1928/29	5 054	1421	6 475	279,8	5,4
1929/30	7 973	1540	9 513	293,1	5,5
1930/31	7 277	1212	8 489	253,1	5,5
1931/32	7 298	1062	8 360	235,2	4,9
1932/33	6 994	959	7 953	212,0	3,91
1933/34	6 840	1002	7 842	219,3	3,86
1934/35	7 459	1095	8 554	252,0	4,2
1935/36	8 263	1218	9 481	277,3	4,6
1936/37	9 304	1372	10 676	321,2	5,3
1937/38	10 042	1492	11 534	345,0	5,7
1938/39	10 149	1513	11 662	348,2	6,1
1939/40	10 545	1602	12 147		

* Pärnu—Tallinna kitsarööpmelise teeta.

1931. aasta Raudteeseaduse alusel hakati tegema rohkesti soodustusi sõitjate arvu tõstmiseks. Alates 1934. aastast korraldati nn. huvironge (turismirongide taoliselt) kuni 70-protsendiliste hinnasoodustustega. 50-protsendilisi hinnasoodustusi tehti õpilastele ja üliõpilastele, samuti näiteringidele, laulu- ning muusikakooridele, spordiringidele jne. Soodustatud hinnaga müüdi ka pühapäeva- ja perekonnapileteid, ringreisipileteid jne. Hakati müüma otsepileteid laevadele ja mõningatele autobussiliinidele (ka Saaremaale). Soodustuste hulka kuulus lõpuks ka piletite müük rongil. Esialgu oli see mõeldud nn. teivasjaamade (kassadeta peatuskohtade) reisijatele 1931. aasta Raudteeseaduse alusel. 1936. aasta täiendava seadusega sai iga sõitja õiguse osta pileti rongilt.

Soodustuste tegemine saavutas kõige suurema ulatuse 1937/38. aastal. Alates 1938. aastast hakati soodustusi taas piirama, seekord raudtee kasumi huvides. Ka II klassi piletite hinda, mis 1934. aastal alandati III klassiga võrreldes suhteni 1:1,25, tõsteti uuesti suhte 1:1,5 peale. Sõiduhinnaks II klassis arvestati 2 senti kilomeetrilt. Pilet Tallinnast Tartu maksis seega 3,8 krooni.

Kaubaveo alal toimus midagi analoogilist. Kui varasematel aegadel oli kaubaveol olnud kaks kiirust — väike ja suur, siis vedude paremal organiseerimisel kaotas selline vahetegemine oma mõtte. 1936. aastal kaotatigi kõrgemahinnaline vähekasutatav suur kiirus eeldusel, et kõik saadetised tuleb kohale toimetada võimalikult kiiresti. Samuti kohandati raudteetariife vastavalt autotranspordi konkurentsist tekkinud olukorrale. Kaubaveo otseühenduse lepingud olid sõlmitud Nõukogude Liidu ja Lääne-Euroopa maadega. 1936. aastal rakendati otseühenduse põhimõtet ja tariife ka Soome suhtes (kokkuleppel Tallinn—Helsingi laevaliiniga).

Autotranspordi suureks eeliseks oli kodunt-koju vedu. Eesti Raudteevalitsus otsustas samuti kodunt-koju veoga tegelema hakata, algul küll üksnes tähtsamates keskustes. Sellega alustati 1930. aastal kokkuleppe alusel ühe suurima ekspeditsioonifirmaga. 1936. aastal alustas samal eesmärgil tegevust ka raudtee oma automajand, mille tegevus laienes pidevalt.

Teiseks taoliseks ürituseks kujunes raudteeagentuuride organiseerimine. Esimeseks sammuks selles suunas oli 1926. aastal kaubakontori avamine ETK hoovis. 1933. aastal avati raudtee kaubakontorid Põltsamaal ja Tõrvas. Kaupade vedu sealt ja sinna jäi raudtee hooleks. 1935. aastal sõlmiti Raudteede Talituse ja Postitalituse vahel leping, mille alusel hakati väljaspool raudteejaamu (raudteejaamades oli neid 128) asuvais postkontoreis raudtee kaubasaadetisi vastu võtma ja välja andma. 1939. aastal oli selliseid agentuure avatud 28. Peamiselt kohalike

Aasta	Tuhandetes tonnides				Milj. tonn/km			
	Laia-rööpmelisel	Kitsa-rööpmelisel	Kokku	Sellest transiit	Laia-rööpmelisel	Kitsa-rööpmelisel	Kokku	Sellest transiit
1920	599	322	921	34	75,9	22	97,9	7,5
1921	837	335	1172	212	126,6	21,5	148,2	46,6
1922	1133	386	1519	356	174,8	24,5	199,3	84,1
1923	1192	—	—	152	142,9	—	—	33,0
1924	1198	513	1711	127	149,7	31,8	181,5	23,7
1925	1178	507	1685		124,6	37,1	161,7	
1926/27	1241	588	1829		134,4	48,1	182,5	
1927/28	1300	651	1951		134,2	48,6	182,8	
1928/29	1551	731	2282	135 (välisveod)	162,30	55,5	217,8	17,7 (välisveod)
1929/30	1566	730	2296	134	170,2	52,6	222,8	21,2
1930/31	1559	725	2284	249	188,2	52,2	240,4	46,0
1931/32	1341	645	1986	212	162,8	45,6	208,3	41,9
1932/33	1123	585	1708	61	127,7	41,5	169,1	12,2
1933/34	1239	689	1928	59	140,4	50,6	191,0	6,2
1934/35	1506	815	2321	106	179,9	61,2	241,1	13,9
1935/36	1471	754	2225	50	162,9	54,5	217,3	5,7
1936/37	1615	736	2351	106	170,7	55,3	226,0	13,2
1937/38	1823	821	2654	60	205,6	62,3	267,9	6,1
1938/39	1748	740	2488	71	208,6	55,9	264,4	8,6
1939/40	2524	904	3428	364	318,9	74,1	393	

elanike algatusel ja taotlusel avati taolisi agentuure mujalgi (piimaühingute, kooperatiivkaupluste, vallavalitsuste juurde). Oma põhitöö kõrval saadetistega tegelevaid isikuid premeeriti tasuta sõidupiletitega raudteel (1 pilet 100 saadetise pealt). Ka see raudtee teenuse moodus leidis elanikkonnas üha laialdasemat kasutamist (tõus 1938/39. aastal 50%). Vastutus saadetise eest langes raudteele. Kuid agentuuride võrk töötas niivõrd korralikult, et raudteel vastutuse pärast ebameeldivusi ei tekkinud. [60]

Mis puutub autotranspordi konkurentsi ulatusse üldse, siis puuduvad selle kohta andmed kuni 1938. aastani, mil alustati autotranspordi statistika pidamist. Neil andmeil moodustas autotranspordi vedude tonnaaž suvekuudel juba enam kui poole raudteevedudest (1939. aasta juunis 65,5% raudteevedude hulgast). Talvel autovedude osatähtsus langes. 1938/39. aasta 11 kuu jooksul moodustasid autoveod 37,6 protsenti raudteevedudest. Kuid auto osutus otstarbekamaks eelkõige ikkagi lühematel

[60] «Raudtee» 1940, nr. 1, lk. 11—19.

Tegevustulemusi (milj. kr.) *

Aasta	Korral. tulud	Korral. kulud	Jääk	Ekspl. koef.	Erakorralised kulud
1919—1920	3,1	4,3	—1,2	140,3	—
1921	7,5	7,4	0,05	99,4	0,2
1922	9,2	7,4	1,8	80,8	0,4
1923	8,6	8,9	—0,3	103,5	1,2
1924	11,4	11,6	—0,2	101,7	0,85
1925	13,7	11,34	2,34	82,9	1,4
1926 (3k.)	3,4	2,8	0,6	81,5	0,1
1926/27	14,6	12,0	2,6	82,1	2,1
1927/28	15,2	12,1	3,1	79,8	2,3
1928/29	16,1	12,3	3,8	76,6	2,4
1929/30	15,4	12,63	2,74	82,2	4,97
1930/31	15,2	12,5	2,7	82,1	3,97
1931/32	13,3	12,0	1,3	89,9	2,04
1932/33	10,3	10,97	—0,7	106,7	0,6
1933/34	10,8	10,6	0,23	97,7	0,24
1934/35	12,5	11,1	1,4	88,5	0,3
1935/36	12,6	11,8	0,8	93,6	0,6
1936/37	13,8	12,35	1,4	89,7	1,3
1937/38	15,6	14,1	1,5	90,4	1,4
1938/39	16,0	14,8	1,2	92,8	1,5
1939/40	19,85	15,6	4,2	78,7	1,1
Kokku			29,36		28,97

* ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 1113, lehed 72—73; s.-ü. 1169, lehed 163—154.

maadel ja seepärast moodustas ka autovedude tonn/km ulatus ainult 9,8 protsenti raudtee omast (1938. aasta sügiskuudel siiski üle 15%). Seejuures tuleb küll raudtee statistikat täpsemaks ja täielikumaks pidada. Rohkem kui eelnevad protsendid, tegi raudteevalitsusele siiski muret autotranspordi kasvutempo, millega raudtee polnud kõigile pingutustele vaatamata suuteline sammu pidama. Autotranspordi operatiivsus pääses mõjule ka reisijateliikluses.

RAUDTEELASKOND

Raudteede ehitamisel loodud erakordsed materiaalsed väärtused muutuvad ühiskondlikult kasulikuks alles raudteelaste koordineeritud tegevuse tulemusena. Nad moodustavad kindla töökollektiivi isegi kapitalistlike vastuolude ja selle kollektiivi sisemise lõhestumise ning kihinemise pinnal. Nii kujutas raudteelaskond endast ka kodanlikus Eestis paljude vastuolude dialektilist ühtsust ainult raudtee koordineeritud tegevuse piirides.

Eesti raudtee tehniline juhtkond oli erihariduse omandanud Riia Polütehnilises Instituudis, Peterburi Teedeinstituudis ja teistes Venemaa tehnilistes instituutides ning osaliselt ka raudteekoolides ja hiljem end ise täiendades.

1918. aasta novembris tegevust alustanud Raudteevalitsuse ülem insener K. Ipsberg oli lõpetanud Riia Polütehnilise Instituudi 1897. aastal ja töötanud Siberi magistraali ehitamisel ning teistel Venemaa raudteedel, siis aga siirdunud erapraksisele. Ta kujutas endast tüüpilist kodanlikku haritlast.

Raudteeülemana kujunes K. Ipsberg vähemalt raudteelaste hulgas algusest peale ebapopulaarseks. Ei unustatud tema käitumist 1918. aasta novembris läbirääkimistel MED-11 esindajatega. Ja kui 1919. aastal hakati vallandama neid raudteelasi, kes oma tegevusega Eestimaa Töörahva Kommuuni olid toetanud, langes raudteelaste pahameel eelkõige raudteeülemale. Ka ei nõustunud raudteelased 1919. aastal sellega, et neid ei tutvustatud Raudteevalitsuse tegevuskavadega. Eestimaa Raudteelaste Liit nõudis K. Ipsbergi kui mittesobiva isiku tagasiastumist. Kui viimane esialgu kõhkles, tegi ERL talle juunis kirjalikult ettepaneku kohalt lahkuda.[61] Tolleaegsetes tingimustes oli K. Ipsberg sunnitud seda ettepanekut arvestama. Tema järglasena astus 1919. aasta suvel raudteeülema kohale insener V. Reinok. Ka tema oli pärast Riia Polütehnilise Instituudi lõpetamist töötanud Siberi raudteel ja 1918. aastal asunud Eesti raudtee veoosakonna juhataja kohale. Poliitiliselt kuulus ta Tööerakonda. Oma kogemuste poolest sobis V. Reinok raudteeülema vastutavale kohale, millel ta töötas 1927. aastani, siis läks ta üle erapraksisele ja hakkas täitma ka Tallinna Tehnikumi õppejõu ülesandeid. Tartu—Petseri raudtee ehitamisel oli ta ehitusfirma Höjgaard ja Schultz Eesti osakonna juhatajaks.

Alates 1. augustist 1927 sai V. Reinoki järel raudteeülemaks insener J. Raudsep. Kuna 1926. aastal nimetati Raudteede Valitsus Raudteede Direktsiooniks, sai tema ametikoha nimetuseks Direktsiooni peadirektor. Ta oli Riia Polütehnilise Instituudi kasvandik, kes oli pärast ülikooli töötanud kuni 1924. aastani Ukraina raudteel. Ta jäi Eesti raudteede etteotsa kuni 1939. aasta sügiseni, seega 12 aastaks. 1932. aastal katkes küll see pidevus seoses J. Raudsepa kutsumisega teedeministri kohale, kus ta püsis aga ainult 8 kuud. Direktori ülesandeid täitis sel ajal tema asetäitja O. Raudsep.

1938. aastal muudeti Raudteede Valitsus Raudteede Talituseks direktoriga eesotsas. Pärast J. Raudsepa lahkumist astus sellele kohale 1939. aasta juunist A. Pihlak. Tema oli erihariduse

---

[61] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 4, lehed 43—45, 49—54 ja 59.

saanud Peterburi Teedeinstituudis ja astunud Raudteede Valitsuse ehitusameti teenistusse 1923. aastal. Seega olid Eesti raudteeülemad saanud oma erihariduse peamiselt Riia Polütehnilises Instituudis, erialased kogemused aga Venemaa raudteedelt. Analoogiline oli lugu ka teiste kõrgema hariduse saanud spetsialistidega. Alles 20-ndate aastate teisest poolest alates lisandus neile Eestis erihariduse saanud noori spetsialiste. Ühe sellisena alustas raudteel noore insenerina oma karjääri Tallinna Tehnikumi (Tallinna Tehnika Instituudi) lõpetanud N. Viitak 1926. aastal uute raudteede ehitusameti tehnikatoimkonna juhatajana. 1937. aastal hakkas ta teedeministrina suunama raudteede tegevust ja tuli sellega edukamalt toime kui mitmesuguste kodanlike parteide esindajad enne teda.

Raudteelaste kesktehniline koosseis oli enamikus oma ettevalmistuse saanud raudteekoolides, eelkõige Tallinna Raudtee Tehnikakoolis. 1918. aasta veebruaris see kool evakueeriti. Kooli ruumid Tehnika tänavas olid okupatsioonivõimude kasutada. 1918. aasta lõpust alates said need ruumid kodanliku Eesti Raudteede Valitsuse asukohaks. Õppetöökodade järelejäänud sisseseade anti üle Sõjaväe Tehnikakoolile. Kaadri komplekteerimine ei valmistanud esialgu raskusi, sest töökohti ei jätkunud tollal kaugeltki mitte kõigile tööd soovijaile. 6. aprillil 1919 ilmus isegi Eesti Raudteelaste Liidu üleskutse, milles töötatööliste olukorra leevendamiseks soovitati neil naistöötajail, kelle mehed raudteel töötasid, teenistusest lahkuda. [62]

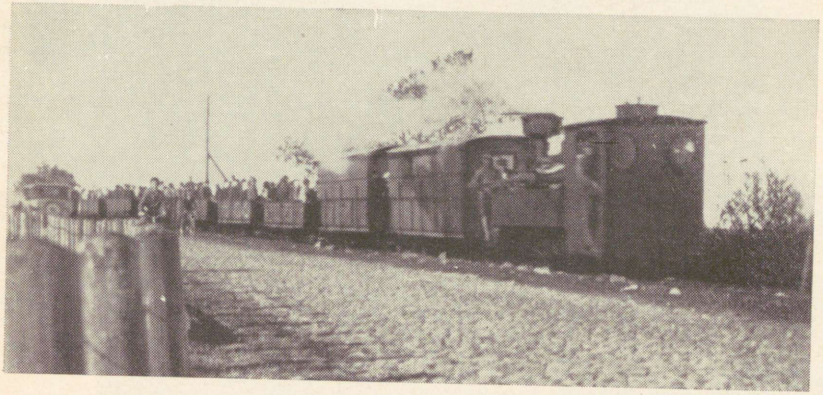
Eri küsimus oli siiski töötajate tehniline ettevalmistus. Tehnikakoolis ettevalmistuse saanud teemeistreid oli Eesti raudteel vähe. Suurem osa neist oli valla- ja kihelkonnakooli haridusega, tehnilisi teadmisi olid nad omandanud praktikas, töötades algul remonditöölisena, siis eestöölisena ja lõpuks tõusnud teemeistriks. Oma igapäevases töös olid nad hästi tuttavad kõigega, mis oli püsinud endisena. Raskusi tekkis aga uute ehitusviiside (raudbetoon) ja moodsa tehnika (elektrisignalisatsioon) rakendamisel. Ka vabanevatele kohtadele oli uusi kandidaate vaja ette valmistada. Selleks korraldati 1922. aastal teemeistrite kursused. Esimesed kaks kursust kestsid kumbki 3 kuud. [63] Samal aastal alustati konduktorite kursusi. 1923. aastal korraldati kursused vedurijuhtide ettevalmistamiseks. Kursustele võeti neid, kes olid vähemalt 2 aastat lukksepana ja peale selle 1 aasta vedurijuhiabina töötanud. Esimese 2 kuud kestnud kursuse lõpetas 47 meest.

Noorte tehnilise hariduse eest pidid hoolt kandma riiklikud

---

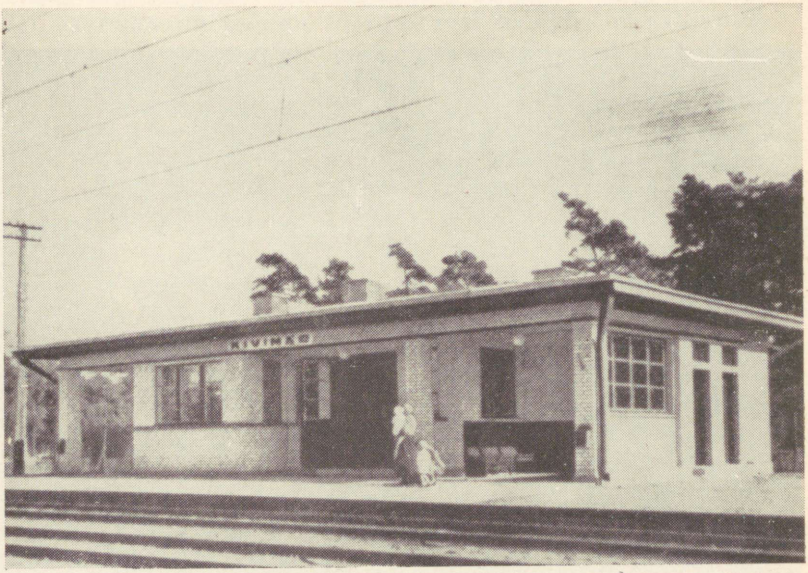
[62] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 1964, leht 19.
[63] Samas, s.-ü. 297, lehed 44—45.

Saaremaa raudtee.
Tartu-Petseri raudtee ehitustööd.



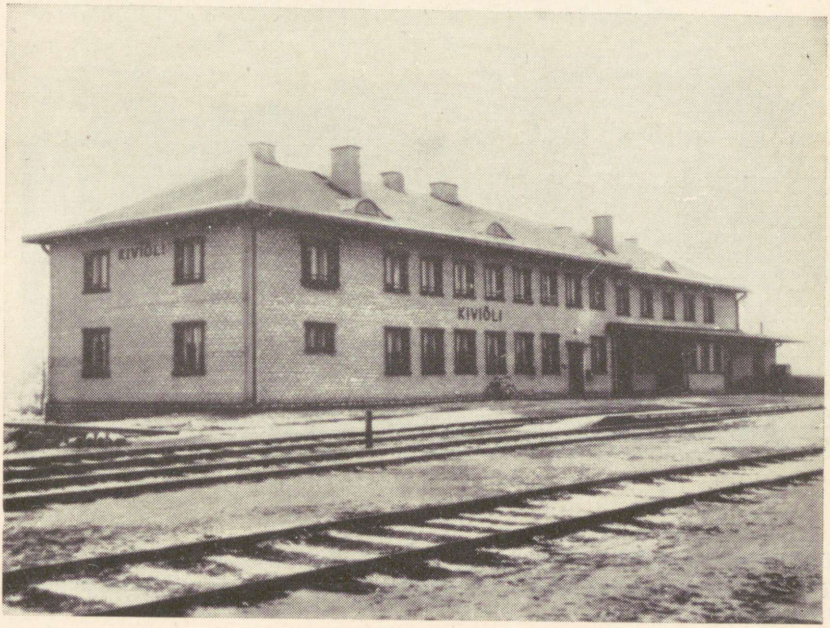


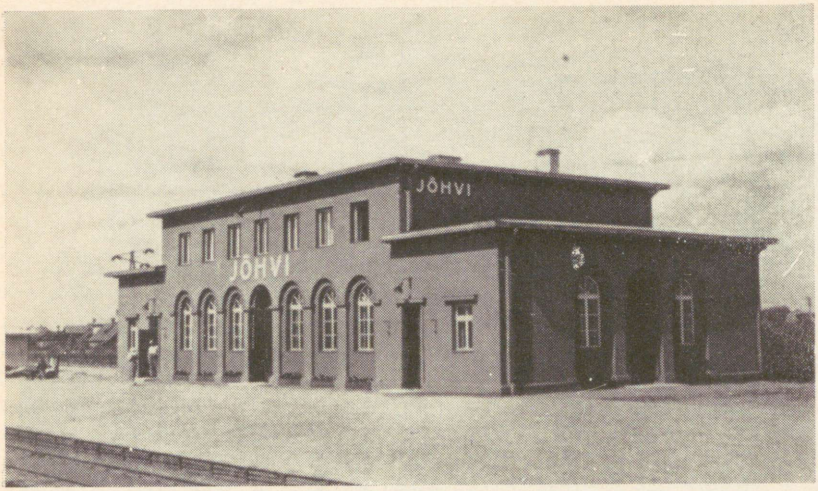


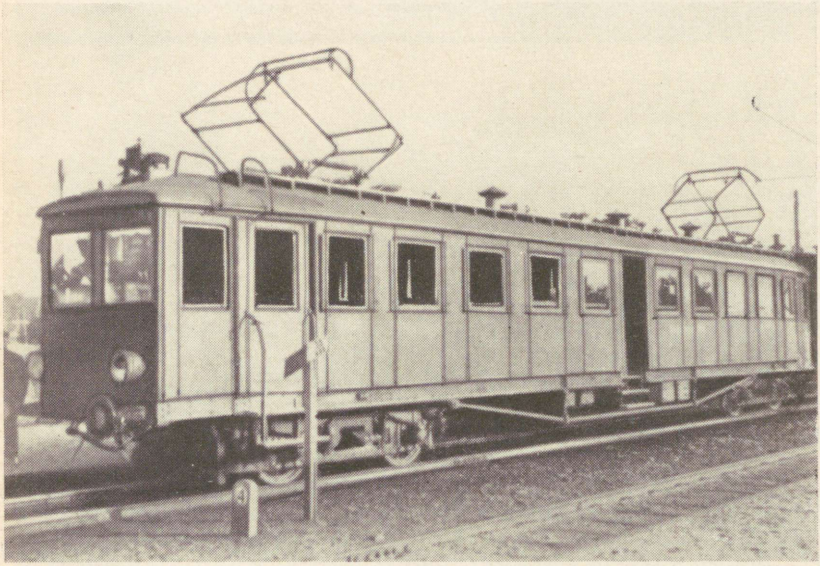


Kivimäe jaam oma algupäevil ja hilisemal kujul.
Nõmme uus jaamahoone.
Uus jaamahoone Kiviõlis.


POST

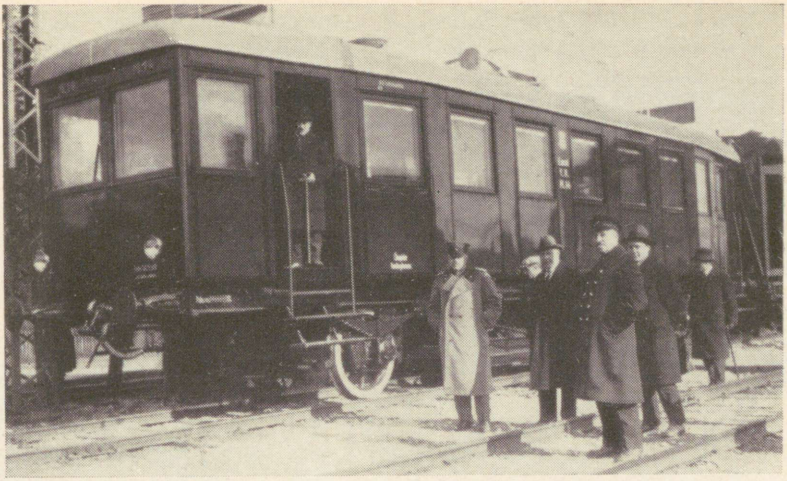

KIVIÖLI
KIVIÖLI

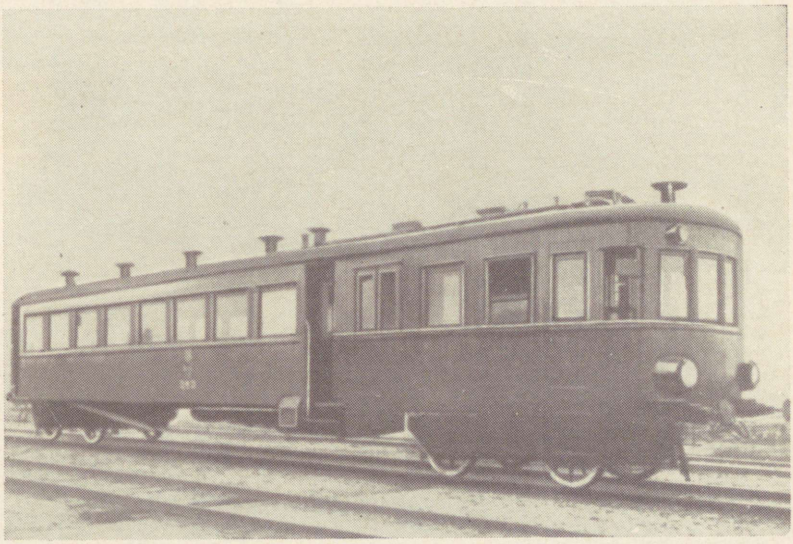




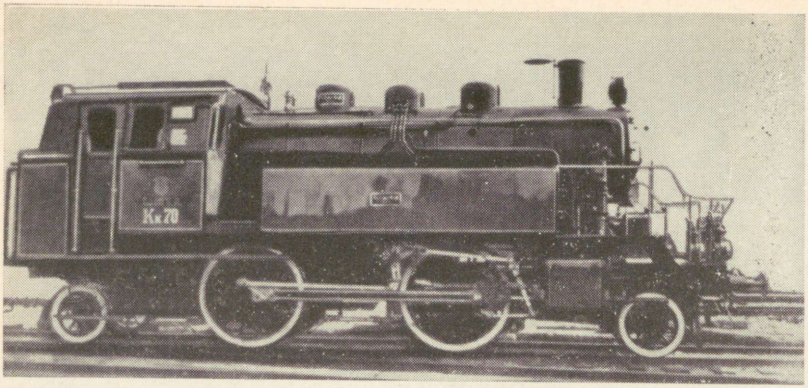
Uus Jõhvi jaam 30-ndatel aastatel.

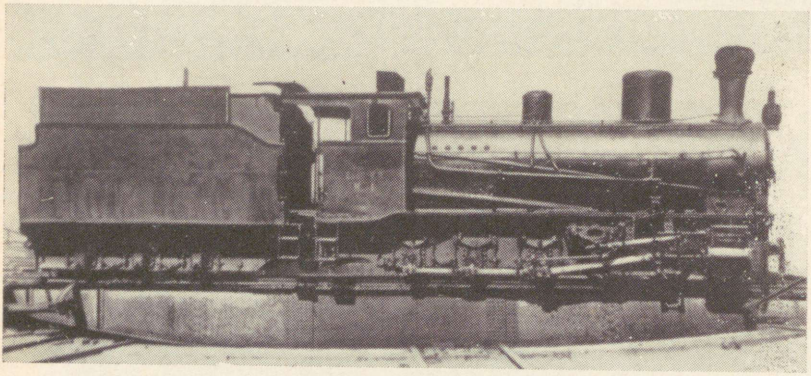
Tallinna Peatehastes 1924 reisivagunist ümberehitatud elektriraudteede mootorvagun.

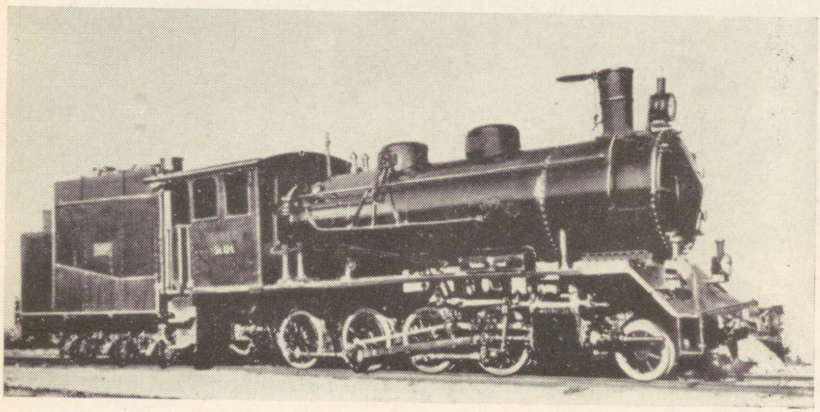




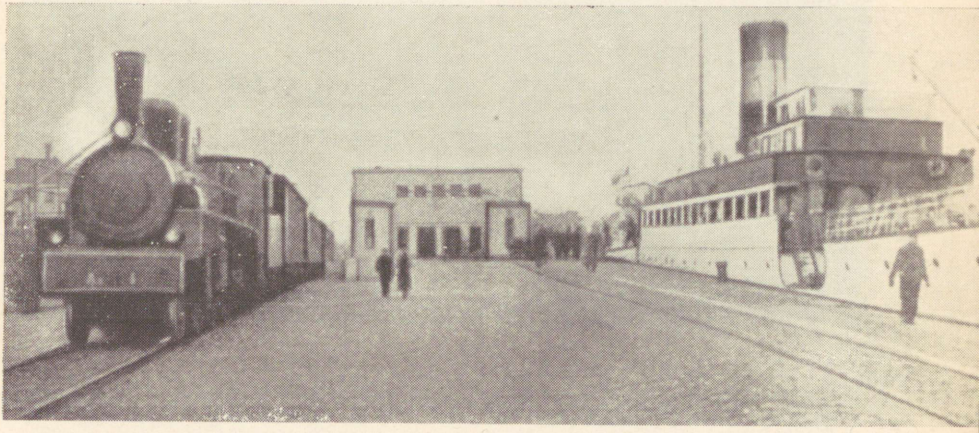
Tallinna Peatehastes aastail 1928—1929 ehitatud bensiinimootorvagun.
Diisel-elektriline mootorvagun, ehitatud 1935 Tallinna Peatehastes.


Kx.70

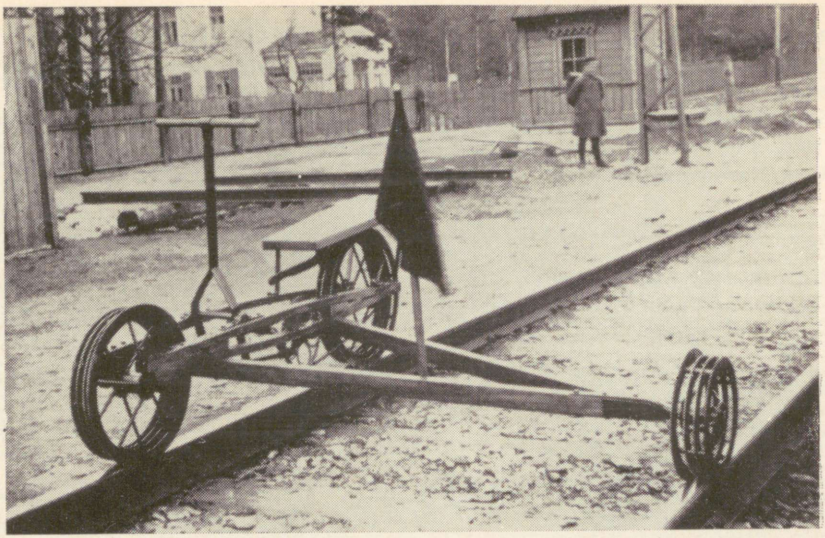


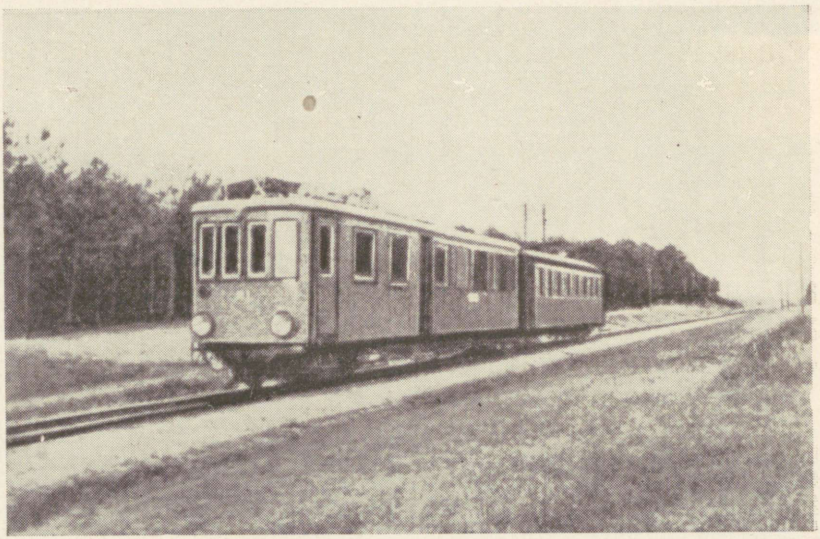


Reisirongi 1—2—1 tankvedur, ehitatud 1938 Krulli tehases.
Kitsarööpmeline kaubavedur 0—5—0, ehitatud 1914 Koppeli tehases Saksamaal.
Kitsarööpmelise 1—4—0 vedur, ehitatud Krulli tehases.
«Balti ekspress» väljumas Tallinna sadamast.
Rong Narva jaamas.









Raudteelaste väikesõiduk — käsidresiin.
«Mulgi ekspress».
Valga jaama töötajate üks vahetustest 1936. aastal.
Kitsarööpmelise raudtee töötajad tee 25. aastapäeval Pärnus.





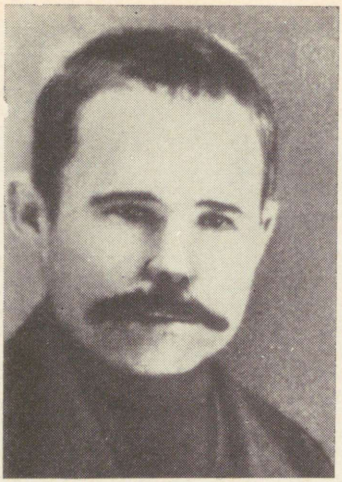




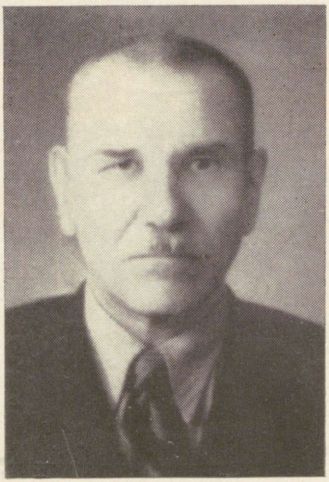
Tee remondibrigaad Rakkes kodanliku perioodi lõpul.
Raudami segakoor oma tegevuse algaastatel.
Eesti Raudteelaste Liidu kongress 1920 Tallinnas.
1. mai rongkäik Tallinnas 1920.













Jakob Vakker, raudteelane, detsembriülestõusu ajal võitlussalga juht.
Aleksei Heints, üks detsembriülestõusu juhte.
Rudolf Liivoja, raudteelane, revolutsiooniline ametiühingutegelane.
Johannes Nurmistu, Raudtee Peatehaste töölisaktivist.
«Raudteelane» raudteelaste ametiühingu häälekandja.
E. Pärdi abikaasaga 1970.

RAUDTEELANE

EESTI RAUDTEELASTE ÜHINGU HÄÄLEKANDJA

Tellimise hind postiga kodu saates: 15 senti Nr.

Üksik number 15 senti.

Ilmub 1—2 kord kuus.

Tellimisi võetakse vastu igas raudteejaamas, raudtee laoduses, Eesti Raudteelaste Ühingu osakondades, kõigis postkontorites ja lehe tellimiskohtil.

Toimetus ja talitus: Tallinn, Vaksali puiestee Nr. 8-a.

Kuulutuste hinnad:

Terve leheküg	Kr. 30.—
Pool leheküg	15.—
Veerand	7.50
Kaheksandik	4.—

Tekstis 50 prots. kallim.

Nr. 1 Veebruar 1928 I aastakäik

RAUDTEELANE

EESTI RAUDTEELASTE JA TRANSPORTTÖÖLISTE ÜHINGU HÄÄLEKANDJA

Tellimise hind postiga kodu saates: 10 senti nr.

Üksik number 10 senti.

Ilmub 1—2 kord kuus.

Tellimisi võetakse vastu igas raudteejaamas, raudtee laoduses, Eesti Raudteelaste Ühingu osakondades, kõigis postkontorites ja lehe tellimiskohtil.

Toimetus ja talitus: Tallinn, Vaksali puiestee nr. 8-a.

Kuulutuse hinnad:

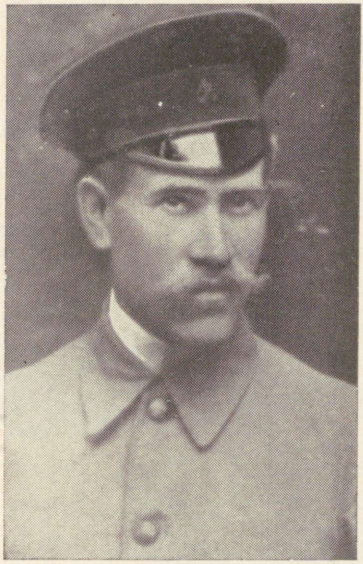
Terve leheküg	Kr. 30.—
Pool leheküg	15.—
Veerand	7.50
Kaheksandik	4.—

Tekstis 50 prots. kallim.

Nr. 1 September 1929 I aastakäik









Raudtee Peatehaste töölisvanemad 1930—1932. E. Pärdi, E. Veber, J. Norman, I. Kulles.
Raudteelane K. Eichorn, kelle majas asus EKP illegaalne trükikoda.
Alfons Lõhmus, streigivõitluse organiseerija raudteede ehitustöödel.
1. mai demonstratsioon Tartus 1933.





E. Evartov, vedurijuhtide ametiühingu esimees 30-ndail aastatel.

Jaan Saarup, endine raudteelane, revolutsioonilise liikumise aktiivne tegelane.

Leonardo Valts, Tapa raudteelaste juht, 1940. aasta revolutsioonist aktiivne osavõtja.





tööstuskoolid, milliseid asutati kümmekond. Heal tasemel oli õppetegevus Tallinna Riigi Tööstuskoolis.

1926. aastal sai Raudteede Valitsus endale uued tööruumid Peetri («Noblessneri») tehase administratiivhoonesse Soo tänavas (praegu Tööstuse tänav). Endise Raudtee Tehnikakooli hooned Tehnika tänavas vabanesid. Riigi Tööstuskooli direktori T. Ussisoo energilisel taotlusel anti need ruumid Riigi Tööstuskoolile üle tingimusel, et endine koolihoone Endla tänav 19 läheks raudtee valdusesse elamuna. Kooliruume tuli jagada Prantsuse Lütseumiga, kuni viimane 1937. aastal lõpuks endale uue hoone sai. Riigi Tööstuskooli töökojad seati sisse endise tehnikakooli töökodade ruumidesse. Siitpeale tihenesid raudtee sidemed Riigi Tööstuskooliga. Selle õppekavas hakati arvestama raudtee vajadusi ja raudteetehaste õpilased käisid Riigi Tööstuskooli õhtukursustel end teoreetiliselt täiendamas. Kursused kestsid 3 aastat ja toimusid 3 korda nädalas. [64]

1939. aastal jõuti lõpuks niikaugele, et Riigi Tööstuskooli juurde asutati Raudteekooli nime all eraldi osakond vedurijuhtide ja teemeistrite ettevalmistamiseks. Otsustati vastu võtta 40 õpilast aastas, neist 28 veoameti ja 12 ehitusameti profiilis. Sisseastujatelt nõuti vähemalt algkooliharidust (6 klassi) ja 2 aastat õpinguid tööstuskoolis. Raudteekooli õppeprogramm nägi ette 1 aasta eelpraktikat raudteel ja 2 aastat teoreetilisi õpinguid. [65] Mõningais ringkondades peeti sellist ettevalmistust siiski väheseks.

Ekspluatatsiooniameti töötajaid täiendati ja valmistati ette kursuste korras. Tallinna reservis töötas ka õppeklass. 1925. aastal kavatseti töötajate kvalifikatsiooni kontrollimiseks seada sisse eksamid. Selle kava ebapopulaarsuse tõttu langesid seekord eksamid siiski päevakorralt. 10 aastat hiljem tõusis küsimus uuesti päevakorrale ja 24. novembril 1935 kinnitas teedeminister ekspluatatsiooniameti töötajate eksamineerimiskorra. Eelkõige rakendati eksamineerimist uute töötajate töölevõtmisel pärast ajutise katseaja möödumist ja töötajate edutamisel. Ometi suhtusid raudteelased eksamitesse skeptiliselt.

Teenistuspositsioonilt jagunesid raudteelased kahte peamisse rühma — teenistujad ja töölised. Teenistujate arv tõusis kõige kõrgemale 1920. aastal, siis oli neid 5792 inimest. Edasi algas koondamine. 1922. aastaks jäi teenistujaid 4329. See oli piiriks, millest allapoole enam minna ei andnud.

1922. aastal oli arstiabiõigus 7869 raudteelasel (teenistujal ja töölisel). Neist kõige enam — 28,6 protsenti kuulus tee- ja ehitusameti koosseisu. Jaamateenistujad moodustasid 26,0 prot-

[64] «Eesti Raudtee» 1927, nr. 10, lk. 174.
[65] «Eesti Raudtee» 1939, nr. 1, lk. 16.

senti, raudteetehaste töölised (arvuliselt 1764) 22,4 protsenti, juhtkond koos administratiivpersonaliga 7,4 protsenti, rongiteenistujad 6,1 protsenti, veduriteenistujad 5 protsenti, telegraafiosakond 2,4 protsenti, raudteepolitsei 1,7 protsenti ja tervishoiupersonal (30 inimest) 0,4 protsenti raudteelaste üldarvust. [66]

Seoses uute liinide juurdetulekuga hakkas teenistujate arv vähehaaval jälle suurenema. 1928. aastaks kasvas teenistujate arv üle 5000 (Lelle—Papiniidu teele võeti 172 uut teenistujat). Koos uute raudteede ehitusametiga oli Raudteevalitsusel 1930/31. tegevusaastal 5124 teenistujat. 1931. aastal võis seoses Tartu—Petseri ja Rapla—Virtsu teede avamisega oodata töötajate arvu olulist kasvamist, kuid seda ei toimunud, sest uued kohad täideti peamiselt koondamiste arvel. Kui teede pikkus suurenes umbes 15 protsendi võrra, kasvas teenistujate arv 1931/32. tegevusaastal ainult 27 inimese ehk 0,5 protsendi võrra.

Järjekordse koondamise eesmärgil tegi teedeminister 1932. aastal majanduskriisi sügavseisus korralduse pensionile saata need raudteelased, kes vanaduspensioni olid välja teeninud. 1933. aasta kevadel likvideeriti uute raudteede ehitusamet. Raudtee teenistujate arv langes ja stabiliseerus siis järgnevail aastail 5000 piiril.

1935. aastal võeti raudtee teenistujate jaoks kasutusele uus vorm, mis öeldi olevat endisest nägusam, praktilisem ja ka materjalilt kvaliteetsem. Praktilise külje kõrval kujutas see asjaolu ka psühholoogilist tegurit raudtee teenistujate elus ja tegevuses.

1936. aasta juulis avaldatud andmeil oli Raudteevalitsuse keskuses 30, Tervishoiuametis 63, Finantsametis 303, Veoametis (koos tehaste teenistujatega) 1184, Ehitusametis koos liinijaoskondadega 1348 ja Ekspluatatsiooniametis (koos jaama- ja rongiteenistujatega) 2084 teenistujat, seega kokku 5012 [67].

31. märtsil 1939 oli raudteel teenistujaid 5044. Ka tööliste arv stabiliseerus 30-ndate aastate teisel poolel, ulatudes 1939. aastal umbes 3300 inimeseni. Nad töötasid raudtee töökodades ja teening hoonete remonditöödel.

Arstiabiõigus oli olnud 1938/39. tegevusaastal 5194 teenistujal. Neist 1372 arvati ametnike, 3698 vabateenijate ja 125 väljaspool koosseisu töötavate teenistujate hulka. Töölisi oli tervishoiuosakonnas arvel 3363, neist päevatöölistena 2554, tükitöölistena 480 ja ajutistena 429.

Raudteevalitsuse keskuse moodustasid direktsioon (koos välisühenduste korraldajaga) ja kantselei. Kantselei tegeles koosseisude korraldamise ja juurdluste ning kohtuasjade ajamisega.

---

[66] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 297, leht 4.
[67] «Päevaleht», 15. juulil 1936.

Finantsameti koosseisu kuulusid arvetoimkond, tariifi- ja kontrollitoimkond ja varustustoimkond. Viimasele allusid pealaod Balti jaamas, materjalilaod Tapal, Tartus, Valgas ja Mõisakülas, reservlaod Tallinnas, Sondas, Valgas ja Pärnus.

Ehitusameti koosseisu kuulus tehnikatoimkond 7 liinijaoskonnaga. Laiarööpmelise tee liinijaoskonnad asusid Tallinnas Nunna 32, Tapal, Narvas, Tartus ja Valgas ning kitsarööpmelise tee liinijaoskonnad Tallinn-Sadama jaamas ja Pärnus.

Ehitusameti ülesannete hulka kuulus ka raudteede seisukorra üle järelevalve teostamine, kinnisvarade valitsemine ja kõigi teedesse ning ehitustesse puutuvate küsimuste lahendamine.

Veoameti ülesandeks oli veerevkoosseisu järelevalve ja korrashoid; tehaste, töökodade ja pumbamajade tegevuse järelevalve, kütteainete küsimuse lahendamine ja soojustehnikaalaste katsetuste korraldamine; elektrotehniliste seadmete ehitamine ja korrashoid. Veoamet tuli oma laialdaste ülesannetega hästi toime, kõnelemata initsiatiivist uuenduste rakendamisel. Veoametile allus veereva koosseade toimkond, tehnikatoimkond, elektrotehnika toimkond, 4 liinijaoskonda (Tallinnas, Tapal, Valgas ja Mõisakülas), tehased ja depood. Vedurijuhtide reservid asusid Tallinnas, Tapal, Tartus, Valgas, Mõisakülas, Pärnus ja Türil.

Ekspluatatsiooniameti ülesandeks oli vedude korraldamise kõrval ka telegraafi- ja telefoniteenistuse eest hoolitsemine. Alajaotusse kuulusid liikumise toimkond ja kaubanduse toimkond. Viimasele allus ka jaamateenistus. Jaoskonnad ja konduktorite reservid asusid sõlmjaamades.

Tervishoiuameti töö oli jagatud 8 jaoskonna ja 6 abijaoskonna vahel, kusjuures igal neist oli oma ambulatoorium. I jaoskond (abijaoskonnaga Haapsalus) ja II jaoskond asusid Tallinnas, III Tapal (abijsk. Tartus), IV Narvas (abijsk. Sondas), V Valgas (abijsk. Võrus), VI kitsarööpmelise tee jaoks Tallinnas (abijsk. Virtsus), VII Mõisakülas (abijsk. Türil) ja VIII Pärnus.

Raudteelaste suurimaks keskuseks oli mõistagi Tallinn, kuhu oli koondunud umbkaudu $^1/_3$ teenistujate ja $^1/_2$ tööliste üldarvust. Üksnes veoosakonnas koos peatehastega töötas Tallinnas käsitletava perioodi algul ümmarguselt 500 teenistujat ja 1000 töölist. [68]

Teiseks suurimaks keskuseks oli Valga. 1922. aasta andmetel oli Valga ehitusjaoskonnas 338 teenistujat ja 303 töölist, veojaoskonnas 235 teenistujat ja 288 töölist, kokku 1164 töötajat. [69] Nendele lisandusid Valga raudteetehase ja 1923. aastast liiprite immutustehase töölised ning jaama personal. Kuid seejuures

[68] ORKA, f. 49, nim. 1, s.-ü. 4, leht 21.
[69] «Päevaleht», 29. juulil 1922.

tuleb ühtlasi arvestada, et hilisemad koondamised ja ümberpaigutused andsid end suhteliselt teravamini just Valgas tunda.

Laiarööpmelise tee järgmisteks keskusteks olid Tapa ja Tartu. Kitsarööpmelise tee peamiseks sõlmeks jäi Mõisaküla koos oma remonditöökodadega.

Suur osa raudtee teenistujatest ja osa töölistest elasid raudtee majades. Esmajärjekorras said kortereid need töötajad, kelle tegevusest sõltus korrapärane liiklus raudteel, seega eelkõige jaamateenistujad. Kuid raudtee korter kujutas endast soodustust mitmes suhtes ja seepärast esines nende järgi pidevalt nõudmisi, eriti Tallinnas ja Tapal. Käsitletava perioodi algul oli raudteel kortereid 1837, nende pind keskmiselt 33 m^2. 1939. aastaks suurenes see arv 2340 korterile, korteri keskmine pind 33,4 ruutmeetrile. (Kõige väiksemad ja viletsamad teenistuskorterid olid vanal Pärnu—Tallinna teel.) Võimaluse korral varustati raudteelasi ka aiamaaga.

Tuhandete raudteelaste igapäevane töö kindlustas nii reisi- kui ka kaubaveo Eesti raudteel. Kuid seejuures oli nende inimeste tööalane, sotsiaalne ja klassipositsioon väga erinev. Seda arvesse võttes saab mõistetavaks ka raudteelaste kolme eri ajakirja asutamine. Esimesena alustas 1922. aastal kirjastusühisuse «Eesti Raudtee» väljaandena ilmumist ajakiri «Eesti Raudtee», mis taotles tehnilise ajakirja missiooni. Kuid kahjuks jäi selle väljaande sisu aasta-aastalt kõhnemaks. Raudteelaste ühingu häälekandjana hakkas 1927. aastal ilmuma sisukas ja töölisklassi positsioonidelt lähtuv ajakiri «Raudteelane». Kuid see ajakiri sai ilmuda ainult 1928. aastani. Kolmandana hakati Veo- ja Ehitusameti kutseühingute poolt välja andma populaarteadusliku ilmega ajakirja «T», mis 1939. aasta algul «Raudtee» nime all ilmumist jätkas. Selles ajakirjas anti rohkesti ruumi raudteelaste elu kroonikale koos pildimaterjaliga, kuid tema kandepind jäi ikkagi kitsaks.

Esines siiski probleeme ja üritusi, mis puudutasid raudteelaste huve laiemalt. Üheks selliseks sfääriks oli organiseeritud varustamine toidu ja toiduainetega. Selleks asutati juba 1919. aasta kevadel «Raudteelaste Tarvitajate Ühisus» (põhikiri kinnitati 29. aprillil 1919). Esimene kooperatiivkauplus avati Balti jaamas. Liikmete arv tõusis 1921. aastal 4346 inimeseni.[70] Raudteelaste arvu vähenemine järgnevail aastail avaldus küll ka liikmete arvus, kuid kooperatiivi tegevuses jätkus siiski edukalt.

Raudteelaste ühisürituseks, kuigi kitsama osavõtuga, tuleb pidada ka Raudteelaste Kodu organiseerimist. Vastav mõte tekkis juba 1921. aastal. 1922. aastal saadi selleks Teedeministeeriumi toetus ja 1924. aasta 17. mail anti selleks otstarbeks raud-

[70] «Eesti Raudtee» 1927, nr. 3, lk. 50.

teelaste kasutada Kaarepere mõisa keskus. Raudteelaste Kodu ülalpidamiseks asutati 1925. aastal «Vastastikuse Abistamise Selts», mis 1927. aastal nimetati ümber Raudteelaste Hoolekande Ühinguks (RaHü). Esimeseks ürituseks oli laste suvelaagri korraldamine 1925. aastal. Laagrisse võeti 7—14 aasta vanuseid ja eesõigus kuulus nõrgema tervisega ning vaesemate perekondade lastele. Soovijaid oli kaugelt enam kui kohti. Esimesel suvel oli laagris 98 last, järgnevail aastail 200 ümber.

1925. aastal rajati Kaareperesse ka raudteelaste-invaliidide kodu. Iga korteri (tuba ja köök) juurde kuulus 910 m^2 maad. [71] Nii korter kui maa olid eluaegseks kasutamiseks tasuta, kuid vastuvõtuvõimalused väga piiratud (1930. aastaks 21 korterit).

Kolmandaks ürituseks oli raudteelaste puhkekodu rajamine Narva-Jõesuusse 1927. aastal. Puhkekodu kasutamine oli tasuta, toitlustamine aga tasuline. Mõistagi ei suutnud üks puhkekodu vastu võtta kõiki soovijaid. Eesõiguse määras kodukorra järgi töötaja tervislik olukord.

RaHü-le kuulus ka reklaam raudteel koos sõiduplaanide ja raudteekaartide kirjastamisega. Reklaami õiguse eest pidi RaHü varustama raudteeasutisi raudteekaartidega, loovutama igast reisijuhi väljaandest 400 eks., maksma renti 1700 kr. aastas ja «Tehnika Ajakirja» toetuseks 400 kr. 1933. aastast läks RaHü kätte ka ajakirjanduse müük raudteel. Kuid sellegi eest tuli maksta renti üle 2000 kr. aastas. Rendi alusel oli RaHü majandada saun Nõmme-Väikese jaama juures. RaHü ettevõttena alustas 1933. aastal tegevust pesukoda magamisvagunite pesu pesemiseks.

Kuna RaHü hõlmas raudteelasi üle riigi, siis organiseeriti tähtsamatesse sõlmedesse ühingu osakonnad (Narvas, Tapal, Tartus, Valgas, Türil, Raplas). RaHü liikmeskond koosnes aastail 1925—1933 keskmiselt 26,7% ametnikest, 47,8% teenistujaist ja töölistest ning 25,5% raudteelaste perekonnaliikmetest. Esimeheks oli dr. A. Lübek (1925—1927 oli olnud esimeheks V. Reinok ja abiks A. Lübek).

Raudteeametnike kultuurharidusliku seltsina alustas 18. detsembril 1922 tegevust «Raudam», pälvides eelkõige tunnustust laulukoorina. Esimeseks koorijuhiks sai Mart Normak. 1929. aastal asus koori juhtima Karl Leinus. Juba esimesel K. Leinuse tegevusaastal kasvas koor 126-liikmeliseks. 1930. aasta talvel valmis ka Raudteelaste Kodu hoone, kus koorile avanesid avarad võimalused harjutamiseks. «Raudam» esines paljude külaliskontsertidega ka Lätis, Leedus ja Soomes.

---

[71] «Eesti Raudtee» 1927, nr. 6, lk. 122, nr. 8, 155 ja nr. 11, 203.

7

VÕITLUSES KODANLIKU VÕIMU VASTU

ESIMENE RAUDTEELASTE KONGRESS

V. I. Lenin hindas kodanliku Eestiga sõlmitud rahulepingut kui võitu, millel «. . . on hiiglasuur ajalooline tähtsus, sest see on saavutatud ilma vägivalla tarvitamiseta, see võit saavutati ülemaailmse imperialismi üle, võit, tänu millele bolševikud võidavad kogu maailma poolehoiu». [1]

Veebruaris 1920, samal kuul kui kirjutati alla rahulepingule Nõukogude Venemaaga, alustas Tallinnas Internatsionaali helide saatel oma tööd Eesti Raudteelaste Liidu esimene kongress. Reformistlikud ametiühingujuhid B. Eilman, Veidenbaum ja Juhanson püüdsid igati mööda minna teravate poliitiliste küsimuste arutamisest. Kuid sellele vaatamata esines rühm revolutsiooniliselt meelestatud delegaate ettepanekuga saata valitsusele järelepärimine: miks jätkub ametiühingute tegevuse tagakiusamine, miks võimuorganid panid toime läbiotsimise raudteelaste ametiühingu juhatuses Tallinnas? Ettepaneku poolt hääletas 58 delegaati, vastu 28, ülejäänud 51 delegaati jäid erapooletuks. Selle ettepaneku vastuvõtmist tuleb hinnata kõrvakiiluna kongressi reformistlikele juhtidele, kes igal viisil püüdsid

[1] V. I. Lenin. Teosed, 30. kd., lk. 296.

säästa kodanliku valitsuse ministreid niisugustest ebameeldivatest seletuseandmistest.

Kongressi delegaadid kuulasid ära ja arutasid läbi liidu juhtivate organite aruanded, vaatasid uuesti läbi põhikirja, töötasid välja töötasutariifid uute normide alusel kõikide raudteelaste jaoks ja arutasid ka kultuurhariduslikke küsimusi. [2]

Üksikasjalikku ülevaadet kongressi tööst anda ei saa, kuna meie käsutuses pole selle protokolli. Kuid on selge, et kuigi pahempoolsete delegaatide rühm eesotsas kommunistidega oli kongressil parempoolsete oportunistidega võrreldes vähemuses, õnnestus neil tänu kõikuva tsentri toetusele (delegaadid, kes polnud järjekindlalt liitunud kummagi mainitud suunaga) mõningais küsimustes läbi viia ettepanekuid ja otsuseid, mis vastasid raudteelaste laiade hulkade huvidele. [3]

1920. aasta oli klassivastuolude edasise teravnemise aasta. Streike oli sel aastal Eestis kokku 27, Tallinnas leidis neid aset 16 [4]. Kõige võimsamaks ja üksmeelsemaks tööliste väljaastumiseks oli Tallinnas 3. augustil puhkenud streik. Ametiühingute juhtimisel nõudsid töölised, et kehtestataks palgatariif, mis oli välja töötatud Tallinna Ametiühingute Kesknõukogu poolt koos raudteelaste ja posti-telegraafitöötajate ametiühingutega juba kevadel. Streigist võttis osa enam kui 6000 töölist. Kuid kodanlus vastas streigile vägivallaga. Raudteelaste ametiühingu tegevus keelati, Eestist saadeti välja Nõukogude Venemaale 61 töölist, nende hulgas ka raudteelane J. Vakker, üks streigiliikumise juhte.

VÕITLUS TÖÖRAHVA ÜHISRINDE EEST

Sõjajärgse revolutsioonilise kriisi aastatel (1920—1924) arenes eesti proletariaadi revolutsiooniline võitlus Kommunistliku Partei juhtimisel töölisklassi ühtsuse loosungi all. Konkreetset olukorda maal käsitlevate Kominterni dokumentide alusel töötas Eestimaa Kommunistliku Partei Keskkomitee 1922. aasta algul välja üldpõhimõtted, mis seejärel sõnastati Tallinna Ametiühingute Kesknõukogu poolt töörahva ühise väerinna 12 nõudmisena.

Sel ajal, kui toimus võitlus nende sotsiaalpoliitiliste ja majanduslike nõudmiste teokstegemise eest, oli tööliste-raudteelaste olukord kodanluse järeleandmatu poliitika tõttu (Raudtee-

[2] «Sotsiaaldemokraat» 22. veebruaril 1920; 29. veebruaril 1920.

[3] Eestimaa Kommunistliku Partei esimene kongress. Dokumente ja materjale, lk. 19.

[4] H. Saarniit. Kodanlik Eesti sõjajärgse revolutsioonilise kriisi aastail (1920—1924). Tallinn 1958, lk. 148.

laste Liidu tegevuse keelustamine jne.) väga raske. Kuid organisatsioonilised ning muud raskused ei suutnud murda kauemaks ajaks tööliste võitlusvaimu, ehkki selle vaibumise märke võis näha mitmel pool.

Mõisakülas oli selles suhtes olukord mõneti erinev. Ehkki kohalikus raudteetehases oli tööliskollektiiv väike (umbes 200 inimest), kuulus ta oma võitlusvõimelt siiski esimeste hulka. Osalt seletab seda asjaolu, et Mõisakülas töötas alles suhteliselt palju vanu kaadritöölisi, nagu P. Brok, T. Akkaja, A. Mängel (Mälgand), M. Kull, H. Piiskop, E. Grünverk, E. Voll jt. Osa nendest oli karastatud juba 1905. aasta revolutsioonivõitluses. Kõnesolevatel aastatel oli Mõisaküla raudteetehaste tööliste majanduslik olukord järsult halvenenud ja loomulikult ei võinud jääda toimumata avalikud revolutsioonilised väljaastumised. 1920. aasta mais leidis aset streik, mille käigus töökodade töölised, keda juhtis Eesti ametiühingute esimese kongressi delegaat J. Saalup, saavutasid vihatud meistri K. Koolmeistri vallandamise. K. Koolmeister oli arendanud Mõisakülas koostööd okupantidega. [5]

1921. aasta suvel algas Mõisaküla raudteetehastes uus streik hoolimata kodanliku valitsuse rangest keelust. Põhjuseks oli tööliste ja teenistujate tõsine rahulolematus sellega, et nad said ikka madalamat tasu kui raudteelased riigiraudteel. Streik kestis ühe päeva ja lõppes tööliste nõudmiste osalise rahuldamisega. [6]

Mõisaküla raudteetöölised võitlesid energiliselt ka 1920. aastal suletud Raudteelaste Liidu tegevuse uuestialustamise eest. Otsus Raudteelaste Liidu kohaliku osakonna moodustamise kohta võeti vastu 1922. aasta 13. oktoobril raudteetehase tööliste üldkoosolekul. 1923. aasta 14. jaanuaril toimus Mõisaküla pritsimajas osakonna üldkoosolek. Ettekandja aruandest selgus, et osakonna loomine leidis aset ebasoodsatest oludest hoolimata palju kiiremini kui teistes Eesti linnades. [7]

Suure huviga kuulasid kohalviibijad aruannet Eestimaa ametiühingute teise kongressi tööst, kus teatavasti arutati Töörahva Ühise Väerinna kindlustamist ja laiendamist. Võib arvata, et koosolekust osavõtjad olid täielikul üksmeelel vastuvõetud otsuste suhtes. Seda tõendab asjaolu, et nad panid sealsamas toime korjanduse poliitvangide heaks ja võtsid vastu eraldi otsuse töölisajakirjanduse toetuseks.

Ka teistest Eesti piirkondadest hakkas kostma raudteelaste häält. 1922. aasta 15. novembril toimus Tallinna depoo tööliste koosolek, kus kritiseeriti teravalt B. Eilmanni ja teisi kodanlike

[5] ORKA, f. 3654, nim. 1, s.-ü. 269, leht 45.
[6] Samas, s.-ü. 91, leht 73.
[7] «Tööline», 18. jaanuaril 1923.

võimude poolt suletud Raudteelaste Liidu tegelasi, kes olid kulutanud ära organisatsiooni raha. Koosolek otsustas moodustada uue Raudteelaste Liidu, mis ei koosneks härradest-juhtidest, järelevaatajatest ja kaasajooksikuist, kes tahtsid lõhestada raudteeliidu hulgaks sektsioonideks, vaid töölistest, kelle eesotsas seisavad kõige teadlikumad nende seast. [8]

Otsus saigi peagi teoks. Paar nädalat hiljem, 30. novembril toimus karskusseltsi «Valvaja» ruumides Tallinna osakonna koosolek, kus raudteelaste organiseerimise kõrval arutati ka Eestimaa ametiühingute II kongressi töötulemusi. Koosolek tunnustas kongressi otsused õigeks ja valis oma juhtkonda Tüürmani, J. Valbe, A. Jalaka jt. Parempoolsete kandidaadid ei läinud valimistel läbi. [9] See võit väärib tähelepanu seetõttu, et ta andis tõuke võitlusmeeleolude kasvule ja aitas kaasa Raudteelaste Liidu tegevuse uuestialustamisele.

Eesti raudteelased ei unusta 1923. aastat. Aasta algul leidis aset Raudteelaste Liidu tööliste sektsiooni koosolek, millest võtsid osa ka esindajad Narvast, Pärnust, Mõisakülast ja Tallinnast. Päevakorras seisis kaks tähtsat teineteisega seotud küsimust: organisatsiooniküsimus ja uute töölisrühmade kaasatõmbamine ühisesse väerinda. [10] Võeti vastu eraldi otsus organiseerimise hoogtöökuu korraldamisest, mille käigus revolutsioonilised ametiühingutegelased pidid arendama energilist selgitustööd raudteelaste hulgas, et laiemaid hulki tõmmata Raudteelaste Liitu. Ühtlasi võeti vastu otsus toetada Töörahva Ühise Väerinna kandidaate eelseisvatel Riigikogu valimistel. [11]

Energiliselt tegutseva juhtiva osakonnana, mis ühendas enam kui 750 raudteelast, ergutas Tallinna osakond ka teisi Raudteelaste Liidu osakondi oma organisatsioonilist tööd hoogustama.

Kõik see tähendas seda, et aeg oli küps eesti raudteelaste teise kongressi kokkukutsumiseks. 2. detsembril 1923 kogunesidki nelja osakonna saadikud, kes esindasid 1500 Raudteelaste Liidu liiget, esimesele istungile J. Proosaseltsi eesistumisel. Sõnavõtus märkis liidu ajutise juhatuse esimees M. Kalberg: «Meie esimene sõna, seltsimehed, olgu pühendatud töölisklassi õiguste eest langenutele, kes langesid ka meie õiguste eest võideldes. Olgu meelde tuletatud ainult kõigile raudteelastele tuntud seltsimehed: J. Kreuks, M. Meier, A. Tuuder, Aavik ja teised tööliste aadete eest võitlejad...» «Meie raudteelaste perele on kodanluse poolt pealetungitud», rõhutas kõneleja, «seda peab igaüks tunnistama, kes ausalt võitleb tööliste asja eest». [12]

---

[8] «Tööline», 21. novembril 1922.
[9] «Tööline», 2. detsembril 1922.
[10] «Tööline», 9. märtsil 1923.
[11] «Tööline», 9. märtsil 1923.
[12] RAKA, f. 3655, nim. 1, toim. 5, lehed 18—19.

Sissejuhatava sõnavõtu ja proletaarlaste hümni Internatsionaali laulmise järel esines tervituskõnega Eesti Töölisühingute Üldliidu Kesknõukogu nimel A. Hansen. Ta kõneles kodanluse püüetest raudteelaskonda lõhestada ja ägedast võitlusest Eesti Töölisühingute Keskjuhatuse vastu. Teravalt kritiseeriti vana Raudteelaste Liidu juhatuse esimehe B. Eilmanni aruannet. J. Proosaselts süüdistas teda raudteelaste streigiliikumise ettekavatsetud nurjaajamises ning M. Kalberg ütles, et liidu endine juhtkond sugugi ei aidanud kaasa raudteeproletariaadi organiseerimisele, vaid hoopis takistas seda.

A. Hanseni ettepanekul vastuvõetud otsuses märgiti, et «... liidu endine juhtkond ei pidanud küllaldasel määral kinni klassivõitluse joonest ning kongress teeb uuesti valitud juhtkonnale kohustuseks teostada organisatsioonilist tööd raudteelaste hulgas järjekindla klassivõitluse põhimõtetel». [13]

Nii asus kongress juhatuse aruande kohta hinnangu andmisel kindlale revolutsioonilisele seisukohale. Kongressi delegaatide enamiku võitlev hoiak kajastus ka teistes otsustes. Näiteks otsustas kongress oportunistide vastuseisust hoolimata ühineda Eestimaa Töölisühingute Üldliiduga. [14] Seda otsust vastu võttes andsid raudteelaste täieõiguslikud esindajad oma hääle töötajate tegevusühtsuse poolt — nad hääletasid ühise väerinna programmi poolt, mis oli sõnastatud «12 nõudmisena». Kongress kõrvaldas Raudteelaste Liidu juhtkonnast oportunistid ja valis uue juhtkonna töölistest, kes seisid proletariaadi klassipositsioonil. Palju ja üksikasjaliselt kõneldi kongressil raudteelaste majanduslikust olukorrast, vajadusest paremini organiseeruda jne. Enamik delegaate tunnistas lõppkokkuvõttes, et «... raudteelaste majanduslikku olukorda võib parandada üksnes leppimatus klassivõitluses käsikäes teiste töölisorganisatsioonidega.» [15]

Pärast kongressi läksid delegaadid koju täis tahet arendada kohtadel energilist võitlust vastuvõetud otsuste täideviimiseks. 1923. aasta 7. detsembril esines Mõisakülas aruandega kongressi tööst delegaat A. Rimmel. Pärast tema ettekande läbiarutamist protesteerisid koosolekul viibijad otsustavalt tükitööhinnete alandamise vastu. [16] Võib arvata, et samal viisil andsid delegaadid aru ka mujal. Pidades silmas raudteelaste revolutsioonilise tegevuse arenemist, kirjutas Tallinn—Pärnu kitsarööpmelise raudtee ülem kodanliku Eesti valitsuse teedeministrile: «Raudteelaste Liit näeb peaasjalikult oma ülesandeid Ühise Väerinde klassi huvide eest võitlemises ja kihutustöö tegemises, mis sihi-

[13] RAKA, f. 3655, nim. 1, toim. 5, leht 20.
[14] Samas, lehed 22, 23.
[15] «Tööliste Lipp», 8. detsembril 1923.
[16] ORKA, f. 3655, nim. 1, s.-ü. 4, lehed 25—29.

tud praeguse valitsuse vastu. Tekib küsimus, kas on soovitav peavalitsustel vastutulelikult esineda nende ees? Isiklikult arvan, et ei maksa Liidu soovidele vastu tulla. Liidu tegevust peaks üleüldse piiratud saama.» [17]

1924. aastal tuli Eesti revolutsioonilisel proletariaadil taluda raskeid lööke. 21. jaanuaril areteeris kaitsepolitsei mitme töölisühingu juhtivad tegelased ja aktivistid, revolutsioonilised ametiühingud suleti. Kuid rasketes tingimustes ei kaotanud töölised usku oma jõusse. Suletud ametiühingute asemele moodustati üsna pea Üldine Tööliste ja Teenistujate Liit ning seejärel hakati Eestimaa Kommunistliku Partei juhtimisel ette valmistama relvastatud ülestõusu kodanluse diktatuuri kukutamiseks. Ülestõus algas Eestimaa Kommunistliku Partei Keskkomitee poolt väljatöötatud plaani kohaselt 1. detsembri varahommikul. Vaenlase manööverdamisvõimaluste piiramiseks, iseäranis Tapal paikneva soomusrongidivisjoni ümberpaigutamise takistamiseks, lasti ülestõusu käigus õhku raudteesillad üle Mustjõe ja Vasula jõel.

Tallinnas kuulusid tähtsamate sõjaliste objektide hulka raudteejaamad. Balti jaama ning V politseijaoskonna hõivamine oli tehtud ülesandeks võitlussalgale, mida juhtis vana raudteetööline J. Vakker. [18] J. Vakkeri salgas võitlesid ka Tallinna raudteetöökodade töölised A. Piirmägi ja J. Ludri. [19]

Sõjalised operatsioonid Balti jaama, Tallinn-Väike jaama ja Peapostkontori hõivamiseks lõppesid edukalt, kuid need ei võinud otsustada ülestõusu lõplikku saatust, kuna tähtsamate sõjaliste objektide hõivamiskatsetel polnud tulemusi. Üksikute ülestõusnute võitlussalkadega kestsid lahingud veel kohati kaks nädalat, kuid see ei suutnud enam muuta ekspluateerivatele klassidele soodsat olukorda.

KAPITALISMI OSALISE STABILISEERUMISE AASTATEL

Pärast 1924. aasta 1. detsembri relvastatud ülestõusu verist mahasurumist paistis, et töölisliikumine Eestis jääb soiku. Töölisi ahistas kontrrevolutsioon nagu pärast 1905. aasta revolutsiooni lüüasaamist. Revolutsioonilise liikumise mahasurumiseks võttis Riigikogu 1925. aasta 12. veebruaril vastu «Seaduse riigikorra kaitsest», mis tähendas konstitutsiooniga väljakuulutatud kodanikuõiguste avalikku tühistamist.

Tuginedes mainitud seadusele, võttis kodanliku Eesti valitsus,

[17] ORKA, f. 3655, nim. 1, s.-ü. 5, leht 8.
[18] Vabaduse koidikul, Tallinn 1964, lk. 198.
[19] «Советская Эстония», 17 ноября 1940.

mille koosseisus oli kaks sotsiaaldemokraati, ette järjekordse töölisorganisatsioonide laialiajamise. Oma tegevust võisid jätkata ainult need organisatsioonid, mille eesotsas seisid sotsid. Raudteelastel oli selliseks ühinguks Eesti Raudteelaste Keskühing, mis asutati 1924. aastal sotside poolt ja ühendas oma ridadesse nii raudtee direktoreid ja osakondade ülemaid kui ka madalapalgalisi teenistujaid ning töölisi. Kõrgemad ülemused arvasid, et raudteelaste ametiühingu tegevus peab piirduma üksnes lõbuõhtute korraldamisega. Nende arvates ei tohtinud ametiühing tegelda töötasu ja muude majanduslikku laadi küsimustega. [20] Selline suhtumine ilmnes ka ühingu tegevuses. Kui näiteks raudteeliidu [21] juhtkond pöördus 1924. aastal seoses kolmanda vahetuse likvideerimise ja 12-tunnise tööpäeva sisseseadmisega Tallinna veoosakonna valvuritele nimetatud ühingu juhtide poole ettepanekuga võtta tarvitusele ühised abinõud 8-tunnise tööpäeva kaitseks, siis viimased ei võtnud vaevaks isegi vastata selle kirjaliku ettepaneku peale. [22]

See polnud ainus juhtum, et keskametiühingu juhid loobusid kaitsmast ühingu liikmete elementaarseid õigusi. Nende juures oli see tavaline ning üksikud organisatsioonid hakkasid seetõttu neist lahku lööma.

Hulk eesti raudteelasi, kes polnud nõus reformistlike raudteeorganisatsioonide tegevussuunaga, asutas 1927. aastal uue võitlusorganisatsiooni, Eesti Raudteelaste Ühingu. 7. augustil leidis aset mainitud ühingu Tallinna osakonna asutamiskoosolek. Koosolekul viibijad tutvusid põhikirjaga ja visandasid edasise tegevusprogrammi põhijooned. Nagu teatas ajaleht «Tööliste Kiir», pöörati erilist tähelepanu madalapalgaliste raudteeteenistujate ja tööliste huvide kaitsmisele. [23] Uuel ühingul tuli tegutseda võrdlemisi ebasoodsas olukorras. Raudteelaste organisatsioonide oportunistlikud juhid väitsid, et raudteelased võivad olla üksnes sotsiaaldemokraatliku partei liikmed, ning alustasid uue raudteeühingu vastu vaenulikku kampaaniat. Muu hulgas kinnitasid nad kaheldamatu provokatsioonilise eesmärgiga, et uue ühingu organiseerijateks on kommunistid. [24] Ei läinudki palju aega mööda, kui areteeriti ühingu esimees J. Silk. [25] Kuid hoolimata tagakiusamistest ja raudtee administratsiooni vaenulikust suhtumisest jätkas Eesti Raudteelaste Ühingu juhtkond eesotsas K. Hansoni ja A. Landmaniga energiliselt tegevust.

[20] ORKA, f. 994, nim. 1, s.-ü. 28, leht 219.

[21] Eesti Raudteelaste Liidu tegevus keelustati seoses 1924. aasta 1. detsembri relvastatud ülestõusu mahasurumisega. (ORKA, f. 994, nim. 1, s.-ü. 28, leht 28.)

[22] «Säde», 7. juulil 1924.

[23] «Tööliste Kiir», 30. juulil 1927.

[24] «Meie Kiir», 4. juunil 1927.

[25] RAKA, f. 1753, nim. 1, s.-ü. 19, leht 9.

Kõrvuti liidu kohalike osakondade moodustamisega otsustati jaatavalt ka liitumine Tallinna Ametiühingute Kesknõukoguga, kes pidas kinni klassivõitluse põhimõtteist.[26] Kõik see ja veel palju muud tehti ära võrdlemisi lühikese ajaga, siis kui algasid juba ettevalmistused kongressi kokkukutsumiseks.

Eesti Raudteelaste Ühingu esimene kongress alustas tööd Tööliste Majas Tallinnas 15. aprillil 1928. Eesti Raudteelaste Ühingu kõige suuremaks organisatsiooniks oli liikmete arvult Tallinna osakond, millesse kuulus üle 200 liikme. Üldse oli Eesti Raudteelaste Liidus 366 liiget.[27]

Kongressi delegaadid arutasid läbi ühingu edasiseks tegevuseks kavandatava programmi, rõhutasid esmajärjekorras põhimõttelisi küsimusi. Muuseas kriipsutati programmis alla, et ühing peab tegutsema klassipositsioonilt lähtudes kõikide raudteelaste ja tööliste huvides ning taotlema tegevusühtsust. Edasi tuli selles dokumendis kõne alla kohalike organisatsioonide tegevuse hoogustamine, nende eluvõimeliseks tegemine[28] jm.

1929. aastal aktiviseerus ühingu tegevus veelgi seoses revolutsioonilise liikumise elavnemisega maal. Sel aastal streikisid ehitustöölised Tartu—Petseri raudtee ehitusel kolmel korral, kuna neid julmalt ekspluateerisid ehitusettevõtjad taanlased.[29] Tööliste majanduslikust kitsikusest tingitud pingeline olukord valitses ka Rapla—Virtsu ehitataval teelõigul, kus ettevõtjad omastasid samuti tööliste palgaraha.[30]

Koos tööstustöölistega tähistasid Tallinna raudteelased 1929. aastal 1. maid poliitilise demonstratsiooniga. Eesti Raudteelaste Ühingu Tallinna osakonna liikmed tulid sellele punase lipuga, millele oli kirjutatud: «Elagu kõigi maade raudteelaste solidaarsus!»[31] 1929. aastal toimus Eesti Raudteelaste Ühingu teine korraline kongress, kus uuesti rõhutati eelmisel kongressil vastuvõetud tegevusprogrammi põhimõttelist tähtsust.[32]

Kongressi tähelepanu keskpunktis olid raudteelaste majanduslik olukord ja elu-olu. Vastuvõetud otsuses toonitati, et on aeg kehtestada 8-tunnine tööpäev kõikidel raudteeteenistuse aladel ning et tuleb lõpp teha raudteelastele määratud korteritega spekuleerimisele.

Tähtis osa oli kongressi töös õiguslikel küsimustel. Otsuses kriipsutati alla vajadust võidelda nende raudteeülemuste ja meistrite vastu, kes kohtlevad töölisi jõhkralt.[33]

---

[26] RAKA, f. 1753, nim. 1, s.-ü. 3, leht 2.
[27] «Raudteelane» nr. 1, september 1929.
[28] ORKA, f. 1753, nim. 1, s.-ü. 4, leht 22.
[29] Saabus päev, lk. 207.
[30] «Tööliste Elu», 13. detsembril 1929.
[31] ORKA, f. 1753, nim. 1, s.-ü. 17, leht 3.
[32] Samas, nim. 4, leht 25.
[33] Samas, leht 26.

Teise kongressi otsuste elluviimisel oli suur osa etendada ajalehel «Raudteelane», mis hakkas ilmuma 1928. aasta veebruaris. 1929. aastast alates muutus see Eesti Raudteelaste Ühingu ja Tallinna transporditööliste ühingu ühiseks häälekandjaks. Pahempoolsete Ametiühingute Kesknõukogu arutas ajalehe tegevust ja otsustas saata toimetusse tööle oma esindajana K. Veissi.

Revolutsiooniliselt häälestatud ajaleht «Raudteelane» osutas palju tähelepanu raudteelaste raske majandusliku olukorra valgustamisele. Artiklis «Miks me peame organiseeruma?» märgiti, et viimase kuue aasta jooksul, s. o. pärast 1922. aastat kasvas elukallidus 50—70 protsenti, mõningatel aladel koguni kuni 100 protsenti, kuna sama ajavahemiku jooksul kasvas raudteelaste palk parimal juhul ainult 20 protsenti. Artikli autor küsis: «Kes on süüdi, et 35 protsenti eesti töölistest on tööta?» ja vastas: «Klass, kelle käes on kapital!» [34]

Ajalehe «Raudteelane» väljaandjad ei võinud mööda minna katsetest liita Eesti ametiühingud oportunistliku Rahvusvahelise Ametiühingute Liiduga (Amsterdami Internatsionaaliga). Selle ümber hargnes terav diskussioon, sest 1927. aastal moodustatud Eesti Raudteetööliste Ühisus pooldas samuti ühinemist reformistliku ametiühinguliikumise rahvusvahelise keskusega. [35]

Järsult eitavale positsioonile asus «Raudteelane» ja kirjutas, et «Amsterdami internatsionaal on imperialistlikkude riikide truualamline teener, kes alandlikult korjab imperialistlikelt valitsustelt toetussummasid, et neid välja jagada suure käraga töölisorganisatsioonidele. Amsterdami internatsionaali kaudu hoiab kapitalism kogu maailma tööliskonda oma võimuses, teda kasutab kapitalism selleks ära, et surmata revolutsioonilist töölisliikumist.» [36]

REAKTSIOONI PEALETUNG LAIENEB

1929. aastal vapustas kapitalistlikku maailma uus majanduskriis, mis andis tunda ka eesti tööliste olukorras. Ümberlükkamatute faktide ees pidid seda tunnistama reformistlikud ametiühingujuhidki.

Eesti Töölisühingute Keskliidu kolmandal kongressil (Eesti ametiühingute V kongress) oli Eesti Raudteetööliste Ühisuse esimees J. Normann sunnitud nentima, et raudteelaste palk on vähenenud 40—50 protsendi võrra, kuna aga tööpäeva kestus

[34] «Raudteelane» nr. 2, märts 1928.
[35] ORKA, f. 994, nim. 1, s.-ü. 5, lehed 4, 5.
[36] «Raudteelane» nr. 1, veebruar 1928.

on märgatavalt kasvanud. [37] Need andmed vastasid tõele, ametiühingute ja töölisvanemate teadete kohaselt, mis on ära toodud Töölisühingute Keskliidu 1931.—1932. aasta aruandes, vähenes eesti tööliste sissetulek ajavahemikul 1929. aastast 1932. aasta lõpuni kokkuvõttes 35—50 protsenti. [38]

Kongressil kritiseeriti teravalt Töölisühingute Keskliidu aruannet. Pahempoolsed ametiühingutegelased, kes olid vähemuses, paljastasid keskliidu oportunistlikke juhte, nende poliitikat, mis taotles töölis- ja ametiühinguliikumise lõhestamist. Narva raudteelane R. Liivoja, kes oli esinenud juba eelmistel kongressidel oportuniste paljastavate sõnavõttudega, ütles muu hulgas: «Hüüdsõna «kõigi maade töölised, ühinege!» on saanud ainult sõnakõlksuks, sest ühe käega kutsutakse töölisi ühinema, teise käega aga paisatakse laiali. Või tuleb see sellest, et sotsialistid istuvad koos kodanlastega riigitüüril? Kodanlased teostavad riigi asutuste koondamist, selle eeskujul on ka keskliit asunud ennast koondama.» [39] R. Liivoja heitis keskliidu oportunistlikele juhtidele konkreetselt ette seda, et nad kõrvaldasid Eesti Töölisühingute Keskliidust enne kongressi ideoloogilistel kaalutlustel Tallinna Puidutööliste Ametiühingu. Kongressi tööst ei lastud osa võtta ka mitmel teisel pahempoolsel ametiühingul. Nad jäid kõrvale keskliidu reformistlike juhtide lõhestuspoliitika ning osalt ka organisatsioonides endas valitsevate sektantlike meeleolude tõttu.

Ülemaailmsel majanduskriisil, mis demonstreeris kapitalistliku korra mandumist, olid tõsised poliitilised tagajärjed. Kriisi poolt sünnitatud raskustest ülesaamiseks püüdis kodanlus ka Eestis kõikide vahenditega maha suruda kasvavat revolutsioonilist liikumist, likvideerides demokraatlikud vabadused ja kehtestades fašistliku korra.

Suunda riigi fašiseerimisele varjati Eestis petlike kõnedega konstitutsiooni muutmise vajadusest.

Reaktsiooniliste jõudude pealetung muutis poliitilise olukorra väga teravaks. Pinge kajastus ka Töölisühingute Keskliidu IV ja iseäranis V kongressi (Eesti ametiühingute VI ja VII kongressi) töös. 1935. aastal kaotasid keskliidule uue juhatuse valimistel kõige jultunumad reformistlikud ametiühingujuhid poolehoiu.

Keskliidu tegevus hakkas seetõttu üha revolutsioonilisemaks muutuma. [40] Keskliidu uue juhatuse koosseisu ei pääsenud enam Eesti Raudteetööliste Ühisuse sotsist esimees J. Norman. Selle

---

[37] ORKA, f. 994, nim. 1, s.-ü. 7, leht 21.

[38] Samas, s.-ü. 11, leht 6.

[39] «Vaba Maa», 12. aprillil 1931.

[40] Vt. üksikasjalisemalt: O. Kuuli, A. Liebman, H. Saarniit. «Töörahva riigi eest. Eesti ametiühingute võitlusest aastatel 1918—1940». Tallinn 1967, lk. 300—302, 352—355.

organisatsiooni esindajateks keskliitu valiti pahempoolsed ametiühingutegelased, raudteetöökodade töölised E. Pärdi ja J. Nurmistu. [41] Töölisühingute Keskliidu IV kongressi delegaat J. Nurmistu (Amberg) pettus Eesti Sotsiaaldemokraatliku Töölispartei tegevuses ja katkestas 1933. aastal sellega igasugused organisatsioonilised sidemed. [42]

Eesti Raudteetööliste Ühisuse liikmeks võisid olla raudteetöökodade ja -depoode töölised. Osakonnad olid Tallinnas, Narvas, Tapal, Sondas, Mõisakülas ja Valgas. 1935. aasta lõpul oli liikmeid 629. [43]

Ülemaailmse majanduskriisi aastatel paistsid aktiivsuse poolest kõige rohkem silma Mõisaküla raudteelased. Ametiühinguliikumisest võtsid Mõisakülas endiselt osa vanad revolutsioonitegelased E. Liideman, P. Brok (Hiiemäe), E. Voll, J. Mumma, J. Varik, M. Kull, A. Kreevs ja paljud teised. 27. juulil 1933 toimus A. Kreevsi eesistumisel raudteelaste ja saeveski tööliste üldkoosolek, mis mõistis teravalt hukka vapse ja kutsus kogu Eesti töötavat rahvast hääletama 14., 15. ja 16. oktoobril konstitutsiooni muutmise vastu. [44]

Majandusliku iseloomuga võitlus ilmnes ka avalduses raudteelaste majandusliku olukorra kohta, mis saadeti kodanlikule valitsusele. Muu hulgas kirjutatakse selles dokumendis, et juba aasta vältel on raudteetöökodade tööliste olukord üha halvemaks muutunud palga korduva kärpimise, tükitööülesannete alandamise, haiguskindlustuse halvenemise, tööpäevade vähendamise ja lõpuks ka majanduskriisi eest maksmise tõttu. [45] Kuna palgatööliste olukord oli muutunud väga raskeks, nõudsid koosolekust osavõtjad otsustavalt tööliste palkade tõstmist vastavalt suurenenud elukallidusele. Ühtlasi esitati nõudmine kahenädalase tasulise puhkuse kohta. [46] Ligikaudu samas plaanis arutati neid küsimusi Valga raudteelaste koosolekul 1933. aasta juulis.

Aktiivset tegevust arendasid ka Tapa raudteelased, kelle eesotsas oli töölisvanem L. Valts. L. Valts kasvas üles revolutsiooniliselt meelestatud perekonnas, ta vanemad olid osa võtnud 1905. aasta revolutsioonist. Juba enne 1905. aastat oli ta ema Ida Valts tutvunud Tallinnas M. I. Kalininiga, kelle ülesandel ta võttis osa revolutsiooniliste lendlehtede levitamisest. Kõrvuti muude ühiskondlike ülesannetega juhtis L. Valts Eesti Raudteetööliste Ühisuse Tapa osakonda. [47]

---

[41] ORKA, f. 994, nim. 1, s.-ü. 19, leht 50.
[42] Praegu elab J. Nurmistu pensionärina Nõmmel.
[43] ORKA, f. 994, nim. 1, s.-ü. 23, leht 59.
[44] Samas, s.-ü. 12, leht 78.
[45] Sealsamas.
[46] Sealsamas.
[47] «Punane Täht», 26. juulil 1933.

Suurt tähelepanu osutati Tapa osakonnas raudteelaste kultuurihariduslikule tööle ja poliitilise silmaringi laiendamisele. Sellel eesmärgil loodi seal raudteelaste maja ja asutati raamatukogu. Teiste maade raudteelastega tihedamate sidemete loomiseks töötas Tapa raudteelaste maja juures esperantoring. [48]

Ühiskondlik-poliitilise elu kõikide külgede fašiseerimine ja muu hulgas seaduseelnõu võimude «vahendajaosast» töötülides põhjustasid rahulolematuse kasvamist Tallinna raudteelaste seas. Seaduseelnõud arutati Tallinnas Raudtee Peatehaste töölisvanemate koosolekul E. Veberi eesistumisel ja lükati ühel häälel tagasi kui dokument, mis ei vasta tööliste huvidele. [49]

Võitluses oma majanduslike ja poliitiliste õiguste eest polnud raudteelased üksinda. Oluliselt toetasid neid selles võitluses tehasevanemad. 1936. aasta 9. veebruaril toimus tehasevanemate IV konverents, kus arutati tööliste rasket ainelist olukorda ja nõuti tööliskontrolli sisseseadmist tootmise üle. Konverents märkis, et töölisvanemate eelmistel konverentsidel esitatud nõudmised tööliste majandusliku olukorra parandamise kohta on jäänud täitmata ning seepärast peab tähelepanu keskpunkti seadma palga tõstmise nõude. [50] Konverentsist osavõtjad lükkasid tagasi valitsuse kava Tööliskoja moodustamise kohta ja toetasid üksmeelselt ettepanekut, et tuleks viivitamatult tõsta kõikide raudtee ehitusel töötavate päevatööliste palka 25 protsendi võrra ning kindlustada neile riigi arvel iga-aastane palgaline puhkus, nagu see on teistel raudteelaste kategooriail. [51]

Seoses rahvahulkade revolutsioonilise meeleolu edasise kasvuga võtsid fašistlikud valitsejad 1936. aastal ette järjekordse rünnaku töölisorganisatsioonide vastu. 22. septembril tagandati Töölisühingute Keskliidu juhatus terves koosseisus ja asemele määrati nõndanimetatud ajutine juhatus, mis koosnes režiimile ustavaist agentidest.

Niisugune ametiühinguliikumise mahasurumise eesmärgil toimepandud akt oli õpetlik paljudele raudteelastele. Raudteetööliste Ühisuse juhtkond, E. Pärdi, J. Nurmistu, V. Kings, I. Kullas jt. nimetas seda raskeks hoobiks ametiühingute pihta.[52]

Kodanliku diktatuuri aastail olid kõige julmemini ekspluateeritavaiks ja madalapalgalisemateks raudteelasteks teeremondi töölised. See raudteelaste rühm oli küll kõige arvukam, ühtlasi aga ka poliitiliselt kõige arenematum. Koos ehitustöölistega ulatus nende arv 3000 inimeseni. [53]

---

[48] ORKA, f. 994, nim. 1, s.-ü. 96, leht 9; s.-ü. 28, leht 223.
[49] Samas, s.-ü. 17, leht 25.
[50] Samas, s.-ü. 29, lehed 1, 2.
[51] Samas, leht 5.
[52] Samas, s.-ü. 28, leht 223.
[53] «Tööliskoja Teataja» 1939, nr. 7, lk. 295.

Ei saa öelda, et raudtee liinitöölised oleksid täiesti organiseerimata olnud. Neid ühendas kaks ametiühingut. Raudtee-ehitustööliste ametiühing asutati 1933. aastal ja tegeles rööbiti teisega, mis oli moodustatud 15 aastat varem.

Reformistlikul platvormil asuvaisse kutseühinguisse liitumine ei aidanud siiski olulisel määral kaasa raudtee liinitööliste raske majandusliku olukorra parandamisele. Nagu näiteks raudtee kontoritöötajate, liiklusteenistuse, konduktorite jt. ametiühingud, nii seisid ka liinitöölised eemal Eesti Töölisühingute Keskliidust. Teetööliste palk oli kindlaks määratud juba kodanliku vabariigi algaastail ja jäi sellele tasemele muutusteta kuni 1937. aasta suveni. Koosseisuliste teetööliste palga mõningane tõstmine sai teoks ametiühingute pealekäimisel alles 1937. aasta suvel. Kuid nende palga tõstmine 55—60 kroonini kuus kaotas oma tähenduse tarbeesemete hinna tõusmisega.[54] Teiseks ei puudutanud palgatõus üldse päevatöölistena töötavaid teetöölisi. Olukorra tõsidust kinnitab ka asjaolu, et isegi «Tööliskoja Teataja» oli sunnitud nimetatud tööliste kategooriaga seoses küsima: «Kuidas peaks tööline riietuma ja toituma 40 krooniga kuus, kui ainuüksi korteri, kütte ja valgustuse kuludeks läheb kuus 15—16 krooni.»[55]

TEEL SOTSIALISTLIKU REVOLUTSIOONI VÕIDULE

Paaril fašistliku diktatuuri kokkuvarisemisele eelnenud aastal hakkasid maal ilmnema revolutsioonilise kriisi tunnused. Raudteetööliste organisatsioonide, sealhulgas ka teetööliste ametiühingute tegevus elavnes märgatavalt. Liidu osakondades kõneldi üha energilisemalt raudteelaste majanduslikust olukorrast ja 8-tunnise tööpäeva kaitsmise vajadusest, kuna 1939. aasta veebruaris oli Käsitöölistekoda teinud valitsusele ettepaneku suurendada tööpäeva kestus 10 tunnini. Ametiühingute kohalikud osakonnad mõistsid selle ettepaneku hukka teguviisina, mis on vastuolus raudteelaste eluliste huvidega.[56]

Seoses rahvusvahelise olukorra järsu muutumisega tegi NSV Liidu valitsus 1939. aastal Eesti valitsusele ettepaneku sõlmida vastastikuse abistamise ja mittekallaletungi pakt, mis kirjutatigi alla 28. septembril. Pakt vähendas rahvusvahelist pinget ja lõi palju soodsamad tingimused töölisorganisatsioonide tegevuseks Eestis. Nagu meenutab Tallinna Raudtee Peatehaste endine katelsepp J. Nurmistu, julgustas see sündmus töölisi ja hoogustas võitlust sotsialistliku revolutsiooni võidu eest.

[54] «Tööliskoja Teataja» 1939, nr. 4, lk. 99.
[55] «Tööliskoja Teataja» 1937, nr. 10, lk. 270.
[56] «Tööliskoja Teataja» 1939, nr. 4, lk. 109; nr. 7, lk. 196.

Tallinna Raudtee Peatehased olid 1940. aasta murranguliste sündmuste eelõhtul üheks suuremaks tööstusettevõtteks Eestis oma ligikaudu 600 töölisega. Nende hulgas oli paarkümmend inimest, kes mäletasid M. I. Kalininit koos töötatud aastaist 1902—1903. Kui eesti proletariaat töötas Kommunistliku Partei juhtimisel sotsialistliku revolutsiooni ettevalmistamiseks, elavnes märgatavalt ka selle ettevõtte tööliste revolutsiooniline tegevus.

Raudtee Peatehaste endine tööline ajaloolane Edgar Mattisen märgib oma mälestustes, et pärast EKP põrandaalust konverentsi 1940. aasta aprillis, kus arutati fašistliku diktatuuri kukutamise ja rahvademokraatliku valitsuse loomise küsimust, moodustus raudteetehastes revolutsiooniline tuumik, kelle eesotsas seisis tuntud revolutsioonivõitleja, EKP liige H. Ansip.

Tihedas kontaktis H. Ansipiga töötas ametiühinguaktivist kommunist H. Titma, kes pärast sotsialistliku revolutsiooni võitu seati raudteelaste ametiühingu etteotsa. Parteitutest aktivistidest selles ettevõttes tuleks märkida A. Puusneri (1940.—1941. aastal kohaliku ametiühingukomitee esimees), treial N. Jäärandit, elektrik G. Härsingit, seppi G. Peili, A. Laansalu ja tisler A. Piirimäge. [57]

Olulist osa sündmuste arengus etendas töölisnoorsugu, kelle esiridades seisid energilised aktivistid E. Meerits ja B. Tihko. Koos V. Raudsalu (praegune Eesti NSV peaprokurör), S. Palmre, E. Mattiseni, O. Truumaa ja teistega tegutsesid nad tihedas kontaktis parteiorganisatsiooniga, abistasid massikoosolekute ja miitingute organiseerimist, millest kõige suuremad toimusid 1940. aasta juunis ja juulis. 22. juunil pidasid Raudtee Peatehaste töölised oma üldkoosoleku, kus ettekandega poliitilisest olukorrast seoses uue valitsuse moodustamisega esines Eestimaa Töölisühingute Keskliidu esindaja V. Jaanus. Koosolijad kiitsid heaks resolutsiooni, mis läkitati uue valitsuse juhile J. Varesele: «Raudtee Peatehaste tööliskond saadab Teile ja kogu Vabariigi valitsusele oma tulisemad tervitused. Raudtee Peatehaste tööliskond konstateerib rahuldusega, et uue valitsuse ametisse astumisel on täiel määral arvestatud neid nõudmisi, mis püstitati tööliste meeleavaldustel 21. juunil 1940. a. Kinnitame uuele valitsusele oma täit usaldust ja vaimustatud poolehoidu. Oleme kindlad, et uus valitsus seab jalule kõik demokraatlikud vabadused, kindlustab tõhusalt tööliste majanduslikku ja sotsiaalset olukorda ning tihedas koostöös Nõukogude Liiduga tagab rahu ja julgeolekut eesti töötavale rahvale.» [58]

Täielikku usaldust uuele valitsusele avaldasid Tartu raudtee-

---

[57] Saabus päev, lk. 334, 335.

[58] 1940. aasta Sotsialistlik revolutsioon Eestis. Tallinn 1960, lk 150—151.

lased ja nõudsid raudtee ametnikkonna puhastamist töölisklassile vaenulikest elementidest. Ettekandega üldisest poliitilisest olukorrast maal esines sel koosolekul endine raudteetööline E. Inti (praegu majandusteaduste kandidaat). [59]

Vaimustusega võtsid raudteelased vastu sotsialistliku revolutsiooni võidu ka mujal. Tapa raudteelased esitasid oma kandidaadiks uude Riigikogusse L. Valtsi. Temale kui Riigikogu saadikule sai osaks au olla valitsusdelegatsiooni liikmeks, kes sõitis Moskvasse paluma NSV Liidu Ülemnõukogult Eesti NSV vastuvõtmist Nõukogude Liidu koosseisu. [60]

Saksa okupantide tulekul Nõukogude Eestisse 1941. aastal areteeriti L. Valts kui juhtiv nõukogude töötaja ja lasti hiljem maha.

Eesti töörahvale vabaduse toonud sotsialistlik revolutsioon oli pöördepunktiks töölisorganisatsioonide tegevuses. Vanglamüüride vahelt tulid välja töölisorganisatsioonide revolutsioonilised tegelased, nende hulgas ka raudteelaste aktivist R. Liivoja, ja lülitusid uuesti tormilisse poliitilisse ellu. [61]

2. juulil toimus Tallinna raudteelaste majas koosolek, millest võttis osa hulk üksikute raudteelaste ametiühingute esindajaid. Tunnistati ebanormaalseks olukord, et Eesti enam kui 8000 raudteelast olid killustatud 30 eraldi organisatsiooniks. Otsustati luua Täitevkomitee, mille koosseisu valiti J. Nurmistu, V. Sirel, V. Kings (Peatehased), J. Saarup, R. Pobul (konduktorid), E. Evartov (vedurijuht), S. Renter (teemeister), E. Peterson (teetööliste ametiühing), R. Jõgi, O. Pohla (jaamateenistujad) ja teised. [62]

Täitevkomitee koosseis kinnitati Eesti Töölisühingute Keskliidu poolt ja sai ülesandeks raudteelaste ametiühingu põhikirja uue projekti koostamise. Keskliidu juhtimisel teostatud organisatsiooniline ümberkorraldamine haaras kõiki Eesti ametiühinguid ning see viidi lõpule 1940. aasta sügiseks.

---

[59] «Rahva Hääl», 8. juulil 1940.
[60] «Punane Täht», 21. juulil 1966.
[61] «Rahva Hääl», 8. juulil 1940.
[62] «Rahva Hääl», 4. juulil 1940.

8

UUELE TEELE

PÕHJALIKE MUUDATUSTE AASTA

Nõukogude võimu taaskehtestamine ja Nõukogude Sotsialistlike Vabariikide Liitu astumine avas Eestile laialdased perspektiivid. Suurt osa avanenud võimaluste ärakasutamisel tuli etendada raudteetranspordil kui põhilisel tehnilisel vahendil teiste vabariikidega majanduslike ja kultuurisidemete arendamiseks.

Et raudtee töö oleks uutes tingimustes edukam, lülitati Eesti raudtee iseseisva üksusena Nõukogude Liidu raudteevõrku. Raudteevalitsuse asukohaks jäi Tallinn.

Uus raudteevalitsus võttis endiselt kodanliku Eesti Teedeministeeriumilt üle kogu raudteemajanduse.

Eesti raudteed moodustasid 1,6 protsenti NSV Liidu raudteede üldpikkusest. Kaubaveotöö moodustas 0,1 protsenti NSV Liidu raudteevõrgu üldisest kaubaveotööst. Vedude koormus 1 km kohta oli Eesti raudteedel 16 korda väiksem kui Nõukogude Liidus tervikuna.[1] Tehnilise varustuse ja transporditöö

[1] NSVL Rahvamajanduse Riiklik Keskarhiiv (RMRKA), f. 1884, nim. 41, s.-ü. 869, leht 12.

organiseerimise poolest jäi Eesti raudtee maha NSV Liidu raudteedest.[2]

Et kergendada Eesti raudtee üleviimist NSV Liidu raudteevõrgu töösüsteemile, komandeeriti kohale grupp insenere vennasvabariikidest. Raudtee ülemaks määrati A. Melgunov. Esmajärguliste organisatsiooniliste abinõude läbiviimiseks eraldas Nõukogude Liidu Rahvakomissaride Nõukogu 4 miljonit rubla.

Raudteelaste kollektiivi enamik hakkas energiliselt ümber korraldama raudteetranspordi tööd. Sel ajal oli Eesti raudteel 5044 koosseisulist töötajat ja 2959 päevatöölist.[3] Kuid see kollektiiv polnud oma koostiselt ühtlane. Revolutsioonilisema osa moodustasid depoode ja raudteetehaste töölised. Päevatöölistest olid aga paljud mingil määral seotud põllumajandusega. Neid kasutati peamiselt tee remondi ja korrashoiu alal. Suure grupi moodustasid ka väike- ja keskmisepalgalised teenistujad — jaamatöötajad, konduktorid, telegrafistid jne. Suhteliselt väikese rühma kõrgemate raudteeametnike sotsiaalne seisund peegeldus ka nende maailmavaates. Esimese grupi hulgast astusid töölisklassi revolutsioonilisele võitlusele ustavamad juba 1940. aatsa suvel Kommunistliku Partei ridadesse. Nende seas olid J. Tammoja, kes juba 1917.—1918. aastal võitles Punakaardi ridades, H. Titma, H. Ansip, A. Koppel, K. Maimre, H. Keerpere, E. Int, A. Nõu, R. Puusner, A. Kivi, J. Välja, J. Joalaid, V. Paul ja teised.

Raudteelaste kõige aktiivsem tuumik töötas Raudtee Peatehastes Tallinnas. Seepärast on arusaadav, et just sellest ettevõttest sai nõukogude võimu esimestel kuudel kogu Tallinna raudteesõlme poliitlise elu keskus. Peatehastes loodi esimene partei-algorganisatsioon Eesti raudteel, kuhu kuulusid ka teiste raudteesõlme ettevõtete ja allüksuste kommunistid. 7. augustil 1940 toimus esimene organisatsiooniline koosolek. Partei-algorganisatsiooni sekretäriks valiti Heinrich Ansip, kes pärines raudteelase perekonnast ja oli alustanud juba 13-aastase poisikesena töötamist juhutöödel. 1937. aastal õnnestus tal astuda vagunikütjana tööle Tallinna Raudtee Peatehastesse, kus ta omandas nikeldaja eriala.[4] Augustist alates suurenesid kom-

---

[2] Veduripark koosnes väikese võimsusega veduritest. Vagunitel olid käsipidurid. Teede roobastest oli 70 protsenti valtsitud aastatel 1875—1916. Pallastiks kasutati jämedateralist kruusa. Kaubavaguni ringlus ületas 5,5 ööpäeva. (RMRKA, f. 1884, nim. 41, s.-ü. 869).

[3] RMRKA, f. 1884, nim. 41, s.-ü. 869, leht 81. Tee ühe ekspluatatsioonikilomeetri kohta tuli 5,6 töötajat. Ühe kilomeetri kohta polnud see palju, kuid väikese liiklemistiheduse tõttu oli tootlikkus ühe töötaja kohta väga väike, ainult 88 000 tonnkilomeetrit. (RMRKA, f. 1884, nim. 31, s.-ü. 2817, leht 13).

[4] «Kommunist», 28. detsembril 1940.

munistide read järk-järgult ja novembriks oli partei-algorganisatsioonil juba 16 liiget ja 7 liikmekandidaati.[5] Nende mõju oli kohe tunda. Kommunistide juhtimisel hakati taotlema, et eesti raudteelased Nõukogude Liidu raudteelaste peres peaksid eeskujulikult distsipliini ja täidaksid laitmatult oma teenistuskohuseid. Tuli läbi viia poliitilist selgitustööd kollektiivis, kus alles hiljuti oli keelatud kommunistlike vaadete levitamine.

Kõigepealt oli vaja otsustavalt muuta endist kaadri komplekteerimise süsteemi. Ei võinud leppida olukorraga, et töölisi aastate jooksul kasutati päeviti. Seejuures oli püütud mitte võtta koosseisu eriti neid, kes mingil määral avaldasid kommunismi kalduvat poliitilist aktiivsust. Lubamatu oli ka selline fakt, et vedurijuhi abidel ei võimaldatud mitme aasta jooksul sooritada vedurijuhi eksamit, kuigi nende teadmised olid küllaldased. Kommunistid võtsid aktiivselt osa selliste aktuaalsete küsimuste lahendamisest, mis aitas tõsta lugupidamist nende vastu raudteelaste hulgas.

Kommunistide poole pöörduti paljude küsimuste lahendamiseks teadmises, et nad võtavad tarvitusele abinõud tööliste õiglaste nõudmiste rahuldamiseks. Astuti samme tööliste ja teenistujate materiaalse olukorra parandamiseks. 16. septembrist kõrgendati raudteelaste töötasu 30—45 protsendi võrra.[6] Parandati meditsiinilist teenindamist. Organiseeriti kaupluste ja sööklate võrk.

Partei mõju raudteelastele tugevdati ametiühinguorganisatsioonide kaudu. Endisi raudteelaste ametiühinguid (mida nimetati kutseühinguteks) hakati 1940. aasta augustis reorganiseerima. Väiksed ametiühingud koondati ühte raudteelaste ametiühingusse.[7] Organisatsiooniliste abinõude läbiviimiseks loodi ajutine juhtiv keskus, mille koosseisu kuulusid: Tallinn-Sadama jaama ülem Harri Titma, kütja Eduard Salutee, tööline Endel Tamman, inspektor Johannes Idla, Voldemar Sirel ja Joosep Joalaid, Raudtee Peatehastest, Jaan Saarup ekspluatatsiooniametist ja õlitaja Helmar Põld. Kogu raudteevõrgus loodi 3 ametiühingu rajoonikomiteed, kellele allusid kohalikud komiteed, mis valiti ettevõtetes, jaamades ja teistes raudtee allüksustes, kus töötas vähemalt 25 ametiühingu liiget.[8]

Algas ametiühingu liikmete registreerimine ja uute liikmete vastuvõtmine. Kui 27. juunini 1940 oli raudteel 1642 ameti-

---

[5] «Kommunist», 3. novembril 1940.
[6] «Rahva Hääl», 5. oktoobril 1940.
[7] В. Бойков. Организация и деятельность Эстонских профсоюзов в 1940—1946 гг. Рукопись, стр. 75.
[8] «Rahva Hääl», 27. augustil 1940.

ühingu liiget, siis 15. septembriks nende arv suurenes kuni 3017 inimeseni.[9]

Septembris toimusid kõikjal kohalike komiteede valimised. Need viidi läbi nii, et esimesel päeval seati üles ja arutati läbi komitee liikmekandidaadid, seejärel anti päev või kaks mõtlemiseks ja pärast seda korraldati hääletamine. Selline protseduur võimaldas paremini tundma õppida ülesseatud kandidaate.

Kohalike komiteede valimisega lülitus suur hulk ametiühingutöötajaid aktiivselt tegevusse. Algasid ettevalmistused rajoonikonverentside läbiviimiseks, mis toimusid 1941. aasta märtsi esimesel poolel. Lõppetapiks juhtivate ametiühinguorganite loomisel oli Eesti Raudteelaste Ametiühingu I kongress, mis avati 20. märtsil ja kestis neli päeva. Ettekandega ametiühingu tööst esines H. Titma, kes käsitles Eesti ametiühinguliikumise ajalugu, tuletas meelde revolutsionääride-raudteelaste osa võitluses kapitalismiga ning tegi ühtlasi kokkuvõtte kohalike ametiühinguorganisatsioonide valimiste tulemustest. Kongressi avamise päevaks kuulusid raudteelaste ametiühingusse kõik raudteel töötajad, umbes 11 600 inimest.[10] Kongress valis Eesti Raudteelaste Ametiühingu juhtiva organi — Raudtee Ametiühingu Komitee, mille esimeheks sai Harri Titma.

Nõukogude võimu taaskehtestamisega said ka töölisnoored avaramad võimalused aktiivselt osa võtta ühiskondlikust elust. Noored astusid Kommunistlikku Noorsoo Ühingusse. Kommunistlikud noored aitasid kommunistidel läbi viia kasvatustööd kollektiivides ja luua neis eelkõige noorte hulgas üksmeelt. Esimene kommunistlike noorte rakuke nagu parteiorganisatsioongi loodi raudteel Tallinna Raudtee Peatehastes, kus moodustati noortööliste initsiatiivgrupp — E. Meerits, B. Tiho, E. Mattisen, N. Paju, S. Palmre, O. Truumaa. Neist kujuneski kommunistlike noorte organisatsiooni tuumik. 21. augustil toimus Raudtee Peatehaste ruumes kommunistlike noorte — raudteelaste koosolek, kus üle 30 inimese arutas oma pakilisi küsimusi.[11] Järgmine komsomoliorganisatsioon loodi Tallinna jaamas, kus selle sekretäriks valiti Oltre.[12] Seejärel hakati komsomoliorganisatsioone looma ka teistes raudteesõlmedes.

Kommunistlikud noored olid initsiaatoriteks paljudele tublidele algatustele raudteel. Päevad olid sündmusterohked ja tulvil uutest muljetest. Kõikjal toimusid töötajate koosolekud, kus arutati vabariigi ja oma kollektiivi päevasündmusi.

30. augustil tegid Raudtee Peatehaste töölised ettepaneku anda nende tehasele Mihhail Ivanovitš Kalinini nimi. Palve

[9] В. Бойков, стр. 73.
[10] «Rahva Hääl» ja «Советская Эстония», 21. märtsil 1941.
[11] «Kommunist», 22. augustil 1940.
[12] «Kommunist», 24. augustil 1940.

rahuldati. 1. septembril hakkas kurseerima otserong Tallinna ja Leningradi vahel, tehes reisi 13 tunniga. Rongi koosseisu kuulus ka otseühenduse magamisvagun Moskvasse.[13]

Eesti NSV astumine Nõukogude Liitu tagas vabariigi tööstuse toorainetega varustamise ning laialdase turu toodangu realiseerimiseks. Algas järkjärguline tööstusettevõtete esialgsete võimsuste taastamine, millega kaasnes ka vedude suurenemine.

Tehniliselt nõrgalt varustatud raudtee ei tulnud aga tihtilugu toime pidevalt kasvavate vedudega.

Tootmisküsimused ei erutanud nüüd mitte üksnes juhtivaid töötajaid, vaid ka paljusid teisi aktiivseid raudteelasi. Ajakirjandus ja raadio tutvustasid eesti raudteelastele töövõite teistes vennasvabariikides. Kollektiivi ellu tulid sellised uued mõisted nagu sotsialistlik võistlus, lööktöö, stahhaanovlik liikumine. Nõukogude Liidus oli juba ammu kujunenud tavaks tähistada proletaarseid pühi töövõitudega. Eeskujuks oli see ka eesti töölisklassile. Oktoobripühade-eelse sotsialistliku võistluse initsiaatoriteks olid M. I. Kalinini nimelise Raudtee Peatehaste töölised. Võistluse eellugu ulatub 1940. aasta septembrisse, mil tehaste kommunistid ühiselt arutasid sotsialistliku võistluse organiseerimise võimalusi, esialgu käsitledes võistlust katelseppade brigaadide vahel. Ettevõte õnnestus. O. Jansoni, H. Põderi ja V. Keiti brigaadid töötasid tublilt, ületades tunduvalt päevaülesandeid. Võistlus rikastas kollektiivi ühiskondlikku elu. Katelsepad otsustasid enne tähtaega välja lasta kapitaalremondist kolm vedurikatelt ja esitasid võistlussekutse teiste tsehhide kollektiividele. Tsehhides arutati katelseppade kirja, võeti väljakutse vastu ja kohustuti samuti ületama tootmisülesandeid.

4. oktoobril 1940 kogunes umbes 600 Tallinna Raudtee Peatehaste töölist miitingule. Arutati sotsialistlikke kohustusi Suure Oktoobri XXII aastapäeva auks ja otsustati kutsuda sotsialistlikule võistlusele välja Tallinna depoo ning Valga ja Mõisaküla raudteetehaste töölised. Initsiatiivi kiitsid heaks EK(b)P Keskkomitee ja Eesti NSV Ametiühingute Keskliit. Avaldati vastav üleskutse «Kogu Eesti Nõukogude Sotsialistliku Vabariigi töörahvale», milles nad teatasid, et eelseisva püha puhul «... kutsuvad EK(b)P Keskkomitee ja Eesti Ametiühingute Keskliit kogu töötavat rahvast järgnema eesrindlikkude tööliste eeskujule ning võtma osa sotsialistlikust võistlusest. Nad kutsuvad töötavat rahvast üles töötama sotsialistlikult, täitma auga oma tööplaane, tõstma tööviljakust, arendama meie sotsialistlikku tööstust, tõstma meie sotsialistlikku kultuuri sel-

[13] «Трудовой путь», 2 сентября 1940.

leks, et jõuda kiires tempos järele teistele suure Nõukogude Liidu vabadele rahvastele ja ehitada üles sotsialistlik ühiskond.»

Üleskutse leidis laialdast vastukaja. Sotsialistlikku võistlusse, mille initsiaatoriteks olid raudteelased ja tekstiilitöölised, lülitus vabariigis 268 ettevõtet, kus töötas kokku üle 42 000 töölise. Sotsialistliku võistluse hoog kinnitas veel kord V. I. Lenini mõtteavaldust, et sotsialism ei summuta võistlust, vaid vastupidi, loob esmakordselt võimaluse rakendada seda tõesti laialdaselt, tõesti massilises ulatuses, tõmmata töötajate enamik tõepoolest niisuguse töö areenile, kus nad võivad ennast avaldada, oma võimeid arendada, avastada talente, keda rahva seas on äraarvamatult palju ja keda kapitalism tallas, rõhus ja lämmatas tuhandete ja miljonite kaupa.[14]

Raudteelaste sotsialistliku võistluse esiridades olid H. Ansip, R. Puusner ja H. Keerpere. Ennastsalgavalt töötas kommunistlike noorte brigaad, kuhu kuulusid E. Meerits, E. Mättisen, S. Palmre ja O. Truumaa. Kommunist F. Välja organiseeris võistlust liinil remonditöödel.[15]

Oktoobripühad võttis raudtee kollektiiv vastu riiklike vedude plaani ületamisega. Tunduva panuse andsid selleks eesrindlikud vedurijuhid, kes otsustavalt lükkasid ümber vananenud vaated veonormidele. Esimesena paistis silma Johannes Kruusi, kes oli 18 aastat töötanud vedurijuhi abina. Ülemuste ees ei olnud ta kummardanud ja seepärast ei edutatud teda aastaid, vaid sõimati «punaseks nahaks». Alles 1937. aastal sai ta sooritada 3. liigi vedurijuhi eksami. Pärast juulipäevi hakkas J. Kruusi huvi tundma Nõukogude Liidu vedurijuhtide töö vastu. Ta kuulis raskekaalurongide vedamisest ja otsustas katsetada seda ka Eesti raudteel. Tundes hästi Tallinn—Tapa teelõigu profiili, tegi J. Kruusi jaamakorraldajale ettepaneku anda talle rong, mille kaal tunduvalt ületas normi. Talle öeldi kategooriliselt ära. Tuli anda allkiri, et ta võtab kogu vastutuse endale. Alles pärast seda lubati tal vedada rongi kaaluga 1150 tonni normikohase 800 tonni asemel. Esimene raskekaaluline rong jõudis õnnelikult sihtkohta. Edaspidi hakkas J. Kruusi süstemaatiliselt vedama selliseid ronge.[16]

Varsti tekkis teisi J. Kruusi eeskujule järgnejaid.

Sotsialistlik võistlus ei mõjutanud mitte üksnes tootmise kasvuhoogu, vaid aitas tõsta ka töölisklassi sotsialistlikku teadlikkust. Raudteelased tähistasid pidulikult Suure Sotsialistliku Oktoobrirevolutsiooni aastapäeva. Kõikjal toimusid pidulikud koosolekud, mille ettevalmistamisel suurt osa etendasid kom-

[14] V. I. Lenin, Teosed, kd. 26, lk. 373.
[15] «Kommunist», 3. novembril 1940.
[16] «Советская Эстония», 1 января 1941.

munistlikud noored. Esmakordselt tehti sotsialistliku võistluse kokkuvõtteid. Võistlustel võitjaks tulnud Raudtee Peatehaste katelseppadele anti rändpunalipp.

Esimesed sammud sotsialistliku võistluse arendamisel toimusid ajal, mil viidi lõpule Eesti raudtee reorganiseerimist. 1940. aasta oktoobris arutati Eesti raudtee tööd NSVL Teede Rahvakomissariaadi kolleegiumil. Raudteele määrati summad tehniliste seadmete jaoks, töötajate kvalifikatsiooni tõstmiseks, kultuurmassiliseks tööks ja elumajade omandamiseks raudteelaste jaoks. Eraldati vajalikud ehitusmaterjalid ja seadmed. Raudtee sai 10 uut vedurit. Seni olid raudteel kasutusel ainult kaheteljelised kaubavagunid, nüüd tuli pidevalt ka neljateljelisi. Algas vagunite varustamine automaatpiduritega. Saadi uued aparaadid telegraafi-telefoniside täiendamiseks. Tallinnas ja Tartus seati üles teletaipaparaadid. Loodi telefoniside Raudteevalitsuse ja raudteesõlmede vahel. Alustati rongidispetšeritele selektorside sisseseadmist. Defektide avastamiseks roobastes saadi velodefektoskoope ning mitmesuguseid mõõteriistu.[17]

Raudteel hakati juurutama vedude planeerimist, mis nõudis kontakti parandamist klientuuriga ja rongide liikumisgraafiku väljatöötamist. Tunnistati vajalikuks, et vagunite laadimist ja tühjendamist peab teostama kogu ööpäeva kestel.

Kõik need abinõud aitasid parandada vagunite kasutamist. Aasta lõpuks lühenes vagunite ringlus kuni 3 ööpäevani, kaubavedu aga suurenes üle 22 protsendi.[18] Alates 10. veebruarist 1941 võeti Eesti raudteel kasutusele Nõukogude Liidu raudteevõrgus kehtivad tehnilise ekspluatatsiooni määrused.[19]

Novembris 1940 loodi Eesti Raudtee Poliitosakond, mis pidi etendama vastutavat osa raudteelaste ideelisel kasvatamisel.[20] Poliitosakonna ülemaks sai P. Timofejev, kes oli omandanud suured töökogemused Oktoobriraudteel. Poliitosakonna peamiseks ülesandeks oli tugevdada raudteel teadlikku töödistsipliini, organiseerida sotsialistlikku võistlust, võidelda klassivõõraste elementide vastu, abistada raudteelasi tehniliste teadmiste omandamisel. Lisaks Raudtee Poliitosakonnale loodi poliitosakonnad ka Tallinna, Tartu ja Türi raudteekondade juurde.

Poliitosakondade tegevuse alustamise järel kujunes ühiskondlik elu raudteelaste kollektiivis veelgi sisukõllasemaks. Kasvas ja levis partei- ja komsomoliorganisatsioonide mõju. Tunduvalt täienesid ka partei liikmete ja kommunistlike

---

[17] «Kommunist», 11. oktoobril 1940; «Советская Эстония», 1 января 1941; Eesti Raudteekonna arhiiv (ERA), nim. 3, s.-ü. 350, leht 50.

[18] RMRKA, f. 1887, nim. 41, s.-ü. 869, leht 12.

[19] EKPA, f. 1, nim. 1, s.-ü. 659, leht 112.

[20] Poliitosakonnad loodi NSV Liidu raudteetranspordis ÜK(b)P Keskkomitee määrusega 10. juulist 1933.

noorte read. 1941. aasta alguseks oli Tallinna raudteesõlmes juba kolm partei-algorganisatsiooni. Kõige suuremaks oli Raudteevalitsuse partei-algorganisatsioon, kus jaanuaris oli arvel 25 kommunisti ja 2 kandidaati, 1941. aasta suvel aga juba 45 kommunisti. Kolmas partei-algorganisatsioon loodi Tallinna veduridepoos. 1941. aasta jaanuaris toimusid partei aruande-valimiskoosolekud.

Parteiorganisatsioonide sekretärideks valiti: Raudteevalitsuses N. Smirnov, partei liige 1931. aastast, kes oli varem töötanud Oktoobriraudteel; M. I. Kalinini nimelistes Raudtee Peatehastes H. Ansip; Tallinna veduridepoos E. Liivar, partei liige 1940. aasta juulist.[21] Sel perioodil loodi partei-algorganisatsioonid ka Mõisaküla, Tartu, Valga ja Petseri jaamades.[22]

Raudtee Poliitosakond korraldas parteiorganisatsioonide sekretäridele ja poliitosakonna instruktoritele mitu seminari, kus kuulajaid tutvustati parteitöö põhialustega.

Raudteelaste kollektiivile oli suursündmuseks osavõtt NSV Liidu Ülemnõukogu valimistest. Valimiste ettevalmistuse perioodil moodustati agitkollektiiv ligi 750 agitaatoriga, kelle tööd juhtisid kommunistid ja kommunistlikud noored. Enne valijate juurde minekut said agitaatorid vajalikud eelteadmised. 18.—20. detsembrini 1940 korraldati neile kolmepäevane seminar. Õpiti tundma konstitutsiooni ja valimismäärustikku.

Arvestades raudteetranspordi töö iseloomu koostati ja sisustati agitrong, et viia läbi selgitustööd raudteekondade jaamades, kohtumispunktides, teemeistrite piirkondades. Rongiga sõitis välja ka Tallinna sõlme raudteelastest koosnev kontsertbrigaad. Agitrongis oli heli-, kinoseade, raamatukogu ja saal, mis mahutas umbes 200 inimest.[23]

Valimiskampaaniast võtsid osa ka 4 raudteelaste klubi ja 48 punanurka, mille juurde oli organiseeritud ja tegutses aktiivselt 198 poliitringi. Raudteelaste poolt läbiviidud organiseerimistööst annab tunnistust seegi, et ainuüksi jaoskonna valimiskomisjonides töötas 194 raudteelast.

Raudteelased esitasid Heinrich Ansipi ja Johannes Kruusi NSV Liidu Ülemnõukogu saadikukandidaatideks.

Eesti raudteelaste üldist meeleolu kajastas Tallinna raudteetehaste tööliste poolt vastuvõetud resolutsioon:

«Kuulanud ära EK(b)P Keskkomitee üleskutse valijatele, raudteetehaste tööliste ja teenistujate kollektiiv üksmeelselt otsustas võtta sajaprotsendiliselt osa valimistest ja anda oma hääled kommunistide ja parteitute blokile, tõendades sellega

---

[21] EKPA, f. 1, nim. 1, s.-ü. 24, leht 245, s.-ü. 19, leht 18.
[22] «Советская Эстония», 28 января 1941.
[23] «Советская Эстония», 5 января 1941.

oma poliitilist küpsust ja ustavust Kommunistlikule (bolševike) Parteile.»

Valimised raudteelaste valimisjaoskondades toimusid üksmeelselt. Mõlemad kandidaadid valiti saadikuteks.

Valimiskampaania lõpetamisega ei lõppenud siiski agitaatorite tegevus. Nad jätkasid õppimist oma silmaringi laiendamiseks.

Valimiskampaania aitas kaasa sotsialistliku võistluse edaspidisele tõusule, sellesse lülitus üha rohkem raudteelasi. Tallinna raudteekond hakkas võistlema Tartu omaga, Tallinna jaam Tartu jaamaga, Rakvere jaam Valga, Narva ja Tapa jaamadega. Eesti raudtee võttis vastu Läti raudtee väljakutse.

Muutusid võistluse liidrid — juhtiv osa läks pikkamööda üle vedurijuhtidele. Nende töös avaldusid kõige ilmekamalt sellised sotsialistliku võistluse arendamise põhimõtted nagu tulemuste võrreldavus ja töösaavutuste kordamise võimalus.

J. Kruusil oli juba üle 30 järgija. Valga depoo vedurijuhid suurendasid vedurite pesuvahelise läbijooksu normi. Normi juures 4500 km alustasid nad võitlust 6000 km läbijooksu eest. Uute töövõitudega tähistati Eestimaa Kommunistliku Partei IV kongressi ja XVIII üleliidulist parteikonverentsi.

Raudtee esimesel tegevusaastal uutes tingimustes ilmnesid ka teatavad raskused kaadriga. Eestis raudteeinsenere ette ei valmistatud, kuid raudteetranspordi töö kasv nõudis uusi spetsialiste. Seda probleemi lahendati kahel viisil: mõningate insenertehniliste töötajate kutsumisega teistest liiduvabariikidest ja võimekamate praktikute edutamisega juhtivatele kohtadele. Juba esimestel kuudel edutati ametis umbes 30 inimest. Nende hulgas oli V. Tamm, kes 16 aastat oli töötanud korraldajana väikestes jaamades. Ta määrati Paldiski jaama ülemaks. A. Oras oli 11 aasta jooksul olnud lukksepa abi, vedurijuhi abi, depookorraldaja. Ta määrati Tartu raudteekonna ülema asetäitjaks vedurimajanduse alal. Vedurijuht A. Kull määrati kütteainete inseneri kohale, maaler H. Keerpere sai Raudteevalitsuse kaadrite grupi ülema asetäitjaks, Aruküla jaama pöörmeseadja Taevere — jaamakorraldajaks.[24] Aprillis 1941 kinnitati Tallinna raudteekonna poliitosakonna ülema abiks H. Ansip ja kuu aega hiljem sama poliitosakonna ülema abiks komsomoli alal — E. Meerits.

Edutatud töötajaile organiseeriti õppusi, kus pearõhk oli asetatud ökonoomikaküsimustele. Tallinna raudteesõlmes toimusid õppused igal nädalal 2 tundi. Lektoriteks kutsuti vabariigi parimaid õppejõude.[25] Märtsis 1941 avati Valgas kursused kvalifitseeritud raudteelaste ettevalmistamiseks. Esimeses grupis val-

[24] «Kommunist», 24. novembril 1940; «Советская Эстония», 1 января 1941.

[25] «Советская Эстония», 15 июня 1941.

mistati ette 30 vedurijuhi abi vedurijuhtideks. Teises grupis pidi hakatama ette valmistama jaamaülemaid ja jaamakorraldajaid.[26] Tehnilise propaganda läbiviimiseks alustas tegevust 1941. aasta aprillis raudtee tehnikamaja. Mais saabus Tallinna tehnilise propaganda näitusevagun Kalinini raudteelt. Näitusel demonstreeriti teaduse ja tehnika uusimaid saavutusi raudteetranspordi alal, peeti loenguid, demonstreeriti tehnikast filme. Näitus äratas väga suurt huvi.

Järjest tihedamaks kujunesid ka majanduslikud sidemed teiste liiduvabariikidega. Juba 1941. aasta algul töötati peaaegu kõigis tööstusettevõtetes ümber tooraineid, mis olid saabunud vennasvabariikidest. Vabariigi ulatuses tervikuna kasvas tööstuse toodangu tase nõukogude võimu esimesel aastal 63 protsendi võrra.

Raudteetranspordi töötempo kasvas järk-järgult. 1941. aasta I kvartali laadimis- ja tühjendamistööde plaan täideti 142-protsendiliselt,[27] kuid tööstusliku tootmise kasvutempo jõudis siiski ette raudteetranspordi arengust ja raudtee ei suutnud täiel määral toime tulla tooraine õigeaegse kohaleveoga. Nii näiteks juhtus, et V. Kingissepa nimeline tselluloosivabrik ei saanud I kvartali jooksul kätte umbes 500 vagunit metsamaterjali. Raudteetranspordi töötajad tundsid oma vastutust majanduse seisukorra eest ja kahekordistasid jõupingutusi.

1. mai tähistamiseks alustati võistlust vedude nelja kuu plaani täitmiseks 20. aprilliks. Kohustus täideti ja aprillis laaditi üle plaani veel 4611 vagunit.[28] Võitjate rändpunalipud sai Tallinna veduridepoo, kes täitis vedurite remondiplaani kõik näitajad enam kui 100-protsendiliselt. Vedurite keskmine ööpäevane läbijooks oli 193 km (plaan 176). Raskekaaluliste rongidega vedasid vedurijuhid aprillis üle plaani 55 000 tonni veoseid. Vedurijuhtide-luuninlaste[29] hulgas paistis eriti silma O. Rannamets. Veduri eeskujulik hooldamine võimaldas tal suuresti vähendada pesuremondi mahtu. Tema vedur töötas ühest pesuremondist järgmiseni depoosse remonti minemata, pesuremondi ajal aga remontis Rannamets oma brigaadiga ise vedurit, loobudes kompleksbrigaadi teenustest. Rändpunalipud sai samuti Tapa jaam, kus rasketele tehnilistele tingimustele vaatamata ei esinenud töös praaki ja jaama kollektiiv ületas aprillis tunduvalt laadimisplaani; Valga teejaoskond, kes tuli I kohale tee korrashoius ja Tallinna sidejaoskond, kes täitis aprillis side-

[26] «Советская Эстония», 21 марта 1941.
[27] NSVL KPKA, f. 17, nim. 22, s.-ü. 3775, leht 7.
[28] NSVL KPKA, f. 111, nim. 12, s.-ü. 1, leht 100.
[29] Luuninlikuks liikumiseks nimetati Tomski raudtee vedurijuhi Nikolai Lunini algatust hooldada eeskujulikult vedurit ja laiendada vedubrigaadi enda jõul teostatava remondi mahtu.

seadmete kapitaalremondi plaani 115-protsendiliselt.[30] Rändpunalippude üleandmine võitjatele toimus pidulikul koosolekul «Estonia» teatris valitsuse liikmete juuresolekul. Sel päeval kanti 22 parima nimed raudtee auraamatusse, 66. inimest premeeriti ja 80 inimesele avaldati tänu.[31] 1. mai demonstratsioonile tulid raudteelased värvirikkalt kujundatud kolonnides. Raudtee edusammudele aitasid kaasa kommunistlikud noored, kes pühade eel töötasid väga hästi. Paistsid silma Tallinna depoo töölised-õpilased, kellest lukksepp kommunistlik noor E. Toop organiseeris brigaadi veduri remontimiseks. Poisid töötasid innuga ja vedur lasti remondist välja enne tähtaega.[32] Seejärel hakkasid kommunistlikud noored tööst vabal ajal looma puhtust ja korda. Sarjati tugevasti lohakaid. Jaamad, depood ja töökojad puhastati talvisest mustusest.

Suurt algatusvõimet ilmutasid raudteelased uute võimsamate E-seeriast vedurite kohandamisel põlevkivikütusele. Joonised nende vedurite ümberseadmiseks põlevkivikütusele koostasid raudtee soojustehnika osakonna ülem insener V. Kogres ja üks vanemaid tehnikuid Lepp, kes oli tuntud leidurina-ratsionaliseerijana ning oli kahe aastakümne jooksul tegelnud vedurimajanduses põlevkivikütuse kasutuselevõtmisega. Ümberseadmine viidi läbi M. I. Kalinini nimelistes Raudtee Peatehastes. Esimesel katsesõidul juhtis vedurit üks paremaid Tallinna depoo vedurijuhte Viirlaid. Kaasa sõitsid vedurijuht-instruktor J. Kruusi, V. Kogres ja raudtee ülema asetäitja A. Roslak. Proovisõit läks täiesti rahuldavalt.[33]

Saabus suvi — ehituse ja remonditööde hooaeg. Eesti raudteel seisid ees tõsised ülesanded: oli vaja suurendada läbilaskevõimet, esmajärjekorras ehitada kaherööpmeliseks teelõik Pihkva—Petseri vahel 38 km ulatuses, läbi viia Tallinna, Tapa ja Tartu raudteesõlmede väljaarendamine ning pikendada jaamateid Narva—Tallinna ja Tapa—Valga teelõikudes.[34] Ehitustööde teostamiseks loodi 1941. aasta mais Eesti raudtee ehitusorganisatsioon «Dorstroi», eraldati vastavad ehitusmehhanismid ja -materjalid.[35] Käisid intensiivsed ettevalmistused.

7. mail toimus majandusaktiivi koosolek, kus arutati üksikasjaliselt raudtee tööd. Koosolekust osavõtjad kutsusid raudteelasi üles täitma vedude 6 kuu plaani 21. juuniks 110-protsendiliselt. Selle perioodi väärtuslikuks algatuseks oli 21. juuni nimelise vedurikolonni organiseerimine. Õiguse sellesse kolonni

[30] NSVL KPKA, f. 111, nim. 12, s.-ü. 1, leht 100.
[31] Samas, leht 102.
[32] «Советская Эстония», 21 марта 1941.
[33] «Советская Эстония», 5 июня 1941.
[34] EKPA, f. 1, nim. 1, s.-ü. 659, leht 51.
[35] RMRKA, f. 1884, nim. 31, s.-ü. 3023, lehed 12—13.

kuuluda said vedurijuhid, kes päevast päeva täitsid ja ületasid kõik tootmisülesanded. Tallinna depoo kolonni juhiks oli vedurijuht O. Rannamets. Tema vedur oli nii oma tehnilise seisukorra kui ka töönäitajate poolest parim kogu raudteel.

Kollektiivi jõupingutused andsid häid tulemusi. Raudtee täitis vedude 7 kuu plaani 21. juuniks.[36] Lähenes Eestis nõukogude võimu taaskehtestamise esimene aastapäev. See aasta oli olnud sündmuste poolest võrratult rikkam kui paljud eelmised aastad. Raudtee tehniliseks varustamiseks oli ühe aasta jooksul kulutatud 6 miljonit rubla. Veduripark oli täienenud uute võimsate veduritega. Kaubavagunid olid varustatud automaatpiduritega. Suured uuendused olid läbi viidud raudtee signalisatsiooni ja side alal. Oli ehitatud rida telefonikeskjaamu.[37]

Pühapäeval, 22. juunil 1941 kavatsesid raudteelased korraldada suure kontserdi. Hommikul saabus Leningradi rongiga Tallinna raudteelaste ansambel D. Pokrassi juhatusel. Kuid kontsert jäi ära. Päeval anti raadio kaudu teada fašistliku Saksamaa kallaletungist Nõukogude Liidule.

SÕDA

Eesti raudteelaste kollektiivile sai osaks tõsine katsumus. Kuid töötamine nõukogude korra tingimustes oli andnud juba tulemusi. Niipea kui levis teade sõja puhkemisest, kogunesid raudtee ülema kabinetti juhtivad töötajad. Kollektiiv vastas fašistide teguviisile ridade koondamisega.

ÜK(b)P Keskkomitee ja Rahvakomissaride Nõukogu pöördusid rahva poole üleskutsega asuda kodumaa kaitsele: «Kõik rinde heaks!», «Kõik võidu heaks vaenlase üle!».

Järgmisel päeval avaldasid EK(b)P Keskkomitee ja Eesti NSV Rahvakomissaride Nõukogu Eesti NSV töötajatele üleskutse, milles öeldakse:

«Koos teiste Nõukogude Liidu rahvastega ja enne kõike koos suure vene rahvaga asub eesti töötav rahvas täna isamaasõtta tsivilisatsiooni ja humanismi vaenlase, rahvaste orjastajate, barbarite, fašistlike metslaste vastu.

Teie, noored Nõukogude kodanikud, Nõukogude Eesti töölised, talupojad ja töötav intelligents, tõuske võitluseks fašistlike bandiitide vastu, oma õnne ja heaolu eest, kõigi nõukogude vennasrahvaste õnne ja heaolu eest.»[38]

Raudteel asuti otsekohe organiseerima abironge, soomusronge,

[36] NSVL KPKA, f. 111, nim. 12, s.-ü. 1, leht 105; «Советская Эстония», 22 июня 1941.

[37] Üleliiduline raudteelaste päev, Tallinn 1941, leht 11.

[38] «Kommunisti» ja «Rahva Hääle» ühine väljaanne 23. juunil 1941.

raudtee hävituspataljone. Loodi raudteelaste rühmad teede ja muude raudtee objektide kaitseks.

Kõikjal toimusid raudteelaste miitingud. Viha ja nördimus kõlas miitingul esinejate sõnavõttudest. Vana konduktor Peeter Sira ütles Tallinna konduktorite reservi miitingul: «Ma mäletan, kuidas Saksa okupandid mõnitasid eesti rahvast 1918. aastal. Oleme hitlerlike kõrilõikajate vastu halastamatud.» Üksmeelselt võeti Raudtee Peatehaste miitingul vastu resolutsioon: «... Meie, Eesti töötajad, tundsime oma õlgadel kapitalistliku korra kogu raskust. Nõukogude võim andis meile vabaduse, andis õiguse tööle, puhkusele, haridusele. Sellepärast meie, noore Nõukogude Eesti raudteelased, võitleme kuni viimse veretilgani oma vabaduse eest. Isamaasõda nõuab ohvreid. Meie toome need ohvrid, meie võitleme halastamatult oma maa iga jalatäie eest. Kogu jõuga peksame fašistlikke palgasulaseid. Hitler, kes kuulutas sõjakäigu meie maa vastu, leiab selles sõjas oma otsa.»[39]

Tööliste patriootlikke tundeid väljendas Mõisaküla jaama vagunijärelevaataja Järglu sooviavaldus parteisse astumiseks: «Tahan olla kommunist ja koos parteiga, kogu rahvaga tappa fašistlikku roomajat.»

Isamaasõja puhkemisega kahekordistusid raudteelaste kohustused, rahvamajanduslikele veostele lisandusid veosed rinde jaoks.[40]

Sõja tõttu raudteetranspordi ette kerkinud ülesannete täitmine nõudis suuri jõupingutusi. Eesti raudteelased töötasid ennastsalgavalt. Eelkõige käis see vedurijuhtide kohta, kes järjest suuremal arvul läksid üle luuninlikele töömeetoditele.[41] N. Lunini järgijad hoolitsesid hästi veduri eest ja kõrvaldasid omal jõul vigastused ning tegid jooksvat remonti. Nii pikendasid nad vedurite töötamise aega. Sageli tuli remonditöid seoses nende pakilise iseloomuga teha eluga riskides. Eesti raudtee vedurijuht Kovšarev märkas näiteks riket veduril, mis valmistus väljasõiduks. Oli kiiresti vaja midagi ette võtta. Ootamata ära katla jahtumist ronis vedurijuht, märg riie näol, küttekoldesse ja kõrvaldas rikke. Rong väljus täpselt graafiku järgi.[42]

Võitlus tööviljakuse tõstmise eest oli Eesti raudtee depoodes ja raudteetehastes tähtsaimaks päevaülesandeks. Tehti ka palju ületunnitööd ja töötati puhkepäevadel, et remondid ennetähtaegselt lõpule viia. Raudtee Peatehastes lõpetati ennetähtaeg-

[39] «Советская Эстония», 5 июля 1941.

[40] Г. А. Куманев. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны. М. 1963, стр. 32.

[41] «Kommunist», 8. juulil 1941.

[42] ORKA, f. R-705, nim. 1, s.-ü. 103, leht 34.

selt veduri rattapaaride treimise uue tööpingi monteerimine, mille käikulaskmine kiirendas töötempot.[43] Tallinna depoos lõpetasid katelsepad Kiviloo ja Sakala 5 päeva enne tähtaega veduri remondi. Suurenes ka vedurite keskmine ööpäevane läbijooks.[44] Kõikjal raudtee ettevõtetes kasvas pidevalt töönorme ületavate tööliste arv.[45]

Algul oli fašistidel sõjalisi eeliseid, mis põhinesid vallutatud Euroopa materiaalsetel ressurssidel. Kallaletungi ootamatust kasutades õnnestus neil vallutada tunduv osa Nõukogude Liidu territooriumist. Oma vallutusplaanide teostamisel panid hitlerlased suurt rõhku tähtsamate raudteeühenduste katkestamisele. Lakkamatute pommirünnakutega püüdsid fašistid katkestada sidet rinde ja tagala vahel, takistada Nõukogude vägede varustamist ja teha võimatuks elanike ja materiaalsete väärtuste evakueerimise.

Arvestades kujunenud olukorda pöördusid ÜK(b)P Keskkomitee ja NSV Liidu Rahvakomissaride Nõukogu 29. juunil 1941 kirjaga rindelähedase vööndi partei- ja nõukogude organisatsioonide poole. Kiri sisaldab esimeste sõjasündmuste hinnangut ja üksikasjalist programmi nõukogude rahvale võitluseks fašistlike röövvallutajate vastu. Eriti rõhutati vajadust tagada sõjavägede ja sõjavarustuse kiire transporteerimine. Punaarmee sunnitud taandumise korral tuli «raudtee varad ära viia, jätmata vaenlasele ühtki vedurit või vagunit».[46] Vastavalt sellele kirjale töötas EK(b)P Keskkomitee büroo välja rea kaitseiseloomuga abinõusid ja evakueerimise plaani Nõukogude vägede sunnitud taandumise puhuks. Peatselt sattuski Eesti lahingutegevuse piirkonda. Fašistlik armee arendas pealetungi Leningradi suunas, okupeeris suurema osa Lätist ja Leedust ning ligines Eesti piiridele. Vaenlane koondas oma lennuväe peajõud raudtee objektide vastu, lootes sel teel halvata raudteetranspordi tegevust. Eesti raudteel sattus esimesena pommitamise alla piirijaam Valga 26. juunil 1941. Valga oli neil päevil peapunktiks, mille kaudu toimus Põhja-Lätimaal paiknevate Nõukogude vägede varustamine. Valga järel võeti intensiivse ja pideva pommitamise alla Irboska, Petseri, Tapa ja Narva jaamade rajoonid,[47] mille kaudu toimus sõjavarustuse ja laskemoona juurdevedu, samuti ka varanduste ja elanike evakueerimine sügavamale Nõukogude tagalasse.

---

[43] ORKA, f. R-705, nim. 1, s.-ü. 103, leht 22.

[44] Sealsamas.

[45] «Kommunist», 8., 26., 29. juulil ja 14. augustil 1941.

[46] КПСС о вооруженных силах Советского Союза. Сборник документов, 1917—1958. М. 1958, стр. 356.

[47] RMRKA, f. 1884, nim. 31, s.-ü. 3475, lehed 4, 9, 12; s.-ü. 3476, lehed 42, 45, 92, 103, 104, 144; s.-ü. 4145, lehed 14, 44, 48, 53, 57, 62.

7. juulil tungisid fašistlikud väed Nõukogude Eesti alale. Kuni 9. juulini, mil Pihkva vallutati, langes Tartu—Petseri—Irboska raudteeliinile rindeolukorra kogu raskus. Jaamahooned põlesid, raudteele ja sellel liikuvatele rongidele heideti pomme. Pihkva vallutamise järel kandus vaenlase lennuväe löögijõud üle Narva jaama rajoonile. Üheaegselt võeti ette pealetung Tallinna suunas. Kuid juulikuu keskel vastane peatati selles suunas, mõneks ajaks jäi vabaks Tallinn-Narva raudteeliin, mida mööda sai jätkata elanike ning materiaalsete väärtuste evakueerimist vabariigi põhjapoolsetest rajoonidest.

Kaitselahingute perioodil Eesti territooriumil ilmutasid raudteelased suurt julgust ja vaprust oma teenistuskohuste täitmisel. Vaenlase kahuritule all, pommide lõhkedes jätkati oma tööd. Vedurijuht A. Saar ja tema abi A. Niineraid ei lahkunud pärast haavatasaamist vedurilt. Haavatuna jätkas rongi juhtimist ka vedurijuht J. Lehtsaar. Haavatud jaamakorraldaja Rudolf Tammiste jätkas oma teenistuskohuste täitmist. Kord sattus tulistamise alla rong, millel töötasid vedurijuht Iljin, konduktor Polli ja vanemkonduktor Kašin. Mürsust süttis vagun rongi keskel. Kõrvalvagunid olid täidetud lõhkeainega. 57-aastase J. Kašini initsiatiivil haagiti vagunid lahti ja hinnalised veosed päästeti. Üha sagedamini sattusid raudteerongid vaenlase lennuväe rünnakute alla. Veduri- ja rongibrigaadid kustutasid vaenlase tule all tulekahjusid, hajutasid veeremit, kutsusid välja abironge, andsid kannatadasaanutele esmaabi, rahustasid sõitjaid, kelleks olid peamiselt evakueeruvad naised ja lapsed. Mitu ööpäeva järjest pidid vahel töötama sidealatöötajad. Grupp sidetöölisi vanema elektrimehaaniku V. Lahti juhtimisel parandas korduvalt sideliine ja seadmeid vaenlase tule all.[48] Erilised raskused ja vastutus lasus abirongide kollektiividel. Esimese signaali peale saabusid taastajad sinna, kus oli vaja nende abi. Abirongide töös etendasid silmapaistvat osa juhtivad töötajad, kes olid Eestisse komandeeritud tagala raudteelt. Paljud neist langesid kangelasena teenistuskohuste täitmisel.

Raudtee Poliitosakonna töötajad ja kommunistid olid tegevad kõige vastutusrikkamates kohtades. Nad organiseerisid ja juhtisid valvesalku, taastamis- ja sanitaarrühmi, olid abirongide poliitjuhtideks. Üheks poliitjuhiks oli kommunist K. Maimre. Astusid tegevusse kaks kitsaröövõpmelise tee soomusrongi, mis olid raudteelaste jõududega ümber ehitatud klassivagunitest ja platvormidest. Soomusrongide teenindusbrigaadid koosnesid raudteelastest-vabatahtlikest, isikkoosseis Punalipulise Balti Laevastiku madrustest. Raudteelased võtsid osa kõigist neist abinõudest, mida rakendati vabariigis vastavalt 10. juulil EK(b)P

[48] «Kommunist», 17., 20. ja 21. juulil ning 3. augustil 1941.

Keskkomitee ja ENSV Rahvakomissaride Nõukogu poolt elanikkonnale avaldatud üleskutsele osutada suuremat abi kaitseehitiste rajamisel Tallinna ümbruses. Raudteelased tegid kaitsetöid Pääsküla—Lasnamäe—Saku ümbruses. Selleks loodi mitu spetsiaalset brigaadi. Paljusid autasustati kõrgete töönäitajate eest.[49] Augustis hakati kõikjal raha koguma kingituste muretsemiseks Punaarmee võitlejatele. Raudteelased kogusid selleks otstarbeks 16 000 rubla.[50] Raudteelased toetasid ka riigikaitsefondi. Tallinn-Sadama jaama kollektiiv otsustas anda selleks otstarbeks ühe päeva palga iga kuu. Tallinna konduktorite reserv — kahe päeva palga.[51]

Raudteetranspordi töötajad ei kuulunud armeesse mobiliseerimisele, kuid paljud neist avaldasid vabatahtlikult soovi võidelda fašistlike jõukude vastu Punaarmee ridades. Valga raudteetöökoja tööline N. Raide kirjutas oma avalduses: «Palun võtta mind vastu vabatahtlikuna Punaarmee ridadesse. Tahan halastamatult lüüa fašistlikke timukaid, täidan auga oma kohuse kodumaa ees.»[52] Avaldusi Punaarmee ridadesse astumiseks anti mitte üksnes individuaalselt, vaid ka kollektiivselt. Valga raudteesõlmes esitati näiteks ühine avaldus 12 raudteelase poolt.

Kui Tallinna kohale kerkis fašistlike vägede sissetungi oht, siis ütles Tallinna depoo tööline A. Raud: «Ma võitlesin ka varem sakslaste vastu. Kuid kunagi ma ei olnud nii enesekindel kui praegu.» Depooo tisler H. Rahnu väljendas paljude oma seltsimeeste arvamust, kui ta ütles: «Ma astun rõõmuga Punaarmeesse, sest ma tean, mille eest ma võitlen ja mida kaitsen. Neid õigusi, mis eesti rahvas on kätte võitnud nõukogude võimu ajal, me ei luba hävitada.»[53]

Vabatahtlikud astusid hävituspataljonidesse, mis loodi võitluseks parašütistide, salakuulajate ja diversantidega, keda fašistid saatsid Nõukogude vägede tagalasse. Raudteelased formeerisid eriüksused — Tallinna Raudteepataljoni, kuhu kuulus umbes 300 inimest, ja Tapa raudteelaste rühma (umbes 150 inimest).[54] Rahva maakaitseväe (maleva) ridadesse kuulusid NSVL Ülemnõukogu saadik H. Ansip ja raudteelaste ametiühingu esimees H. Titma.

Olukord rindel halvenes. Kontsentreerinud jõude, murdsid fašistid läbi Tapale ja augusti algul lõikasid nad läbi Tallinn—Narva raudteeliini. Katkes elanike ja materiaalsete väärtuste evakueerimine Tallinnast, mis oli toimunud niigi keerulistes tin-

[49] ORKA, f. R-705, nim. 1, s.-ü. 46, leht 10.
[50] «Kommunist», 10. augustil 1941.
[51] «Kommunist», 9. augustil 1941.
[52] ORKA, f. R-705, nim. 1, s.-ü. 103, leht 22.
[53] «Kommunist», 24. augustil 1941.
[54] Raudtee poliitosakonna ülema P. Timofejevi mälestustest.

gimustes. Tapa raudteelased jäid oma kohtadele kuni viimse silmapilguni. Alles siis kui linna tuli sisse Saksa sõjavägi, hakkasid nad jaamast lahkuma. Vaenlase tule all läksid nad mööda metsi hulk maad jalgsi Narva suunas. Tallinn—Narva raudtee oli lahutatud kahte ossa. Tallinn jäi vaenlase tagalasse, Rakvere—Narva raudteelõik jätkas tegevust.

Et takistada laskemoona juurdevedu rindele, koondas hitlerlik väejuhatus kogu oma tulejõu selles rindelõigus Narvale. Narvas paiknes Eesti raudtee idalõigu juhtkond, selle tegevusbaas. Ägeda pommitamise all olid kõik jaamad töötavas raudteelõigus. Töö toimus peaaegu tõelises rindeolukorras. Raudteelased kandsid suuri kaotusi. Teenistuskohuste täitmisel hukkus Teedeministeeriumist Narva komandeeritud taastamisvahendite ülem N. Rumjantsev. Ta viibis alati seal, kus oli eriti raske, kord haakis ise lahti laskemoonaga laaditud koosseade, kord juhatas tsisternide koosseades puhkenud tulekahju kustutamist. Hukkusid abirongi ülem Makejev, Narva jaama ülema asetäitja P. Dergatš ning vedurijuht Andrejev Dno depoost. Õhurünnakute ja tulistamiste läbi sai idapiirkonnas surma 25 raudteelast ja umbes 40 haavata.[55] Põles ära abirong. Pommitamiste tagajärjel sai veerem raskesti kannatada, hävisid Sonda, Auvere, Oru ja Sompa jaamahooned.

Augusti keskel asusid Saksa väed 8 km kaugusel Narvast, mis päeval ja öösel seisis vaenlase tule all. Eriti visalt ja tihti pommitati jaamateede kõrikut. Rongide ilmumisel suurenes teede ja veeremi pommitamine. Kuid raudteelased õppisid vaenlast petma: kas lasti rong läbi käigu pealt või vahetus vedur semafori taga. Need võtted vähendasid kaotusi. Neljakümnest rinde suunas läbilastud rongist näiteks õnnestus vaenlasel vigastada ainult üht. Ometi muutus olukord töötamiseks järjest ebasoodsamaks. Jaama juhtimispunkt viidi üle muldonni-blindaaži, kuid sakslased püüdsid ka seda tabada. Blindaaži ümber polnud tervet kohta — kõikjal mürsuaugud, murdunud puud, majad jaama ümbruses purustatud või maha põlenud. Pommitamiste ja tulistamiste lühikestel vaheaegadel kindlustasid raudteelased muldonni: asetasid selle ümber paekive purustatud jaama perroonist ning kaks rida raudteerööpaid, pealt aga katsid mätastega. Teid parandama mindi vaenlase tule all. Valvekorrast vabade raudteelaste asukohta tuli pidevalt muuta, mis tõendas fašistlike spioonide olemasolu Narvas.[56] Vaevalt jõuti paigutada inimesed kiriku keldrisse, kui selle pihta hakati laskma.

Jaama lähedal endise võõrastemaja hoones avati raudteelastele söökla, kuid juba järgmisel päeval sai hoone pihta, oli sur-

[55] RMRKA, f. 1884, nim. 31, s.-ü. 3514, leht 15.
[56] Samas, leht 17.

nuid ja haavatuid. 15. augustiks jäi ekspluatatsioonipiirkonnal kasutada ainult Narva—Soldino jaamavahe. Väejuhatus käskis raudteelastel evakueeruda. Kell 17 lahkus 180 inimest ja läks jalgsi Ust-Luuga suunas, edasi rongiga aga Leningradi.[57]

Tallinnas jätkusid sellal kindlustustööd linna lähistel, raudteepataljon võttis aga koos teiste hävituspataljonidega osa kaitselahingutest. Viimane grupp raudtee töötajaid lahkus Tallinnast 28. augustil laeval «Järvamaa». Nad viisid endaga kaasa dokumendid raudtee evakueeritud varanduste kohta ja Tallinna raudteesõlme kassa. 29. augustil ründasid laeva fašistlikud lennukid ja see läks põhja. Enamiku laeval olnud raudteelastest päästis mereväe traallaev ja toimetas 30. augustil Kroonlinna. Dokumendid ja mõningad väärtused hävisid. Kõigist raudteelastest õnnestus evakueerida veidi üle 600 inimese.[58]

Väga paljudel ei õnnestunud evakueeruda. Paljud hukkusid kaitselahingute perioodil. Nii langesid raudtee liikluseosakonna ülem N. Tsõganov, ametiühingukomitee esimees H. Titma, Tapa abirongi arst K. Maslova, Tartu raudteekonna poliitosakonna instruktor Kõiv ja paljud teised.[59]

Võitluses Saksa fašistlike röövvallutajate vastu Eesti territooriumil ilmutasid raudteelased tõelist patriotismi, piiritut truudust oma kodumaale. Rõhuv enamik neist täitis ausalt ja kohusetruult valitsuse ja väejuhatuse ülesandeid. Pommitamise ja tule all tagasid nad raudteetranspordi pideva töö, remontisid vigastatud teelõike, saatsid edasi sõjaväeešelone ja ronge evakueeritavate elanike ja veostega. Nad jäid kuni viimse silmapilguni oma tööpostidele ja lahkusid raudtee objektidelt koos taanduvate Nõukogude armee üksustega. Siiski leidus ka üksikuid reetureid, kes pooldasid fašismi. Nad ühinesid relvastatud jõukudesse, tulistasid nurga tagant Punaarmee võitlejaid ja ohvitsere, lasksid maha nõukogude aktiviste, ründasid evakueeritavaid lapsi ja naisi.[60] See tõendab veel kord, et valitsevad klassid ei anna vabatahtlikult võimu käest. 1940. aastal läks võim kodanluselt töötavale rahvale üle ilma kodusõjata ainult seetõttu, et tollal oli kujunenud töötajatele soodne klassijõudude vahekord. Kui sõja algpäevil olukord muutus, alustasid kodanlikud natsionalistid arveteõiendamist nõukogude aktivistidega.

Pärast seda kui Punaarmee lahkus Eesti territooriumilt, pakkus grupp fašismi pooldavaid raudteelasi oma teeneid Saksa võimudele. Repressioonide ja fašistliku agitatsiooni abil sundisid nad töölisi taastama raudteid, osutades praktilist abi Saksa väejuhatusele vägede paiskamisel rindele, Punaarmee vastu. Nime-

[57] RMRKA, f. 1884, nim. 31, s.-ü. 3508, leht 4.
[58] Samas, s.-ü. 3955, leht 6.
[59] Samas, leht 31.
[60] EKPA, f. 1, nim. 55, s.-ü. 1, lehed 8—11.

tatud grupp reetureid koostas nõukogude patriootide nimekirju. Nende ettekannete põhjal lasti maha H. Ansip, J. Kruusi, A. Oras, J. Joalaid, Türil — vedurijuht-stahhaanovlane A. Kukk ja telefonist Laimo.[61] Fašistliku okupatsiooni esimestel päevadel mahalastute hulgas oli suur grupp Mõisaküla raudteelasi — E. Voll, J. Mumma, A. Kukrus, E. Ora, V. Kaljula, R. Västrik, E. Liidemann, E. Sopp, J. Tomson, O. Sirge[62] ja paljud teised. Repressioone rakendati aktivistide, agitaatorite, ametiühingutegelaste, kommunistlike noorte ja kommunistide vastu, kes ei jõudnud evakueeruda. Pikemat aega vaevlesid vanglates ja koonduslaagrites Valga sõlme ametiühingukomitee esimees Nilk, konduktorite reservi ametiühingukomitee liige Jaks, Valga depoo tisler A. Henrikson, Tallinna jaama vagunijärelevaataja S. Pello, I. Sisask ja paljud teised.[63]

Kellel õnnestus evakueeruda, need jätkasid töötamist Nõukogude tagalas. Enamik evakueerituid suunati Gorki raudteele, osa jäi Leningradi, mõned töötasid Siberi ja Kesk-Aasia raudteel. Eesti raudteelased aitasid ehitada teist raudteed Laadoga järveni Berngardovka—Melnitšnõi Rutšei piirkonnas, püstitasid barrikaade Leningradi tehase «Elektrosila» juures, lammutasid jaamateed Knšarõ jaamas, et vaenlane ei saaks neid kasutada, vedasid kivisütt Lenini linnale. Julgeid sõite eesliinile tegi vedurijuhi abi Koemets. Lõuna-Uraali raudtee autahvlile kanti teejaoskonna tehnikuna seal väga hästi töötanud Kaarepere.

Evakueerunud töötajad mitte üksnes ei töötanud, vaid ka õppisid, et tulla tagasi oma kodumaale uute, rikastatud teadmistega. Gorkis töötasid jaamakorraldajate ja rongijuhtide, Jaroslavlis — vedurijuhtide kursused. Eesti raudteelastest õppisid seal J. Arengu, V. Paju, N. Longinova, E. Meerits ja teised. Nii omandatud teadmised aitasid neil hiljem kiiremini toime tulla vabariigi raudteemajanduse taastamisel esilekerkivate ülesannetega.

Paljud raudteelased tõmbasid selga sõdurisineli ja võitlesid rindel Eesti rahvuskorpuse ridades. Lahingutes ülesnäidatud vapruse eest pälvis endine Tallinna jaama vagunihaakija A. Allik Nõukogude Liidu kangelase nimetuse.

Ka need raudteelased, kes jäid okupeeritud Eesti territooriumile, pidasid võitlust fašistlike okupantidega. Oodates Nõukogude vägede tulekut, saboteerisid nad Saksa administratsiooni käske, rikkusid seadmeid, peitsid tööriistu jne.[64]

---

[61] Eesti Raudteekonna Arhiiv (ERA), nim. 3, s.-ü. 96, leht 15; s.-ü. 12, lehed 4—5.

[62] Raudtee veterani A. Kreevsi andmetel.

[63] NSVL ORKA, f. 5474, nim. 21, s.-ü. 319, leht 42; EKPA, f. 1, nim. 55, s.-ü. 1, leht 7.

[64] Рассказы о мужестве и трудовой доблести. Таллин 1945, стр. 5—6.

9

EESTI RAUDTEELASED SÕJAJÄRGSETEL AASTATEL

TAGASITULEK

Oli kolmas sõja-aasta, Nõukogude väed vabastasid fašistide poolt okupeeritud maa-alasid. 1944. aasta algas võimsa pealetungiga Leningradi ja Novgorodi all. Veebruari alguseks jõudsid Nõukogude armee väeosad Eesti piirile. Lähenes Eesti vabastamine. Oli vaja ette valmistada kõigi põhiliste majandus- ja poliitiliste organisatsioonide jõud. 11. veebruaril 1944 loodi Eesti raudtee tegevuse taaselustamiseks operatiivgrupp[1], mille koosseis komplekteeriti Gorki ja teistele raudteedele evakueeritud eesti raudteelastest. Grupi ülemaks määrati A. Roslak. NSVL Teede Rahvakomissariaadi käskkirja kohaselt paiknes operatiivgrupp Leningradis. Operatiivgrupi esimeseks ülesandeks oli kaadri komplekteerimine, varanduste kokkukoondamine, vabastatud raudtee piirkondade taastamise organiseerimine ning ekspluatatsioonikavade väljatöötamine.[2] 1944. aasta juuniks oli operatiivgrupis juba ligi 200 töötajat. Valiti kandidaadid Raudteevalitsuse ametite ja osakondade, raudteekondade, vagunijaoskondade, veduri- ja vagunidepoode, tee-, side- ja signalisatsioonijaoskondade ning tähtsamate jaamade ülemate kohtadele.

[1] RMRKA, f. 1884, nim. 46, s.-ü. 1429, leht 1.
[2] ERA, nim. 3, s.-ü. 13, leht 23.

1. juulist alustas tegevust operatiivgrupi ülema juures alaline nõupidamine. Nõupidamisel kavandati raudtee tegevuse uuestialustamiseks vajalikke abinõusid.

Esimesel koosolekul kuulati ära signalisatsiooni- ja sideameti ettekanne vabastatud raudtee piirkondade ekspluatatsiooniks ettevalmistamisest ja sideühenduste ehitamisest.[3] Järgnevatel koosolekutel arutati läbi teiste ametite ülemate ettekanded ja kavandati esmajärgulised taastamisülesanded.[4] Koostati raudtee kõigi piirkondade taastamise projektid, passiandmed ja raudtee ekspluatatsiooniks vajalik tehniline dokumentatsioon ning majandusüksuste organiseerimise ja koosseisude kavad.

NSV Liidu Teede Rahvakomissariaat eraldas Eesti raudteele vajalikud seadmed, materjalid ja tööriistad. Valmistati ette taastamisvahendeid. Abirongid varustati tõstekraanadega, neile paigutati tuletõrje- ja avariide likvideerimise seadmed. Kõik Eesti raudteele määratud vagunid ja vedurid, nende remontimine ning ümberehitamine põlevkivikütusele koondati Leningradi rajooni. Eesti raudtee vabastatud piirkondade teenindamiseks saabus Teede Rahvakomissariaadi erireservist vedurikolonn nr. 41 ja remondirong. Operatiivgrupi intensiivse tegevuse perioodil saabus teade, et rühma eesti raudteelasi on autasustatud ennastsalgava ja ausa töö eest märgiga «Stalini kutse lööklane». Autasustatute hulgas olid vedurite remondirongi sepp K. Raja, katelsepp J. Põder, vedurijuht V. Sammal, elektrotehnik S. Suur, materiaal-tehnilise varustuse ülema abi M. Karusaar ja teised. Autasud anti kätte raudteelaste päeval.[5] Operatiivgrupi tegevusring laienes. Moodustati kaks operatiivosakonda, neist üks raudteeliini teenindamiseks alates Narva jaamast, teine — Irboskast—Petserist. 1944. aasta suvel paigutati need operatiivosakonnad ümber Luuga ja Gatšina jaamadesse. Ees seisid otsustavad lahingud Narva pärast. Juba märtsis jõudsid Nõukogude väed Auvere jaamani ja lõikasid seega läbi Tallinna ja Narva vahelise raudteeühenduse.[6] 26. juulil vabastati Narva raudteelõik Narva—Auvere vahel. Rinde kannul liikusid raudteeväeosad ja Teede Rahvakomissariaadi eriüksused, kes viisid läbi esimese etapi taastamistööd ja avasid raudteeliikluse vabastatud piirkondades. Eesti raudtee juurde oli antud kolm sõjaväelist ekspluatatsiooniosakonda, viis vedurikolonni Teede Rahvakomissariaadi erireservist ja kaks vedurite remondirongi.[7]

---

[3] ERA, nim. 3, s.-ü. 8, leht 1.

[4] Samas, lehed 2, 4, 6, 13.

[5] «Советская Эстония», 2 августа 1944.

[6] П. Ларин. Эстонский народ в Великой Отечественной войне, Таллин 1964, стр. 206.

[7] ERA, nim. 3, s.-ü. 12, leht 1.

Sõja-aastatel valitsenud pingelises olukorras oli end õigustanud vedurite uudne ekspluateerimine rindelähedastes piirkondades vedurikolonnidena. Nii sai kiiresti suunata veovahendid otsustavatesse piirkondadesse. Vedurikolonnidel lasuski sõjaliste vedude kogu raskus Eesti vabastamise eest peetud lahingute kestel. Vaatamata teemajanduse ja paljude tähtsamate objektide purustatusele tuli rongiliiklus taastada äärmiselt lühikese aja jooksul. Raudteelased koos raudteeväeosade eriliste taastamisüksustega tulid edukalt toime selle raske ülesandega. Tunduvalt suurendati 1944. aastal eelarvelisi assigneeringuid transpordile üldse, eriti aga raudteemajanduse taastamiseks vabastatud piirkondades. Need assigneeringud küündisid 1965 miljoni rublani.[8] Narva suunas teostas taastamistöid Sõjaväeline Taastamistööde Valitsus nr. 2 (UVVR-2). Sellised valitsused olid loodud juba 1942. aasta jaanuaris. Taastamistööde valitsustele allusid rinnete juurde antud sõjaväelised taastamisorganisatsioonid ning spetsiaalsed projekteerimisorganisatsioonid «Vojentransprojekt», kes operatiivselt koostasid tehnilist dokumentatsiooni taastatavatele objektidele. Taastamistööde valitsused tegutsesid iseseisvate organisatsioonidena.

Narva pärast peetavate lahingute ajal asus Narva suunas tegutsev operatiivosakond N. Privalovi juhtimisel Kingissepa linnas. Vabastamisele järgnenud päeval saabus Narva operatiivosakonna kollektiiv kõigi oma allüksustega. Neile avanes kohutav pilt: linna ja jaama asemel olid ainult rusuhunnikud, 50 protsenti tee pealisehituse materjalist oli fašistide poolt ära viidud, ülejäänud osa purustatud. Operatiivosakonnal õnnestus end majutada mõnes terveksjäänud keldriruumis. 89 pöörmest oli kasutamiskõlblikuks jäänud ainult 5. Raudteerööpad alates Narva jaamast kuni Soldino jaamani olid paisatud teemuldelt kõrvale, edasi aga kuni Auvere jaamani oli iga rööpmelüli kolmest kohast õhkimise teel purustatud.[9] Hitlerlased olid kasutanud raudteede purustamiseks kõige barbaarsemaid meetodeid. «Konksu» ning lõhkeaine abil murti liiprid pooleks ja rööpad purustati keskelt ning ühenduskohtadest. Eriti rängalt said kannatada raudteesillad. Reeglipäraselt purustati raudteesillad täielikult ja nende taastamine nõudis palju materjali ja tööjõudu. Operatiivosakonna kollektiivi esimeseks mureks oli eriüksuste aktiivne abistamine jaama territooriumi miinidest puhastamisel. Kohe alustasid UVVR-2 üksused silla ehitamist üle Narva jõe, fašistlike vägede poolt taganemisel purustatud raudteesilla asemele. Viie päeva pärast oli valmis ajutine puitsild rongide läbilaskmiseks. UVVR-2 allüksuste tööle aitasid kaasa

[8] Т. А. Куманев, стр. 207.
[9] ERA, nim. 3, s.-ü. 24, lehed 28, 29, 47.

kõik kohalikud raudteelased. Augusti jooksul taastati UVVR-2 ja eesti raudteelaste jõududega raudtee Narva jaamas. Jaamahooneks kohandati üks osaliselt terveksjäänud kahekordne puithoone, taastati sild, lasti käiku pumbamaja, raudteesõlm alustas tegevust. Rongid hakkasid liikuma rinde suunas. 18. septembriks taastati teised jaamateed, pumbamaja ja ametiruumid. UVVR-2 üksused ja operatiivosakond liikusid edasi. Jõuti Vaivara jaama, mis oli samuti purustatud. Läbiti Toila. Jõhvi jaamas lõõmas hiigeltulekahju. Ligi neli tundi võideldi tulega. Appi tulid kohalikud elanikud, kes olid peitnud end tulistamise eest metsa. Rakverre saabuti 20. septembril. Jälle tulekahjude suits. Õhtu eel jõuti Tapale. Põles söeladu. Tulekahjukuma paistis paljude kilomeetrite kaugusele. Ühiste jõupingutustega suudeti tulekahi siiski kustutada, päästeti üle 2500 tonni kivisütt. Põhjalikult oli rikutud Tapa veduridepoo. Osa seadmeid viisid sakslased ära, osa oli purustatud. Operatiivosakonnaga ühinesid metsast väljunud Tapa raudteelased ja töö hakkas kihama. Ööselgi ei lakanud tegevus. Kahe päeva pärast alustas tööd leivatööstus. Algas töö depoo tsehhides. Üks suuremaid Eesti raudteesõlmi astus tegevusse.[10]

Üheaegselt Narva operatsiooniga algas pealetung ka kagust. 11. augustil vabastati Petseri, 13. augustil Võru. Sõjaväe järel liikusid sealgi raudteelased-taastajad. Selles suunas teostasid taastamistöid UVVR-6 ja teine operatiivosakond V. Konikovi juhtimisel. Sedamööda kuidas vabastati raudtee, asusid taastamistööle ka kohalikud raudteelased. Purustusi oli peaaegu niisama palju nagu Narvas. Augusti keskel suudeti siiski avada liiklus Irboska—Petseri teelõigul.[11]

Pärast Petseri vabastamist saabus sinna koos operatiivosakonnaga ka Eesti raudtee operatiivgrupi staap. Petseri suunas töötas samuti sõjaväeline ekspluatatsiooniosakond, kuid rongiliiklust juhtisid Eesti raudtee liiklustöötajad.

Eesti territooriumi vabastamine toimus kiiresti ja 25. augustil sai vabaks Tartu. Sinna koonduski Eesti raudtee tegevuse juhtimine kuni Tallinna vabastamiseni. 22. septembril 1944 vabastati Tallinn.

Nõukogude armee kiire pealetung ei andnud fašistidele võimalust Tallinna raudteesõlme täielikuks purustamiseks. Kuid korrastustööd oli Tallinnas siiski palju. Sõlm oli vaguneid täis kiilutud. Algas trofeevaranduste vastuvõtt. Operatiivgrupile anti üle 82 veduri ning umbes 4000 vagunit ja platvormi.[12] Depoos alustati tööd. Veduribrigaadidesse kogunes umbes 80 inimest.

[10] B. Valneri ja N. Privalovi mälestustest.
[11] ERA, nim. 3, s.-ü. 24, leht 1.
[12] 8. armee väeosade kätte langenud raudtee varanduste üleandmise akt.

Alustati seadmete kogumise ja monteerimisega. Tallinna sõlme raudteelaste ennastsalgava töö tulemusena hakkasid juba päev pärast linna vabastamist liikuma rongid kuni Nõmmeni. Tõsi küll, algul kurseeris ainult 6 paari ronge. 25. septembril liikusid rongid Keilani, 26. septembril aga alustati sõjaväelisi vedusid Haapsaluni. 1. oktoobril saabus esimene rong Leningradist. Hakati tooma tagasi Nõukogude Eesti kodanikke, kes olid evakueerunud 1941. aasta suvel.

Esialgu teostasid kogu ekspluatatsioonitööd Narva—Ülemiste liinil sõjaväelised ekspluatatsiooniosakonnad ja vedurikolonnid, Tallinn—Haapsalu—Paldiski liinil ja Tallinna sõlmes — Eesti raudtee töötajad, kes kasutasid trofeevedureid ja -vaguneid. Septembris vabastati täielikult Eesti territooriumi mandriosa. Kõik Eesti raudteeliinid alustasid tegevust.

Raudteelt nõuti juba vabastamise esimestest päevadest alates rööbiti mahukate taastamistöödega ka oma otseste kohustuste täitmist. Raudteetranspordi töötajail oli täita kaks ülesannet: taastada raudteemajandus ja transportida veoseid, eeskätt sõjaväeveoseid. Rinde kiire edasiliikumine ja rindeolukorras tegutsemise vajadus muutsid raudteetranspordi töö keerukaks. Peab aga tähendama, et raudteelased suutsid eesliikuvale sõjaväele järele vedada järjest suuremal määral sõjatehnikat, laskemoona, toiduaineid ja täiendusüksusi. See kõik osutus võimalikuks tänu operatiivgrupi poolt tehtud eeltöödele juhtiva kaadri valikul, mille tulemusena vabastatud raudteelõikudes asusid kohe tööd juhtima kogemustega inimesed, kes peamiselt taastamis-eriüksuste abiga ja kohalike raudteelaste toetusel taastasid rongiliikluse edasitungiva Nõukogude armee tagalas.

Pärast Tallinna vabastamist saabus kohale operatiivgrupp, mille baasil organiseeriti 5. oktoobril 1944 Eesti Raudteevalitsus.[13] Raudtee ülemaks määrati Anatoli Roslak. Algas raudteemajanduse seisundi plaanipärane uurimine. Olukord osutus väga raskeks. Sõjakahjude uurimise komisjon hindas Eesti raudteele tekitatud kahju 192 852 miljonile rublale.[14]

Oli purustatud ligi 40 protsenti kogu laia- ja kitsarööpmelise tee pikkusest, 20 protsenti haruteedest. Üksikud teelõigud, nagu Valga—Mõniste, Lelle—Pärnu, Viluvere—Vändra, Türi—Mõisaküla ja Riisselja—Ikla olid purustatud täielikult. Tunduvalt said kannatada ka raudtee pealiinid Tapa—Narva ja Tartu—Petseri. Raudteel olid hävitatud kõik suuremad sillad ja truubid, kaasa arvatud tähtsamad sillad Narva ja Pärnu jõel.

Täiesti kõlbmatuks oli muudetud kuni 30 protsenti pöörmeid,

[13] ERA, nim. 3, s.-ü. 2, leht 75.
[14] EKPA, f. 1, nim. 39, s.-ü. 16, leht 28.

purustatud pöörmete tsentralisatsioon Tallinna ja Valga jaamades.

227 jaamahoonest oli hävitatud või vigastatud 108. Kõige suuremaid purustusi oli tekitatud Valga, Narva, Tallinna, Tapa, Rakvere ja Petseri vaksalitele. Täielikult olid hävinud Vägeva, Jõgeva, Järva-Jaani jaamahooned. Väga tugevasti sai kannatada kitsarööpmelise tee jaamamajandus, eriti Türil ja Mõisakülas. Türil olid purustatud vaksali ja veduridepoo hooned, Mõisakülas aga mitte üksnes vaksalihoone ja depoo, vaid ka elektrijaamning veduri- ja vaguniremonditöökojad, mis olid ainsaks veeremi remondibaasiks kitsarööpmelisel raudteel.

Väga suurt kahju olid okupandid tekitanud raudtee vedurimajandusele. Polnud hävitatud mitte üksnes veduridepoode veduri- ja vaguniremonditöökodade hooned, vaid ka veevarustuse, energiavarustuse ja muud seadmed. Olid hävitatud kõik neli laiarööpmelise tee põhidepood. Valga veduridepoos olid lõhutud vedurite seisukanalid, remonditöökodade hoonest olid järele jäänud ainult seinad, mehaanika-, sepa-, elektrikeevitus-, pesuremondi- ja rattatsehhidest üksnes varemed.

Kitsarööpmelise raudtee kuuest depoost oli täielikult hävitatud neli: Valga, Türi, Pärnu ja Mõisaküla. Fašistid hävitasid läbimõeldult pöördsillad.

Täielikult või osaliselt hävitati kõik veevarustuse punktid. Oli õhku lastud suurem osa pumbajaamu ja veetorne. Fašistid purustasid puurkaevud. Veevarustuse punktidest viidi ära väärtuslikumad seadmed.

Mitte vähem ei kannatanud ka energiamajandus. Okupandid viisid rivist välja Eesti raudtee energiavarustuse baasi. Raudtee mitmes piirkonnas vigastati kõrgepingejuhtmeid, samuti jõu- ja valgustusliinide võrku. Valga ja Mõisaküla elektrijaamad olid õhku lastud ning Valga, Tartu, Narva ja Mõisaküla jäid hoopis ilma elektrita. Tunduvalt sai kannatada signalisatsiooni- ja sidemajandus. Narva—Tapa—Tartu—Petseri—Irboska ja Türi—Mõisaküla teedel oli õhuliiniposte ja juhtmeid purustatud 70—100 protsenti. Täielikult oli purustatud side Narva, Tapa, Tartu, Valga, Türi ja Mõisaküla raudteesõlmedes. Puutumata ei jäänud ka elamud — elamufondist oli purustatud ligi 70 protsenti.[15]

Palju häda ja purustusi tekitasid fašistid Eesti raudteele sissetungimisel, kuid veel rohkem taganemisel. Oli vaja peaaegu kõike alustada otsast peale. Taastati tee muldkeha (mulle), puhastati külvetid, aeti kinni miinikaevud, naelutati ümber peateed ja pöörmed. Kõrvaldati varemed ja ummistused.[16] Raudtee taassündi abistas kogu meie maa. Paljudest Nõukogude Liidu

[15] EKPA, f. 1, nim. 39, s.-ü. 16, leht 6; s.-ü. 19, leht 66; ERA, nim. 3, s.-ü. 11, leht 2; s.-ü. 4, leht 1.

[16] ERA, nim. 3, s.-ü. 54, leht 9.

oblastitest saabus seadmeid ning materjale. Suurt tähelepanu osutasid raudteele parteiorganid. 10. novembril 1944 arutas EK(b)P Keskkomitee Eesti raudtee tööd.[17] Otsustati eraldada vabariiklikest fondidest raudtee tarbeks telliseid, tsementi, lupja. Ühtlasi võeti vastu otsus elanike kaasatõmbamiseks taastamistöödele. Arutelu käigus rõhutati, et raudteetranspordi tegevuse taastamise tempost sõltub suurel määral tööstusliku tootmise taassünd. Saabus talv. Raskusi ja puudusi oli palju. Rongid hilinesid, teel tekkisid liiklushäired, kuid raudtee kollektiiv ja -majandus tugevnesid kuust kuusse.

Esimese järjekorra taastamistööd olid 1. jaanuariks 1945 põhiliselt lõpetatud.[18] Selleks ajaks oli taastatud ja ümber naelutatud Lääne-Euroopa rööpmelaiuselt (1435 mm) kodumaa rööpmelaiusele (1524 mm) peateid 683 km ja jaamateid 316 km, samuti taastatud vastavalt 627 ja 98 km kitsaröövpmelist teed. Oli taastatud ja avatud 66 kohtumispunkti laiarööpmelisel ja 50 kitsarööpmelisel teel ning lõpetatud 160 silla taastamine (169 purustatust). Nende tööde teostamine kindlustas rongiliikluse ohutuse.[19]

KOLLEKTIIVI VÄLJAKUJUNEMINE

Kollektiivi komplekteerimine. Sõja-aastate kestel vähenes Eesti NSV tööstuses tööliste ja teenistujate arv peaaegu 2 korda. Tunduvaid kaotusi oli kandnud sõja- ja okupatsiooniaastatel ka raudteelaste kollektiiv, taastamistööd nõudsid aga massilist töötõu rakendamist. Raudteetranspordil õnnestus siiski lahendada kaadriprobleem kaunis ruttu. Uuesti tegevust alustanud raudtee kollektiivi tuumikuks sai operatiivgrupp. Eesti vabastamislahingute ajaks oli operatiivgrupis juba 1081 töötajat evakueerituid ja teistelt raudteedelt juurdekomandeeritud raudteelasi.[20] Teede Rahvakomissariaadi korraldusel oli komandeeritud operatiivgruppi Moskva—Rjazani raudteelt 199 inimest, Moskva—Kurski raudteelt — 119 ja Gorki raudteelt — 59.[21] Need olid peamiselt mass-kutsealade töötajad — vedurijuhid, lukksepad, pöörmeseadjad, konduktorid, vagunijärelevaatajad jt. Ka nimetatud raudteedel valitses kaadripuudus, kuid nad leidsid ometi võimalusi Eesti operatiivgrupi aitamiseks.

Sedamööda kuidas vabastati Nõukogude Eesti, asusid juhtivad töötajad koos nende käsutusse antud gruppidega oma töökohtadele. Nende ümber koondusid kohtadele allesjäänud raudteela-

[17] EKPA, f. 1, nim. 39, s.-ü. 16, leht 1.
[18] ERA, nim. 3, s.-ü. 13, leht 15.
[19] EKPA, f. 1, nim. 39, s.-ü. 16, leht 7; ERA, nim. 3, s.-ü. 42, leht 53.
[20] ERA, nim. 3, s.-ü. 12, leht 2.
[21] Samas, s.-ü. 31, leht 7.

sed, samuti toimus uute töötajate värbamine. Algas koosseisult mitmeprofiilse töötajate kollektiivi taastamine Eesti raudteel. Töötajate koosseisu mitmekesisus on tingitud raudtee ülesannete iseloomust. Üheski teises tööstusharus pole sellist vastastikust sõltuvust üksikute lülide vahel nagu raudteetranspordis, seepärast pole raudteel teisejärgulisi töötajaid. Õigeaegset laadimist ning rongide katkestamatut liiklust tagavad nii teevalvur, dispetšer, jaamakorraldaja, pöörmeseadja kui ka paljud teised.

Esimesed sammud teadliku nõukogude kollektiivi loomiseks oli astutud juba 1940. aastal, mil töötajail avanesid avaramad võimalused loovaks tööks. Kuid sõda katkestas selle protsessi ja hävitas nõukogude võimu esimese aasta saavutused. Eelkõige sai kannatada Eesti raudtee töötajate aktiiv, keda veriselt represseeriti okupatsiooni ajal.

Raudtee sai uut täiendust peamiselt talupoegade, koduperenaiste ja noorte hulgast. 1944. aasta novembri keskel oli raudteelaste kollektiivis juba üle 8800 inimese.[22] Kuid see ei lahendanud kaugeltki kaadriprobleemi, eriti kui arvestada seda, et uutel töötajatel polnud mingeid töökogemusi.

Raudteelaste paljutuhandelise kollektiivi igakülgseks tundmaõppimiseks viidi läbi üldine atesteerimine, mis aitas välja selgitada raudteetöötajate tööalased võimed.

Üheaegselt atesteerimisega korraldati ka eksamid tehnilise ekspluatatsiooni määruste tundmises. Määruste õppimist oli alustatud kohe pärast raudtee vabastamist ja see oli raudtee kaadrite ettevalmistuse esimeseks etapiks. Juba 1944. aasta oktoobri keskel oli raudteel tehnilise ekspluatatsiooni määruste õppimiseks 33 õpperingi kokku 1323 osavõtjaga.[23] Paljud õppisid määrusi individuaalselt. 1944. aasta lõpuks sooritas eksamid 4329 inimest.[24] 1945. aastal jätkus määruste õppimine.

Paljudel töölevõetud isikutest ei olnud üldse kvalifikatsiooni ja neid tuli kõigepealt õpetada tundma oma tööala. Isegi teistelt teedelt juurde komandeeritud töötajaist oli suuremal osal alles vähe kogemusi, paljude tööstaaž ei ületanud üht aastat.[25] Oli vaja korraldada kaadrite ettevalmistamist. Pärast Eesti NSV vabastamist tuli kogu tööd raudtee õppeasutuste võrgu organiseerimisel uuesti alustada, kuna selleks vajalikku materiaaltehnilist baasi, kirjandust ega õppejõude polnud.

Uue kaadri ettevalmistamiseks kasutati teiste tagalaraudteede kogemusi. Suure Isamaasõja ajal oli selgunud, et otstarbekas on korraldada lühiajalisi kursusi tootmistööd katkestamata, sa-

[22] ERA, nim. 3, s.-ü. 12, leht 2.
[23] Samas, leht 5.
[24] Samas, s.-ü. 42, leht 45.
[25] Samas, s.-ü. 31, leht 7.

muti ka individuaalset ja brigaadilist õppimist. Sel viisil oli võimalik tunduvalt kiirendada vajalike teadmiste omandamist. 1944. aasta viimases kvartalis õppis 1635 inimest, kellest 1190 inimest lõpetasid õppimise juba 1945. aasta jaanuaris.[26] Sel alal tehtud töö mahu ja tähtsuse poolest ei saa raudteega võrrelda ühtki teist vabariigi ettevõtet. Tunduval määral mõjutas seda asjaolu, et raudteedel kehtis sõjaväeline kord, millel oli erakordselt suur tähtsus kindla distsipliini loomisel raudteetranspordis.[27]

1945. aastal laienes kaadrite ettevalmistamine veelgi. Selle aasta jooksul valmistati ette 7500 inimest.[28] Rööbiti kaadri väljaõppega tootmistööst vabastamiseta hakati organiseerima eriõppeasutuste tegevust. Esimesena alustas tööd raudtee-tehnikakool Tartus 184 õpilasega.[29] 1945. aastal avati raudtee-tehnikakool ka Tallinnas (praeguses Ped. Inst. hoones). See kool oli ette nähtud 300 õpilase jaoks. Järgmisel aastal avati Tallinnas vedurijuhtide kool.

Raudtee-tehnikakoolides valmistati ette jaamaülemaid, jaamakorraldajaid, dispetšereid, teemeistreid, teebrigadire, vedurijuhi abisid, side- ja signalisatsiooni elektromehaanikuid. Esimese nelja sõjajärgse aasta jooksul lõpetas raudtee-tehnikakooli 2328 inimest. Seejuures kujunes Tallinna kool ühtlasi kaadri kvalifikatsiooni tõstmise keskuseks. Seal korraldati süstemaatiliselt seminare jaamaülematele, revidentidele, vedurijuhtidele-instruktoritele, teemeistritele jne.[30]

1948. aastal pikendati kaadri parema ettevalmistuse huvides raudtee-tehnikakoolides õppeaega 3—4 kuult 6—12 kuuni.[31] Nende koolide osatähtsus kaadrite ettevalmistamisel kasvas pidevalt.

Laialdase profiiliga kutsealade kaadrit (lukkseppi, treialeid jne.) valmistati ette raudteekoolides, mis alustasid uuesti tegevust juba 1944. aasta novembris. Tallinnas asuvasse Raudteekooli nr. 1 võeti vastu 223 õpilast, Raudteekooli nr. 2 Valgas 139 õpilast.[32] Raudteekoolide korrastamiseks kulutati 1945. aastal 100 000 rubla. Selle aasta jooksul suunasid koolid tootmistööle 95 noort oskustöölist.[33]

Esimestel sõjajärgsetel aastatel viidi läbi väga suur töö raud-

[26] ERA, s.-ü. 42, lehed 45—46; s.-ü. 95, lehed 28—29.

[27] NSV Liidu Ülemnõukogu Presiidiumi seadlusega 15. aprillist 1943 kehtestati kõigil raudteedel sõjaseisukord. Sama aasta 25. aprillil kinnitas NSV Liidu RKN uue NSVL raudteede tööliste ja teenistujate distsiplinaarmäärustiku (Транспорт СССР. М. 1947, стр. 72).

[28] ERA, nim. 3, s.-ü. 232-a, leht 23.

[29] Samas, nim. 3, s.-ü. 42, leht 45.

[30] Samas, s.-ü. 94, leht 10.

[31] EKPA, f. 1, nim. 41, s.-ü. 24, leht 34.

[32] ERA, nim. 3, s.-ü. 34, leht 74.

[33] Samas, nim. 3, s.-ü. 232-a, leht 14.

teele vajaliku kaadri ettevalmistamisel. Järgnevatel aastatel valmistati kaadrit ette ainult sel määral, nagu seda nõudis töölt lahkunute asendamine.

Üheaegselt kaadri komplekteerimisega tehti suurt tööd nende kvalifikatsiooni tõstmiseks. Vajadus selle järele oli tingitud kaadri kiirendatud korras ettevalmistusest ja pidevast tehnilisest progressist. Kvalifikatsiooni tõstmise keskusteks kujunesid Raudtee Tehnikamaja ja tehnikakabinetid suurtes raudteesõlmedes. Neis viidi läbi loenguid ja vestlusi, konsultatsioone, korraldati näitusi. Peale selle töötas 6 tehnilist raamatukogu juba 1. jaanuarist 1945.[34] Suuri teeneid on selles E. Grünthalil, kes suutis okupatsiooni kestel alles hoida suure hulga kirjandust. Hakati pühendama üha rohkem tähelepanu tehnilisele propagandale. Tugevnes raudtee õppetehniline baas. Lisaks Tehnikamajale, millel 1948. aastal oli juba 2 heli-rändkinoaparaati, tegid suurt tööd 3 raudteesõlmede ja 6 ettevõtete juures asuvat tehnikakabinetti, samuti 2 tehnilise propaganda vagunit.[35]

Väga suurt osa etendasid kvalifikatsiooni tõstmisel mitmesugused kursused ja stahhaanovlik-luuninlikud koolid, milles õpiti tundma raudteetranspordi eesrindlikke töökogemusi. 1945.—1946. aastal õppis sellistes koolides 3300 inimest aastas. Järgnevatel aastatel ei vähenenud tähelepanu nende vastu. Süstemaatiliselt anti välja eesti ja vene keeles trükitud lehti «Stahhaanovlik-luuninlik kool», milles kirjeldati raudteelaste parimaid töömeetoteid ja -kogemusi. Ainuüksi 1945. aastal anti välja 16 sellist lehte kogutiraažiga üle 8000 eksemplari.[36]

Insener-tehniliste töötajate ettevalmistamine oli palju keerukam. Nende ettevalmistamine nõudis pikemat aega ja eriõppeasutusi. Vabariigis polnud aga 1917. aastast saadik isegi tehnilist keskõppeasutust kohapeal kaadri ettevalmistamiseks raudteetranspordile. Eesti rahvusest insener-tehniline raudteepersonal koosnes põhiliselt praktikutest, kellel puudus teoreetiline ettevalmistus, välja arvatud mõned tehnikud, kes olid lõpetanud Tallinna Raudteekooli enne Oktoobrirevolutsiooni. Seepärast tuli insener-tehnilist kaadrit värvata väljaspoolt vabariigi piire. Eestisse hakati suunama Leningradi ja Moskva raudteeinstituudi lõpetanud noori spetsialiste, samuti ka raudteetehnikumi lõpetajaid. Astuti samme ka kohaliku kaadri ettevalmistamiseks. Seoses sellega suunati Eesti raudteelt 5 kesk-tehnilise haridusega töötajat, Teede Rahvakomissariaadi kaheaastastele inseneride kursustele, 17 inimest aga üheaastastele tehnikute kursustele.[37]

[34] ERA, nim. 3, s.-ü. 42, lehed 46—47; s.-ü. 92, leht 29.
[35] EKPA, f. 1, nim. 41, s.-ü. 24, leht 34.
[36] ERA, nim. 3, s.-ü. 232-a, leht 19.
[37] EKPA, f. 1, nim. 39, s.-ü. 4, lehed 5—6.

1946. aastal hakkas 182 inimest õppima kaugõppe teel raudteetehnikumis. Kaugõppijatele organiseeriti alatised konsultatsioonipunktid Tallinnas, Tartus ja Pärnus, kus toimus õppetöö tehnikumi õppekava järgi 3 korda nädalas, iga kord 4 tundi.[38] 1948. aastal sooritas lõpueksami 28 inimest, kes töötasid juhtivatel ametikohtadel ja alustasid edasiõppimist Leningradi Kaugõppe Industriaalinstituudis. Ka nende jaoks avati Tallinnas konsultatsioonipunkt. Sisseastujatest olid 12 eestlased.

Suurt tähelepanu pühendati ka eriettevalmistust mitteomavate juhtivate töötajate kvalifikatsiooni tõstmisele. Pärast vabariigi vabastamist okupantidest edutati juhtivale tööle ligi 400 inimest, kellest tunduv osa olid töölised. Oli vaja luua tingimused selleks, et nad omandaksid vajaliku teadmiste kompleksi. Jaamaülematele korraldati 1945. aastal Tallinnas üheaastased kursused. Kursustel õppis 30 inimest. Üks kord kvartalis korraldati aga teistele jaamaülematele 2—3-päevased seminarid, kus nad kuulasid ettekandeid kauba- ja reisiveotööst ning poliitilistel teemadel. Teejaoskonna ülematele korraldati igakuulisi seminare, kus arutati tööaruandeid ja tehnilis-majanduslikke üksikküsimusi. 1946. aastast alates organiseeriti raudteel 6 punktis komandöride õppusi.[39]

Eesti rahvusliku kaadri ettevalmistusele ja edutamisele osutati suurt tähelepanu ka järgnevatel aastatel. Ainuüksi 1947. aastal edutati juhtivale tööle üle 50 inimese. Kuna aga paljudel neist oli nõrk tehniline ettevalmistus, siis 40 inimest neist suunati kohe kaugõppe teel kesk-tehnilistele kursustele ja 7 inimest lähetati Leningradi üheaastastele kesk-tehnilistele kursustele.[40] Ühtlasi hakati taotlema vabariigis Raudteetehnikumi avamist. Seniks aga avati 1949. aastal mõnede Tallinna tehnikumide juures raudteeosakonnad, kus õppis 102 inimest.

Inseneride ettevalmistamiseks suunati eesti keskkoolide lõpetajaid õppima Leningradi Teedeinseneride Instituuti 1949. aastal 12 inimest, 1950. aastal — 11 inimest.[41]

1951. aastal avati raudtee kesk-tehnilise personali ettevalmistamiseks Tartu Raudteetehnikum.[42]

50-ndate aastate algus oli insener-tehniliste töötajate ridade laiendamise mõttes kaunis edukas. Tehniliste õppeasutuste lõpetanutest suunati raudteele insenere 1950. aastal 11, 1951. aastal — 15 ja 1952. aastal — 14 inimest ning tehnikuid samal peri-

---

[38] EKPA, f. 1, nim. 41, s.-ü. 24, leht 29.
[39] Samas, nim. 39, s.-ü. 4, leht 6; nim. 41, s.-ü. 24, leht 34; ERA, nim. 3, s.-ü. 546, leht 51.
[40] EKPA, f. 1, nim. 39, s.-ü. 48, leht 12.
[41] Samas, nim. 55, s.-ü. 12, leht 8.
[42] Samas, s.-ü. 24, leht 84; nim. 41, s.-ü. 43, lehed 18—19.

oodil 104. Üldse töötas Eesti raudteel 1952. aasta lõpul kuni 200 inseneri ja 336 tehnikut.[43]

Seega õnnestus esimeste sõjajärgsete aastate jooksul lahendada Eesti raudteel kaadriküsimus kaunis kiiresti, kusjuures mitte üksnes kvantiteedi, vaid ka kvaliteedi mõttes.

Kollektiivi juhtijad. Rööbiti raudtee kaardi komplekteerimise ja tootmisalase ettevalmistusega oli vaja luua üksmeelne töökollektiiv, liita ühiseks pereks uued töötajad ja palju aastaid kapitalistliku korra tingimustes töötanud vanad veteranid. Kõiki neid tuli kasvatada teadlikeks nõukogude töötajateks, ergutada aktiivselt osa võtma tööalasest ja ühiskondlikust tegevusest. Selle ülesande lahendamine lasus kommunistidel. Suur rühm kommuniste saabus raudteele operatiivgrupi koosseisus. See tuumik oligi aluseks raudtee partei-algorganisatsioonide loomisel. Raudteevalitsuse parteiorganisatsioon oli neist kõige suuremaks — selles oli 1944. aasta oktoobris juba 80 liiget ja 20 liikmekandidaati.[44] Kommunistide arv suurenes päev-päevalt nii parimate töötajate parteisse vastuvõtmise kui ka teistest organisatsioonidest saabunud partei liikmete arvel. 1945. aasta aprilli keskel oli Raudteevalitsuse parteiorganisatsioonil juba 129 liiget ja 27 liikmekandidaati.

Parteiorganisatsioonid loodi kõigis raudteesõlmedes ja suuremates jaamades. 1945. aasta aprilliks oli raudteel 31 partei-algorganisatsiooni ja üks kandidaadigrupp.[45] Kõige rohkem kommuniste oli Tallinna ja Tartu sõlme parteiorganisatsioonides. Neis sõlmedes pöörati tõsist tähelepanu parimate valikule parteisse vastuvõtmisel. Aasta jooksul tõusis raudteel kommunistide arv 693 inimeseni, liikmekandidaatide arv 282 inimeseni. Nad koondusid juba 45 parteiorganisatsiooni.[46]

Partei-algorganisatsioonide sekretäride hulgas olid sõjaaegsete aastate töölisliikumise aktivistid — Raudtee Peatehaste parteiorganisatsiooni sekretär I. Keerpere ja Tallinna depoo parteiorganisatsiooni sekretär E. Liivar.[47]

Tallinnas, Tapal, Tartus ja Valgas, kuhu olid koondatud peamised kaadrid ja tootmisettevõtted nagu jaamad, veduri- ja vagunidepood, konduktorite reservid, side- ja signalisatsiooni ning teejaoskonnad, loodi sõlme parteikomiteed. Need ühendasid mitut parteiorganisatsiooni ja etendasid suurt osa rauteesõlme töö kooskõlastamisel, ettevõtete kommunistide ja parteitute ühteliitmisel ning ettevõtete arendamiseks vajalike summade taotlemisel. Kuid sõlme parteikomiteede loomine muust

[43] ERA, f. 3, s.-ü. 1510, leht 10.
[44] EKPA, f. 5, nim. 3, s.-ü. 11, leht 1.
[45] EKPA, f. 1, nim. 39, s.-ü. 13, leht 14.
[46] Samas, s.-ü. 46, lehed 89, 90.
[47] «Советская Эстония», 28 октября, 11 ноября 1944.

tööst vabastatud sekretäride juhtimisel ei lahendanud probleemi, kuidas laiendada kommunistide mõju liinijaamadele ja teemeistripiirkondadele. Järjest sagedamini esitati ettepanekuid, et oleks otstarbekas uuesti alustada poliitosakondade tegevust.[48]

Sõjaeelsete aastate kogemused näitasid, et poliitosakonnad etendasid suurt osa raudteelaste teadliku distsipliini tugevdamisel, võitluses klassivaenulike elementide vastu, aitasid kaasa sotsialistliku võistluse laienemisele ning töötajate tehniliste teadmiste kasvule. Eesti raudteel tundsid liinijaamade kollektiivid suurt vajadust poliitosakonna järele, mis oleks täitnud eeltähendatud ülesandeid. 1948. aasta lõpul loodigi uuesti Raudtee Poliitosakond. Osakonna tegevus avaldus kohe parteiorganisatsioonide arvu kiires kasvus, mis loodi nüüd ka kaugemates raudtee allüksustes. Poliitosakonna kolmekuulise töötamise järel loodi uued partei-algorganisatsioonid: Tallinna elektridepoos, Tallinn-Väike vagunidepoos ning Pärnu hoonete- ja ehitiste jaoskonnas. Partei-komsomoligrupid loodi sellal Haapsalu, Risti ja Orava jaamades ning 51. teemeistri-piirkonnas.

Järgmisel aastal loodi parteiorganisatsioonid Tallinna teemasinate jaamas, Vaivara jaamas, Tartu söelaos, Tallinna reisivagunite depoos, Tartu konduktorite reservis jne. 1. jaanuariks 1951 oli raudteel juba 69 parteiorganisatsiooni. Kommunistide ridade kiire kasv sõjajärgsetel aastatel võimaldas laiendada nende mõju kõigile raudteetranspordi tegevusaladele. Isikliku eeskuju ja bolševistliku sõnaga aitasid nad mobiliseerida raudteelaste hulki taastamistöödest laiemalt osa võtma ja vedude plaani täitma ning ületama. Palju abi oli vanema põlvkonna kommunistide kogemustest. Näiteks Raudteevalitsuse parteiorganisatsioonis oli 1946. aastal 188 kommunistist 58 inimest ennesõjaaegse staažiga, niisama palju oli ka sõja ajal parteisse vastuvõetuid ja 22 inimest oli vastu võetud pärast sõda. Selle parteiorganisatsiooni kommunistide hulgas oli 47 inimest kõrgema ja 60 keskharidusega.[49] Üheaegselt parteiorganisatsiooniga alustasid tegevust ka ametiühingud. 7. oktoobril 1944 kinnitas Ametiühingute Keskнõukogu raudteelaste ametiühingu tegevuse uuestialustamiseks organiseerimisbüroo, mille koosseisu kuulusid evakuatsioonist tagasijõudnud raudteelased. Bürood juhtis kommunist K. Maimre. Orgbüroo viis läbi ametiühinguliikmete ümberregistreerimise, andis välja ametiühingu liikmepiletid ja valmistas ette ametiühinguorganite valimised.

---

[48] Otsus raudtee poliitosakondade likvideerimise kohta võeti vastu ÜK(b)P Keskkomitee poolt 31. mail 1943. Selle eesmärgiks oli tugevdada ainujuhtimist tingimustes, mil raudteede juhtivad kaadrid olid küllalt tugevnenud. Vastutus poliittöö eest raudteetranspordis pandi territoriaalsetele parteiorganisatsioonidele. (Транспорт СССР. М. 1967, стр. 72).

[49] EKPA, f. 1, nim. 39, s.-ü. 45, leht 22.

Kuni aasta lõpuni viidi läbi 110 kohaliku komitee ja 10 ametiühingu rühmaorganisaatori valimised. Ametiühingusse kuulus 71,1 protsenti kõigist raudtee töötajatest. Pärast ametiühingualgorganisatsioonide organisatsioonilist vormistamist alustati konverentside ettevalmistust rajooni ametiühingukomiteede valimiseks kolmes raudtee osakonnas.

27. detsembril 1944 toimus konverents esimeses osakonnas, 17. jaanuaril 1945 — teises ja 24. jaanuaril — kolmandas. Konverentsidel valiti rajoonikomiteed ja nende presiidiumid.[50] Organiseerimistöö lõppetapiks oli Raudteelaste Ametiühingu vabariikliku konverentsi läbiviimine, mis peeti 23.—24. märtsil 1945. Konverentsist võttis osa 196 delegaati. Kuulati ära ja arutati läbi Orgbüroo aruanne ning valiti Raudteelaste Ametiühingu Vabariiklik Komitee.[51] 1945. aasta keskel oli ametiühingu struktuur enam-vähem välja kujunenud. Vabariiklikule Komiteele allus 3 rajoonikomiteed, millele omakorda allus 111 ametiühingurühma ja 87 kohalikku komiteed. Viimaste alluvuses oli 120 tsehhikomiteed ja 488 ametiühingurühma. Seega lülitus kollektiivi ellu suur ametiühinguaktiiv. Ametiühinguliikmeks oli juba 87,9 protsenti kõigist raudtee töötajatest.[52] Kogu organiseerimisperioodi kestel tehti selgitustööd ametiühingute ülesannetest kaasaja tingimustes. Ametiühing aitas koos kommunistliku noorsooühinguga parteiorganisatsiooni kollektiivi liikmete mobiliseerimisel taastamistööle ja riiklike plaanide täitmisele.

Esimestel sõjajärgsetel aastatel uuenes ametiühinguaktiiv tihti. Ühtesid edutati vastutavamale tööle, mõned vabastati ametiühingutööst ebarahuldava tegutsemise pärast.

Järk-järgult stabiliseerus ametiühingutöötajate aktiiv, omandas kogemusi ja hakkas edukalt toime tulema ametiühingutele pandud ülesannetega. Ametiühingu liikmeskond hõlmas 1950. aastal 90,1 protsenti kõigist töötajaist, kohalikke komiteesid oli 192, rühmaorganisaatoreid kuni 600.[53] 1950. aasta jooksul kasvas ametiühinguliikmete arv veel 5 protsendi võrra ja moodustas 1. jaanuariks 1951 tervelt 95,3 protsenti.[54] Kommunistide ustavateks abilisteks raudteelaste kollektiivi kasvatamisel ja ühteliitmisel olid kommunistlikud noored, keda ainuüksi Tallinna raudteesõlmes oli üle 500 inimese. Kommunistlike noorsoo-organisatsioonide taasloomine langeb samuti 1944. aasta lõpule — 1945. aasta algusele, 1944. aasta detsembris valiti Tallinna raudteesõlme komsomolikomitee, mis esialgu ühendas kolm komsomoli-organisatsiooni:

[50] ORKA, f. 5474, nim. 21, s.-ü. 319, lehed 43—44.
[51] Samas, s.-ü. 377, lehed 120, 123.
[52] ORKA, f. 5474, nim. 21, s.-ü. 411, leht 165.
[53] EKPA, f. 1, nim. 45, s.-ü. 1-a, leht 52.
[54] Samas, nim. 55, s.-ü. 23, leht 41.

depoo, side- ja signalisatsioonijaoskonna ning raudtee Tallinna osakonna organisatsiooni. Komitee esimene koosolek toimus 19. detsembril.[55] Komsomoliorganisatsiooni tegevuse alustamisega kasvas ka kommunistlike noorte arv. Detsembris 1945 ühendas Tallinna sõlme komitee 6 komsomoli-algorganisatsiooni, millel oli kokku 84 liiget.[56] Analoogiliselt kulges organiseerimisperiood ka teistes raudteesõlmedes, samuti Raudteevalitsuses, kus komsomoliorganisatsioonil oli 30 liiget.

1946. aasta augustis hakati raudteel moodustama esimesi kommunistlike noorte vahetusi ja brigaade. Oktoobris toimusid kõigis raudteesõlmedes kommunistlike noorte kokkutulekud üleliidulise noorte raudteelaste nõupidamise delegaatide osavõtul. Sellised kokkutulekud kujunesid raudtee noorsoole tähtsaks organiseerivaks ja mobiliseerivaks ürituseks.[57] Raudtee komsomoliorganisatsioonid kuulusid territoriaalsete komsomoli rajoonikomiteede (või linnakomiteede) tegevussfääri. Poliitosakondade loomisega suurenes tähelepanu raudteetranspordi komsomoliorganisatsioonidele, hakkas kiiremini kasvama ÜLKNÜ liikmete arv.

24. aprillil 1949 toimus Eesti raudtee noorte esimene kokkutulek, millest võttis osa 400 inimest. Kokkutulekul arutati noorte õppimist õhtukoolides, tehnikumides ja instituutides.[58] Järgmisel kahel aastal suurenes kommunistlike noorte arv kaks korda. Kommunistlikud noored olid paljude toredate tegude algatajad. Nad organiseerisid oma tööposte väljalastava toodangu kvaliteedi ja veoste kiirema transportimise kontrollimiseks; nemad juhtisid ka liikumist, mille eesmärgiks oli vaksalite ümbruse heakorrastamine ja reisijate teenindamise paremustamine; nad olid raudtee töötajate kultuuritaseme ja tehniliste teadmiste tõstmist taotleva liikumise initsiaatoriteks; nad organiseerisid võistlust kütuse säästmiseks ning vanametalli kogumist.

Ühiskondlikud organisatsioonid tegid kommunistide juhtimisel sõjajärgsetel aastatel ära palju, et ergutada raudtee töötajaid aktiivsele loovale tööle ning elavamalt osa võtma ühiskondlikust elust. Oli vaja üle saada sissejuurdunud harjumustest ja iganenud mõistetest.[59] Uut töössesuhtumist, mis ei põhjene hirmul, vaid teadlikul sotsialistlikul distsipliinil, aitasid kasvatada mitmesugused töötajate koosolekud. Need said alguse 1944. aasta novembris, mil fašistlikust okupatsioonist vabanenud raudtee töötajad pidulikult tähistasid Suure Oktoobri

[55] EKPA, f. 1594, nim. 1, s.-ü. 1, leht 1.
[56] EKPA, f. 1, nim. 39, s.-ü. 13, leht 53; f. 1591, nim. 1, s.-ü. 5, leht 151.
[57] ERA, nim. 3, s.-ü. 232-a, leht 40.
[58] Samas, s.-ü. 1043, leht 18.
[59] Samas, s.-ü. 363-a, leht 26.

aastapäeva. Pidulikest koosolekutest võttis osa üle 10 000 inimese.

Järgnes suur hulk koosolekuid, kus valiti ühiskondlike organisatsioonide juhtivad organid ja kollektiivi liikmed tutvusid lähemalt üksteisega. Edasi toimusid tootmisega seotud koosolekud, kus arutati mitmesuguseid raudteetranspordi töösse puutuvaid küsimusi. Nende koosolekute kaudu hakkasid raudtee töötajate laiemad hulgad aktiivselt mõjutama raudtee tööd. Kollektiivi aktiivsus tootmisküsimustes väljendus eriti viie aasta plaanide koostamisel ja vaagimisel. Loomulikult tekitas suurimat huvi esimese sõjajärgse ja Eesti raudtee jaoks üldse esimese viie aasta plaani arutamine. Seda käsitleti 1946. aasta jooksul nii tootmiskoosolekutel kui ka partei- ja ametiühingukoosolekutel. Selle plaaniga tutvumisele oli pühendatud ka raudtee partei- ja majandusaktiiv. Aruteludel avaldus kollektiivi liikmete suur aktiivsus.[60]

1947. aastal oli kõigi raudteelaste tähelepanu koondatud kollektiivlepingute arutamisele. Nimelt alustati siis Nõukogude Liidus uuesti kollektiivlepingute sõlmimist. Kollektiivlepingud kujunesid võimsaks vahendiks töötajate koondamisel riiklikke plaane täitma ja ületama ning suurendasid majandusjuhtide ja ametiühinguorganisatsioonide vastutust. Nad pidid aitama kaasa raudteelaste töötingimuste ning materiaalse ja elukondliku olukorra parandamisele. Eesti raudteel sõlmiti kollektiivlepinguid esmakordselt. See nõudis laialdasemat propagandatööd raudteelaste seas. Juhtivad töötajad, ametiühinguaktiiv ja agitaatorid selgitasid kollektiivlepingute tähtsust ja nende sõlmimise eesmärke. Raudteevalitsuse juurde moodustati 6 brigaadi, igas brigaadis 6 inimest, et raudtee kollektiivlepingu projekt koostada. Üheaegselt sellega loodi iga veojaoskonna juurde komisjon projekti koostamiseks ja ettepanekute kogumiseks. Komisjonide koosseisu määrati 215 inimest.[61]

Kollektiivlepingute arutamise käigus peeti 452 koosolekut, millest võttis osa 90,3 protsenti raudteelastest. Sõna võttis üle 2000 töötaja. Raudteel sõlmiti üldse 7 kollektiivlepingut: üks raudtee administratsiooni ja Raudteelaste Ametiühingu Vabariikliku Komitee vahel, kuus veojaoskondade (Tallinna, Tapa, Tartu, Valga, Tallinn-Väike, Mõisaküla) administratsiooni ja vastavate kohalike komiteede vahel.[62]

Kollektiivlepingute sõlmimine tõstis töötajate aktiivsust tootmisalal. Laekus palju ettepanekuid tootmistehnoloogia ja töökaitse organiseerimise täiustamiseks ning elukondliku olukorra parandamiseks.

[60] NSVL ORKA, f. 5474, nim. 21, s.-ü. 484, leht 130.
[61] Samas, s.-ü. 697, leht 21.
[62] Samas, leht 17.

Kollektiivlepingute täitmise kontrollimine toimus samuti väga aktiivselt. 1948. aasta veebruaris viidi läbi vastavad koosolekud kõigis raudtee allüksustes. Sõna võttis ligi 350 inimest, kes esitasid üle 400 ettepaneku 1948. aasta kollektiivlepingu sõlmimisel arvesse võtmiseks.[63]

Koosolekute tähtsus tõusis ka neil juhtudel, kui kollektiivi töös ilmnesid mõnesugused lüngad. Selliseks perioodiks tuleb näiteks lugeda 1949. aastat, mil suurenes tööpraagi arv. Raudtee tööd arutas kaks korda EKP Keskkomitee. Märgiti vigu, mida olid teinud mõned raudtee juhtivad töötajad. Abinõusid raudtee majandusliku ja poliitilise tegevuse parandamiseks arutati raudtee parteiaktiivil ja allüksustes.[64] Toimusid ümberpaigutused ka raudtee juhtkonnas. Raudtee ülemaks määrati Aleksei Kotov. Järk-järgult kasvas tootmisalaste koosolekute osatähtsus. 1950. aastal toimus ligi 2500 tootmisnõupidamist, kus esitati umbes 3000 ettepanekut, millest ligi 2000 võeti tootmises täitmisele.[65]

50-ndate aastate algul peeti raudteel konverentse insener Kovaljovi töömeetodi kasutuselevõtmise ja kollektiivse stahhanovliku töö eest võitlemise kogemuste vahetamiseks. Edasi järgnesid tehnilis-majanduslikud konverentsid, kus kuulati ära ja arutati läbi kuni 40 ettekannet, mille esitasid insenerid, ökonomistid, teadlased ja tootmise eesrindlased omahinna alandamise, rentaabluse suurendamise ja tootmisreservide ärakasutamise kohta. Raudteelastele oli see uueks sisukaks etapiks, mil kollektiivis hakati korraldama teoreetilisi konverentse tootmistöö kogemuste üldistamiseks ja teaduslikult põhjendatud ettepanekute väljatöötamiseks.

Tähtsaimaks ülesandeks kujunes kollektiivi liikmete kommunistliku ilmavaate kasvatamine, uue ühiskonna inimese kujundamine. Sellele eesmärgile oli pööratud ühiskondlike organisatsioonide peamine tähelepanu.

Sõjajärgsetel aastatel olid kõige rohkem levinud mooduseks agitaatorite vestlused. Esialgu olid agitaatoriteks peamiselt kommunistid, kuid nende read täienesid järk-järgult teadlikuma aktiiviga parteitute hulgast.

1945. aasta jaanuaris oli raudteel 200 inimesest koosnev agitkollektiiv, millel arvu poolest polnud võrdset vabariigis. See aga polnud piiriks. NSVL Ülemnõukogu valimiste ettevalmistuse perioodil kasvas agitaatorite arv 900 inimeseni.[66]

Arvestades raudteelaste töö iseärasusi nagu laialipillatus üle kogu raudtee ning väljasõitudega seotud töö, pandi raudteel

[63] EKPA, f. 1, nim. 41, s.-ü. 10, lehed 19—20.
[64] Samas, s.-ü. 43, leht 29; s.-ü. 51, lehed 2—5, s.-ü. 33, leht 7.
[65] Samas, nim. 45, s.-ü. 1-a, leht 52.
[66] Samas, nim. 39, s.-ü. 4, leht 13.

kurseerima kaks agitrongi, üks laiarööpmelisel, teine kitsarööpmelisel teel. Agitrongidel oli suur tähtsus agitatsioonitöö läbiviimisel raudteelaste hulgas. Mõlemal agitrongil olid kaasas lektorid loengute pidamiseks eesti ja vene keeles, kontsertbrigaad, heli-rändkinoaparaat, vajalikku kirjandust. Agitrongid olid samuti keskuseks, kus valmistati ette agitaatoreid liinijaamade ja teemeistripiirkondade töötajate hulgast. Agitrongides korraldati kandidaatide kohtumisi valijatega. Oma heade sisukate loengute ja huvitavate eeskavadega võitsid need rongid liinitöötajate hulgas suure populaarsuse, mida tõendavad paljud nende avalduste raamatusse kirjutatud tänu- ja kiidusõnad, ka Eesti NSV Ülemnõukogu Presiidiumi esimehe Johannes Varese sissekanne: «Soovin agitrongile tulevikus samasugust edu, nagu tal on olnud siiamaani.»[67] Iga valimiskampaaniaga kasvas arvuliselt raudtee agitkollektiiv, nii et 1950. aastal kohalike nõukogude valimiste ettevalmistamisel töötas juba 1767 agitaatorit. Raudteel oli 14 agitpunkti. Linna- ja rajooninõukogude saadikukandidaatideks esitati 84 raudteelast. 1950. aastal valiti ka NSV Liidu Ülemnõukogu saadikuks raudteelane, üks parimaid vedurijuhte J. Uuemõis.[68] Järgmisel aastal valiti Eesti NSV Ülemnõukogu saadikuteks kolm raudteelast: raudtee ülem A. Kotov, Tallinn-Väike depoo vedurijuht O. Piksaar ja M. I. Kalinini nimelise Veduri-Vaguni Remonditehase treial Kallas.

Peale agitaatorite, kes raudteelaste hulgas viisid läbi revolutsioonilistele pühadele ja jooksvatele sündmustele pühendatud vestlusi, tegid suurt tööd parteikomiteede juurde moodustatud lektorite grupid, mille liikmed koostasid ettekandeid Nõukogude Liidu rahvaste sõprusest, nõukogude patriotismist jne. Suurem osa loenguid käsitles aga tootmisega seotud küsimusi, milles palju tähelepanu pühendati raudteetranspordi eesrindlikele töökogemustele. Lektorite hulgas olid raudtee ülem A. Kotov, peainsener B. Romanenko ja teised.

Et olla tõelisteks rahvahulkade juhtijateks, tuli kommunistidel pingeliselt õppida. Parteiorganisatsioon koosnes enamuses noortest kommunistidest, kes olid astunud parteisse sõja ajal või pärast sõda. Paljudel neist polnud veel küllaldast teoreetilist ettevalmistust ega praktilisi töökogemusi. Esimesed sammud poliitõppuste organiseerimiseks astuti 1945. aasta algul. Õppustest osa võtma kutsuti mitte ainult kommuniste, vaid ka parteitu aktiiv. Tõsi küll, esialgu oli raskusi poliitõppuste ringide juhatajate leidmisega, kuid Marksismi-Leninismi Õhtuülikooli lõpetanute väljalaskmisega lahenes see küsimus vähehaaval.

[67] EKPA, f. 1, nim. 39, s.-ü. 45, lehed 3—7.
[68] Samas, nim. 45, s.-ü. 2, lehed 1, 5, 6.

Lõpliku lahenduse tõi aga Raudtee Poliitosakonna loomine. Organiseerimistöö tulemusena võttis 1950. aastal poliitõppustest mitmesugusel kujul osa üle 3800 inimese,[69] 1. jaanuariks 1952 aga juba umbes 4200 inimest. Alates 50-ndate aastate algusest hakkab kasvama töötajate huvi oma üldharidusliku taseme tõstmise vastu. 1952. aastal õppis üldhariduslikes õhtukoolides või kaugõppe teel 175 raudteelast.[70]

Heaks marksistlik-leninliku ideoloogia ning eesrindlike töömeetodite levitajaks raudteelaste hulkades kujunes ajaleht «Eesti Raudteelane», mille väljaandmist uuendati juba 1944. aasta lõpul. Ajaleht ilmus eesti ja vene keeles. Asutustes ja allüksustes lasti välja seinalehti.

Raudtee töötajate ideelis-poliitilisel kasvatamisel etendasid suurt osa raudteelaste klubid ja punanurgad, mille juures tööotas palju kunstilise isetegevuse ringe. Vaatamata keerukale olukorrale tegutses 1944. aasta lõpul 4 klubi ja 29 punanurka. See oli aeg, mil palju katsumusi ja muresid üleelanud inimesed tundsid vajadust üksteisega läbikäimise järele ning leidsid selles moraalset rahuldust. Alles käis sõjategevus, kuid klubide juures algas intensiivne töö: 6 laulukoori, 8 näiteringi, rahvatantsu-, muusika- ja maleringid.[71] Palju tegi väikeste liinijaamade teenindamiseks vagunklubi, Ašhabadi kolleegide kingitus eesti raudteelastele. 1945. aasta jaanuaris sooritas see kaks reisi — esimesel külastas Tallinn—Narva liini 7 jaama, teisel sõitis välja Tallinn—Tartu liinile. Raudteelastele demonstreeriti filmi «Sotsialistliku isamaa eest». Seansside eel esines agitaator poliitilise ülevaatega. Peagi ilmus vagunklubi ka kitsarööpmelisele teele. Kunstiline isetegevus võitis aastate jooksul järjest suurema populaarsuse ja 50-ndate aastate lõpuks oli raudteel 270 isetegevusringi ja nendest osavõtjate arv ligines 4000 inimesele.[72] Kogu vabariigis sai kuulsaks laulukoor «Raudam» ja selle juht Karl Leinus. Nimetatud koor arenes välja kaheksahääleliseks koorikapelliks ligi 140 lauljaga. Koori kollektiiv sai kunstilise isetegevuse ülevaatusel korduvalt kõrge hinnangu ja üleliidulisel kunstilise isetegevuse ülevaatusel Moskvas autasustati koori ÜAÜKN ja Kunstiasjade Komitee aukirjaga. Suur populaarsus oli raudteel ka M. I. Kalinini nimelise Veduri-Vaguni Remonditehase laulukooril, laste tantsukollektiivil ja paljudel solistidel.

1952. aastaks stabiliseerus kultuur-kasvatuslike asutuste arv. Raudteel oli siis 65 punanurka, 6 klubi ja 2 agitrongi. Ainu-

---

[69] EKPA, f. 1, nim. 35, s.-ü. 23, leht 32.
[70] Samas, nim. 56, s.-ü. 3, lehed 52, 54.
[71] NSVL ORKA, f. 5474, nim. 21, s.-ü. 319, leht 45, 46.
[72] EKPA, f. 1, nim. 35, s.-ü. 23, leht 37.

üksi 1951. aastal kulutati nende sisustamiseks ligi 400 000 rubla.[73]

Kollektiivi ühteliitmisel etendas oma osa ka sport. 40-ndate aastate lõpul oli raudtee ettevõtetes 14 spordikollektiivi, millesse oli koondunud üle 600 sportlase. 50-ndate aastate algul kasvas sportlaste ja spordikollektiivide arv kahekordseks. Paranesid ka sportlaste tulemused. Linna kergejõustiku võistlustel 1951. aastal võitis Tallinna veduridepoo spordikollektiiv karika. Tallinna konduktorite reservi kollektiiv võitis korvpallimeeskondade võistlustel esikoha.[74]

ELUKONDLIKUD PROBLEEMID

Üheks teguriks, mis oluliselt mõjutas kollektiivi töövõimet ja poliitilist aktiivsust, olid elukondlikud tingimused. Juba VK(b)P X kongressil märgiti, et süstemaatiline hoolitsemine töötajate elukondlike vajaduste eest tõmbab ka kõige mahajäänumad kihid järk-järgult loovalt osa võtma nõukogude rahvamajanduse arendamisest. Sõja-aastad mõjutasid oluliselt nõukogude inimeste elatustaset. Meie maal ei jätkunud toiduaineid, elamispinda, riietust, jalanõusid, elementaarseid kultuur-elutarbelisi kaupu. Neis tingimustes oli vaja selliselt organiseerida töötajate teenindamist, et nad võimalikult kergemini taluksid materiaalseid puudusi. Sõja-aastate kestel oli raudteel selles suhtes juba omandatud teatavaid kogemusi. Eelkõige oli kõrgendatud töö materiaalset stimuleerimist — kehtestati progressiivse tükitöö ja ajapreemiaaltöö süsteemid, eraldati erisummad raudteede puhastulust eriti väljapaistvate töötajate autasustamiseks, premeeriti kütuse ja elektrienergia säästu eest. Erilist tähelepanu pöörati rongiliiklusega vahetult seotud raudteelaste olukorra parandamisele. Rongibrigaadile anti teel viibimisel täiendav toidunorm. Ka kõrgendati töötasu 10—15 protsendi võrra vedurijuhtidel, nende abidel, kütjatel, konduktoritel, rongi-vagunimeistritel, rongikoostajatel.[75] Kõik need abinõud rakendati ka Eesti raudteel. Niisiis täiendati sõjajärgsete raskuste ületamisele suunatud agitatsiooni-propagandatööd vahetu hoolitsemisega töötajate vajaduste eest.

Raudteelaste varustamise organiseerimine oli pandud Eesti Raudtee Töölis-Varustuse Valitsusele, mis asutati operatiivgrupi baasil. TVV asus kohe varumiskontorite ja kaubandus-tootmisvõrgu organiseerimisele ning alustas ühtlasi põllumajandussaaduste varumist. Seda tööd viisid läbi oma varumistöötajad vahe-

[73] ERA, nim. 3, s.-ü. 1777, leht 35.
[74] EKPA, f. 1, nim. 56, s.-ü. 2, leht 34.
[75] Г. А. Куманев, стр. 280.

tult maakondades. Juba 1944. aasta novembri keskel oli varutud 354 tonni kartuleid ja 161 tonni juurvilja.[76] Raudteelaste varustamiseks oli 1945. aasta algul 43 kauplust, 12 kioskit, 15 sööklat, 13 leivaküpsetustööstust, 8 õmblustöökoda, 9 kingsepatöökoda ja 8 juuksuritöötuba.[77]

Raudteelaste varustamise organiseerimisel oli palju raskusi eriti seoses liinitöötajate laialipillatusega. Paljudel raudteelastel tuli sõita TVV kauplustesse suurematesse jaamadesse toiduainete järele 10 ja rohkem kilomeetri kauguselt. See oli väga raske, eriti kui arvestada tolleaegset harva rongiliiklust. Normaalse varustamise korraldamiseks rakendati energilisi abinõusid. Valiti erilised rahvakontrolörid. Kõige selle tulemusena avati aasta jooksul veel 5 kauplust, 3 sööklat, 11 puhvetit ja mis kõige tähtsam liinitöötajate varustamiseks hakkasid kurseerima 3 vagunpoodi,[78] kuid nii tsentraliseeritud varustamine kui ka varumine kohtadel ei suutnud siiski veel täielikult rahuldada töötajate vajadusi. Tuli luua ka oma toitlusbaas. Juba operatiivgrupi tegevuse perioodil organiseeriti Jelizavetino jaamas Leningradi oblastis abimajand raudteelaste varustamiseks juurvilja ja kartulitega. Pärast vabariigi vabastamist hakati Raudteevalitsuse raudteeosakondade ja majandusüksuste juurde samuti asutama abimajandeid. Lõpuks oli Raudteevalitsusel 2 sovhoosi, kokku maa-alaga 300 hektarit, 6 raudteeosakondade abimajandit niisama suure maa-alaga ja majandusüksustel 18 majandit kogupindalaga 534 hektarit.[79] Oli üsna keerukas ülesanne korraldada abimajandite tööd kollektiividel, kel polnud vastavaid eriteadmisi ega kogemusi.

Oli palju raskusi, kuid abimajandid etendasid siiski tähtsat osa raudteelaste toitlustamisel. Edaspidi tunnistati otstarbekaks nende arvu mõningane vähendamine ja 1946. aastal jäi raudteele kaks sovhoosi ja neli juurviljakasvatuse abimajandit. Nende abil, samuti ka detsentraliseeritud kokkuostu teel varuti 1946/47. aasta talveks 1712 tonni kartuleid.[80] Sel ajal levis laialdaselt ka individuaalne aedviljakasvatus. Muidugi, paljud raudteelased tegelesid pidevalt aedvilja kasvatamisega, eriti liinitöötajad. Kuid sõja ajal ja esimestel sõjajärgsetel aastatel polnud vististi ühtki raudteelase perekonda, kus poleks tegeldud aedvilja kasvatamisega.

1945. aasta kevadel oli raudteelastel viljelusmaad üldse 1035 ha.[81] 1946. aastal aedviljamaade pind suurenes, nende

---

[76] ERA, nim. 3, s.-ü. 12, lehed 73, 74.
[77] Samas, s.-ü. 96, leht 31.
[78] EKPA, f. 1, nim. 39, s.-ü. 23, leht 2.
[79] ERA, nim. 3, s.-ü. 96, leht 80.
[80] EKPA, f. 1, nim. 39, s.-ü. 41, leht 8.
[81] NSVL ORKA, f. 5474, nim. 21, s.-ü. 446, leht 113.

maade kasutajate arv aga moodustas 91,9 protsenti kõigist raudteel töötajaist.

Peale selle oli raudteelaste isiklikus majapidamises 1100 lehma, üle 1500 sea, ligi 8500 kodulindu, kuna 148 perekonnal oli 374 mesipuud. Sel aastal andis riik loomade soetamiseks raudteelastele laenu 40 000 rubla.[82] 1948. aastal alustati aianduse arendamist. Siiski ei kujunenud aiandus 40-ndatel aastatel massiliseks, seda pidurdas oma puukooli puudumine, kust oleks võinud saada viljapuude ja marjapõõsaste istikuid. Istikute ostmine eraisikutelt oli aga kaunis kallis. Seetõttu omasid viljapuu-marjaaedu ainult 33 protsenti raudteelastest.

Suurt abi said raudteelased ühekordsete toetuste näol direktorifondist. Selleks kulutati 50-ndate aastate alguseks ligi 170 000 rubla. Ligi 500 inimest viibisid igal aastal sanatooriumides ja puhkekodudes.[83]

Sõja tagajärgede likvideerimisega paranes järk-järgult ka töötajate olukord. Selles suhtes mõjus eriti soodsalt 1947. aasta detsembris teostatud rahareform ning toidu- ja tööstuskaupade kaartide ärakaotamine.

Edasilükkamata lahendamist nõudis korteriküsimus. Sellel alal avaldusid sõja tagajärjed kõige karmimalt. Miljonid inimesed olid jäänud peavarjuta. Elamufondi taastamine toimus aga raskustega, eraldatud summasid ei suudetud täielikult ära kasutada tööjõu ja ehitusmaterjalide vähesuse tõttu. 1946. aastal suudeti anda ekspluatatsiooni ainult 6 maja üldpinnaga 1948 m^2, mis moodustas 29 protsenti aastaplaanist. Üldse oli Eesti raudteel 1946. aasta algul ligi 55 000 ruutmeetrit elamispinda.[84] Ligi 3000 raudteelasel ja nende perekondadel polnud üldse elamispinda. Eriti raske oli olukord Tallinnas. 1946. aastal taastati raudteel 11 elumaja üldpinnaga 2244 m^2 ja ehitati 4 uut elumaja üldpinnaga 583 m^2. Sel korral täideti aastaplaanist 66 protsenti. 1945.—1946. aastal ehitasid raudteelased endale riikliku laenu abil 41 individuaalelamut. 1946. aastal said raudtee poolt ehitatud majades või linna täitevkomiteedelt renditud majades elukorteri 389 raudteelase perekonda.[85] See oli, mõistagi, alles väga vähe. Paljud elasid väga halbades tingimustes ja isegi lahus perekonnast. Ajutise hädaabinõuna tuli elamiseks kasutada vaguneid, millest enamik olid alles ekspluatatsioonikõlblikud. 1949. aastal kasutati elamispinnana 72 vagunit.

Igal aastal anti ekspluatatsiooni mõningal määral elamispinda, kuid alles 1950. aastal tulid ehitusorganisatsioonid toime elamu-

[82] NSVL ORKA, f. 5474, nim. 21, s.-ü. 1010, lehed 52, 56.
[83] ERA, nim. 3, s.-ü. 763, leht 19, s.-ü. 1354, leht 23.
[84] NSVL ORKA, f. 5474, nim. 21, s.-ü. 504, lehed 36, 37; ERA, nim. 3, s.-ü. 232 a, leht 14.
[85] Samas, s.-ü. 628, lehed 34, 37.

ehituse ja kapitaalremondi plaani täitmisega. Siis anti ekspluatatsiooni 3018 m^2 elamispinda ja remonditi kapitaalselt 5157 m^2.[86]

Ehitati elumajad Tallinnas Koidu tänavas, Tartus, Jõhvis, Vaivaras jm. Viisaastaku jooksul ehitati ja taastati 13 810 m^2 elamispinda.[87] Elamuehituse plaan täideti 1951. aastal 102-protsendiliselt.[88]

Esimese sõjajärgse viie aasta plaani täitmine võimaldas pühendada rohkem tähelepanu töö- ja elukondlikele küsimustele. 50-ndate aastate kestel kasvas elamuehituse tempo iga aastaga. 1952. aasta alguseks olid jäänud barakkidesse ja vagunitesse ainult 124 perekonda. Seega kerkis juba üles raudteelaste perekondade elamistingimuste järkjärgulise parandamise küsimus. Rööbiti uute elamute ehitamisega pöörati tähelepanu ka ühiselamutes elunevate tööliste elukondliku olukorra parandamisele. 1951. aasta algul oli raudteel 31 ühiselamut, kus elas ligi 600 inimest, peamiselt noortöölised. Ühiselamute sisustust täiendati igal aastal uue mugava mööbliga. Noortööliste elukondliku olukorra ja ühiselamute seisukorra vastu tundsid pidevalt huvi komsomoli- ja ametiühinguorganisatsioonid. Elukondlike küsimuste lahendamise kõrval pöörati tähelepanu ka raudtee töötajatele normaalse puhkerežiimi loomisele. Kõige esmalt parandati veduri- ja rongibrigaadide olukorda, kuna nende töö iseloom nõudis eriliste puhketingimuste loomist. Nende tööst sõltub suurel määral rongide liiklemise ohutus. Kui esimestel sõjajärgsetel aastatel neil brigaadidel tuli puhata teel olles selleks kohandamata ruumides, sageli isegi põrandal, siis 50-ndate aastate alguseks oli raudteel rongibrigaadide normaalseks puhkamiseks juba 13 puhkeruumi kõigi mugavustega, duši ja riiete kuivatusruumiga. Seal võisid puhkajad endale saada vajalikud vahetusrõivad, lugeda ajalehti, žurnaale. Ühiselamute ja puhkeruumide sisustamiseks kulutati ainuüksi 1951. aastal ligi 250 000 rubla.[89]

Esimese sõjajärgse viie aasta plaani täitmine lõi tingimused meditsiini ja kultuur-elukondlike hoonete ehitamise suurendamiseks. 50-ndate aastate algul anti raudteel ekspluatatsiooni rida lasteaed-sõimi. Tallinnas avati lasteaed ja -sõim, kumbki 100 lapsele. Lasteaed ja sõimed avati ka Kohtla ja Narva jaamades. Avati ka kaks lastesanatooriumi — üks 50, teine 25 kohaga.[90]

---

[86] EKPA, f. 1, nim. 45, s.-ü. 6, leht 39.
[87] Samas, nim. 55, s.-ü. 26, leht 88.
[88] ERA, nim. 3, s.-ü. 1354, leht 25.
[89] Samas, leht 24.
[90] ERA, nim. 3, s.-ü. 1081, leht 174; EKPA, f. 1, nim. 56, s.-ü. 5, leht 46.

RAUDTEELASTE OSA RAHVAMAJANDUSE TAASTAMISEL JA ARENDAMISEL

Võidupühal tõotasid eesti raudteelased, et nad kahekordistavad oma jõupingutusi töös ning tegutsevad veel energilisemalt, et kiiremini likvideerida rahvamajandusele tekitatud kahjud. Raudteelased töötasid rahuajal niisama energiliselt nagu sõjaaastatel, ilmutades palju initsiatiivi ja leidlikkust.

Suure Isamaasõja lõppemise järel hakkas raudtee kohanduma rahuaja tingimustele ja rahvamajanduse nõuetele. See võttis aega, kuna oli vaja teostada organisatsioonilisi ja tehnilisi ümberkorraldusi ning muuta vedude planeerimise mooduseid, töö organiseerimist ja materjaltehnilise varustamise korda.

Taastades raudteemajandust ja ületades organisatsioonilisi raskusi hakkas raudtee järk-järgult parandama ekspluatatsioonitöö näitajaid. Nagu sõja ajal, nii ka rahuliku ülesehituse ajajärgul püüdis Eesti raudtee täita kõiki ülesandeid vedude alal. Kui 1945. aasta I kvartalis olid ülekaalus sõjaväelised veod, siis järgmises kvartalis tõusis järsult rahvamajanduslike vedude erikaal. Vabariigile saabusid ehitusmaterjalid ja seadmed tööstuse taastamiseks. Raudtee suurendas kvartalist kvartalisse vedude mahtu. Selliste edusammudega raudteelased jõudsid sõjajärgse viisaastaku esimese aastani. 1946. aasta märtsis võeti NSVL Ülemnõukogu I istungjärgul vastu seadus NSV Liidu rahvamajanduse taastamise ja arendamise plaani kohta aastateks 1946—1950. Seaduses märgiti vajadust esmajärguliste tööde läbiviimiseks rasketööstuse ja raudteetranspordi taastamise alal, kuna muidu oleks võimatu kogu rahvamajanduse kiire ja edukas arendamine. Eesti raudteemagistraalile ettenähtud kapitaalmahutiste üldsumma oli 140 miljonit rubla. Viisaastaku plaanis nähti ette mitte üksnes raudtee täielik taastamine selle endisele tehnilisele tasemele, vaid ka varasema taseme ületamine. Seejuures arvestati, et viisaastaku plaanis vabariigi rahvamajandusele ettenähtud kapitaalmahutused (3,5 miljardit rubla) peavad aitama kaasa Eesti muutmiseks agraartööstuslikust maast tööstuslik-agraarmaaks kõrgeltarenenud tööstusega. Raudteetranspordi vedude maht pidi rahuldama täielikult rahvamajanduse kasvavaid nõudeid. Ainuüksi põlevkivivedude mahtu oli ette nähtud suurendada viisaastaku lõpuks neli korda. Seoses sellega tekkis vajadus Kohtla—Jõhvi jaamade täielikuks rekonstrueerimiseks. Juba sõja-aastatel läbiviidud taastamistööd võimaldasid alustada rongiliiklust. Siiski ei olnud raudteemajandus veel kaugeltki täielikult taastatud, eriti sildade, roobaste ja veeremi remondibaas ja vaksalid. Taastamistööde mahtu ja tempot pidurdas metallipuudus, mis oli iseloomulik esimestele sõjajärgsetele aastatele, mil riik pidi kulutama hiigelsum-

masid sõja läbi tekitatud kahjude likvideerimiseks. Metallipuudus pidurdas sildade taastamist, liinide pealisehitusse jäid veel raudtee tuhanded rööpajupid. Pärast esmajärgulisi taastamistöid algas raudteemajanduse plaanipärane taastamine. Selle läbiviimiseks loodi Ehitus-Taastamistööde Valitsus (USVR).

NSV Liidu Teede Rahvakomissariaat suunas selleks Eesti raudteele tööle spetsiaalse ehitusjaoskonna kvalifitseeritud töölistega ja insenertehnilise personaliga, varustatuna ehitusmehhanismide ja liikuvate töökodadega.[91] Eesti raudteel toimus Keila jaama kollektiivi eeskujul purustuste taastamine kollektiivi enda jõududega. Raudteelastele tulid appi kogu vabariigi töötajad. Eestimaa Kommunistliku Partei Keskkomitee ning maakondade ja valdade parteiorganisatsioonid aitasid raudteede remonditöödele rakendada kohalikke elanikke. Tuhanded inimesed võtsid osa raudtee kui transpordimajanduse põhialuse remontimisest.

Iga päevaga muutus raudtee ilme. Raudteelased jätkasid taastamistöid, suurendades päev-päevalt tootmisvõimsusi. Tallinna ja Tartu vedurimajanduse töötajad ehitasid oma kätega üles purustatud depood. Samal viisil kerkisid tuhast ka Tamsalu ja Rakvere jaamahooned. Ehitati uuesti üles Valga raudteesõlm — taastati veduridepoo, anti ekspluatatsiooni veduriremondi tsehhid, teejaoskonna töökojad, veetorn, vaguniremondi punkt ja teised objektid. Taastati Tapa, Türi ja Narva vaksalihooned, Mõisaküla töökojad, veetornid Püssis, Narvas, Tallinnas, vagunite tehnilise järelevaatuse punkt Tartus. Juba 5. augustil 1945 anti ekspluatatsiooni Balti vaksal.

Viisaastaku esimesel aastal anti ekspluatatsiooni raudtee üks tähtsamaid objekte — Tallinn—Pääsküla elektrifitseeritud liin taastatud ja rekonstrueeritud kujul. Elektriraudtee taastamisest võttis osa kogu Tallinna sõlm, kõik Nõukogude Eesti pealinna töötajad. Elektrifitseeritud raudteeliini taastamise üheks organiseerijaks oli praegune ENSV Ülemnõukogu Presiidiumi esimees Aleksei Müürisepp. Ehitust alustati töömahukamatest töödest — varemete ja purustatud seadmete koristamisest. Tallinna teejaoskonna töölised teostasid tee kapitaalremondi. Sidetöötajad viisid läbi pöörmete tsentralisatsiooni taastamise Tallinna sõlmes.

Tallinna ettevõtted täitsid kiiresti kõik tellimused elektrifitseeritud piirkonna jaoks ja andsid ka oma parimaid elektrikuid alajaama ja elektriliini monteerimiseks. EK(b)P Keskkomitee ja vabariigi Ministrite Nõukogu osutasid ehitusele erilist tähelepanu ja hoolitsust, kontrollides pidevalt tööde käiku ja aidates kõrvaldada tekkinud takistusi. Elektrifitseeritud raudteeliini

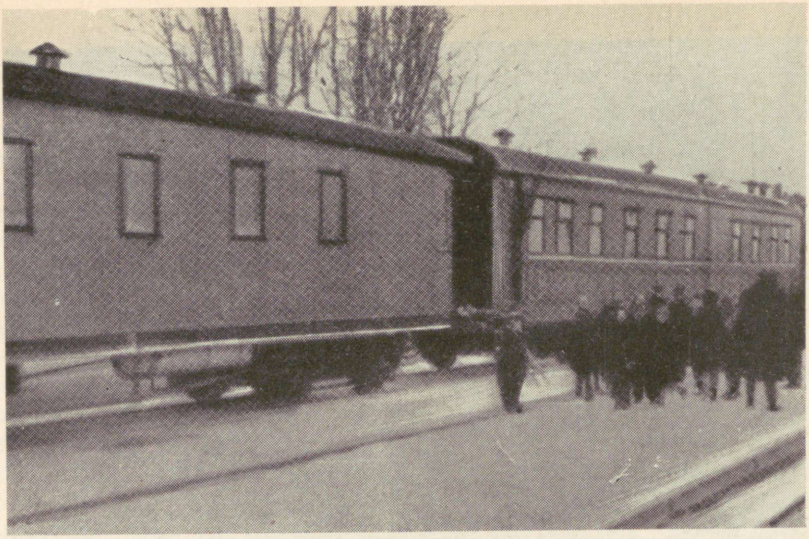
[91] EKPA, f. 1, nim. 39, s.-ü. 15, leht 11.





Meister K. Berggrün (paremal) raudteetehases M. I. Kalinini tööpingi juures.

Raudteelaste vabariikliku ametiühinguкomitee töötajad 1940. aastal. Keskel esimees Harri Titma.





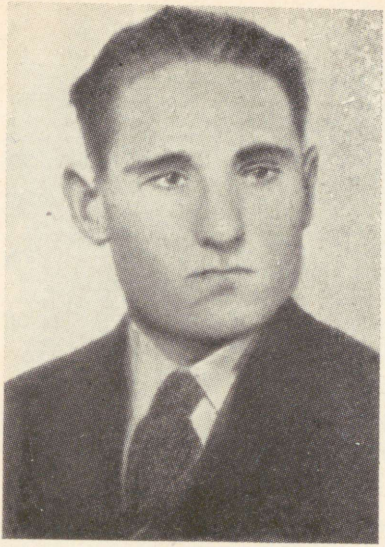
Agitrong Tapa jaamas.

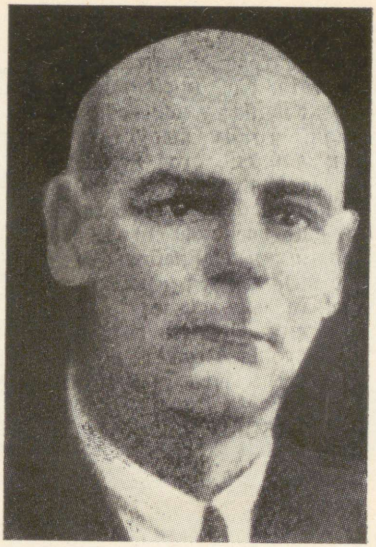
M. I. Kalinini endised töökaaslased Peatehaste ümbernimetamise puhul.

Heinrich Ansip, Tallinna raudteekonna poliitosakonna ülema asetäitja, NSVL Ülemnõukogu saadik, hukkus okupatsiooni ohvrina.

Johannes Kruusi, vedurijuht-instruktor, NSVL Ülemnõukogu saadik, hukkus okupatsiooni ohvrina.

Mälestusmärk Mõisakülas. Paljud hukatutest olid raudteelased.



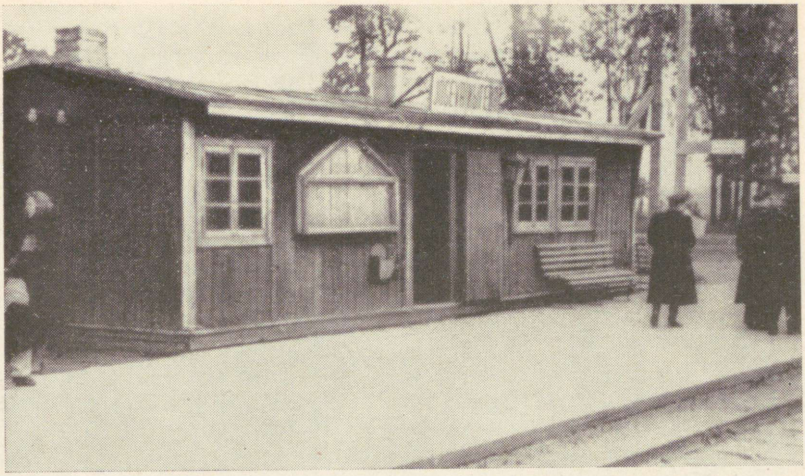


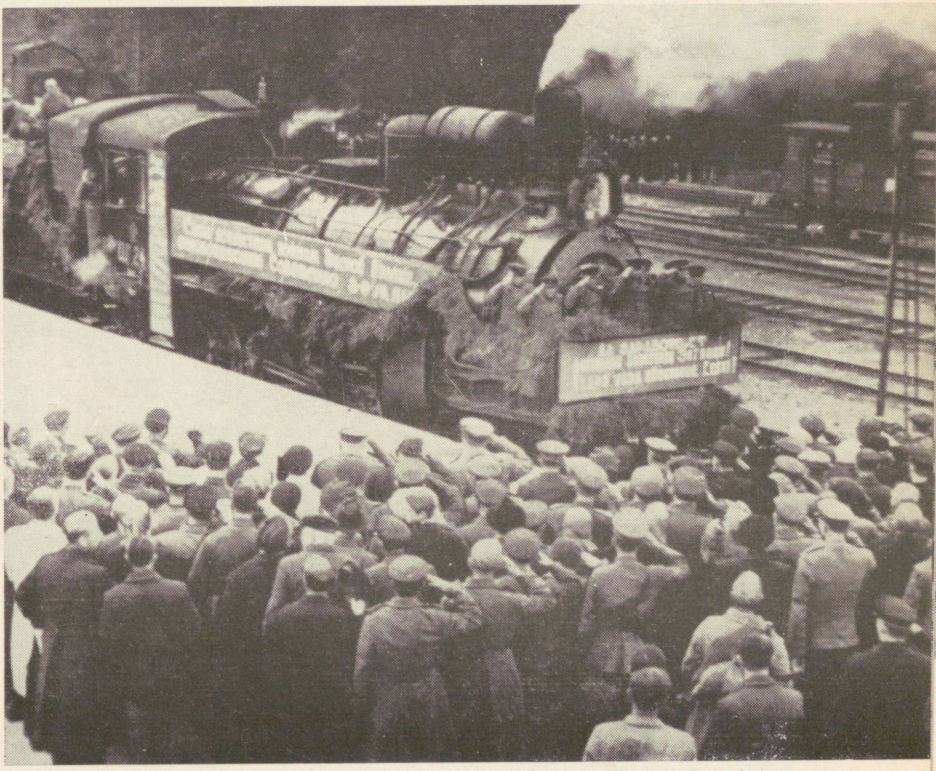

Siin mõrvasid
23. juulil 1941. a.
fašistide käsilaseel
51 süütut
Nõukogude kodanikku.



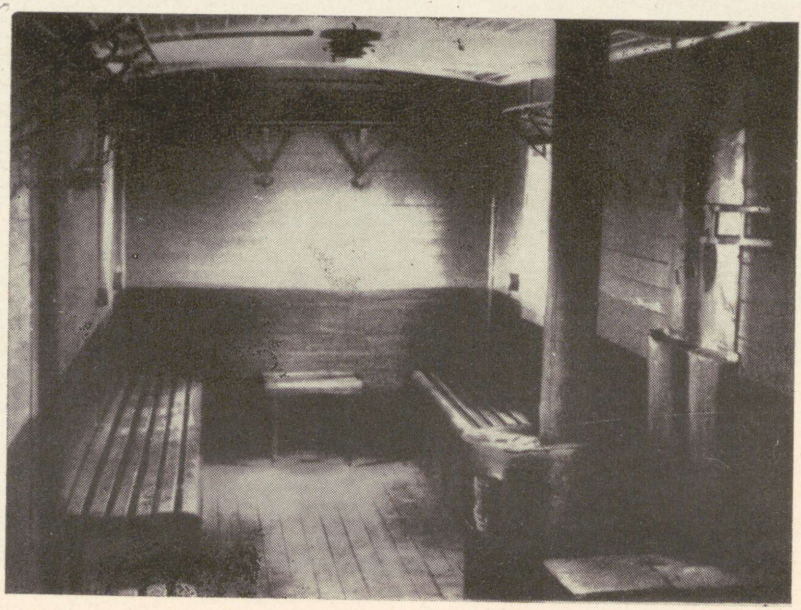


Fašistide purustatud Valga raudteetehas.
Purustatud Narva depoo.
Jõgeva ajutine jaamahoone.
Esimene Leningradi rong saabub 1. oktoobril 1944 Tallinna.





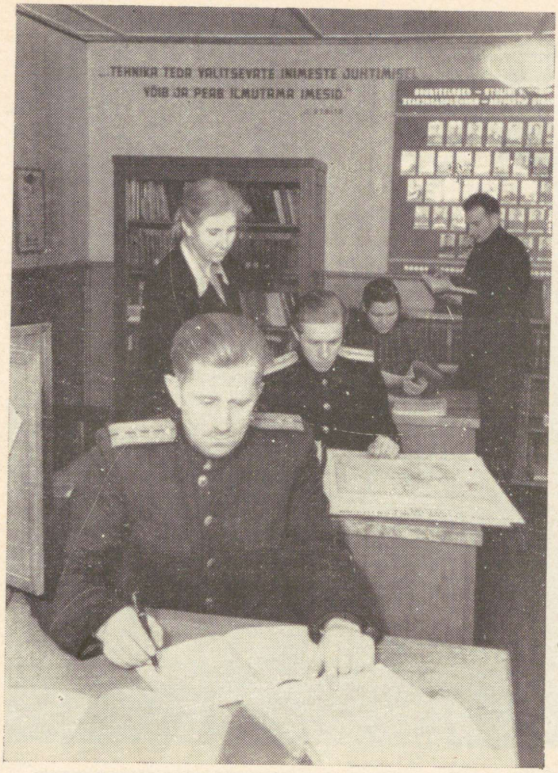




Raudteelased Tallinnas linna korrastustöödel.
Sõjajärgse perioodi reisivagun (kitsarööpmelisel teel).
Grupp autasustatud raudteelasi ENSV Ülemnõukogu Presiidiumis 1945. aastal.
Tallinna jaamas 1945. aastal.





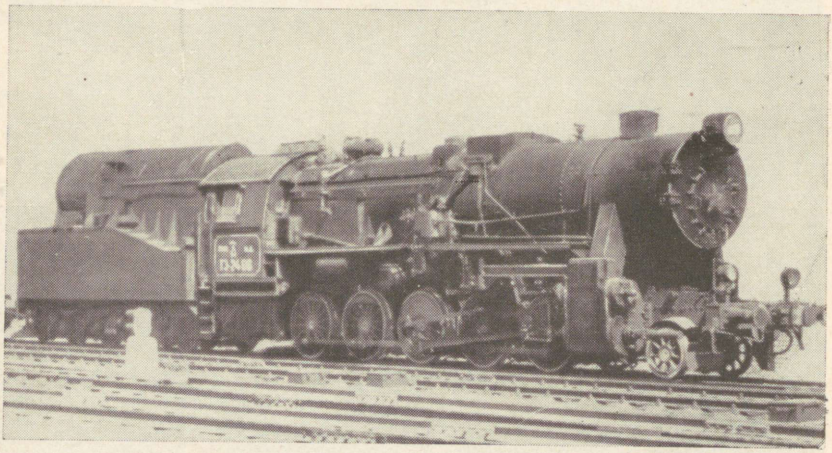


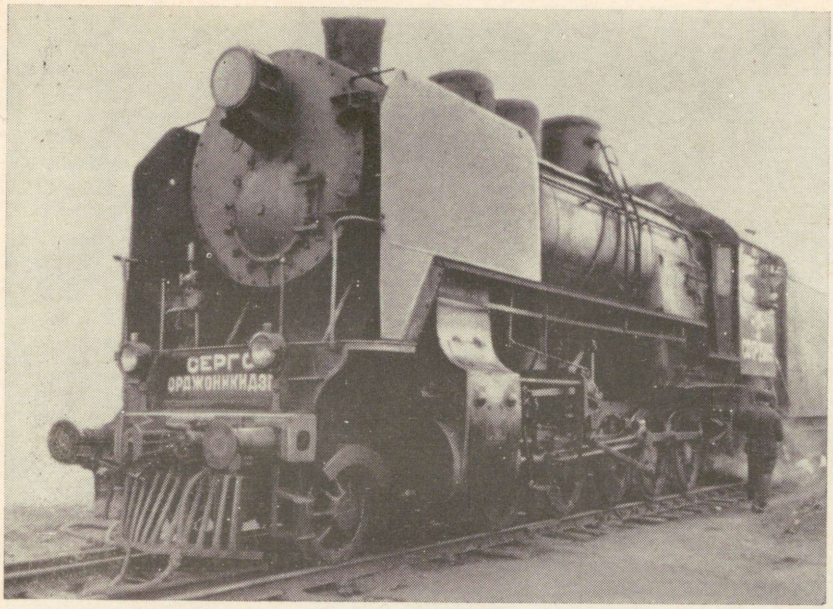
Tartu Raudteelaste Klubi tehnilises raamatukogus.

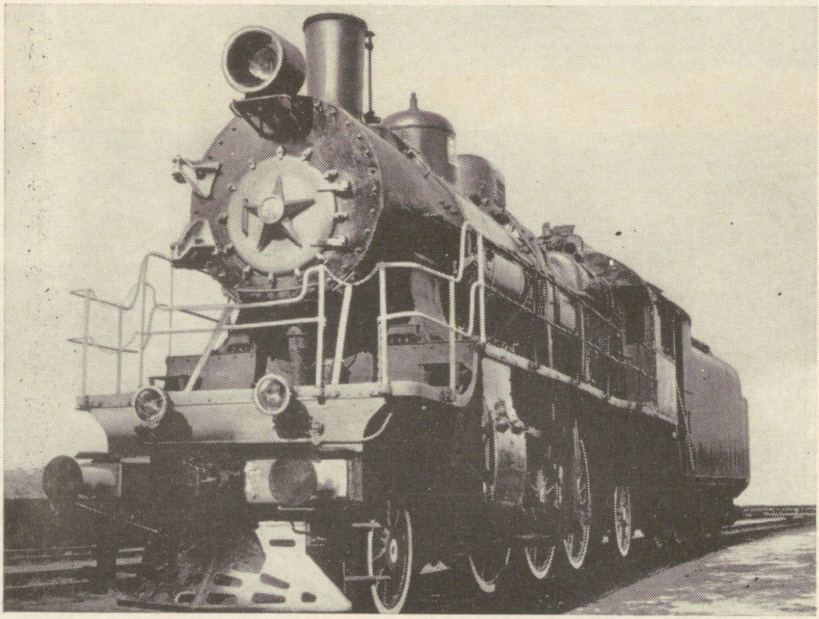
Kaubavedur TE, tüüp 1—5—0.

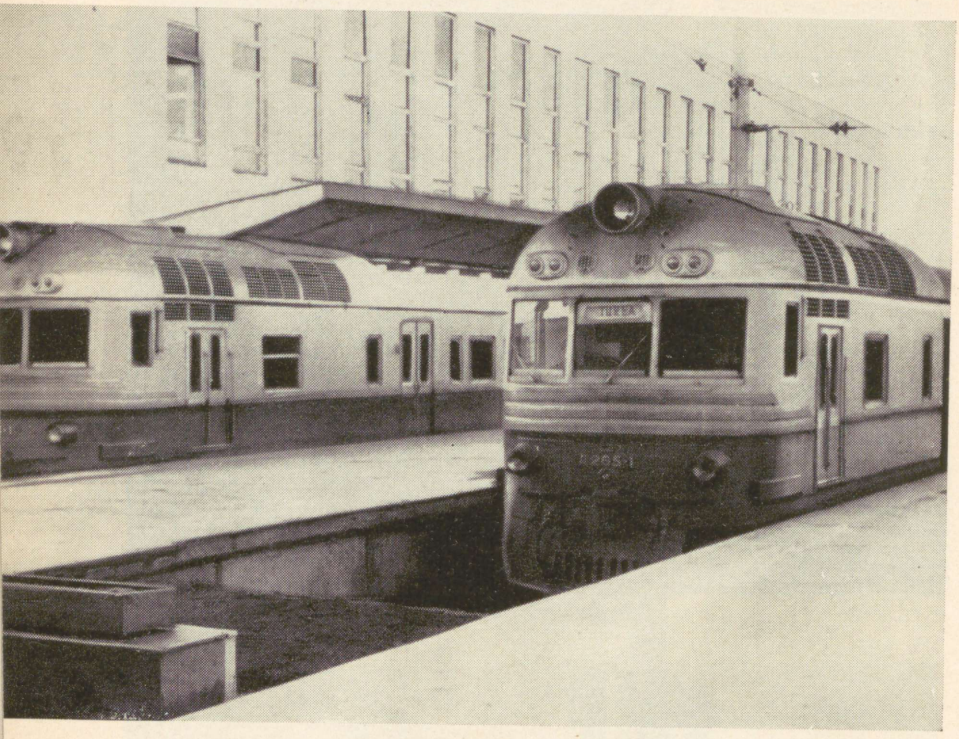
SO-seeria vedur Eesti raudteel.

Reisivedur seeriast SU.




СЕРГО
ОРДЖОНИКИДЗЕ







Diiselrongid.

M. I. Kalinin 1946 endiste töökaaslaste G. Kallase ja K. Rohtmaga. Tagareas J. Vares, H. Kruus, E. Päll, A. Ansberg.

Tallinn-Leningradi kiirrong Narvas.

Tallinna uus jaamahoone.



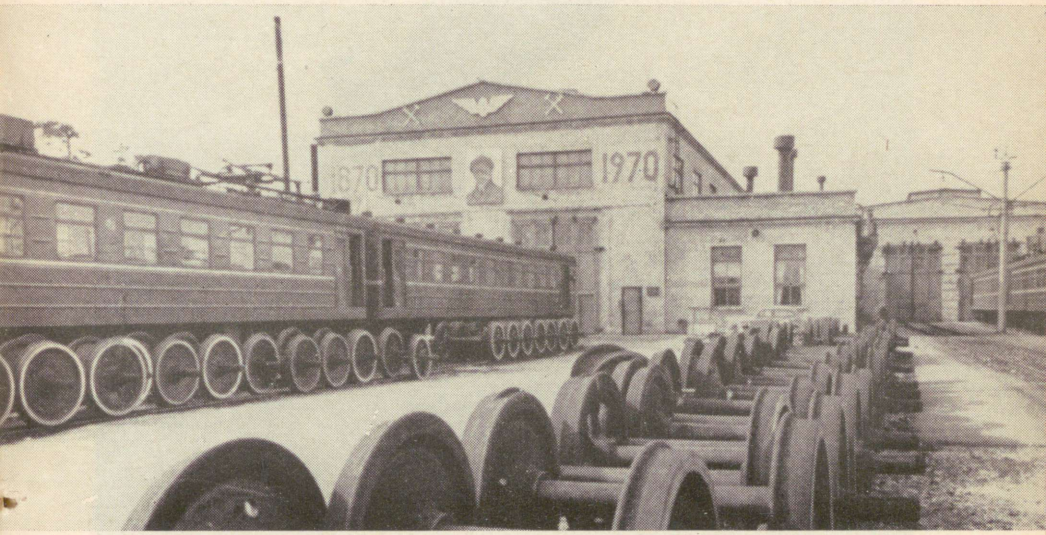


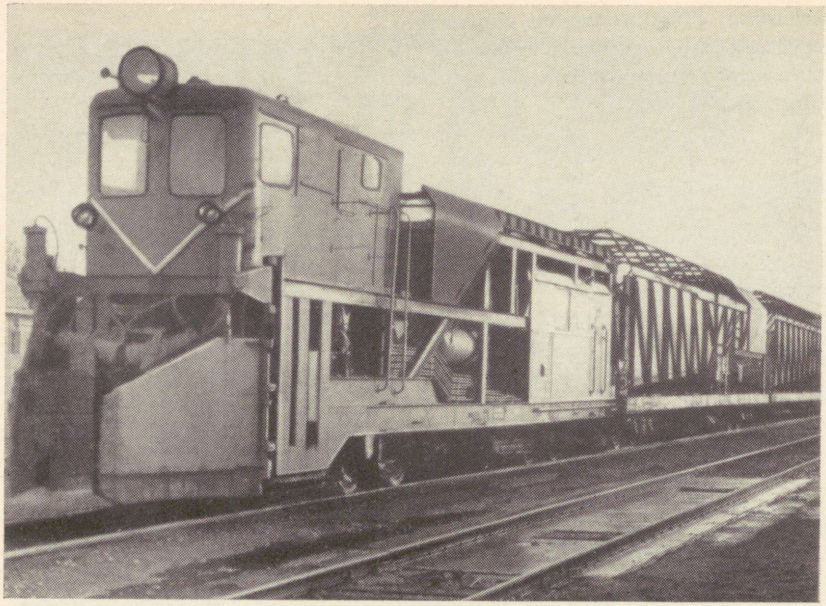




Reisirongi «Tšaika» vaguni sisevaade.
Reisirongi mootorvedur seeriast TEP 60.
Automaat-hoiukapid Tallinna jaamas.
Pääsküla depoo.









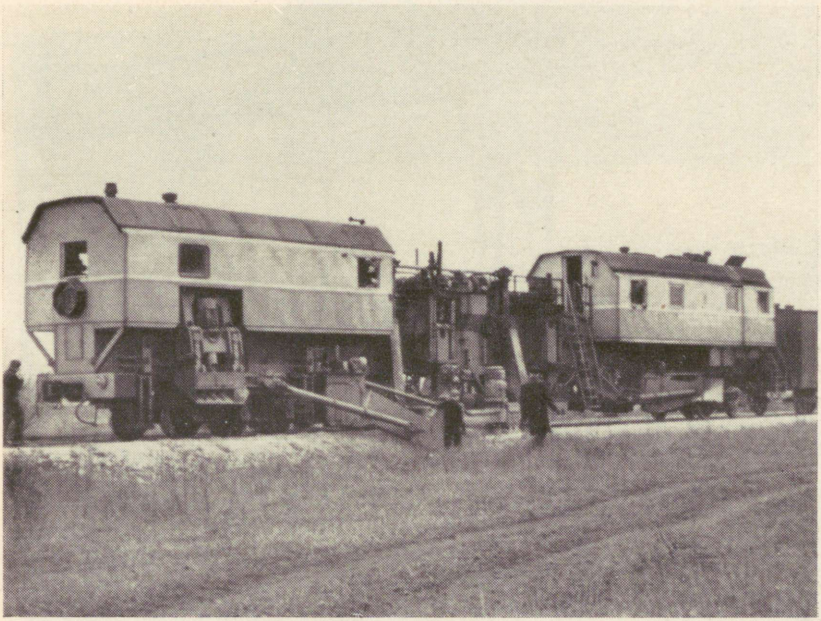
Tee mehhaniseeritud puhastamiseks lumest ja prügist kasutatav masin SM-2.

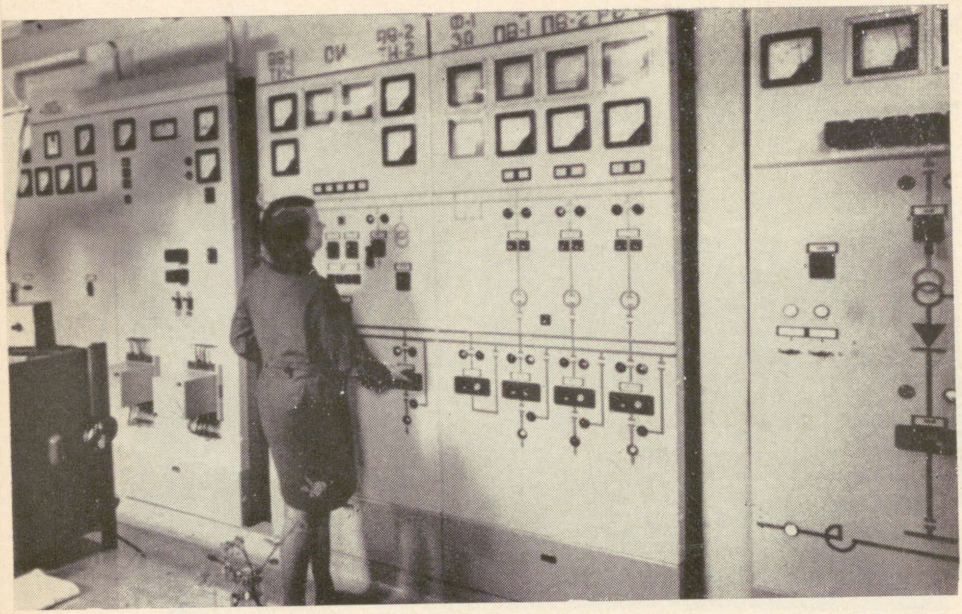
Tee-ehituse kraana UK-25.

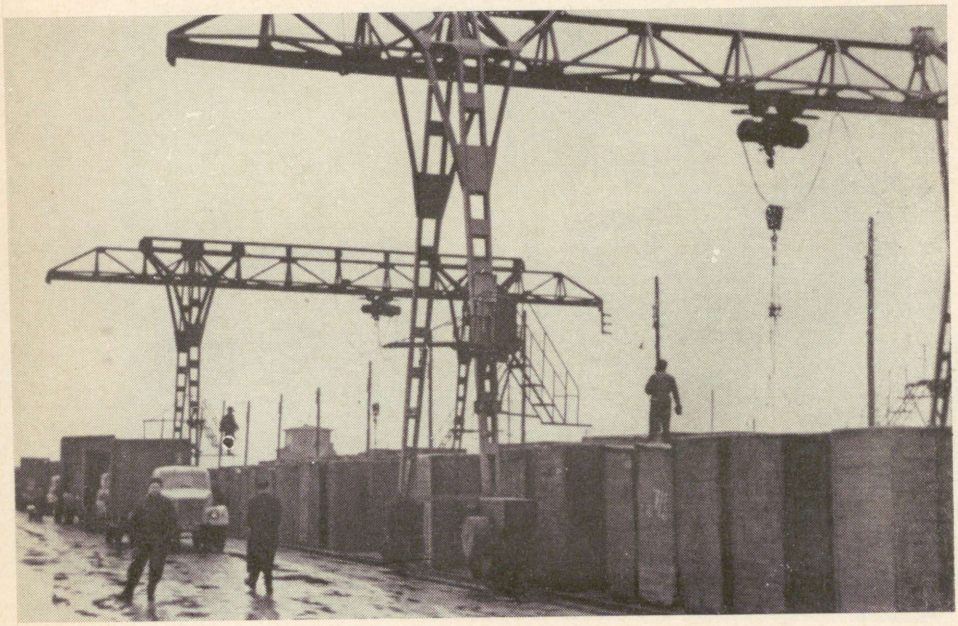
Tee kiirmõõdustaja.

Masin, mis mehhaniseeritult teostab muldkeha pealisehituslikke töid.



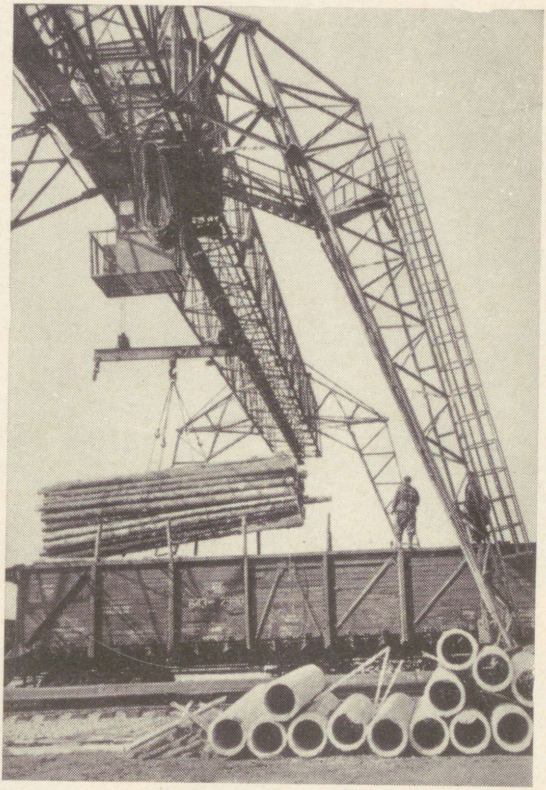


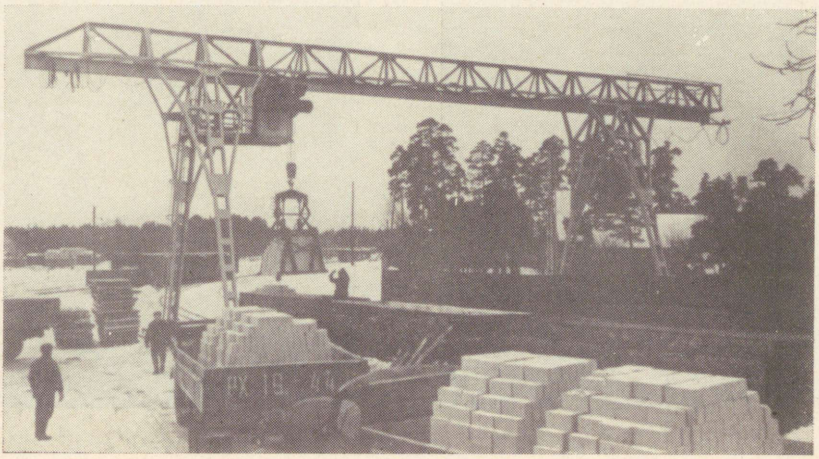




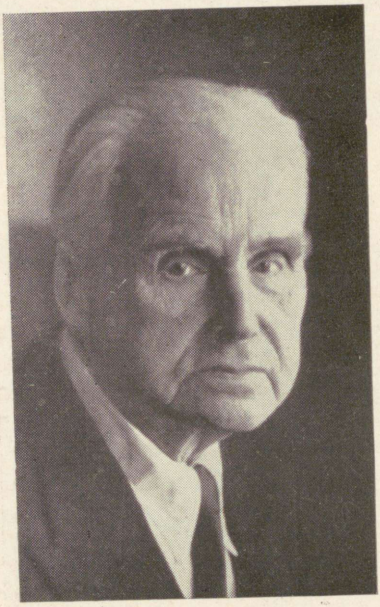
Järve elektrialajaama juhtimiskilp.

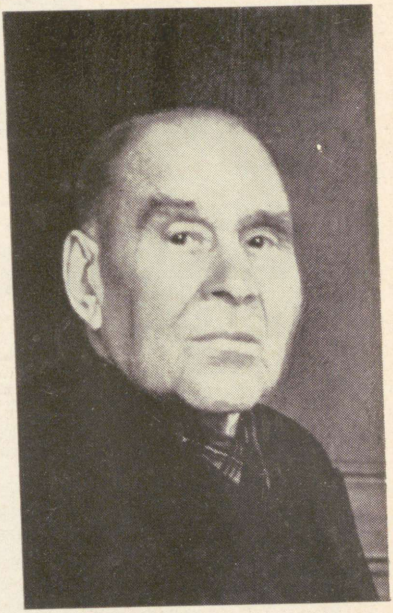
Mehhaniseeritud laadimistööd.











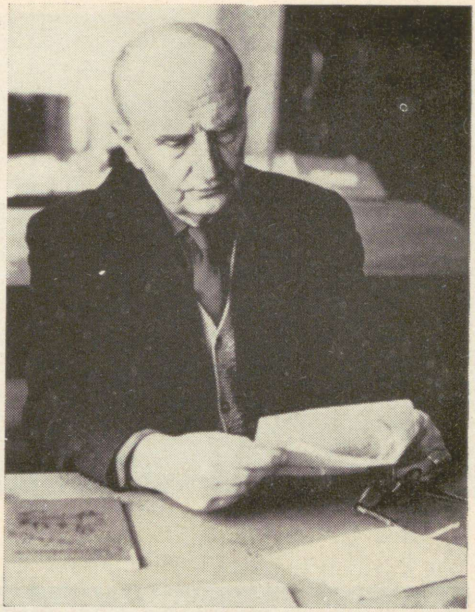
Grupp M. I. Kalinini nimelise Raudteeremonditehase tööveterane.

Julius Berggrün, vedurijuht, töötas 58 aastat raudteel.

Jakob Rukki, vedurijuht, töötas 54 aastat raudteel.

Herbert Juske, töötab juba üle 50 aasta raudteel.

Klooga-Ranna elektrifitseeritud tee avamine 1960. aastal.







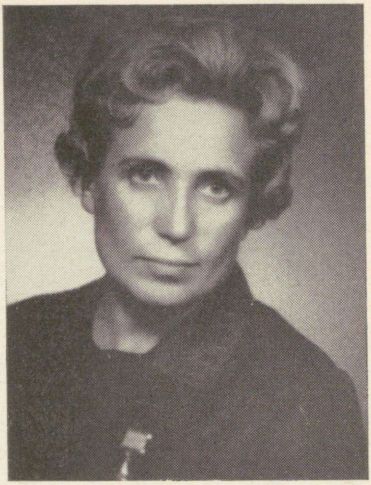


Kommunistliku töö liikumise algatajad Eesti raudteel EKP KK esimese sekretäri J. Käbini juures vastuvõtul 9. detsembril 1958.

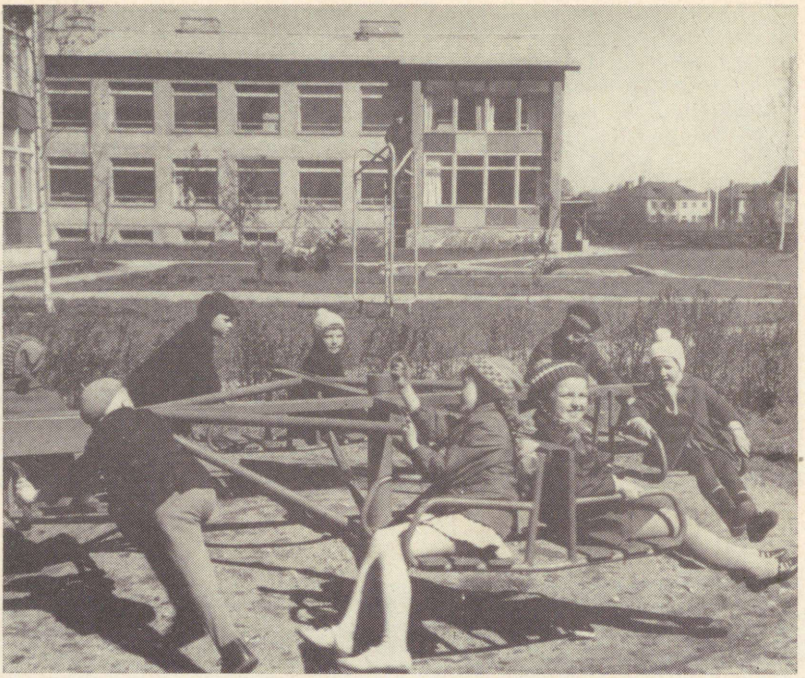
Sotsialistliku töö kangelasele Rupert Kaigile Kuldtähe üleandmine.

Sotsialistliku töö kangelane A. Juškina.

Raudteelaste elamute rajoon K. Marxi tänaval.









Raudteelaste lasteaed Tallinnas K. Marxi tänaval.
Raudteelaste polikliinik Tallinnas.
Raudteelaste uus klubihoone Tartus.









Balti Raudtee Eesti Osakonna Tehnilis-majandusliku Nõukogu istung. A. Kotov, Balti Raudtee Eesti Osakonna ülem, teeneline transporditöötaja.

Balti Raudtee Eesti Osakonna parteibüroo 1970. aastal. Keskel büroo sekretär M. Karpov.

Liiniettevõtete ja jaamade ülemate nõupidamine.











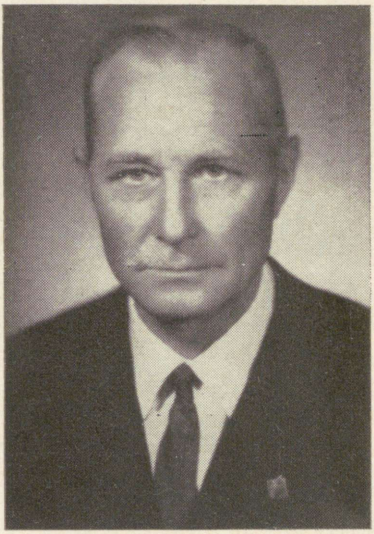


A. Lobanov, Jõhvi jaama ülem.
S. Kanna, Tallinna depoo vagunisaatja.
M. Semjonuškin, Tallinna jaama ülem.
D. Jalivets, Tallinna vagunidepoo ülem.









N. Privalov, end. veoosakonna ülem, personaalpensionär.
V. Leonard, Tapa depoo vedurijuht.
E. Sallo, Tartu teejaoskonna vanemmontöör.
E. Rimmi, Tallinna depoo vedurijuht.





Eesti Raudteekonna Tööliste Ametiühingu Rajoonikomitee Presiidium 1970. Keskel komitee esimees H. Roosma.

Grupp raudteekonna juhtivaid töötajaid pärast ühist loengut.

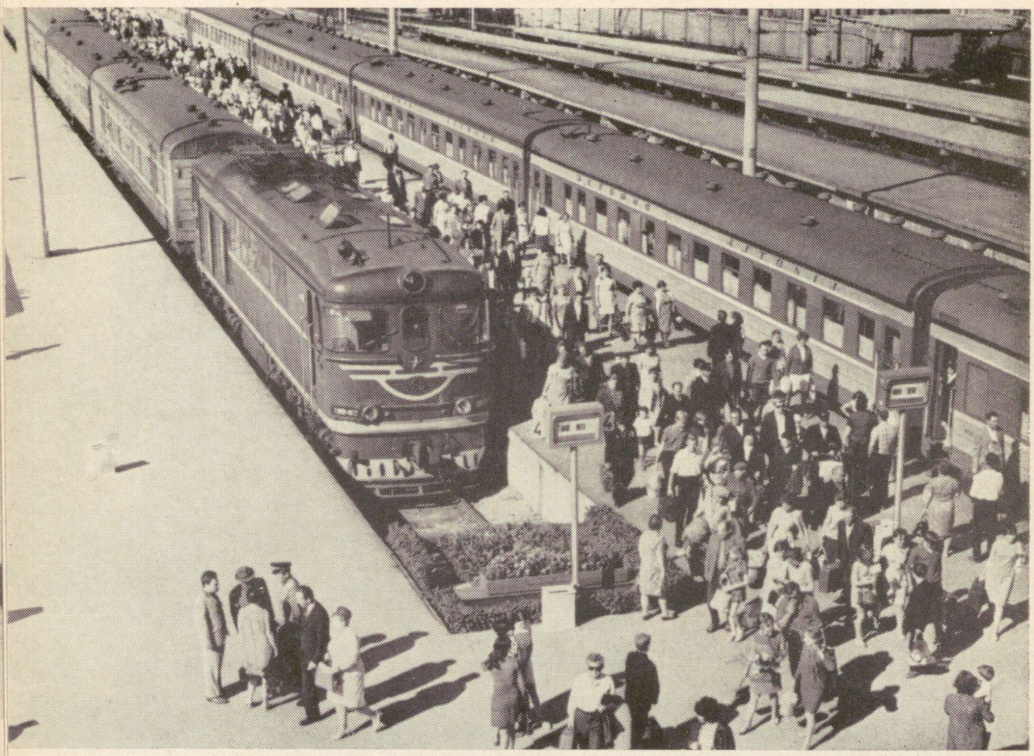
Balti jaama restorani saal.

Segakoor «Raudam» koos aukülalistega koori 40. tegevusaasta tähistamiseks antud kontserdil 1963. Keskel kauaaegne dirigent K. Leinus.

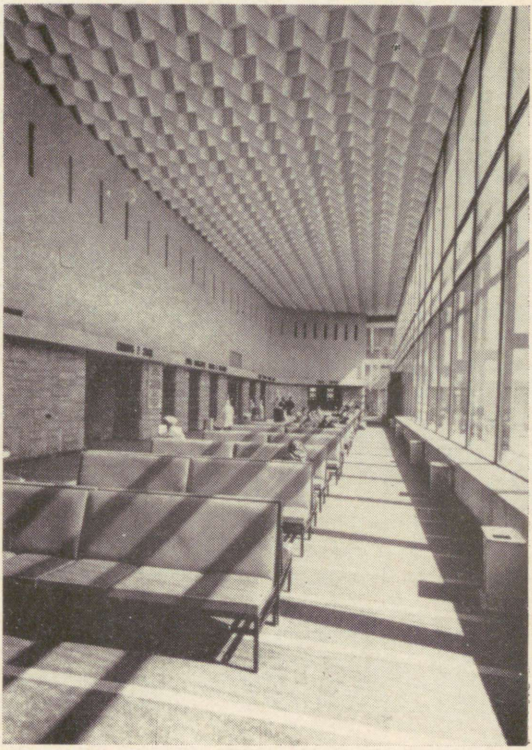





...ЛЕНИН
И ТЕПЕРЬ
ЖИВЕЕ
ВСЕХ
ЖИВЫХ
НАШЕ
ЗНАНЬЕ-
СИЛА И







Raudteekonna piduliku koosoleku presiidium 14. aprillil 1970 V. I. Lenini 100. sünni-aastapäeva puhul.

Firmarong «Estonia» on jõudnud Tallinna.

Raudteelaste haigla Järvel.

Tallinna jaama ooteruum.



Raudteelaste talispartakiaadi avamine Nelijärvel.

avamisel kurseeris sellel 11 paari ronge, kuid juba aasta pärast suurenes nende arv neli korda.

Viisaastaku plaani täitmisel läks Eesti raudtee kiiresti ülesmäge. Ainuüksi esimese kahe sõjajärgse aasta jooksul suurenes üldine kaubakäive tonnides sõjaeelsega võrreldes 25,6 protsendi võrra. Tonnkilomeetrites olid näitajad veelgi paremad. Üldine tonnkilometraaž sama aja jooksul suurenes peaaegu 2,5 korda peamiselt laiarööpmelise tee arvel.[92] Seda soodustas majanduslike sidemete tugevnemine teiste NSVL rajoonidega.

Raudtee töös peegeldub vabariigi majanduse seisukord. Rahvamajanduse taastamise tempot näitab tähtsamate rahvamajanduslike veoste maht, mis on esitatud (tuhandetes tonnides) tabeli kujul.

Veose nimetus	1939/1940	1944	1946	kasv %-des
Põlevkivi	498	23	1190	239
Ehitusmaterjalid	224	4	968	429,9
Metsamaterjalid	628	15	821	131,2

Tähtsamate rahvamajandusveoste erikaal raudtee üldises vedudemahus suurenes 4,2 protsendilt 1944. aastal 59,1 protsendini 1946. aastal. Kui enne sõda raudtee kaubakäivet iseloomustasid vabariigi siseveod, siis sõjajärgsetel aastatel suurenes tunduvalt sisseveo, transiidi ja väljaveo erikaal, mis juba 1946. aastal moodustas 38,2 protsenti kõigist vedudest. Seejuures oli suurim osa raudtee tööst koondatud Tallinn—Narva liinile. Seetõttu suunati peatähelepanu selle raudteeliini normaalse tegevuse taastamisele.

Raudtee rütmiliseks töötamiseks kooskõlastati jaamade ja tööstusettevõtete vahel töötehnoloogia, kaubarongide koostamise plaanid ja liiklusgraafikud.

1946. aastal töötati välja programm eesrindliku tehnoloogia kasutamiselevõtmiseks Tallinn—Narva liinil, samuti jaamade ja põlevkivibasseini juurdeveoteede ühtne tehnoloogiline protsess.[93]

Kitsarööpmelised liinid tegelesid endiselt kohalike vedudega. Kitsarööpmelise taastamine ja arendamine toimus aeglasemalt, kuna selle veerem oli fašistliku okupatsiooni aastatel muutunud täiesti kõlbmatuks.

Järk-järgult taastati ka reisiliiklus. Kui 1944. aastal reisijate vedu isegi laiarööpmelisel oli piiratud, kitsarööpmelisel aga vee-

[92] ERA, nim. 3, s.-ü. 578, leht 61.
[93] Samas, leht 77.

remi puuduse tõttu seda peaaegu üldse ei toimunud, siis 1946. aastaks oli reisiliiklus mitte üksnes täielikult taastatud, vaid ületas ennesõjaaegse taseme.[94]

Ööpäevane keskmine laadimine Eesti raudteele oli kehtestatud viisaastaku viimaseks aastaks (1950) 640 vagunile.

Tegelik täitmine ulatus juba 1948. aastal 663 vagunini, mis moodustas 103,6 protsenti plaanist. Laadimistööde viie aasta plaan täideti kolme aastaga.[95]

Edusammud saavutati tänu raudteetöötajate ennastsalgavale tööle, nende energiale ja algatusvõimele.

Raudtee töömahu tunduv suurendamine nõudis administratiivaparaadi tegevuse ümberkorraldamist. Seoses sellega kehtestati 1947. aastal Eesti raudteel kogu Nõukogude Liidus kehtiv ametite ja majandusüksuste struktuur.[96] Muudatused aitasid vähendada lisakulusid, parandada tööjõu ja seadmete kasutamist ja suurendasid raudtee rentaablust.

Kuigi raudtee täitis edukalt veoplaani, oli taastamis-ehitustööde teostamisel suuri raskusi. Sel alal andis end rohkem kui mujal tunda sõjajärgsetel aastatel tööjõupuudus. Ehitus-taastamistöid teostasid mitu raudtee ehitusorganisatsiooni.[97]

1946. aastal anti ekspluatatsiooni 106 taastatud objekti, milledest suurimad olid Valga vaguniremonditsehh, Rakvere jaamahoone, neli veetorni jne.[98] Üldse oli tehtud töid 22 miljoni rubla eest. Kuid vaatamata vabariigi partei ja majandusorganite abile ei suudetud ehitus-taastamistööde aastaplaane täita. Järgnevatel aastatel oli ehitus-taastamistööde maht veidi väiksem.

---

[94] ERA, nim. 3, s.-ü. 578, leht 84.

[95] Samas, s.-ü. 776, lehed 91—94.

[96] Likvideeriti liiklusosakonnad ja loodi raudteeosakonnad Tallinna, Tartu, Pärnu. Raudteevalitsuses tehti järgmised muudatused: Veeremiamet jaotati kaheks iseseisvaks ametiks — vedurimajandus ja vagunimajandus. Ekspluatatsiooniamet jaotati kolmeks: 1) Liiklus-, 2) Reisiveo-, 3) Kaubaveo- ja Kommertsamet.

Tee- ja Ehitusamet jaotati kaheks: 1) Teeamet, 2) Hoonete ja Ehituste Amet. Materiaaltehnilise varustuse osakond muudeti samanimeliseks ametiks. Majandusüksuste alal eraldati veojaoskondadest iseseisvate majandusüksustena 3 vagunijaoskonda: Tallinna, Tartu ja Pärnu. Uuesti loodi 5 vagunidepood: Tallinna—Tapa—Valga, Tallinn-Väike, Mõisaküla. Ametites ja mõnedes majandusüksustes loodi peainseneri ametikohad (EKPA, f. 1, nim. 39, s.-ü. 48, leht 5).

[97] Ligi 40 protsenti raudtee taastamis-ehitustööde üldplaanist täitis USVR. Sillaehitusorganisatsioon nr. 6 teostas ligi 20 protsenti raudtee plaanist. Nemad taastasid ehitisi, sealhulgas silla üle Narva jõe. UVVR-2 täitis umbes 7 protsenti raudtee plaanist. See Valitsus ehitas Narva vaksali ja kitsarööpmelise raudtee sillad. Ülejäänud taastamistööd, enamikus montaažitööd, täideti raudtee majandusüksuste poolt. Transvodstroi ja Unvzrõvprom teostasid spetsiaalseid puurimis- ja õhkimistöid. 1947. a. loodi Raudtee Ehitus-Montaažikontor. (EKPA, f. 1, nim. 41, s.-ü. 10, leht 38.)

[98] ERA, nim. 3, s.-ü. 380, leht 82.

Igal aastal anti käiku 4 kuni 7 keskmist ja väikest silda, jaamahoonet, depood, elektrijaama. Üldse taastati ja anti ekspluatatsiooni esimese sõjajärgse viisaastaku jooksul Eesti raudteel objekte üldsummas ligi 100 miljoni rbl. eest. Neist olid tähtsamad:[99]

Suured, väikesed ja keskmised sillad	48
Narva ja Valga teejaoskondade töökodade hooned	2
Veduridepood (Tallinn, Kopli, Valga, Narva, Tartu, Mõisaküla, Türi)	8
Valga ja Mõisaküla veduridepoo töökojad	2
Mõisaküla elektrijaam	1
Transformaatori alajaamad (Narva, Tallinn, Tapa)	3
Veduribrigaadide puhkeruum Narvas	1
Pumbajaamad (Tartu, Tapa, Lelle, Riisipere, Tallinn, Elva, Valga)	8
Veetornid (Narva, Jõgeva, Põlva, Tartu)	4
Tehnilise järelevaatuse punktid (Tapa, Tartu, Valga, Narva)	4
Puksinarmaste immutuspunktid (Valga, Tapa, Tartu)	3
Metsakuivati Valgas	1
Jaamahooned (Tallinn-Balti, Tapa, Türi, Rakvere, Narva, Valga, Jõgeva, Jõhvi)	8
Tallinn—Kopli kaubakontor	1
Sajatonnised kaalud (Tallinn, Tartu, Tamsalu)	3
Kaubaait Narvas	1
Sidesõlmed Tallinnas ja Tapal	2
Elektrifitseeritud liin Tallinn—Pääsküla	11,2 km
Raudteeliin Valga—Mõniste	40,7 km

Tehtud oli palju, kuid siiski ei saadud real objektidel ära kasutada kõiki raudteele viisaastakuks eraldatud summasid. Assigneeringutest kasutati ainult 73 protsenti.[100] Esmajärjekorras taastati objektid, millest olenes tee läbilaskevõime, seejärel taastati jaamahooned ja teised ehitised, mis olid vajalikud raudteelastele normaalsete töötingimuste loomiseks ja reisijate puhkamiseks.

Kolmandana tuli elumajade, kultuuri- ja elukondlike hoonete taastamine ning ehitamine. Viie aasta plaan nägi ette ka raudtee täiendamist tunduva hulga uute seadmetega. 1947. aasta

[99] EKPA, f. 1, nim. 55, s.-ü. 26, lehed 87—88.

[100] Sõjajärgsete perspektiivplaanide täitmise protsessis korrigeeriti neid ülesandeid, kavandatud raudteetranspordi näitajaid ei saavutatud. Neljanda viisaastaku plaanis oli ette nähtud suunata raudteetranspordile 1/6 kõigist rahvamajanduse kapitaalmahutustest. Tegelikult moodustas raudtee osa riiklike ja kooperatiivorganisatsioonide kapitaalmahutustest 1946.—1950. aastal 9 protsenti. (В. Орлов. Развитие транспорта СССР. М. 1963, стр. 301.)

lõpul algas depoode ja jaamade tehniliste seadmete plaanipärane täiendamine. Näiteks Valga vagunidepoo, üks suurematest depoodest Eesti raudteel, oli juba 1948. aasta keskpaigaks täielikult varustatud esmaklassiliste seadmetega.[101] Järgnevatel aastatel kasvas uute seadmete hulk raudteel pidevalt.

1948. aastal algas jaamade seadistamine marsruudikontrollseadmetega. Jaamade pöörmed ja signaalid varustati võtmelise sõltuvusega, seati üles sauaaparaadid. Ainuüksi 1948. aastal sisustati niiviisi 31 jaama laiarööpmelisel teel. See aitas tõsta rongiliikluse ohutust ja üksikute jaamade läbilaskevõimet. Viisaastaku lõpuks pöörati järjest suuremat tähelepanu väikemehhanismide juurutamisele. 1950. aastal võeti kasutusele raudteel 96 mehhanismi, mis kergendasid töömahukaid töid. Vagunitöötajad näiteks valmistasid stendi vaguniraamide õgvendamiseks, allalastava käru neljateljeliste vagunite pöördvankrite kokkupanemiseks ja lahtivõtmiseks, seadise puhvriprusside õgvendamiseks, rattapaaride transportimise vankri jne.[102]

Tähtsat osa etendasid raudteel leiutajad ja ratsionaliseerijad. Esimesed ratsionaliseerimisettepanekud tehti juba 1945. aastal, näidates aktiivsust, mis on sündinud nõukogude tegelikkuses ega oma mingeid juuri minevikus, mil igasugune ratsionaliseerimine kapitalistlikus tootmises pöördus tööliste enda vastu. Ratsionaliseerimise alal osutasid initsiatiivi liinide tootmisettevõtete ja Raudteevalitsuse ametite töötajad. Nad esitasid ettepanekuid lihtsamate mehhanismide ratsionaalsemaks konstrueerimiseks ja valmistamiseks olemasolevatest mittedefitsiitsetest materjalidest. 1945. aastal esitati 31 ratsionaliseerimisettepanekut, millest 17 juurutati tootmisse.[103] 1946. aasta algul saabus raudteele teedeministeeriumi poolt soovitatud temaatiline plaan. Ratsionaliseerijad tegelesid endiselt igapäevaste raudtee vajaduste rahuldamise probleemidega. Sel aastal esitati raudteel 43 ettepanekut, neist juurutati 34, mis andis ligi 200 000 rubla säästu.[104] Ratsionaliseerijaid abistasid tehnikamaja ja tehnilise propaganda kabinet. Vaadeldes ratsionaliseerimisliikumise arengut peab märkima, et selle massilisusele avaldavad mõju nii kollektiivi kultuur-tehniline tase kui ka ratsionaliseerijate materiaalne stimuleerimine. Kultuur-tehnilise taseme tõstmist soodustas see suur töö, mida tehti raudteel kaadri ettevalmistamisel ja kvalifikatsiooni tõstmisel. Rakendati abinõusid, ratsionaliseerimisliikumise organiseerituse parandamiseks. Leiutiste ja ratsionaliseerimisettepanekute läbivaatamiseks loodi Raudteevalitsuse side ja teeameti juures alali-

[101] EKPA, f. 1, nim. 41, s.-ü. 19, leht 1.
[102] ERA, nim. 3, s.-ü. 1156, leht 169—170.
[103] EKPA, f. 1, nim. 55, s.-ü. 12, leht 7.
[104] ERA, nim. 3, s.-ü. 363-a, leht 47.

sed nõukogud. Leiutamise ja ratsionaliseerimise kulud võeti aga 1947. aastast raudtee eelarvesse, paranes konsultatsioonide kvaliteet, Eesti Vabariikliku Teaduslik-Tehnilise Ühingu juurde loodi raudteesektsioon. Siiski saabus ratsionaliseerimisliikumise järsk tõus alles 1948. aastal, esitatud ratsionaliseerimisettepanekute arv tõusis siis võrreldes 1947. aastaga 6 korda. Selline elavnemine oli seotud EK(b)P Keskkomitee XXI pleenumi määrusega (aprillist 1948), mis kohustas ettevõtete ja parteiorganisatsioonide juhte osutama kõige tõsisemat tähelepanu tootmise ratsionaliseerimise küsimustele. 1948. aastal viidi esmakordselt Eesti raudteel läbi ratsionaliseerimisettepanekute kogumise ja juurutamise hoogtöökuud, mille jooksul esitati 206 ratsionaliseerimisettepanekut. Sada neist viidi kohe ellu.

See oli veidi vähem kui pool kõigist 1948. aastal esitatud ettepanekutest.

Hoogtöökuude-ülevaatuste läbiviimine näitas ja edaspidine praktika tõendas täielikult, et sellised üritused aitavad keskendada kollektiivi tähelepanu ja energiat ratsionaliseerimisküsimustele. Üldreeglina kasvas hoogtöökuude kestel ratsionaliseerimisettepanekute arv tunduvalt. Majanduslik efekt ratsionaliseerimisettepanekute juurutamisest moodustas 1948. aastal ligi 1 miljon rubla. Viisaastaku viimasel kahel aastal jäi ratsionaliseerijate tegevus 1948. aasta tasemele.[105]

Esimese sõjajärgse viisaastaku tulemusena saavutas raudtee järgmised tehnilis-ökonoomilised näitajad: töömaht tonn-kilomeetrites moodustas 1950. aastal võrreldes 1945. aastaga 192 protsenti, sealhulgas kaubaveo alal 229,4 protsenti, reisijateveo alal — 148,6 protsenti. Viisaastaku viimase aasta laadimisplaani täitmine võrreldes algaastaga moodustas 213,8 protsenti, laiarööpmelisel ja 192,7 protsenti kitsarööpmelisel teel. Vagunite ringlus lühenes 43 protsenti, piirkonna kiirus suurenes 38 protsenti, tehniline kiirus 32 protsenti. Tööviljakus tõusis võrreldes 1945. aastaga 198 protsendini.[106] Raudtee tuli toime kõigi rahvamajanduslike vedudega, aidates seega kaasa vabariigi rahvamajanduse taastamisele ning arendamisele.

Kuigi põhiliste näitajate alal oli sõjaeelne tase tunduvalt ületatud, ei olnud purustatud raudteemajandus täielikult taastatud. Sõja tagajärjed andsid end veel kaua tunda. Kasutusse jäid ajutised sillad, ajutised jaamahooned. Nende asendamine oli ette nähtud järgmisel viisaastakul.

Neljandal viisaastakul lahendati raudteetranspordi tehniliste vahendite taastamise ülesanne. Viiendal viisaastakul olid põhilised jõupingutused suunatud tootmisfondide uuendamisele.

---

[105] EKPA, f. 1, nim. 41, s.-ü. 26, leht 6; nim. 55, s.-ü. 12, leht 7.
[106] Samas, nim. 55, s.-ü. 26, leht 80.

NLKP XIX kongressi direktiivides osutati suurt tähelepanu raudteede edasisele arengule.

Viienda viisaastaku plaani täitmine nõudis tootmisreservide maksimaalset ärakasutamist. Selle eesmärgi saavutamiseks oli vaja ühendada insenerimõte ökonomisti analüüsiga, finantstöötaja arvutusega ja tootmiseesrindlaste tööga.

Esimesena vabariigi ettevõtetest võttis Eesti raudtee kasutusele insener Kovaljovi meetodi eesrindliku tehnoloogia juurutamiseks, hakati raudteetranspordi eesrindlaste parimaid töövõtteid valima ning seostama. Neil aastatel üldistati parimate manööverdispetšerite, rongikoostajate, jaamakorraldajate, vedurijuhtide, tee- ja sidetöötajate töökogemused. Eesrindliku tehnoloogia kasutuselevõtmisega kaasnes rea organisatsioonilis-tehniliste abinõude rakendamine, uusima tehnika kasutamine ja töömahukate tööprotsesside mehhaniseerimine.

Tootmisreservide selgitamiseks korraldati raudteel tehnilis-majanduslikke konverentse. Esimene selline konverents toimus 1952. aasta veebruaris. Konverentsi tööst võttis osa ligi 600 inimest plaanitöötajaid, ökonomiste, partei- ja majandustöötajaid, teadlasi, tootmiseesrindlasi. Konverentsi tähelepanu oli keskendatud küsimusele, kuidas tagada töö rentaablus raudteel tervikuna ja igas selle allettevõttes.[107] Tuldi otsusele, et kogu tootmis-finantstegevus peab rajanema isemajandamise põhimõtetel. Konverentsist osavõtjad võtsid kohustuse loobuda riiklikust dotatsioonist ja anda riigile 3,5 miljonit rubla üleplaanilist kokkuhoidu. Peale selle otsustati välja töötada kõigi raudtee majandusüksuste ja ettevõtete tehnilis-majanduslike reservide mobiliseerimise kompleks-plaanid. Nende elluviimisega saavutati raudtee allüksustes üleplaanilist kokkuhoidu ja finantsolukorra paranemine. Rööbiti rentaabluse tõstmiseks tehtava tööga jätkusid ka taastamistööd.

Nelja silla, Valga jaamahoone ja rea teiste väiksemate objektide ekspluatatsiooniandmisega tähistati 1951. aastat.[108] Umbes samasugune oli taastamistööde ulatus järgmisel aastal. 1952. aastal anti ekspluatatsiooni veel 4 silda, 2 transformaatori-alajaama (Tartus ja Vaivaras) ning ehitati veduribrigaadide puhkeruumid Tapal.[109]

1951. aasta üldiseks töötulemuseks oli aasta laadimisplaani täitmine 8. detsembriks.[110] 1952. aastal töötas raudtee veelgi paremini ja täitis laadimisplaani juba 20. novembriks. Aasta lõpuks laaditi üle plaani veel 37 000 vagunit. Ületati ka vedude maht kaubaveo alal 19,7 protsenti ja reisijateveo alal 1,2 prot-

[107] ERA, nim. 3, s.-ü. 1277, leht 2.
[108] Samas, s.-ü. 1404, leht 22.
[109] Samas, s.-ü. 1689, leht 132.
[110] Samas, s.-ü. 1512, leht 5.

senti. Vaguniringlus lühenes 0,8 tunni võrra. Töö tootlikkus tõusis 13,7 protsenti, kuna vedude omahind alanes 8,6 protsenti. See võimaldas raudtee kollektiivil saada 14,7 miljoni rubla ulatuses üleplaanilist kokkuhoidu.[111]

SOTSIALISTLIKU TÖÖSSESUHTUMISE EEST

Raudtee edusammud sõja tagajärgede likvideerimisel ja vedude mahu suurendamisel sõltusid suurel määral raudteelaste enda aktiivsusest, mille üheks väljendusvormiks oli sotsialistlik võistlus.

Sotsialistlik võistlus algas Eestis jälle kohe pärast fašistlikust okupatsioonist vabanemist. Eestimaa Kommunistlik Partei oli õppinud tundma teiste liiduvabariikide kogemusi ja hakkas koos ametiühingute ning komsomoliorganisatsioonidega võistlust organiseerima. Sotsialistliku võistluse üheks iseloomulikuks jooneks meie vabariigis kujunes kogemuste vahetamine.

Võrreldes teiste tööstusettevõtetega olid raudteelased selles suhtes mõningal määral paremas olukorras. Nõukogude Liidu raudteetranspordis sai sõja-aastate jooksul teatavaks palju näiteid ennastsalgava töö kohta. Nende tundmaõppimise ja levitamisega tegeles juba operatiivgrupp. Suure Sotsialistliku Oktoobrirevolutsiooni 27. aastapäeva auks lülitus pühade-eelsesse sotsialistlikku võistlusse suurem osa raudtee allüksusi ja ettevõtteid. Oktoobri-eelse sotsialistliku võistluse kohustustes peegeldusid raudteelaste püüded aidata kõigi jõududega kaasa raudteemajanduse kiiremale taastamisele ja korrapärasele tööle. Sotsialistlike kohustuste peamine punkt nägi ette raudteelaste kollektiivide osavõttu taastamistöödest väljaspool tööaega.[112] Võistluse võitsid Tartu veojaoskond, 2. ekspluatatsiooni osakond, 5. Valga teejaoskond ja 1. Tallinna side- ja signalisatsioonijaoskond, kellele anti rändpunalipud koos rahaliste preemiatega.

Sotsialistliku võistluse järgmiseks etapiks oli väljakutse esitamine Läti raudtee kollektiivile. Eesti raudteelaste kohustused olid mitmekülgsed ja kajastasid raudtee põhiülesandeid ning selle töö normaliseerimist: piirkonnakiiruse tõstmist, vagunite ringluse kiirendamist, samuti ka taastamistööde forsseerimist. Raudteelased kohustusid töötama 50 000 töötundi massilistel laupäevakutel.[113]

Raudtee rütmiline töö sõltub alati klientuuri poolt vedudeks

[111] ERA, nim. 3, s.-ü. 1823, leht 88.
[112] ERA, nim. 3, s.-ü. 26, leht 22; s.-ü. 24, leht 44.
[113] Samas, s.-ü. 35, leht 2.

esitatud kaupade õigeaegsest etteandmisest. Selles suhtes oli väga tähtis võistluse organiseerimine Eesti raudtee põlevkivibasseini kollektiivide vahel. Kaevurid võistlesid põlevkivitoodangu suurendamise, raudteelased aga selle kiirema tarbijale kohaletoimetamise eest.[114] Raudteelaste kollektiivile oli juba alates sotsialistliku võistluse esimestest sammudest peale iseloomustavaks täpne kontroll võistluse käigu üle. Selle poolest erineski nende võistlus tootmisettevõtete võistlusest. Selles väljenduski sotsialistliku võistluse tähenduse sügav tundmine ja raudtee juhtkonna suured kogemused võistluse organiseerimisel, samuti ka raudteetranspordi enda täpne töörütm, mis võimaldas rakendada järjekindlamalt ellu võistluse üht tähtsamat põhimõtet — tulemuste võrreldavust.

1944. aasta detsembris tehti võistlusest kokkuvõtted. Parimaid töötulemusi olid saavutanud Tartu veojaoskond ja Tallinna side- ja signalisatsioonijaoskond. Tee- ja ehitusjaoskondadest tuli seekord esikohale 4. Tartu jaoskond. Võistluse käigus kerkis esile tööeesrindlaste kõige algatusvõimelisem rühm, kes tõmbas endaga kaasa kogu kollektiivi. Tänu nende abile lahendati paljud keerulised transpordi keerdsõlmed.

Raudtee töös andis end teravalt tunda kütteaine nappus, mille all kannatas esimestel sõjajärgsetel aastatel kogu maa. Oli kõva pakane, kui Tapa depoo juurde komandeeritud vedurijuht N. Kazmin viis teele esimese rongi madalasordilisel põlevkivil. Sellega näitas ta kätte tee kütuseprobleemi lahendamiseks.

Esimesel talvel levisid laialdaselt ka rongide kiirtöötlemist alustanud Valga jaama korrapidaja Põldmaa töömeetodid, kütuseveo pendelrongide kiireimaks edasitoimetamiseks kompleksse võistluse organiseerinud Tallinna dispetšeri ja kitsarööpmelisel raudteel raskekaaluliste rongide vedamise võimalikkust tõestanud vedurijuht Peedi töömeetodid. Võistluse võitjate materiaalne ja moraalne esiletõstmine aitas kaasa võistluse edasisele levikule.

Et sotsialistlik võistlus aja jooksul muutus töömeetodiks, sellele aitasid kaasa paljud töö organiseerimise parandamiseks rakendatud abinõud. 1945. aasta algul viidi progressiiv-tükitöö ja akordtöötasu süsteemile üle kõik tähtsamate tööalade töötajad. Tootmisõppuse korraldamine koos teadliku töödistsipliini ja sotsialistliku töösse suhtumise kasvatamisega, samuti ka eesrindlike töömeetodite juurutamine ja töötasude reguleerimine võimaldasid aktiviseerida võistlust töö tootlikkuse tõstmise eest. 1945. aasta jooksul kasvas märgatavalt tööeesrindlaste arv. Erilist tähelepanu pöörati luuninlike töömeetodite juurutamisele. Kui 1945. aasta jaanuaris töötas luuninlikult ainult 25 ini-

[114] ERA, nim. 3, s.-ü. 35, leht 7.

mest, siis detsembriks moodustasid luuninlased juba 43 protsenti kõigist vedurijuhtidest. Kasvas vedurijuhtide töö tootlikkus, tõusid nende töötasud. Analoogiliselt töötasid rongikoostajad ja paljude teiste erialade esindajad. Teetööde suvisel hooajal organiseeriti 26 Kazantsevi meetodil töötavat brigaadi,[115] kuna 44 brigaadi kasutasid sulfaažimeetodit.[116]

1945. aasta augustis alustati kommunistlike noorte ja noortebrigaadide organiseerimist. Aasta lõpuks oli neid brigaade juba 46, kuna töötajate arv brigaadides ulatus 750 inimeseni.

Sotsialistliku võistluse edukal arenemisel oli tähtsaks teguriks laialdaselt kasutatav ergutussüsteem, parimate töötajate ja nende töö tulemuste esiletõstmine. Raudteele kinnitati 9 rändpunalippu, mis kuu aja möödumisel määrati parematele võistlusest osavõtnud kollektiividele.

Aktiivsete kollektiivide tööd analüüsiti, tulemused tehti aga teatavaks ajakirjanduse vahendusel. Viidi sisse auraamatud ja seati üles autahvlid, kuhu paigutati parimate töötajate nimed koos fotodega. 1945. aasta jooksul autasustati 1606 raudteelast rinnamärkidega, 162 töötajat aukirjadega. Sel aastal kulutati eesrindlike töötajate premeerimiseks 1 280 000 rubla.

Eesrindlike töökogemuste tundmaõppimine aitas kaasa sellele, et Eesti raudtee parimad töötajad tunnistati üleliidulise sotsialistliku võistluse võitjaks. NSV Liidu raudteevõrgu parima rongidispetšeri nimetuse said dispetšerid Sau ja Laan, parima kompleksbrigaadi nimetuse Tallinna depoo kompleksbrigaad eesotsas brigadir V. Tabolaga, parima veduri nimetuse Tapa depoo vanemvedurijuht Arhipovi ja Tallinna depoo vanemvedurijuht M. Merilaini vedurid. 1. side- ja signalisatsioonijaoskond, 4. teejaoskond ja 18. vedurikolonn tunnistati üleliidulise sotsialistliku võistluse võitjateks kollektiivideks ning neile määrati Teede Rahvakomissariaadi rahalised preemiad. 1945. aasta juunis anti Eesti raudtee kollektiivile üle Teede Rahvakomissariaadi ja ÜAÜKN Rändpunalipp koos 150 000-rublalise teise rahalise preemiaga.

Arenes edasi teineteisega seotud tööalade esindajate omavaheline võistlus. Dispetšerid võistlesid veduribrigaadidega rongide kiirema läbilaskmise eest. Nii näiteks veeti ainuüksi 1945. aasta detsembri jooksul selle koostöö tulemusena 246 kiir- ja 115 raskekaalulist kaubarongi.

Tapa veduridepoo vedurijuhtide eestvõttel arenes NSVL Ülemnõukogu valimiste auks kaubarongide-ekspresside ja pendelrongide (pöördrongide) vedamise võistlus. Depoo pari-

[115] Nendele brigaadidele pani aluse Sverdlovski teejaoskonna teevalvur M. Kazantsev. Brigaadides ühendati mitme teevalvuri töö tee remontimisel ja eesrindlikul korrashoiul.

[116] ERA, nim. 3, s.-ü. 12, leht 61.

mad vedurijuhid moodustasid NSV Liidu Ülemnõukogu nimelise vedurikolonni. Õiguse kolonni kuuluda said need veduribrigaadid, kes eelneva kuu jooksul olid töötanud eeskujulikult ja kindlustasid vedurite eest hoolitsemise luuninlikel meetoditel, ületasid kõiki töönäitajaid, hoidsid kokku kütteainet ja säilitasid eeskujuliku töödistsipliini.

Nõukogude Liidu ja Eesti NSV valitsus hindasid kõrgelt eesti raudteelaste tööd. Sõjaväevedude eeskujuliku korraldamise eest sõja-aastail autasustati 50 töötajat Nõukogude Liidu ordenite ja medalitega ning 76 töötajat Eesti NSV Ülemnõukogu aukirjadega. Suurt gruppi raudteelasi autasustati medaliga «Eeskujuliku töö eest Suure Isamaasõja perioodil aastatel 1941—1945.»[117]

Hoolimata tähelepanuväärsetest edusammudest sotsialistliku võistluse edasiarengus, toimus selle organiseerimine alles töösse uue suhtumise tekkimise ja mahajäänumate tööliste konservatiivsete vaadete vahelises võitluses. Esines juhtumeid, kus tööeesrindlasi hoiatati, et kui nad jätkavad kõrge tootlikkusega töötamist, siis võetakse nende suhtes kasutusele repressiivsed abinõud.[118] Kuid ähvardused ei mõjunud ja sotsialistlik võistlus võttis üha enam hoogu.

Pärast seda kui NSVL Ülemnõukogu istungjärk kinnitas sõjajärgse viisaastaku plaani, arenes raudteel laialdane võistlus selle ennetähtaegse täitmise eest. Viisaastaku esimest aastat tähistasid raudteelased võistlusega vagunite laadimis- ja tühjendamisplaanide ületamise ning vagunite ringluse kiirendamise eest. Ühtlasi võttis kollektiiv kohustusi transpordiseadmete taastamise ja ennetähtaegse ekspluatatsiooni andmise ning elamute taastamise kohta.[119]

Sotsialistlik võistlus aitas kaasa sellele, et raudtee kollektiiv täitis aasta vedude plaani ennetähtaegselt 27. detsembriks 1946, laadis üle plaani 2019 vagunit ja tühjendas täiendavalt 7412 vagunit.

1947. aastal lülitus Eesti raudtee kollektiiv leningradlaste ja Karaganda raudteelaste üleskutsele järgnedes sotsialistlikku võistlusse aasta põhiliste plaaniliste töönäitajate ennetähtaegse täitmise eest Oktoobrirevolutsiooni 30. aastapäeva auks. Kohustuste täitmine osutus raskeks. Esimese kvartali jooksul jäi raudteekonnas laadimata 2700 vagunit plaanis ettenähtuist. Mahajäämus jätkus aprillis. Oli tarvis rakendada otsustavaid abinõusid olukorra normaliseerimiseks. Esimest korda töötati raudteel 1947. aastal välja üleraudteeline eesrindlike töömeetodite

[117] ERA, nim. 3, s.-ü. 232 a, lehed 40—43.

[118] ERA, nim. 3, s.-ü. 96, lehed 24—25; EKPA, f. 1, nim. 39, s.-ü. 40, leht 54.

[119] EKPA, f. 1, nim. 39, s.-ü. 14, lehed 19—28.

rakendamise kompleksplaan. Alustati töö tehnoloogilise protsessi põhjaliku ümberkorraldamisega Tallinna raudteekonnas ja Põhja-Doni raudtee Dolžanski jaama meetodi rakendamisega peamises põlevkivi laadimisjaamas Kohtlas. Tulemused andsid end tunda juba mai lõpul. Juunis jätkus laadimistööde mahu kasv, kusjuures ööpäevast laadimisplaani täideti 114-protsendiliselt. Seejuures oli laadimistööde mahu kasvutempo Tallinna raudteekonnas veelgi kiirem. Likvideeriti laadimistööde mahajäämus ja raudtee täitis juba 22. juunil esimese poolaasta plaani. Tallinna raudteekond täitis laadimistööde aastaplaani 1947. aasta 11. novembril.[120] Ülejäänud põhiliste töönäitajate järgi täideti kohustused ettenähtud ajaks. Ennastsalgavalt töötasid transpordi eesrindlased. Vedurijuhtide hulgas saavutas parimaid töötulemusi Eesti NSV Ülemnõukogu saadik Mihkel Merilain. Tema brigaad töötas luuninlike meetoditega ja remontis ekspluatatsiooni käigus ise veduri. Tänu sellele läbis vedur tõsteremontide vahel 164 229 kilomeetrit.[121]

Võistlusest aastaplaanide ennetähtaegse täitmise eest kujunes välja võistlus viisaastaku täitmise eest nelja aastaga. Eesti raudtee kollektiiv järgnes leningradlaste üleskutsele — viisaastak nelja aastaga. Kõige paremaid töötulemusi saavutasid vedurimajanduse töötajad. Tapa depoo vedurijuhid Jõgi, Kazmin, Jepifantsev, Kullas, Tartu depoo vedurijuhid Kutta, Kulla, Tsvetkov, Tallinn-Väike depoo vedurijuhid Jeršov ja Saage ning Tallinna depoost Šumski suurendasid ööpäevast läbijooksu 200 protsendi võrra. Rongide kiirkoostamise meistriteks said Tallinna jaama rongikoostajad Niin ja Saar ning Valga jaama korrapidaja Maasik, Tallinna raudteekonna dispetšerid Metsik ja Marioja, Pillai ja Visnapuu Tartu raudteekonnast ning Elsa Savi ja Põhhonin Pärnu raudteekonnast võtsid kasutusele dispetšeritöö eesrindlikud meetodid ja võistlesid veduri- ja rongibrigaadidega igal sõidul eraldi, avades neile «rohelise tee».

Võistluses hakati üha suuremat tähelepanu pöörama kvalitatiivsete näitajate täitmisele. Seoses suurema tähelepanu pööramisega ökonoomikaküsimustele paranesid kõigis majandusüksustes isemajandamise näitajad. Rahvamajanduse seisukohalt võttes oli eriti tähtis võistluse edasiarendamine kütteaine kokkuhoiu eest, eriti kui arvestada seda, et transport on üheks suuremaks kütteainete tarbijaks. Vedurimajanduse töötajad saavutasid häid tagajärgi ka selles töölõigus.

Eesti raudteelased järgnesid Aleksander Tšutkihhi initsiatiivile ja alustasid võistlust toodangu kõrge kvaliteedi eest.

1949. aastal oli raudteel 340 kõrge kvaliteedi brigaadi. Valga

---

[120] ERA, nim. 3, s.-ü. 578, lehed 85—86.
[121] EKPA, f. 1, nim. 39, s.-ü. 57, lehed 42 ja 48.

ja Tartu jaama kollektiivid võtsid esimestena raudteel kasutusele rongide ärasaatmise raudteesõlme garantiikirjaga. Kõik töötajad, kes võtsid osa rongi koostamisest ja ärasaatmisest, püüdsid oma tööülesandeid täita eeskujulikult. Sarnasel viisil koostatud rongile anti sõlme garantiimärk. See oli kõrge kvaliteedi kollektiivne garantii ja kajastas koostöö ning töödistsipliini taset sõlmes. Ainuüksi 1949. aasta juunis saatis Tartu jaam teele 95 garantiimärgiga rongi, ületas märgatavalt riikliku laadimisplaani ja võitis raudtee rändpunalipu.

Iga raudteelase esmajärguliseks kohustuseks, ükskõik kus ta ka ei töötaks, on rongiliikluse ohutuse kindlustamine. 1949. aastal alustati avariideta töö kindlustamise liikumist. Paljude jaamade kollektiivid kirjutasid alla alalise avariituse passile. Tartu raudteekonnas kirjutasid neile dokumentidele esimestena alla Tartu, Põlva, Kaarepere, Reola, Palupera, Pedja ja Valga jaama kollektiivid. Pärnu raudteekonnas — Kohila, Abja ja Loodi jaama töötajad. Garantiipassidele kirjutasid alla samuti Tallinna ja Tartu side- ja signalisatsioonijaoskondade mitme piirkonna kollektiivid. Võistlus avariideta töö garanteerimise eest levis ka teejaoskondades. Parimaid tulemusi saavutas Tallinna teejaoskonna kollektiiv, ületades kehtestatud teede remondiplaani ning kindlustades teemajanduse kõige eeskujulikuma korrashoiu Eesti raudteel. Neile järgnes Pärnu teejaoskonna kollektiiv.

Suure panuse võistluse edasisse arengusse andsid noored. Vedurite ja vagunite remondi neljakümnest noortebrigaadist kümnele anti kõrge kvaliteedi brigaadi nimetus. 1949. aasta alguseks töötas raudteel 8 kommunistlike noorte ja noorte vedurit, millega nimetatud aasta I kvartali jooksul veeti 212 raskekaalulist rongi ja toimetati kohale 46 000 tonni veoseid üle plaani. Ühtlasi hoidsid need brigaadid kokku 200 000 kg tingkütust.[122]

Eesrindlikele noortebrigaadidele olid omaseks saanud eeskujulik töödistsipliin ja oma veduri hea teenindamine, samuti ka luuninlikud veduri hooldamise meetodid, kõrgetasemeline rongijuhtimise tehnika ja teeprofiili tundmine. 1949. aasta oktoobris tunnistati Tartu depoo vanemvedurijuhi Ignatjevi kommunistlike noorte ja noorte vedur Nõukogude Liidu raudteevõrgu parimaks veduriks. Ka 50-ndatel aastatel jätkusid selle brigaadi edusammud, mille eest neid autasustati Eesti NSV Ülemnõukogu Presiidiumi seadluse alusel nõukogude võimu taaskehtestamise 10. aastapäeva puhul 10 000 rubla suuruse esimese rahalise preemiaga, kuna ÜLKNÜ 32. aastapäeva auks anti brigaa-

[122] ERA, nim. 3, s.-ü. 1043, lehed 12, 13; EKPA, f. 1, nim. 4, s.-ü. 43, leht 12.

dile Tartu linna rändvimpel kui Tartu linna parimale noortebrigaadile.[123]

Vagunidepoode kommunistlikud noored organiseerisid rea pühapäevakuid vagunite remontimiseks.

Noored võtsid aktiivselt osa ka vagunite ringluse kiirendamise võistlusest. Tallinna jaama kommunistlike noorte ja noorte vahetus ületas süstemaatiliselt laadimisplaani ja oli jaama parimaks vahetuseks. Noored olid samuti jaama märgiga rongide teelesaatmise initsiaatoriteks. Seda algatust toetas Kohtla jaama kommunistlike noorte ja noortebrigaad.

Kommunistlike noorte ja noortebrigaade, vahetusi ning tsehhe moodustati raudtee paljudes majandusüksustes. Neisse koondusid põhiliselt raudteekooli või tööstuskooli lõpetanud noored. Nii moodustati Valga vagunidepoo automaatika kontrollpunkti kommunistlike noorte ja noortetsehh. Tsehhi kollektiiv järgis Aleksander Tšutkihhi eeskuju, väljastas 85 protsenti remonditud õhkjagajatest kvaliteedihindega «väga hea» ja ületas tunduvalt plaani.

Viisaastaku viimase aasta kohustused täideti raudtee kollektiivi poolt auga. Tootmis-finantstegevuse tulemusena sai raudtee üle 10 miljoni rubla tulu. Kasvas uue tehnoloogia juurutamise tempo, võeti kasutusele nii väikemehhanisme kui ka mitmesuguseid suuremaid masinaid, toimus eesrindlike töökogemuste omandamine. Eesrindlaste ridade edasine kasv jätkus.

1950. aasta suvel said Nõukogude Liidu raudteevõrgu parima vedurijuhi nimetuse Eesti raudtee vedurijuhid A. Parika ja Jepifantsev. Mõlemad täitsid koos oma brigaadiga eeskujulikult tööülesandeid, nende vedurid saavutasid kõrgeid ekspluatatsiooninäitajaid. Mitu aastat järjest töötasid ilma praagita, vedades suurtel kiirustel raskekaalulisi ronge Valga depoo vedurijuht NSVL Ülemnõukogu saadik J. Uuemõis ja Eesti NSV Ülemnõukogu saadik Tallinn-Väike depoo vedurijuht O. Piksaar.

Teetöötajad võistlesid iga teekilomeetri eeskujuliku korrashoiu eest. Eesrindlikkude teepiirkondade ja jaoskondade kollektiivid andsid oma teelõikude kohta välja alalised garantiipassid, tagades vedurijuhtidele raskekaaluliste rongide veoks «rohelise tänava». Teemeistrite Urna, Leppiku, Reissaare ja Smirnovi piirkondade töötajad hoidsid mitme aasta jooksul järjest tee väga heas seisukorras ja neil ei esinenud seejuures mitte ühtki praagijuhtumit.

Sidetöötajate keskel olid sotsialistliku võistluse eesrindlased Tartu ja Pärnu jaoskondade kollektiivid. Suurem osa sidepiirkondade töötajatest kirjutas alla avariideta töö kindlustamise

[123] EKPA, f. 1, nim. 45, s.-ü. Ia, leht 16.

kohustusele. 16 sidepiirkonnale ja 13 telegraafi-telefonikeskjaamale anti eeskujuliku töö piirkonna või keskjaama nimetus.[124]

Niisiis juurdus sotsialistlik võistlus sõjajärgsetel aastatel kindlalt raudteelaste kollektiivi ellu. Viisaastaku plaani ennetähtaegne täitmine innustas raudteelasi saavutama uusi töövõite. 1950. aasta 20. ja 21. septembril toimusid Tallinna raudteekonna, Tallinna ja Kohtla jaama, Tapa veduridepoo, Valga vagunidepoo ja teejaoskonna, Tartu side- ja signalisatsioonijaoskonna, Tallinna vaksali ning vagunisaatjate reservi tööliste, insener-tehniliste töötajate ning teenistujate üldkoosolekud. Nendel koosolekutel viibis 1500 töötajat, sõna võttis üle 100 inimese. Koosolekute tulemusena võeti vastu Eesti raudteekonna 9 ettevõtte kollektiivide üleskutse kõigile vabariigi raudteelastele ja tööstusettevõtete ning ehitusorganisatsioonide kollektiividele lülituda sotsialistlikku võistlusse oma ettevõtte muutmise eest kõrge kultuuriga kollektiivse stahhaanovliku töö ja eeskujuliku kvaliteediga toodangut andvaks ettevõtteks.[125]

9 ettevõtte üleskutset toetas kogu eesti raudteelaste kollektiiv. Ametite järgi töötati välja kollektiivse stahhaanovliku töö ettevõtte ja kollektiivse stahhaanovliku töö piirkonna nimetuse saamiseks nõutavad tingimused. Aasta lõpuks oli raudteel juba rohkesti stahhaanovliku töö kollektiive: 19 liinijaama, 20 veduribrigaadi, 16 teepiirkonda, 71 teetööliste brigaadi, 5 veevarustuspunkti, 24 sidepiirkonda, 17 telegraafi-telefonikeskjaama, mitu Tallinna, Tapa ja Valga depoode tsehhi. 1950. aasta esimese ja neljanda kvartali töötulemuste eest anti raudteele üle Teedeministeeriumi ja ÜAÜKN-i rändpunalipp koos esimese rahalise preemiaga.[126]

Edusammudele oli paljuski kaasa aidanud insener-tehniliste töötajate poolt läbiviidav laiaulatuslik ning tulemusrikas töö insener Kovaljovi meetodi levitamise alal. Insener-tehnilised töötajad õppisid põhjalikult tundma ning andsid edasi raudtee parimate töötajate töömeetodeid. Kokkuvõtete tegemise eesmärgil viidi 1951. aasta 29.—30. jaanuarini läbi spetsiaalne konverents 500 osavõtjaga. Suure tähelepanu osaliseks sai Tallinna jaama manöövridispetšer E. Ossaare töömeetod, kes organiseeris vagunite seisuaja arvestuse kolmetunniliste perioodidena, planeeris vagunite etteandmise järjekorra ning manöövrivedurite spetsialiseerimise. Samuti levitati Tallinna konduktorite reservi konduktorite Kovali ja Kotkase töökogemusi kogukaubarongide kiirema töötlemise alal. Valga jaama rongikoostaja Pulga võttis tarvitusele vagunite etteandmisel ning äratoomisel ratsionaalsemaid töövõtteid, hoidis iga operatsiooni teostamisel kokku

[124] ERA, nim. 3, s.-ü. 1081, lehed 108—112.
[125] Samas, s.-ü. 1524, lehed 203—213.
[126] EKPA, f. 1, nim. 55, s.-ü. 12, lehed 4 ja 5.

3—4 minutit ning võitis selle tulemusena vahetuse jooksul rohkem kui poolteist tundi. Tema töömeetodeid õpiti samuti tundma ning levitati raudteel. Tänu metallide kiirlõikamise meetodite tundmaõppimisele viidi Mõisaküla veduridepoos lühikese aja jooksul 70 protsenti metallitreipinkidest üle kiirlõikamise meetodile. Selles depoos õpiti tundma ning võeti kasutusele ka uus kimpelektroodidega keevitamise tehnoloogia, mis andis võimaluse tõsta töö tootlikkust rattapaaride rehvide pealekeevitamisel kuni 15 protsenti.

1951. aastaks oli kollektiivne stahhaanovlik ja kõrgekvaliteediline töö muutunud massiliseks nähtuseks. Sel aastal võtsid eesti raudteelased endale kohustuse muuta kogu Eesti raudtee kollektiivse stahhaanovliku töö ettevõtteks.[127] Töötati välja ühtne raudtee kollektiivse stahhaanovliku töö ettevõtteks muutmise organisatsioonilis-tehniliste abinõude plaan. 1951. aasta 1. septembriks oli see nimetus antud juba 327 raudtee allüksusele.

1951. aastal sai tuntuks ka jaamade ning teiste transpordiettevõtete majanduse sotsialistlikule hooldamisele võtmine.[128] Mainitud aastal valmistuti talveks ette loosungi all «võtta talveks ettevalmistatud objektid sotsialistlikule säilitamisele». Selle tulemusena võeti talve saabumisel sotsialistlikule hooldamisele 65 raudtee ülesõitu, 82 silda, 180 kilomeetrit peateid, kõik Mõisaküla veduridepoo vedurid. Majandusüksustes olid valitud ühiskondlikud ülevaatusekomisjonid, kes aitasid suurel määral kaasa puuduste avastamisele ning nende kõrvaldamisele talveks ettevalmistamise töö käigus.[129]

Sotsialistliku võistluse mõjust annab tunnistust fakt, et Eesti raudtee võitis 1951. aastal kolmel korral Teedeministeeriumi ja ÜAÜKN-i rändpunalipu. 1952. aasta 1. jaanuariks oli kollektiivse stahhaanovliku töö kollektiivi austav nimetus antud juba 471 brigaadi, tsehhi ja ettevõtte kollektiividele. Nende hulgas olid Valga jaama, Mõisaküla vagunidepoo ja Sonda pöörddepoo kollektiivid.[130] 1952. aasta esimese kvartali jooksul lisandusid neile veel Tallinn-Väike teejaoskonna, Valga teejaoskonna ja Tartu side- ja signalisatsioonijaoskonna kollektiivid.[131] Neis ettevõtetes oli organiseeritud endale võetud sotsialistlike kohustuste täitmise süstemaatiline kontroll ning teatavakstegemine. Peab ütlema, et mitte igal pool polnud olukord samasugune. Mõningates allüksustes ning majandusettevõtetes esinesid tolle perioodi sotsialistliku võistluse juures iseloomulike puudustena for-

[127] EKPA, f. 1, nim. 55, s.-ü. 4, leht 25.
[128] Samas, nim. 55, s.-ü. 26, leht 36.
[129] Samas, leht 46.
[130] ERA, nim. 3, s.-ü. 1777, leht 28.
[131] EKPA, f. 1, nim. 56, s.-ü. 2, leht 18.

maalsus, võistluse levitamine ülaltpoolt ning katsed võltsida töönäitajaid. Need puudused esinesid Tartu raudteekonnas, Tallinna ja Valga veduridepoodes ning mõningates teistes ettevõtetes. Vähenes tähelepanu sotsialistlikule võistlusele ka eespool nimetatud 9 ettevõttes, kes algatasid kollektiivse stahhaanovliku töö liikumise.[132] Kuid samal ajal oli ka eesrindlase mõiste muutunud palju keerulisemaks.

Võistlus kollektiivse stahhaanovliku töö, kõrge töökultuuri ja kvaliteedi eest muutis ettevõtete välisilmet. Täielikult likvideeriti korralagedus tsehhide ning jaamade territooriumidel. Oli istutatud kümneid tuhandeid puid ja põõsaid, rajatud uued lillepeenrad, muruväljakud. Ruumid olid muutunud valgemaks ning puhtamaks.

1951. aastal võitsid üleliidulises sotsialistlikus võistluses peale raudtee tervikuna kahel korral esikoha Valga jaama ning Mõisaküla vagunidepoo kollektiivid. Kuuele vedurile anti raudteevõrgu parima veduri ja 12 tööeesrindlasele kutseala parima töötaja nimetus.

1952. aastal aitas sotsialistlik võistlus kaasa sellele, et raudtee täitis laadimise aastaplaani 20. novembriks. Aasta lõpuks laaditi üle plaani 37 000 vagunit, 520 raudtee allüksust oli saanud kollektiivse stahhaanovliku töö kollektiivi nimetuse.

---

[132] ERA, nim. 3, s.-ü. 1467, lehed 31, 32; s.-ü. 1777, leht 29.

10

TEHNILISE PROGRESSI TEEL

ORGANISATSIOONILISED OTSINGUD

Ajaloo käik tegi viienda viisaastaku ülesannete täitmisele Eesti raudteel otsustavaid korrektiive. 1953. aasta mais ühendati NSV Liidu Ministrite Nõukogu otsusega Eesti, Läti ja Leedu raudtee ühtseks Balti raudteeks. See sündis kilometraažilt üheulatuslike ja mitte suurt kaubaringlust omavatele raudteedele parema juhtimismooduse otsingute tulemusena. Reorganiseerimise käigus likvideeriti Eesti Raudteevalitsus, kuna laiarööpmelise tee Tallinna ja Tartu raudteekonnad ning kitsarööpmelise tee Pärnu raudteekond viidi Balti raudtee koosseisu raudteevalitsuse asukohaga Riias. Eesti Nõukogude Sotsialistlikku Vabariiki hakkasid teenindama kolm raudteekonda, keda omavahel ühendas Raudteevalitsus Riias. Juba väljakujunenud ühtse organismi lahutamine ei andnud positiivseid tulemusi ja raudteekondade töönäitajad hakkasid langema.[1] Peagi selgus, et omada kaht juhtivat keskust endise Eesti raudtee laiarööpmelise tee piirides ei ole otstarbekohane ja 1954. aasta augustis liideti Tartu raudteekond Tallinna raudteekonnaga. Järgmisel aastal astuti veel mõningaid samme allüksuste ühendamiseks: liideti

[1] ERA, nim. 3, s.-ü. 1824, leht 1; s.-ü. 1986, leht 36; s.-ü. 2080 a, leht 6.

Narva ja Tapa teejaoskonnad ning Tartu ja Tallinna hoonete ja ehituste jaoskonnad, samuti viidi läbi vagunimajanduse ettevõtete reorganiseerimine.[2] Kuid ka pärast seda jäid Eesti raudteekonnad mahajäänumate hulka Balti raudteel. Kahjumiga töötavaid majandusüksusi oli 1956. aasta alguseks 26.[3]

1956. aasta mais moodustati uuesti iseseisev Eesti raudtee. Seejuures säilitati uus 1953.—1956. aasta reorganiseerimisperioodil väljakujunenud juhtimisstruktuur. Raudteekonnad likvideeriti. Ametite ülemad ja Raudteevalitsuse insener-tehnilised töötajad hakkasid vahetult juhtima liini allasutuste tööd. Eesti Raudteele saabus tagasi ka selle endine ülem A. Kotov.

Uus juhtimisstruktuur osutus kõige ökonoomsemaks. Nüüdsest peale juhtis jaamade tööd vahetult Liiklusamet, kelle ülesannete hulka kuulus ka reisivedude korraldamine. Dispetšerite aparaat koondati ühtse juhtimise alla. Kasvas jaamaülemate osatähtsus ja vastutus. Kohandati ümber vedurimajanduse struktuur, kuhu nüüdsest peale kuulusid ka elektrifitseerimine ja elektrimajandus. Pöörddepood, küttelaod, veevarustus ja energiamajandus anti lokomotiivide põhidepoode koosseisu. Põhidepoo ülem täitis ühtlasi ka veopiirkonna ülema kohustusi. Teeameti alluvusse kuulus nüüd ka hoonete ja ehituste majandus, kaubaveoameti koosseisu — kommertsmajandus.

Uus juhtimisstruktuur aitas kaasa varasema mahajäämuse likvideerimisele. Juba 1956. aastal vähenes kahjumitega töötavate ettevõtete arv kuni 3 ettevõtteni.[4] Raudtee tuli toime vedude riikliku plaani ja kõigi kvantitatiivsete ning kvalitatiivsete töönäitajate täitmisega.

Juhtimisstruktuuri täiustamist jätkati ka edaspidi. 1957. aastal peeti vajalikuks likvideerida mõningad väikesed iseseisvad organisatsioonid. Lähtudes sellest anti Tallinna kaitseistanduste jaoskonna tootmispiirkonnad üle teejaoskondadele nende asukohtade järgi. Raudtee keemilis-tehniline laboratoorium ühendatakse Tallinna depoo laboratooriumiga. Oktoobriraudtee eeskujul viidi Tallinna vagunisaatjate reserv Tallinna vagunijaoskonna koosseisu. Raudtee Teeametile alluv killustikukarjäär Vasalemma jaama juures ühendati karjääriga «Padise Paemurrud», mis kuulub Eesti NSV Ehitusmaterjalide Ministeeriumile. Endise Pärnu raudteekonna dispetšeriteenistus viidi üle Tallinna, Liiklusameti operatiiv-korraldusosakonna alluvusse.[5] 1958. aastal läks ENSV Rahvamajanduse Nõukogu alluvusse M. I. Kalinini nimeline Vaguniremondi Tehas.[6] 1959. aastal

[2] ERA, nim. 3, s.-ü. 2080 a, leht 4.
[3] Samas, s.-ü. 2191 a, leht 3.
[4] Samas, lehed 2—4.
[5] Samas, s.-ü. 2428, lehed 75—76.
[6] Samas, s.-ü. 2737, leht 55.

ühendati Liiklus- ja Kaubaveoametid Liiklus-, Kaubaveo- ja Reisiveoametiks.

Struktuur stabiliseerus, raudtee töötas rütmiliselt, suurendades järjekindlalt vedude mahtu. Ja siis kerkis järjekordselt üles väiksemate teede ühendamise mõte, mis teostuski 1963. aasta veebruaris. Eesti, Läti ja Leedu teed ühendati ühtseks Balti raudteeks keskusega Riias. Ülemaks määrati sellele raudteele N. Krasnobajev. Seekord läks Eesti raudtee Balti raudtee koosseisu üle ühtse raudteekonnana ilma reorganisatsiooniliste muudatusteta. Sisuliselt muutus ainult raudtee juriidiline pale. Alates 1963. aastast juhib raudteetranspordi tööd Eesti NSV territooriumil Balti raudtee Eesti raudteekond, mille ülemaks on A. Kotov.

60-ndatel aastatel kasvasid kohalikust rahvusest kaadri hulgast välja ka raudteekonna ülema lähimad abilised — Reinhold Toding, raudteekonna ülema asetäitja alates 1964. aastast, hariduselt raudteede ekspluatatsiooni insener; Rustik Mihhailov, raudteekonna ülema asetäitja alates 1967. aastast, hariduselt raudteetranspordi teede, teemajanduse ja ehitusala insener; Peeter Tennok, raudteekonna peainsener alates 1967. aastast, hariduselt raudteede ekspluatatsiooni insener; Vladimir Sammel, liiklusosakonna ülem alates 1966. aastast; Jüri Loog, lokomotiivmajanduse insener alates 1969. aastast ja Vladimir Tamm, kaadriosakonna ülem.

TEHNILINE REKONSTRUEERIMINE

Raudteetranspordi tehnilisesse varustatusse ei toonud aastad 1953—1955 märkimisväärseid muudatusi. Jätkusid tööd viimaste sõjajälgede likvideerimisel. Põhilised jõupingutused olid suunatud üha kasvava veoste hulga kohaletoimetamisele. Raudteetranspordi tehnilise rekonstrueerimise põhiküsimusi hakati lahendama 50-ndate aastate teisel poolel. Selleks ajaks ületati tänu nõukogude rahva ennastsalgavale tööle märkimisväärses ulatuses majandusökonoomia sõjaeelne tase. Aastast aastasse suurenesid sotsialistliku majanduse kapitalimahutused. Osutus võimalikuks suunata rohkem rahalisi vahendeid raudteetranspordi edasiarendamisele. Paranes transpordi varustamine metalliga. Elektrienergia ja naftatoodangu kasv lõid eeldused üleminekuks auruveolt elektri- ja mootorveduritele. Tehnilise mõtte areng valmistas ette edasist progressi. Riik pööras üha rohkem tähelepanu tööstuse ning raudteetranspordi tehnilisele uuendamisele. Koos kogu Nõukogude Liidu raudteetranspordi tehnilise moderniseerimisega toimus see ka Eesti NSV raudteel.

Üleminek uutele veovahenditele nõudis transpordi kõigi teh-

niliste vahendite rekonstrueerimist, eelkõige aga teemajanduse kindlustamist. Sellest alustatigi. 1958. aasta lõpuks viidi läbi laiarööpmelise tee rekonstrueerimine kogu ulatuses. Kõik ajutised sillad asendati kapitaalsetega. Teesse paigutati uued tugevamad rööpad (tüübid R-43 ja R-50). Tallinnas, Tapal, Tartus, Valgas, Ülemistel, Pääskülas, Sauel, Keilas, Vasalemmas, Jõhvis, Soldinos ja mujal pikendati jaamateesid. Kõikides suundades asetati tee killustikpallastile. Raudtee teemajanduse rekonstrueerimise tulemusena osutus võimalikuks tõsta reisirongide liiklemiskiirust kuni 100 kilomeetrini tunnis ja kaubarongide kiirust kuni 80 kilomeetrini tunnis.[7]

Üheaegselt teede rekonstrueerimisega algas veduripargi moderniseerimine. Esimeseks etapiks olid vedurite üleviimine tahkkütuselt vedelkütusele. Tööd lõpetati 1958. aastal. Rööbiti sellega toimus ka depoomajanduse rekonstrueerimine Tallinnas, Tartus, Valgas, Tallinn-Väikeses ja Türil. 1958. aastal lõpetati ka Tallinn—Pääsküla elektrifitseeritud raudteelõigu rekonstrueerimistööd ja elektrifitseeritud raudtee pikendamine kuni Kloogani. Pinge kontaktvõrgus tõsteti 800 voldilt kuni 3300 voldini, mis andis võimaluse võtta elektrifitseeritud liinidel kasutusele uued elektrirongide koosseisud. Pääsküla ehitati uus elektrirongide depoo.

1957.—1958. aasta jooksul viidi kogu liiklus kitsarööpmelisel teel üle mootorveduriveole. Raudteele eraldati 40 mootorvedurit, üle 550 suure kandejõuga kaubavaguni ja ligikaudu 90 täismetallist, automaatpiduritega reisivagunit. Mootorvedurite teenindamiseks ja remontimiseks rekonstrueeriti Tallinn-Väikese veduridepoo. Mõisaküla ehitati uus vagunidepoo hoone.

50-ndate aastate lõpul viidi ka laiarööpmelisel teel Tallinn—Leningradi vahel reisiveod üle mootorveduritele. Reisivagunite park täienes uute täismetallist reisivagunitega rull-laagritel. Rull-laagrite remonditsehh sisustati Tallinna vagunidepoos. Ühtlasi viidi Tallinna sõlmes manöövritöö üle mootorvedurite jõule. 60-ndate aastate keskel viidi kõikides magistraalsuundades (Moskva, Leningrad, Riia) reisiliiklus üle mootorvedurite veole. Suurenes elektrifitseeritud raudteeliini pikkus. 1960. aastal sõitsid elektrirongid Klooga-Randa, 1962. aastal Paldiskisse, 1965. aastal Vasalemma. Elektrifitseeritud raudteede kogupikkus kasvas 5,7 korda. Koostamisel on projekt Tallinn—Kehra liinilõigu elektrifitseerimiseks. Raudteesõlme linnalähedast liiklust teenindavad diiselrongid.

Põhjalikult on uuenenud signalisatsiooni- ja sidemajandus. 1957. aastal rakendati Tallinn—Narva liinil punkt-tüüpi lokomotiivide automaatsignalisatsioon koos autostopiga. Järgmisel

[7] ERA, nim. 3, s.-ü. 3591, leht 2.

aastal tehti seda ka Tartu—Valga—Petseri ja Tapa—Tartu—Petseri liinidel.

Paljud jaamad on varustatud pöörmete ja signaalide juhtimise elektrilise tsentralisatsiooni vahenditega. Minevikku on läinud sausüsteem. 60-ndate aastate algul lõpetati kõikide jaamavahede automaat ja poolautomaatblokksüsteemidele üleviimine, rakendati dispetšer-tsentralisatsiooni seadmed. Jätkuvad tööd raudtee ülesõitudele automaatseadmete paigutamiseks. Suurtes jaamades on kasutusele võetud manöövritöödel raadioside. Liini-teeside ja jaamadevaheline side on automatiseeritud, samuti kohalik side ja osaliselt sõlmedevaheline side. Tallinna, Tapa, Tartu, Ülemiste ja Narva jaamades on üles seatud prožektorivalgustus. Pöörmete laternad jaamades on üle viidud elektrivalgustusele.[8]

Tehnilise varustatuse kasv oli vajalik ka kaubaveomajanduses. Kuid kaubaveo operatsioonide laialipillatus 75 jaama vahel ei võimaldanud peale- ja mahalaadimistööde mehhaniseerimist. Tihtipeale jäid kaubasaadetised jaamadesse kauaks ajaks seisma, peeti kinni vaguneid. Raudteelased hakkasid välja selgitama kaubavedude keskendamiseks kõige ökonoomsemaid jaamasid ja ühtlasi sulgema väikese kaubaveo mahuga jaamasid. 60-ndate aastate algusest alates suunati enamik kaubavedudest läbi 19 põhijaama, mis varustati maha- ja pealelaadimismehhanismidega ja heakorrastati. Neisse jaamadesse paigutati kraanad kaubasaadetiste mehhaniseeritud ümbertöötlemiseks.

Kaubandustööde keskendamine loob võimalused veeremi ning laadimismehhanismide paremaks ärakasutamiseks, kiirendab kaupade kohaletoimetamist ja vähendab järelikult transpordikulusid.

Suur tähtsus on laadimismehhanismide sihipärase ärakasutamise juures õigeaegsel informatsioonil kaupade saabumise kohta. 1965. aastal moodustati Tapa jaamas informatsioonikeskus, kuhu koondati andmed kaubasaadetiste kohta kõikides põhijaamades. Kõiki neid andmeid grupeerides annab informatsioonikeskus jaamadele andmeid kaubasaadetiste saabumise aja, hulga, nomenklatuuri ja kauba saaja kohta.[9]

1965. aasta suvel moodustati peale- ja mahalaadimistööde mehhaniseeritud jaoskond. Juba jaoskonna olemasolu esimese kahe ja poole aasta jooksul toimusid selle majanduses põhjalikud muudatused. Ehitati 7 elektrikraanadega varustatud laadimisplatsi. Rakvere, Võru, Valga ja Jõgeva jaamadesse ehitati puistekaupade vagunitest kiirendatud mahalaadimiseks kõrgendatud teed. Kasutusele võeti auto- ja traktorilaadijaid;[10] ehitati

[8] ERA, nim. 3, s.-ü. 2598, lehed 45—51.

[9] «За образцовую магистраль», 29 июня 1965.

[10] «Железнодорожник Прибалтики», 27 января 1968.

uusi kaubahoove, Tallinna Kalasadam sai oma jääpunkti. 1968. aastal moodustas mehhaniseeritud laadimistööde maht 74,6 protsenti nende tööde kogumahust.[11]

Uuenenud on kaubavagunite park, millest käesoleval ajal võib leida palju erisuguse konstruktsiooniga ja erineva kandejõuga vaguneid. Füüsiliselt ja moraalselt vananenud kaheteljelisi kaubavaguneid vahetatakse välja suure kandejõuga, rulllaagritele paigutatud vagunite vastu. Vagunipargi üleviimine automaatsiduritele ja automaatsele pidurdamissüsteemile lõpetati 1957.—1958. aastal. See aitas paremini ära kasutada vedurite veojõudu, suurendada rongide kaalu, tõsta liiklusohutust, vähendada manöövritööde mahtu, hoida kokku tööjõudu nende teostamisel. Jäävaguneid hakati välja vahetama refrižeraatorsektsioonide ning rongide vastu. Konteinerite park suurenes ja täienes uut tüüpi konteineritega.

Alates 1968. aasta jaanuarist läks transport-ekspeditsiooniline teenindamine vabariigis üle raudtee alluvusse. See võimaldas parandada transpordi tööd, kiirendada kaupade kohaletoimetamist ja lühendada vagunite seisuaega kaubahoovides.

Aastast aastasse on jätkunud kaubaveomajanduse tehnilise varustuse täiendamine üha suuremas ulatuses, mehhaniseeritakse peale- ja mahalaadimistöid.

Suurt tähelepanu pööratakse ka reisivedude parandamisele. Reisijatele mugavuse loomise eesmärgil viidi reisirongid üle diiselvedurite veole. Reisijate kasutuses on mugavad täismetallist reisivagunid, millel on õhu konditsioneerimise seadmed, elektriküte, luminestsentsvalgustus, elektrikeetjad, joogivee jahutusseadmed, kompressorsüsteemi külmutusseadmed, elektropneumaatilised pidurid ja kaasaegne raadioaparatuur.[12] 1964. aastal alustas nelja liiduvabariigi pealinnade Tallinn—Riia—Vilnius—Minsk vahel ühenduse pidamist firmarong «Kajakas». Eestis nõukogude võimu taastamise 25. aastapäeva eel väljus Tallinnast Moskvasse firmarong «Estonia». Alates 1967. aastast teenindab reisijaid Tallinn—Leningradi liinil firmarong «Tallinn».

Vaksalitesse seatakse üles mitmesuguseid automaatseadmeid — linnalähedaste sõidupiletite trükkimisautomaate, automaatseid pakihoidjaid, teadeteseadeldisi, kasutatakse koristusmasinaid.[13]

Eestis nõukogude võimu taaskehtestamise 25. aastapäeva puhul valmis Tallinnas uus linnalähedaste rongide vaksal. Suure Sotsialistliku Oktoobrirevolutsiooni 50. aastapäevaks lõpetati Tallinna vaksali täielik rekonstrueerimine. 1967. aasta oktoobris toimus selle pidulik avamine. Kohale saabusid Kommunist-

[11] Seletuskiri 1968. aasta bilansiaruande juurde.
[12] «Железнодорожник Прибалтики», 27 апреля 1968.
[13] «Железнодорожник Прибалтики», 25 марта 1969.

liku Partei ja vabariigi valitsuse juhtivad töötajad, raudteelased, aukülalised. Lindi lõikas läbi EKP Keskkomitee esimene sekretär J. Käbin. Vaksali uksed avanesid ja inimeste vool täitis hoone. Uus ehitus kutsus külastajate hulgas esile üleüldise heakskiidu.

Tallinna vaksal on ehitatud Leningradi arhitektide projekti järgi. Hoone on kaasaegne betoonist, klaasist ja metallist ehitis. Esimesel korrusel paiknevad kaks ootesaali, piletikassade saal, posti- ja telefoniruumid, kioskid, puhvet, ametiruumid. Teisel korrusel on restoran, juuksurid ja veel kaks ootesaali transiitreisijatele. Ühte majatiiba on paigutatud emade ja laste ning transiitreisijate puhkeruumid. Hoone keldrikorrusel asuvad käsipakkide hoiuruumid.

Uue vaksalihoone näol sai Tallinna jaam, mis tegelikult koosneb mitmest kõiki linna ettevõtteid ja kaubasadamat teenindavast jaamast, juurde vajaliku lisapinna ja omandas kaasaegse ilme. Kasvas samuti jaama tehniline varustatus.

Uued vaksalihooned on ehitatud raudteekonnas veel 17 jaamas — Valgas, Narvas, Jänedal, Sondas, Viljandis ja mujal.

Oluliselt on täienenud uue tehnikaga varustatus. Rohkem kui 30 jaamas töötavad piletite trükkimise masinad ja automaadid, elektromehhaanilised kompostrid, automaatsed käsipakkide hoiuruumid ning mitmesugused muud kaasaegsed seadmed.

Üheaegselt raudteetranspordi täieliku mehhaniseerimisega teostati teetööde mehhaniseerimist. Teemajanduses on rakendatud üle 3000 mitmesuguse teetööliste tööd kergendava masina ja mehhanismi — ballasteerimise masinad, teehöövlid jne. Kasutusele võeti liiprite toppimise masinad, reaktiivmootoritel töötavad lumepuhastajad. Pöörmeid puhastatakse suruõhu, alates 1969. aastast aga automaatsete suruõhuseadeldiste abil. Tallinna, Tapa ja Tartu teejaoskondades rakendatakse edukalt keemilist umbrohutõrjet.

Uus tehnika nõuab ka uute töö organiseerimise meetodite kasutuselevõtmist. 60-ndate aastate algul muutus põhjalikult tee jooksva korrashoiu tööde organiseerimine. Mehhanismide kasutuselevõtmine lõi eeldused tööde teostamiseks teepiirkondade piirides suurendatud brigaadidega. Eesti raudteekonnas alustati sellisel viisil töötamist kõigepealt Jõgeva, Reola, Tartu ja Orava teepiirkondades. Suurendatud brigaadide tööd juhtis teemeister. Brigaadile oli antud kasutamiseks kogu tee remondiks vajalik mehhanismide komplekt, tööriistad ja transpordivahendid. Viidi läbi tee kapitaalset ja jooksvat remonti. Selline organiseerimismeetod võimaldas teepiirkondi suurendada. 60-ndate aastate lõpul asutigi tee jooksva korrashoiu jaoskonnaviisilisele organiseerimisele, kuna teepiirkondade tootmisvõimalused ei vastanud enam tee jooksva remondi teostamise võimalustele suuren-

datud, mehhaniseeritud brigaadidega. Igasse jaoskonda ühendati 3—4 teepiirkonda. Tööjõu vähesust arvestades on jaoskonnal palju rohkem võimalusi tööjõu operatiivseks suunamiseks ja kontsentreerimiseks vajalikkudele teelõikudele või objektidele.[14]

Üheaegselt teemajanduse tugevdamisega võeti tarvitusele abinõud rongiliikluse ohutuse paremaks kindlustamiseks. Rohkem kui pooled kõikidest raudteeülesõitudest on varustatud automaatseadmetega, ehitati seitse estakaadi ja neli jalakäijate silda.

Tootmisprotsesside ulatuslik mehhaniseerimine ja automatiseerimine tõi enesega kaasa tööde ümberkorraldamise ka raudteetranspordi teistel aladel. 1965. aastal alustati Eesti raudteekonnas tootmisprotsesside kompleksset mehhaniseerimist, tehniliselt põhjendatud normide laialdast juurutamist, eesrindlike töökogemuste ning teaduse ja tehnika saavutustele tuginevate progressiivsete töömeetodite kasutuselevõtmist. Ühtlasi alustati töö teadusliku organiseerimise perspektiivplaani koostamist.[15]

Töö teadusliku organiseerimise alal olid esimesteks sammudeks veduridepoodes remonditööde võrkgraafikud, agregaadiviisiline ja vooluliiniline remontimine, samuti rongide vedamise režiimkaardid ja veoõlgadele vastava kütteaine ning elektrienergia kulu tabelite väljatöötamine. Viidi läbi veduribrigaadide suurima töötootlikkuse võimaluste analüüs. Juurutati tööaja kulunormid ja nimelised graafikud reisivedude vedurijuhtidele. Vagunimajanduses avaldub töö teaduslik organiseerimine vagunite remondi industriaalse tehnoloogia kasutuselevõtmises. Juurutatakse võrkplaneerimist ekspluatatsioonitöös.[16] Uue tehnika rakendamine aitas tõsta töötootlikkust ja alandada vedude omahinda. Juba 1961. aastal ületas raudtee Teedeministeeriumi poolt seitsmeaastaku plaanis 1965. aastaks kinnitatud kontrollülesanded.[17] Järjekindlalt tõusis kaubakäive, ületades 1965. aastal 1940. aasta kaubakäibe 14-kordselt. Reisiveod kasvasid sama aja jooksul 2,5 korda.[18] Ainuüksi seitsmeaastaku (1959—1965) aastate jooksul kasvas laiarööpmelise tee kaubakäive 1,6 miljardi tonn-kilomeetri võrra, kaubarongide keskmine kaal aga 528 tonni võrra ja kaubarongide piirkonnakiirus 4,5 kilomeetri võrra tunnis. Häid tulemusi saavutasid eesti raudteelased töötootlikkuse tõusu ja vedude omahinna alandamise alal. Töötootlikkus kasvas seitsmeaastaku jooksul 71,8 protsenti, vedude omahind aga alanes 27,5 protsenti.[19]

---

[14] «Железнодорожник Прибалтики», 22 мая 1969.
[15] «За образцовую магистраль», 8 августа 1965.
[16] «Железнодорожник Прибалтики», 22 августа 1967.
[17] ERA, nim. 3, s.-ü. 3592, leht 1; s.-ü. 3591, leht 4.
[18] «За образцовую магистраль», 17 июля 1965.
[19] Aruanne tööst kaadriga Eesti raudteekonnas 1965. aastal.

1967. aasta tähistas ühtlasi uue majandusreformi elluviimise algust — 1. oktoobril läksid eesti raudteelased üle uuele planeerimise ja ökonoomilise stimuleerimise süsteemile.

Sisuliselt seisis reform selles, et kui varem vedude rentaablus avaldus protsentides tulude absoluutse summa suhtena ekspluatatsioonikulude summasse, siis vastavalt NLKP Keskkomitee 1965. aasta septembripleenumi otsustele määratakse nüüd rentaablus kindlaks tulude suhtena tootmise põhi- ja käibefondide maksumusse. Põhifondidesse kuuluvad hooned ja ehitised, tee pealisehitus ja veerem. Tootmisfondide kõige aktiivsema osa moodustab veerem. Vedurite ja vagunite tootlikkuse tasemest oleneb raudtee ökonoomiline seisukord. Käibevahendite hulka kuuluvad kütteained, tagavaraosad, spetsiaalriietus.

Varem transpordis kasutuselolnud planeerimissüsteem piiras mõningal määral raudteede ja raudteekondade õigusi ja iseseisvust. Uus majandussüsteem avas aga tee initsiatiivile. Raudteelased võivad kõrget rentaablust saavutada tänu vedude protsessi süstemaatilisele täiustamisele. Üleminekule eelnes tõsine ettevalmistustöö — kontrolliti kõiki olemasolevaid seadmeid, materiaalsete väärtuste tagavarasid. Mittevajalik vara realiseeriti.

Uuele majandussüsteemile ülemineku perioodil muutusid ökonoomika ja sisemiste tagavarade ärakasutamise küsimused eriti aktuaalseteks. Raudteetranspordi ette kerkis kaks põhiküsimust: vajadus suurendada vedude mahtu ja vähendada nende omahinda.

Majandusjuhtidele, inseneridele ja ökonomistidele organiseeriti uue majandussüsteemi ja konkreetse ökonoomika tundmaõppimise koolid. Kõikides ettevõtetes viidi läbi põhitootmisfondide ärakasutamise astme ja nende seisukorra ühiskondlik ülevaatus. Ülevaatuse tulemused arutati läbi raudteekonna tehnika-ökonoomika nõukogus. Suurt tähelepanu pöörati alljaotuste isemajandamissüsteemi täiustamisele, kuna see aitab kaasa kõikide töönäitajate paremale täitmisele. Nii näiteks juurutati täiustatud isemajandamine vagunidepoo tsehhides, kus selle kasutuselevõtmine tõstis tööliste huvitatust vagunite remondimaksumuse omahinna alandamise ja kogu depoo rentaabluse tõstmise vastu.

Reformiga käis üha suuremas ulatuses kaasas materiaalse huvitatuse põhimõtte rakendamine vagunite efektiivsema ärakasutamise nimel. Selleks rakendati 1968. aasta 1. aprillist alates dispetšervahetuste ööpäeva-vahetuslik isemajanduse arvestus. Rongi ja veduridispetšerite töö ökonoomilise hinde aluseks sai ekspluatatsiooniliste tonn-kilomeetrite täitmine dispetšerijaoskonna ulatuses. Raudteekonna vastutavate korraldajate töös arvestatakse samuti vagunite tööpargi normidest kinnipidamist.

Pärast vahetuse lõppu arvestatakse välja nimetatud töönäitajate tegelik täitmine ning märgitakse tulemused iga töötaja isiklikule arvestuskaardile.

Pärast ööpäeva-vahetuslike töönäitajate täitmise tulemuste sissekandmist isiklikele arvestuskaartidele pannakse need välja tahvlile operatiiv-dispetšerite aparaadi ruumes. Asudes järjekordsele teenistuskorrale, teab rongidispetšer seetõttu eelmise teenistuskorra vedude maksumust. Dispetšerite vahetus näeb oma töötulemusi mitte ainult üldiste töönäitajate näol, vaid ka saavutatud tulemuste summana.

Dispetšervahetuste vahetussisene isemajandamine ei ole mõeldav ilma jaamade tööga seostamiseta. Seepärast viidi sisse limiteeritud isemajandamine raudteekonna 16 otsustavamas jaamas — Ülemistel, Tapal, Rakveres, Sondas, Kiviõlis, Kohtlas, Jõhvis, Vaivaras, Soldinas, Narvas, Tamsalus, Jõgeval, Tartus, Valgas, Võrus, Haapsalus. Lisaks vagunite pealelaadimise ja tühjendamisplaanide ja ööpäevase keskmise vagunite tööpargi hulgaliste näitajate kindlaksmääramisele on neile jaamadele kehtestatud ka kuuajaline töötasufond, vagunite tööpargi maksumus, hüvitusfondide määr, peale- ning mahalaaditud kaupade iga tonni arvestuslik tuluhind, ööpäevane ning kuuajaline plaaniline tulumi määr. Tapa, Narva, Tartu ja Valga jaamas on arvestushind määratud iga ärasaadetud vaguni kohta.

Laadimis- ja tühjendamistööde arvestust tonnides, kuid samuti ka jaama oodatavate tulude ja vagunite tööpargi tegeliku olemasolu arvestust peetakse iga ööpäeva kohta.

Kuu lõpul arvestab raudteekonna finantsosakonna arvestusgrupp välja jaamade poolt esitatud tööaja arvestustabelite alusel töötasu tegeliku määra. Pärast seda määratakse limiteeritud isemajandamise kohaselt kindlaks jaama finantsilised töötulemused.

Limiteeritud isemajandamine on kasutusele võetud ka kõikides veduri- ning vagunidepoode tsehhides, tootmisjaoskondades, teejaoskondade piirkondades. Üheaegselt isemajandamise süsteemi rakendamisega võetakse tarvitusele abinõusid sissetulekute suurendamiseks iga ümbertöötletava vaguni kohta.

Uus planeerimise ja majandusliku stimuleerimise süsteem andis lisavõimalusi tootmise efektiivsuse tõstmiseks. Juba esimesed kuus kuud tööd uue meetodi kohaselt andsid raudteekonna kollektiivile võimaluse umbes poolemiljonilise (548 000 rbl.) üleplaanilise tulu saamiseks.[20]

Märkimisväärselt kasvas veeremi ärakasutamise tase. Kaubavaguni ringlus oli 1939. aastal 5,5 ööpäeva, 1946. aastal — 2,6

[20] «Железнодорожник Прибалтики», 25 июля 1967; 21 сентября 1967; 11 июня 1968; 9 января 1969.

ööpäeva, 1968. aastal — 1,38 ööpäeva. Töötootlikkus on tõusnud võrreldes 1946. aastaga rohkem kui 5 korda.

60-ndate aastate lõpul andis NSV Liidu Ministrite Nõukogu loa vabariigi raudteetranspordi arendamiseks kitsarööpmelised teed ümber ehitada laiarööpmelisteks Tallinn—Pärnu ja Lelle—Viljandi vahel. Kõik ülejäänud kitsarööpmelise tee lõigud suletakse. Selle otsuse vastuvõtmise tingis asjaolu, et juba tsaariajal ja kodanliku Eesti perioodil metsaveoteedena ehitatud kitsarööpmelise tee liinilõike kasutatakse vähe. Nende ekspluatatsioonikulud ja ümberlaadimine kitsarööpmeliselt teelt laiarööpmelisele ning ümberpöördult ületasid nimetamisväärselt kitsarööpmeliselt teelt saadavad kauba- ja reisivedude sissetulekuid.

Tallinn—Rapla kitsarööpmelise raudtee laiarööpmeliseks raudteeks ümberehitamise projekt koostati Balti Raudtee Projekteerimisinstituudi Eesti filiaali poolt, Rapla—Lelle—Pärnu ja Lelle—Viljandi laiendamise projekt aga Leningradi Riiklikus Raudteetranspordi Projekteerimise Instituudis.

Kitsarööpmelise tee ümberehitustöödega alustati 1967. aastal. Tallinn—Lelle vahel ehitati uus laiarööpmeline tee olemasoleva kitsarööpmelise tee kõrvale. Ehitamise perioodil jätkusid kitsarööpmelisel teel kauba- ning reisiveod. 1969. aasta märtsis alustati ümberehitust Lelle—Eidapere jaamade vahel. Vastavalt projektile teostatakse ümberehitustöid Lelle—Pärnu lõigus pärast kitsarööpmelise tee sulgemist ja ülesvõtmist, veod aga jätkuvad samaaegselt Tallinn—Lelle—Viljandi—Pärnu teed mööda.

Teede ümberehitust teostavad Transpordiehituste Ministeeriumi organisatsioonid. Side- ning signalisatsiooniseadmeid, elektriseadmeid ja pöörmeposte ehitavad ja monteerivad aga Eesti raudteekonna majandusettevõtete töötajad.

Üheaegselt ehitustöödega suleti väikese töömahuga kitsarööpmelise tee liinilõigud. 1968. aastal suleti Rapla—Virtsu liin ja Avinurme—Mustvee jaamavahe, 1969. aastal Viluvere—Vändra, 1970. aastal Valga—Mõniste lõik.

1969. aasta 19. juunil avati liiklemiseks esimene ümberehitatud teelõik Tallinn—Rapla. Esimese rongiga sõitsid Tallinnast Raplasse ehitajad, raudteelased, külalised. Kaasaegse diiselrongi viisid Raplasse kohale Tallinna depoo vedurijuht-instruktor, sotsialistliku töö kangelane Rupert Kaik ja vedurijuht Ivan Fomin. Ehitajate poolt teostatud tööde mahust räägivad selget keelt arvud: raudtee muldkehasse paigutati 800 000 kantmeetrit pinnast, teele veeti 110 000 kantmeetrit ballasti, ehitati 19 silda ja veetoru. Kõike seda kokku võttes saamegi 55-kilomeetrilise laiarööpmelise teeosa. Uuel teel on kasutusele võetud side- ja signalisatsioonijaoskonna töötajate poolt ehitatud poolautomaatblokeering, valgusfooride signalisatsioon. Huvitav on siinjuures

märkida, et esimese reisi ajal laiarööpmeline rong jõudis järele ja möödus kitsarööpmelise tee rongist.

Uued diiselrongid on mugavad ja ohutud. Sõidul abistavad vedurijuhti automaadid. Tiheda udu puhul, kui vedurijuhile on põhivalgusfooride signaaltuled halvasti nähtavad, süttib juhtimispuldil miniatuurne valgusfoor, korrates täpselt põhivalgusfoori signaaltulesid. Diiselrongile on paigutatud samuti automaatne valvsuse kontrolli süsteem. Vedurijuhil tarvitseb vaid mõneks sekundiks võtta käsi kangilt ja lasta lahti kontrollpedaal, kui kõlab kellasignaal. Juhul kui vedurijuht viimasele ei reageeri, lülitub automaatselt sisse hädapidurdussüsteem ning rong peatub. Eriseadeldis kirjutab ülesse kõik teel toimuvad sündmused rongi liikluse kohta — peatused ja nende kestvuse ning rongi liikumiskiiruse kõikidel kilomeetritel.

1969. aasta novembris alustasid laiarööpmelise tee diiselrongid reisijate vedamist kuni Lelle jaamani.

TEHNIKA PROGRESS JA KOLLEKTIIV

50-ndate aastate teisel poolel üha kiirenev tehnika progress asetas kõigi Nõukogudemaa töötajate ette oma kultuuri ja tehniliste teadmiste taseme tõstmise ülesande. Huvi edasiõppimise vastu tundsid raudteelased ka esimestel sõjajärgsetel aastatel, kuid siis häirisid õppimist mitmesugused tolle perioodi raskused. Pärast sõja tagajärgede likvideerimist sai suunata rohkem vahendeid elamute ja kultuur-elukondlike ehitiste rajamiseks. Aastast aastasse suurenes ekspluatatsiooni antava elamispinna hulk. 1955. aastal ehitati raudteekonnas 3000 m² elamispinda, edasine areng on kujutatud tabelina.*

	Elamispind (m²)	Korte-reid	Individuaal ehitus
1957	5115, sellest ühiselamud 1322	126	24 maja 1121 m²
1958	10 082, sellest ühiselamud 702	306	65 „ 3620 m²
1959	12 292, sellest ühiselamud 1424	396	80 „ 4003 m²

* ERA, nim. 3, s.-ü. 2894, leht 72; s.-ü. 3593, leht 5.

Kõige rohkem elamispinda said vabariigi raudteetranspordi töötajad 1963. aastal — 18 780 m². Nimetatud aastal kolis uutesse korteritesse üle 830 raudteelase perekonna.[21] Eesti raudteekonna elamufond ulatus 1966. aastal 185 000 ruutmeet-

[21] ERA, nim. 3, s.-ü. 3816, leht 87.

rini, s. o. suurenes nõukogude võimu aastate jooksul ligi neljakordselt.

Suure ehitustööde mahu täitis Ehitus-montaažirongi nr. 171 kollektiiv, kelle eesotsas neil aastatel oli V. Marõtsev. Ehitajad püstitasid kaasaegseid elumaju, mille eest on neile tänulikud tuhanded raudteelaste perekonnad. Heakorrastatud elamumassiivid raudteelastele on püstitatud Tallinnas mitmel pool — Pärnu ja Leningradi maanteede ääres, Lillekülas, K. Marxi puiesteel, Koidu ja Juurdeveo tänavas, Järvel ning mujal. Samasugused elamutemassiivid on ehitatud Valga, Tartu, Tapa ja Narva linnas, mitmed elumajad Pärnus, Mõisakülas, Viljandis ning Jõhvis, samuti ka paljudes liinijaamades nagu Kohtlas, Tamsalus, Võrus, Haapsalus, Keilas, Jõgeval, Vaivaras, Põlvas jne. 1967. aastal lõpetati elamute elektrifitseerimine liinipiirkondades. Valga, Tartu, Narva, Kohtla, Pärnu ja Tallinna sõlmedes on ehitatud 17 lasteaeda ja lastesõime eelkooliealistele, kokku 1525 kohaga. Tallinna lähistel, looduslikult kaunis Vääna-Jõesuus paikneb esimese nõukogude kosmonaudi J. Gagarini nime kandev raudteelaste pioneerilaager, kus igal aastal saadavad oma suvepuhkuse mööda ligikaudu 1200 raudteelaste last.

Palju on samuti ära tehtud raudteelastele vajalike ravi- ja puhkusetingimuste loomiseks. Kuni 1940. aastani teenindati raudteelasi 11 ambulatooriumis ja ühes velskripunktis, mille koosseisus oli 17 arsti, 4 hambaarsti ja 19 keskharidusega meditsiinitöötajat. Meditsiinilist abi osutati haigekassade süsteemi kaudu. Nõukogude võimu taaskehtestamisega viidi meditsiin-sanitaarne teenindamine üle nõukogude tervishoiu põhimõtetele, mille kohaselt nähti ette raudteelaste, nende perekonnaliikmete ja reisijate ravi-profülaktiline ning sanitaarne epidemioloogiavastane täielik tasuta teenindamine. Sõjajärgsetel aastatel paranes meditsiiniline teenindamine veelgi ja käesoleval ajal on Eesti raudteekonnas 2 haiglat 305 voodiga, lastehaigla 50 kohaga, tuberkuloositõrje dispanser 50 kohaga ja 5 polikliinikut, 6 ambulatooriumi ning 11 tervishoiupunkti ettevõtetes, 7 meditsiinipunkti jaamades ja 8 velskripunkti. 1965. aastal valmis Tallinnas uus polikliiniku hoone. Polikliinik on sisustatud kaasaegsete meditsiiniliste seadmetega ning aparatuuriga. Seal on funktsionaalse diagnostika-, reumatoloogia-, uroloogia-, onkoloogia-, endokrinoloogia- ja nahasuguhaiguste kabinetid. Polikliiniku juures töötab vesiravila. Ainuüksi Tallinna polikliiniku koosseisus on 197 meditsiinitöötajat.

Kuurordilinnas Pärnus on sisustatud pansionaat, kus puhkajad kindlustatakse ravi ja toitlustamisega soodustatud tingimustel. Raudteelaste puhkekodud on olemas samuti Nelijärvel ja Virtsus. Isegi Musta mere kaldal töötab alates 1968. aastast

eesti raudteelaste puhkelaager, milles saadab oma iga-aastast suvepuhkust mööda üle 1200 raudteelase ja nende perekonnaliikme.

60-ndate aastate algul ehitati uued klubihooned Tartu ja Tapa sõlmedesse. Koos Tallinna sõlme raudteelaste klubiga viiakse neis kultuuriasutustes läbi kultuurkasvatuslikku tööd raudteelastega. Nimetatud klubisid abistavad töö läbiviimisel liinijaamades vagunklubi ja tehnilise propaganda vagun. Klubide ja punanurkade isetegevusringides tegutsevad sajad raudteelased ja nende perekonnaliikmed. Kuus raudteelaste kollektiivi võtsid osa juubelilaulupeo üritustest 1969. aasta juulis, nende hulgas ka Eesti NSV teeneline segakoor «Raudam».

Tehnilist propagandat raudteelaste hulgas viib läbi Raudtee Teaduslik-tehnilise Propaganda Maja Tallinna filiaal. Alates 1968. aastast töötab selle filiaali juures raudteetranspordi tehnilise progressi Rahvaülikool, mille õppetööst võtab osa üle 120 raudteelase.

Tehnika progress ja sellega seostuv töötootlikkuse tõus andsid võimaluse minna 1960. aastal üle seitsmetunnilisele tööpäevale, alates 1967. aastast aga viiepäevasele töönädalale kahe puhkepäevaga nädalas.

Kõike eelnevat kokku võttes võib öelda, et loodi soodsad võimalused raudteelaste üldharidusliku ja tehniliste teadmiste tõstmiseks.

Suurenes õhtukoolides ja kaugõppe koolides õppivate raudteelaste arv. Õpingute jätkamine tootmistööd katkestamata muutus üha populaarsemaks. 1957. aastal õppis instituutides ja tehnikumides kaugõppe teel 175 raudteelast ning töölisnoorte koolides 163. Võrreldes 1956. aastaga kasvas kaugõppijate arv instituutides ja tehnikumides 79 inimese võrra ja keskkoolides 95 inimese võrra.

Leningradi Raudteetranspordi Inseneride Instituudi kaugõppe osakonnas õppivate raudteelaste abistamiseks organiseeriti Tallinnas loenguid ja praktilisi õppusi kõrgema matemaatika, füüsika, keemia ning võõrkeelte alal.

1957. aasta sügisel organiseeriti Tartu tehnikumi juurde kaugõppe osakond.

1959. aasta kevadel kehtestati Nõukogude valitsuse otsuse kohaselt tootmistööd katkestamata õppijatele rida soodustusi. Õppijate arv kasvas nüüd veelgi. 1959. aastal õppis instituutide ja tehnikumide kaugõppeosakondades 285 inimest, neist 162 Leningradi Raudteetranspordi Inseneride Instituudis ja 96 inimest Tartu tehnikumis. Töölisnoorte koolides õppivate töötajate arv ulatus juba 301 inimeseni.[22] Samal aastal organisee-

[22] ERA, nim. 3, s.-ü. 2894, lehed 49—50.

riti raudteel seitsmekuulised ettevalmistuskursused instituudi kaugõppeosakonda sisse astuda soovijate ettevalmistamiseks. Kursuste lõpetajatest õiendas 68 töötajat edukalt sisseastumiseksamid. 1969. aastal ulatus kaugõppijate arv juba 542 töötajani, töölisnoorte koolides õppijate arv 440 töötajani.[23]

Nendel aastatel ühendasid paljud raudteetranspordi juhtivad töötajad-praktikud tootmistöö edukalt õppimisega. Leningradi Raudteetranspordi Inseneride Instituudi lõpetasid R. Toding, D. Jalivets, J. Loog, R. Mihhailov, E. Nigul, V. Dobrovolski; Tartu Riikliku Ülikooli lõpetas V. Tamm, Tartu Raudteetehnikumi E. Tambek ja teised.

Kaugõppe teel õppijate arvu kasvule avaldasid otsustavat mõju mitte ainult tehnika progressi nõuded ning õppijatele tehtavad soodustused, vaid ka kommunistliku töö eest areneva võistluse laialdane levimine, kuna üheks nõudeks oli seejuures töötajate üldharidusliku taseme ja erialaste teadmiste tõstmine.

60-ndate aastate lõpuks õppijate arv mõningal määral vähenes, 1969. aasta jaanuaris õppis instituutide kaug- ja õhtustes osakondades 399 inimest, tehnikumides 236 inimest, töölisnoorte koolis 197 inimest.

Kaugõppe süsteemis õppijate arvu mõningast vähenemist tuleb seostada sellega, et raudteelaste põhikontingent, kellede õppetöö oli ajutiselt katkestatud sõja tõttu, juba lõpetas õppetöö. Käesoleval ajal omab raudteelaste kontingendi täiendamisel kõrgema või keskharidusega spetsialistidega üha suuremat tähtsust päevane õppetöö. Eesti rahvusest raudteelaste kaadri sepikohaks on saanud endine Tartu, nüüdne Tallinna Raudteetranspordi Tehnikum. Kõrgema haridusega spetsialiste valmistavad aga põhiliselt ette Leningradi ja Valgevene raudteetranspordi inseneride instituudid.

Suurenes ka spetsialistide üldarv. Kui raudteel 1959. aastal töötas 197 inseneri ja 20 ökonomisti, siis 1969. aastal oli neid vastavalt 257 ja 25 inimest. Tehnikuid oli 1959. aastal 461 ja plaanimajanduse töötajaid 46, 1969. aastal aga vastavalt 800 ja 85 inimest.[24]

Uue tehnika ning kaasaegsete seadmete kasutuselevõtmine, samuti ka üleminek diiselveduritele, diisel- ja elektrirongidele on enesega kaasa toonud põhjalikud muudatused transpordi põhialadel töötajate töötingimustes. Raudteelastelt nõutakse nüüd keerukate masinate ja mehhanismide kasutamise oskust. Muutunud on ka üksikute erialaspetsialistide sisuline töö. Märgatavalt on tõusnud uue kaadri ettevalmistamise ja vanade töötajate kvalifikatsiooni tõstmise nõuded.

---

[23] ERA, nim. 3, s.-ü. 3816, leht 55.
[24] Samas, s.-ü. 2894, leht 35.

Kitsarööpmelisel teel diiselvedurite kasutuselevõtmise eelsel perioodil 1957. aastal alustati diiselvedurite juhtide ettevalmistamist. Uute diiselvedurite saabumise momendiks olid vedurijuhid ja nende abid juba omandanud vastava kvalifikatsiooni. Diiselvedurite juhtide ettevalmistamine laiarööpmelisel teel algas 1959. aastal.[25] Kõikides veduridepoodes korraldati diiselvedurite ja vedurimajanduse tundmaõppimiseks kaheaastased kursused.

Seoses teetööde mehhaniseermisega õpetati välja ligikaudu 170 mehhanisaatorit-teetöötajat. Uute kaasaegse elektriseadmestikuga täismetallvagunite hooldamine eeldas samuti teenindava personali kõrget kvalifikatsiooni. Ja nii oli see raudteetranspordi kõikidel aladel, kus tehnika nõuab, et raudteelased pidevalt täiendaksid oma teadmisi. Selle eesmärgi saavutamiseks korraldatakse igal aastal tehnilisi konverentse, tehnika ja eesrindlike töökogemuste tundmaõppimise koole, kvalifikatsiooni tõstmise seminare ning kursusi.

Tehnika areng mõjutab kollektiivi kahes põhisuunas. Ühelt poolt toimub raske füüsilise tööga seotud ametialade vähenemine. Veduri- ja remondibrigaadide töö diiselveduritel on kergem kui auruveduritel. Reumahaigused, mis olid veduribrigaadides töötavate meeste krooniliseks tõveks, jäävad nüüd juba minevikku. Veduritel ei ole enam mustust ega tüütavat suitsu. Minevikku on läinud ka sellised rasked elukutsed nagu vedurikütjad, vedurikatelde puhastajad ja katlapesijad. Veduridepood on kaasajal muutunud eeskujuliku puhtusega industriaaltüüpi ettevõteteks.

Seoses tööde mehhaniseerimisega ja automatiseerimisega toimub ka madala kvalifikatsiooniga tööalade koondamine. 1964. aastast kuni 1969. aastani on enam kui 500 inimese võrra vähenenud teeremondi tööliste arv, ja rohkem kui 200 inimese võrra rööpmeseadjate arv.[26]

Teisest küljest võib märkida ära põhilistel erialadel töötavate töötajate kultuuri- ja tehniliste teadmiste taseme järjekindlat kasvu.

Lisaks eespool mainitule aitab tööd kergendav uus tehnika kaasa kaadri kinnistamisele. 60-ndate aastate alguseks oli 75 protsenti vedurijuhtidest ja 23 protsenti vedurijuhi abidest rohkem kui 10-aastase tööstaažiga. Üle 10 aasta olid samuti töötanud 40 protsenti vagunijärelevaatajatest, 28 protsenti konduktoritest, 21 protsenti rongikoostajatest.

Kuid ega 10-aastane tööstaaž polegi enam mingisuguseks erandiks. Veteranid töötavad raudteetranspordis 25 ja enamgi

[25] ERA, nim. 3, s.-ü. 3816, leht 82.
[26] Aruanded tööst kaadriga 1963. ja 1968. aastal.

aastat. Nende hulgas on esikohal Herbert Juske, teise põlvkonna raudteelane, kes alustas töötamist raudteetranspordis 1914. aastal. Sõjajärgsete aastate jooksul kulutas ta teeameti tehnilise osakonna ülemana palju energiat teemajanduse tugevdamiseks, kaadri ettevalmistamiseks ja eesrindlike töökogemuste juurutamiseks.

Kogu oma töörohke eluea on raudteetranspordile pühendanud ka Abja piirkonna teemeister J. Reissaar, Valga jaama korraldaja A. Maasik, jaamaülemad A. Loo, M. Semjonuškin, A. Lobanov, vaksali ülem E. Tambek, dispetšer O. Ülesoo, vedurijuhid E. Rimmi, V. Leonard, E. Kõrran, P. Mozalev, J. Uuemõis, veduridepoo ülem O. Haavistu.

Eesti NSV raudteetranspordi taastamisel ja edasisel arendamisel on palju jõudu rakendanud samuti ka juba operatiivgrupi koosseisus Eestisse saabunud D. Jalivets, N. Privalov, I. Stefanov, B. Jakovlev, S. Bljumovits, V. Dobrovolski, E. Nigul, A. Juškina, L. Merioja, P. Jõesaar ja paljud, paljud teised.

KOLLEKTIIVI LOOMINGULINE TÖÖ

Tehnika progressi ja kultuuri- ning tehniliste teadmiste taseme tõusu loomulikuks tulemuseks on kommunistliku töö võistluse levimine. See Moskva ja Leningradi ettevõtetes NLKP XXI kongressi eel tekkinud liikumine muutus lühikese aja jooksul tähelepanuväärilseks ökonoomiliseks ja moraalseks jõuks, mille iseloomulikuks jooneks on kõrget töötootlikkust taotleva võistluse ühendamine töötajate kommunistliku teadlikkuse vaimus kasvatamise ülesannetega.

Nõukogude võimu aastate jooksul saavutatud rahvamajanduse edusammud aitasid kaasa kommunistliku töö liikumise kiirele levikule Eesti NSV-s. Eesti raudteemagistraalil levis uus sotsialistliku võistluse vorm samuti laialdaselt, olles esimestel sõjajärgsetel aastatel arenema hakanud sotsialistliku võistluse seaduspäraseks jätkuks.

1958. aastal Moskva sorteerimisjaama depoo kommunistlike noorte ja noorte poolt esitatud deviis «õppida elama ja töötama kommunistlikult» meeldis eesti raudteelaste kollektiivile. Kommunistliku töö võistluse organiseerimiseks viidi raudtee juhtkonna ja ametiühingukomitee poolt läbi ametite, osakondade ning sektorite ülemate, Raudteevalitsuse insener-tehniliste töötajate, Tallinna, Tapa, Tartu, Valga ja Pärnu sõlmede ettevõtete juhtivate töötajate, partei- ja komsomoliorganisatsioonide sekretäride ning ametiühingu kohalike komiteede esimeeste ühised nõupidamised, kus arutati läbi kommunistliku töö võistluse

organiseerimise võimalused. Kommunistliku töö liikumisele oli pühendatud ka Raudteevalitsuse kommunistide koosolek.

24. novembril sõitsid liiniettevõtetesse 78 Raudteevalitsuse juhtivat ja insener-tehnilist töötajat eesmärgiga abistada kohtadel praktiliselt võistluse organiseerimist. Kõigepealt alustati brigaadide moodustamisega. Kommunistliku töö võistlus ei sündinud mitte juhuslikult brigaadis. Brigaadiviisiline töö aitab kõige paremini kindlaks määrata selle liikmete tööoskusi ja avada inimeste sisemaailma. Keskmiselt koosnevad brigaadid 8—15 inimesest. Neis õpivad töötajad üksteist paremini tundma, koonduvad kindlaks kollektiiviks. Tõuseb iga üksiku inimese vastutus kollektiivi ees.

1958. aasta 24. novembril võtsid võistlevate brigaadide brigadirid sõna üleraudteelisel selektornõupidamisel. Arutusel oli Moskva sorteerimisjaama depoo rull-laagrite tsehhi tööliste üleskutse ja Teedeministeeriumi kolleegiumi ning Raudteetranspordi Tööliste Ametiühingu Keskkomitee Presiidiumi kiri, milles kutsuti raudteetranspordi töötajaid üles järgnema moskvalaste eeskujule. Tallinna vagunijaoskonna reisivagunite vagunijärelevaatajate nimel võttis nõupidamisel sõna NSVL Ülemnõukogu saadik E. Jakobson.[27]

1958. aasta detsembriks lülitusid võistlusesse kommunistliku töö eest 26 põhiettevõtete brigaadi, kuhu kuulus 224 inimest.

Kommunistliku töö liikumise eesotsas seisid suure professionaalse meisterlikkuse ja paljuaastase sotsialistliku võistluse kogemustega töötajad, nagu Pärnu teejaoskonna Abja piirkonna teemeister Jaan Reissaar, Tapa veduridepoo vedurijuht Nikolai Šurpa, Tallinna vagunijaoskonna vagunisaatja Elfriide Jakobson, Valga veduridepoo vedurijuht Ivan Stramtsov ja teised.[28]

8. detsembril kogunesid esimese 26 brigaadi brigadirid Raudteevalitsusse võistluskogemusi vahetama. Esimesed tulemused olid rõõmustavad ja neile tuginedes võeti vastu üleskutse kõigile Eesti NSV raudteelastele — lülituda võistlusesse kommunistliku töö eest. 9. detsembril võttis nõupidamisest osavõtjad vastu EKP Keskkomitee esimene sekretär J. Käbin.[29]

Üleskutse leidis raudteelaste hulgas laialdast vastukaja ja 1959. aasta 1. jaanuariks oli kommunistliku töö eest võistlevaid brigaade juba 208 ning neis töötas 1300 inimest. Võistlejate ridade kasv jätkus ka edaspidi. 1959. aasta algul said parimad kollektiivid kommunistliku töö brigaadi nimetuse. Nimetuse andmine toimus ametiühingu kohalike komiteede laiendatud

[27] ERA, nim. 3, s.-ü. 2653, leht 127.
[28] ERA, nim. 3, s.-ü. 2660, leht 11; EKPA, fond 1, nim. 219, s.-ü. 33, leht 25.
[29] ERA, nim. 3, s.-ü. 2653, leht 128.

istungitel, millest võtsid osa ettevõtete juhtivad töötajad, partei ja komsomoliorganisatsioonide sekretärid.[30]

Võistluse initsiaatori Tapa TJP vahetusmeistri Nikolai Andrejevi brigaad suunas oma esimesed jõupingutused töötootlikkuse tõstmisele, tootmiskultuuri parandamisele, töödistsipliini nõuete rangele täitmisele ja eeskujulikule käitumisele väljaspool tööaega. Sellele lisaks hakkasid brigaadi liikmed aktiivselt osa võtma tehnilistest õppustest, rohkem tähelepanu pöörama tehnilise uudiskirjandusega tutvumisele. Neli brigaadi liiget õppis töölisnoorte koolis. Deviisi «üks kõigi eest, kõik ühe eest» kohaselt hakati põhitöö kõrval selgeks õppima teisi erialasid. Hooletute korralekutsumiseks kasutati ühiskondlikke mõjutamismeetodeid. Brigaad töötas praagita, töödistsipliini rikkumise juhtumeid ei esinenud. Kollektiivile anti kommunistliku töö brigaadi nimetus.[31]

Kommunistlike noorte ja noorte veduri ŠA-105 vanemvedurijuht Boris Ovsjannikovi brigaadi liikmed, kes ületasid märkimisväärselt oma tootmisnäitajaid, suhtusid tõsiselt ka kvalifikatsiooni tõstmisse — III klassi vedurijuhid B. Ovsjannikov ja A. Šiljevski valmistusid II klassi vedurijuhi eksamiteks ning vedurijuhi abid H. Malgre ja V. Soon III klassi vedurijuhi eksamiteks. Brigadir ise õppis õhtukoolis 10. klassis. Tema eeskujul hakkasid ka brigaadi liikmed tegema ettevalmistusi õppetöö jätkamiseks üldhariduslikus koolis. B. Ovsjannikovi brigaadile anti samuti kommunistliku töö brigaadi nimetus, kuna brigadir ise, järgnedes Valentina Gaganova eeskujule, läks üle mahajäävasse brigaadi.[32]

Iga võistlev brigaad ilmutas algatusvõimet ja tõi võistlusesse midagi uut. Pärnu sõlme liini-aparatuuri saali töötajad eesotsas vanemelektromehaanik H. Takkiga remontisid väljaspool põhitööd telefonikommutaatori ja selektoraparatuuri, demonteerisid lahti vananenud sideaparatuuri. Brigaadi liikmed õppisid — mitmed valmistusid eksamiteks, teised aga õppisid töötama ST-35 tüüpi telegraafiaparaatidel.[33]

Tallinna vagunijaoskonnas omandas esimesena kommunistliku töö brigaadi nimetuse Moskva rongi teenindav vagunisaatjate brigaad eesotsas A. Gruzoviga. Vagunisaatjate tööd ei saa mõõta plaanitäitmise arvudega, kuid 8 kuu jooksul reisijate poolt brigaadi liikmete aadressil avalduste raamatusse kantud 385 tänuavaldust räägivad vagunisaatjate eeskujulikust ja hoolsast tööst. Rongis valitses alati puhtus ja kord, vagunisaatjad suhtusid reisijatesse hoolitsevalt. Erilise tähelepanu osaliseks

[30] EKPA, f. 1, nim. 219, s.-ü. 33, leht 2.
[31] ERA, nim. 3, s.-ü. 2894, leht 94.
[32] Samas, s.-ü. 2900, leht 6.
[33] Samas, s.-ü. 2653, lehed 130—131.

olid saanud lapsed. Lastevaguni saatjad A. Jevdokimova ja P. Bolšakova seadsid vagunis üles spetsiaalse pliidi toidu soojendamiseks. Väikeste reisijate jaoks telliti Pihkvast telefoni teel lõunad ette. Toiduaineid võis anda vagunisaatjate kätte hoiule külmutuskapis säilitamiseks. Rongis hakati andma teateid Moskva linnatranspordi marsruutide ning rongide, lennukite ja autobusside sõiduplaanide kohta.[34] Esimeste brigaadide saavutused rikastasid raudtee tööpraktikat.

Abja teepiirkonnas, kus vanemteemeistrina töötab J. Reissaar, lülitusid töötajad kommunistliku töö eest võistlusesse juba teatud edusammudega. Rohkem kui kümne aasta jooksul ei esinenud piirkonnas ühtki avariid ega rongide kinnipidamise juhtumit. Tänu täpsele tööle ja kogu brigaadi kõrgele kvalifikatsioonile osutus võimalikuks vähendada teetööliste arvu ja hoopiski ära öelda teevalvuritest. Alustades võistlust kommunistliku töö eest otsustasid brigaadi liikmed, et lisaks teemajanduse eeskujulikus seisukorras hoidmisele tuleks viia läbi piirkonna üldine heakorrastamine. Sel eesmärgil valmistati ja asetati paigale üle 500 mitmesuguse raudbetoonist posti, ballastiprisma piirjooned tähistati lubjatud kividereaga, teekaldad ääristati roheliste mätastega.[35]

Hästi kooskõlastatult töötas Valga jaama korraldaja A. Maasiku vahetus, kõik rongid koostati ja saadeti teele täpselt graafiku kohaselt, ligi kaks korda lühenes transiitrongide seisuaeg, süstemaatiliselt ületati laadimisplaane.

Eeskujulik töö ja järjekindel õppimine on iseloomustavateks joonteks ka kõikidele kommunistliku töö brigaadi nimetust omavatele kollektiividele.

Eesti raudteelaste töösaavutusi hinnati kõrgelt. 1959. aastal autasustati 24 raudtee töötajat NSV Liidu ordenite ja medalitega, 55 töötajat Eesti NSV Ülemnõukogu Presiidiumi aukirjadega, kuna Tallinna depoo parimale vedurijuhile A. Parikale anti sotsialistliku töö kangelase nimetus.[36]

Teenitud autoriteedi omandasid võistlejate hulgas Tallinna veduridepoo Tallinn-Väike tsehhi vedurijuhid Ruppert Kaik ja Valentin Filjaev. Nende elukäigus on palju ühiseid jooni. Mõlemad tulid raudteele tööle 1951. aastal pärast Nõukogude armeest demobiliseerumist. Mõlemad on kommunistid. Mõlemad tunnevad suurt huvi raudteetranspordi tehnika vastu ja mõlemad asusid esimeste hulgas kommunistliku töö eest võistlevate brigaadide etteotsa. Kitsaröövpmelise tee vedurijuhtidele oli see keeruline periood. Õpiti tundma diiselvedureid. Mõlemad tulid selle ülesandega hästi toime, täiendasid järje-

[34] ERA, nim. 3, s.-ü. 2900, leht 7; Kõrge eesmärk. Tallinn 1961, lk. 48—49.
[35] Kõrge eesmärk. Tallinn 1961, lk. 70—71.
[36] ERA, nim. 3, s.-ü. 2820, leht 9.

kindlalt oma teadmisi. R. Kaik hakkas kommunistliku töö võistlusest osa võtma diiselveduri III klassi juhina, tõstis vahetpidamata oma kvalifikatsiooni ja sai juba 1961. aastal I klassi vedurijuhi tunnistused. Alates 1962. aastast on ta ühiskondlik vedurijuht-instruktor, töötab palju ja visalt ning annab oma teadmisi edasi töökaaslastele.

Valentin Filjaev hakkas pärast astumist võistlusesse kommunistliku töö eest õppima Tartu Raudteetehnikumi õhtuses osakonnas ja lõpetas selle 1965. aastal. Pärast seda jätkas ta õppimist elektrirongide SR-3 juhilubade saamiseks. Tehniliselt hästi ettevalmistatuna hoiab ta oma diiselvedurit eeskujulikult korras, jagab vastutulelikult oma teadmisi töökaaslastele ja abistab neid keeruliste olukordade lahendamisel. Kord juhtus, et üks tema töökaaslastest avastas reisirongi juhtides diiselveduris rikke. Rongi ähvardas hiljaksjäämine. V. Filjaev vahetas vedurid, läks ise üle rikkega diiselvedurile, kõrvaldas rikke ja tõi rongi kohale graafikukohaselt. Tehnika täiustamise valdkonnas on ta teinud ettepaneku paigutada kompressori filtrid ümber masinaruumi, külmutuskambri ventilaatorite sisse- ja väljalülitamine viia aga üle kaugjuhtimisele. Varem tegid veduribrigaadid seda kohapeal käsitsi.

R. Kaiki ja V. Filjaevi brigaadidele anti samuti esimeste hulgas kommunistliku töö brigaadi nimetus. V. Filjaevi diiselvedur muutus omamoodi vedur-laboratooriumiks, kus katsetamisele kuulusid kõik diiselveduri konstruktsiooni täiendused. Nimelt katsetati sellel veduril diiselmootorite võimsuse suurendamise võimalusi, mootorite jahutusõhu juurdevoolu koha muutmise ettepanekut, kaitsesüsteemi rataste libistumise vastu ja mootori katte konstruktsiooni muutmist. Tänu armastusele tehnika vastu ja entusiasmile viidi katsetused läbi edukalt.

Suurt abi kommunistliku töö eest liikumise levimisel osutasid võistlejatele raudtee insener-tehnilised töötajad. Sel eesmärgil moodustati spetsiaalsed brigaadid, mille liikmed liinietteVõtetesse kohtadele sõitsid ja abistasid võistlejaid võistluse arendamisel esinevate kitsaskohtade lahendamisel. Ühtlasi aitasid nad uut tehnikat tundma õppida, ratsionaliseerimisettepanekuid juurutada, uusi tehnoloogilisi protsesse välja töötada ja töötajatel kvalifikatsiooni tõsta. Valmistati ette ja viidi läbi loengutsükkel automaatsidurite konstruktsioonist ja nende töötamispõhimõtetest, vagunimajanduse arenguperspektiividest seitseaastakul, vagunisaatjate töö organiseerimisest jne.

Esimesed kommunistliku töö brigaadid olid ümbritsetud majandus-, partei- ja ametiühingute juhtivate töötajate tähelepanust. Ametiühingute kohalike komiteede istungitel tehti süstemaatiliselt kokkuvõtteid võistluse tulemuste kohta, kus-

juures parimate eesrindlaste, vahetuste ja brigaadide töösaavutused tehti teatavaks ja kättesaadavaks kõigile. Viidi läbi nõupidamisi kogemuste vahetamise eesmärgil. 1959. aasta algul organiseeriti Tallinna, Tapa ja Valga sõlmedes kommunistlikust võistlusest osavõtjate kohtumisõhtud, aprillis ja mais korraldati üleraudteelised nõupidamised sidemajanduse ning vedurimajanduse töötajatega. Juunis võtsid komsomoliorganisatsioonide sekretärid ja kommunistliku töö brigaadide liikmed osa tööstuse ja transpordiorganisatsioonide vabariiklikust seminarist.

Vaatamata sellele et kommunistliku töö liikumisest võtsid osa erinevatesse vanusegruppidesse kuuluvad töötajad, omandas see võistlus noorte jaoks erilise tähtsuse, kasvatas neis kommunistliku teadlikkuse õilsaid põhimõtteid. Kommunistlike noorte organisatsioonide tegevus võttis kindla suuna. Noorte aktiivsuse kasvu võis märgata nii töös ja kollektiivi ühiskondlikus elus kui ka töötajate puhkuse organiseerimisel.[37] Noori tõmbas kollektiivi poole. Uue tehnika kasutuselevõtmise juures avaldus üha selgemalt nende teadmistejanu. Oma silmaringi laiendamiseks astus Tartu veduridepoo kommunistlike noorte ja noorte kollektiiv, mida juhtis vanemvedurijuht K. Geikin, kontakti Tartu ülikooli üliõpilastega. Tallinn-Väike depoo kommunistlikud noored ja noored õppisid insener-tehniliste töötajate abiga tundma diiselvedureid. Kõikjal ilmutasid noored huvi oma üldharidusliku taseme tõstmise vastu.

Kommunistliku töö liikumine avaldas otsustavat mõju sotsialistliku võistluse käigule üldse. Suurenes vedurijuhtide-raskekaallaste arv. Kui 1958. aastal veeti raskekaalulisi ronge 9139 ja nendega toimetati sihtkohtadesse 2 936 400 tonni kaupa üle normi, siis 1959. aastal 9 kuu jooksul olid need arvud vastavalt 9510 rongi ja üle 3 377 000 tonni kaupa. Seejuures hoiti kokku 7 protsenti tingkütet. Tapa veduridepoo veduribrigaad V. Leonardi juhtimisel toimetas järjekindlalt sihtkohta raskekaalulisi ronge, ületades seejuures tehnilisi norme ja ökonoomilisi näitajaid. 1959. aastal vähenes märgatavalt kütet ülekulutavate vedurijuhtide arv.[38]

Uus võistlusvorm aitas palju kaasa üldise töökultuuri tõusule, töödistsipliini tugevdamisele, kindlustas raudteel ühtlase töörütmi. Kommunistliku töö brigaadide liikmed näitasid oma praktiliste töötulemustega, et nende kohustused on orgaaniliselt seotud nende püüdlustega. Alaliselt olid nad uute, paremate töötulemuste otsingul. Ühtlasi muutusid need brigaadid keskpunktideks, mille ümber kontsentreerus kogu loominguline energia, kõik uus ja kaasaegne, kõik, kes soovisid töötada täna paremini, kui nad tegid seda eile.

[37] ERA, nim. 3, s.-ü. 2896 a, leht 18.
[38] EKPA, f. 1, nim. 219, s.-ü. 44, lehed 37—38.

1960. aasta aprillis toimus esimene üleraudteeline kommunistliku töö võistlusest osavõtjate aktiivi nõupidamine. Nõupidamisest osavõtjad arutasid läbi võistluse käigu ja senised kogemused, saavutused ning võimalused. Nad võtsid vastu üleskutse lülituda võistlusesse tervete kollektiividena, et taotleda kommunistliku töö ettevõtte ja magistraali nimetust.[39] Raudteelased võtsid üleskutset kuulda ja ühiselt hakati välja töötama majandusüksuste kommunistliku töö ettevõteteks muutmise plaane.

Saavutada kommunistliku töö kollektiivi nimetus kogu raudteele on arusaadavalt keerulisem ja raskem kui üksikule brigaadile või ettevõttele. Kommunistliku töö raudtee peab olema igati eeskujulik — nii uue tehnika juurutamisel ja tundmaõppimisel, tootmise organiseerimisel, vedude plaaniliste näitajate täitmisel kui ka reisijate teenindamisel. Mõistes seda, töötas raudtee kollektiiv välja abinõude plaani, milles kajastusid töö, tehnika ja tehnoloogia küsimused, kaadri kultuuri- ja tehniliste teadmiste taseme tõstmine, nende ideeline kasvatamine, elukondliku teenindamise organiseerimine.[40]

Eesti raudteelaste püüdlustega muuta oma raudtee kommunistliku töö magistraaliks kaasnes vennalike sidemete laienemine ning tugevnemine teiste raudteede töötajatega. Eesti raudtee esindajad külastasid töökogemuste saamise eesmärgil Moskva sorteerimisjaama depood, Bakuu vaguniremondi tehast, Leningradi ja Läti NSV ettevõtteid. Paljutki uut ja kasulikku õpiti tundma nendel külaskäikudel. Nii näiteks rakendati Kiviõli basseini jaamades Kohtlas ja Jõhvis Donetski raudtee Antratsiidi jaama kollektiivi töömeetodit, mille tulemusena väheneb märgatavalt vagunite seisuaeg.

Raudtee kommunistlikuks magistraaliks muutmise võistluse eesotsas olid NLKP liikmed. Raudteevalitsuse kommunistide parteiorganisatsioon viis läbi erikoosoleku, millel arutati läbi liiniettevõtetega sidemete tugevdamise ja nende tõhusama abistamisega seotud küsimused. Kommunistid võitlesid järjekindlalt kõige oma aja äraelanu vastu, rajasid teed uuele tehnikale ja tehnoloogiale. Kommunistliku töö liikumise algperiood langes kokku uue tehnika massilise juurutamise ajaga. Uut tehnikat oli vaja kohandada konkreetsete töötingimustega. Kommunistid tõstsid esile kollektiivse tehnilise loomingu loosungi ning aitasid ise kaasa selle loosungi ellurakendamisele. Ainuüksi Valga vagunidepoos moodustati 12 loomingulist gruppi, millistest igaüks lahendas mingit konkreetset ülesannet. Nii konstrueeriti uued pneumaatilised tõstukid, rattapaaride ja pukside pesemise vannid, poolvagunite luukide õgvendamise press, elektripuur

[39] EKPA, f. 1, nim. 219, s.-ü. 44, lehed 8—9.
[40] ERA, nim. 3, s.-ü. 2817 ja 3595, lehed 1—5.

puidutööde tsehhis, sildkraana rattatsehhis ja mitmesugused muud seadeldised. 60-ndate aastate alguseks töötas raudteel ligi 200 loomingulist gruppi ja 5 ühiskondlikku konstrueerimisbürood, mille tööst võttis osa ligikaudu 600 inimest. Nende poolt lahendati hulk tõsiseid probleeme. Sidemajanduse töötajad koostasid poolautomaatblokeeringu projektid raudtee mitme jaamavahe ümberehitamiseks uuele signalisatsioonisüsteemile. Tallinna vagunidepoo töötajad projekteerisid konteinerite remondiks mehhaniseeritud tsehhi, Tartu teejaoskonna töötajad teejaoskonna töökodade projekti. Tapa vagunidepoo loominguline grupp koostas keevitustsehhi kompleksse mehhaniseerimise projekti ning valmistas selle jaoks vajalikud seadmed. Niiviisi andsid insener-tehnilised töötajad oma panuse tootmisprotsesside kompleksse mehhaniseerimise ja automatiseerimise heaks, aidates sellega kaasa töötootlikkuse tõstmisele. 1961. aasta algul viidi kogemuste vahetamise eesmärgil läbi ühiskondlike konstrueerimisbüroode ja loominguliste gruppide esindajate konverents.

Kollektiivi loomingulise töö üheks iseloomustavaks jooneks oli endiselt ratsionalisaatorite tegevus. Ratsionalisaatorite töö oli juba alates sõjajärgsetest aastatest olnud üks raudteelaste praktilise töö koostisosasid, mis soodustas töötootlikkuse tõusu ja töötingimuste paranemist. Tehnika progress ja sellega kaasnev kultuuri- ja tehniliste teadmiste taseme järjekindel tõus soodustasid ratsionaliseerijate ridade edasist kasvu. Kui 1956. aastal oli ratsionalisaatorite aktiivis 292 töötajat ja tootmisse juurutati 339 ettepanekut, mis andsid ökonoomilist efekti 399 000 rubla suuruses summas, siis 1959. aastal moodustus aktiiv juba rohkem kui 500 ratsionaliseerijast, tootmisse juurutati 808 ettepanekut 2 875 000-rublalise ökonoomilise efektiga (vanas rahavääringus).[41]

Kuni 60-ndate aastate keskpaigani püsis ratsionalisaatorite aktiivi arv samades piirides, siis aga saabus uus tõusuperiood. Ainuüksi 1968. aasta jooksul rakendati tootmisse 998 ratsionaliseerimisettepanekut, mis andsid 172 000-rublalise ökonoomilise efekti. Raudteekonna parimate ratsionaliseerijate hulgas on Tallinna veduridepoo vanemmeister E. Kruger, Tapa vagunidepoo lukksepp H. Vilber, Tallinna side- ja signalisatsioonijaoskonna vanemelektromehaanik G. Puumann. Igaüks neist on teinud kümneid ratsionaliseerimisettepanekuid. Suur hulk ratsionaliseerimisettepanekuid on tehtud depootöötajate, sidelaste ja kõikide teiste erialade töötajate poolt. Nii näiteks on mitu väärtuslikku ettepanekut teinud teetöölised.

Uudse avaldumise vormid on mitmesugused. Raudteesõlme-

[41] ERA, nim. 3, s.-ü. 2295, leht 72; s.-ü. 2894, leht 2.

desse moodustati koostöönõukogud, kes pidid aitama lahendada ettevõtete vahel tekkivaid vaidlusküsimusi ja mõjutama positiivselt tööd. Nõukogud aitasid kaasa kokkuleppe saavutamisele veduribrigaadide ja rongikoostajate vahel vagunite etteandmisel vagunidepoode remonditsehhidesse. Nad lahendasid ka teede ja ettevõtete territooriumi puhtuse ning kollektiivse lumetõrjega seotud küsimusi.

Koostöönõukogudesse kuulusid sõlmede ettevõtete majandusjuhid, parteiorganisatsioonide sekretärid, ametiühingute ja teiste ühiskondlike organisatsioonide esindajad, tootmiseesrindlased.

60-ndate aastate algul alustasid transpordiettevõtetes tegevust ka ühiskondlikud kunstinõukogud. Ühiskondlikud kunstinõukogud tegelesid tootmisruumide sise- ja väliskujundamise ning raudtee territooriumi heakorrastamisega. Töötati välja jaamade ja raudteesõlmede haljastamise perspektiivplaane.

Ühiskondlik aktiiv võttis laialdaselt osa paljude tähtsate küsimuste lahendamisest. Transpordi töötulemuste ökonoomilise analüüsiga tegeles 22 ühiskondlikku bürood. 17 ühiskondlikku bürood lahendasid tehnilise normeerimise küsimusi. Tartu teejaoskonna ühiskondlikud bürood, mille tööd juhendas jaoskonna tehniline nõukogu, tegutsesid eriti aktiivselt. Kommunistliku töö liikumise esimeste aastate jooksul näitasid paljud raudteelaste kollektiivid üles suurt algatusvõimet, mis võistluse käigus ühtus kollektiivide tööarmastusega. Parimatele kollektiividele anti juba 1961. aasta oktoobris kommunistliku töö ettevõtte nimetus. Nende hulgas olid Valga vaguni- ja veduridepoode, Tartu teejaoskonna, Tallinna energiajaoskonna, Pärnu ja Sonda pöörddepoode ning Haapsalu, Kiviõli, Sonda, Männiku, Saue, Pääsküla, Palupera ja Kehra liinijaamade kollektiivid.[42]

Kuid ühtlasi võib tähelepanelikumal vaatlusel märgata mõningaid perioode, mille jooksul võistluse organiseerimisele kohtadel pöörati vähem tähelepanu. Võistluse kõrgperioodiks olid NLKP XXII ja XXIII kongressile eelnevad kuud ja Suure Oktoobrirevolutsiooni 50. aastapäeva väärikaks tähistamiseks ettevalmistamise periood. Tervikuna võttes on kommunistliku töö liikumise ajajärk pidev edasiminek. Võistlusest osavõtjate arv kasvas järjekindlalt ja 1964. aasta jaanuariks oli vabariigis 90 protsenti raudteelastest lülitunud sellesse võistlusse. Ligikaudu 60 protsenti võistlejatest oli selleks ajaks saanud kommunistliku töö eesrindlase nimetuse.[43] Paljud allüksused olid juba välja töötanud ja omandanud uue tööstiili. Esimese vagunisaatjate brigaadi järel anti 1964. aasta suveks kommu-

[42] ERA, nim. 3, s.-ü. 3817 a, lehed 1—2.
[43] Samas, s.-ü. 3816, leht 123.

nistliku töö brigaadi nimetus veel 19 vagunisaatjate brigaadile. Tuleb ära märkida Tallinna vagunisaatjate reservi töötajate südamlikku suhtumist reisijatesse ja heatasemelist tööd. Aastast aastasse kasvas reisijate tänuavalduste arv. Ainuüksi 1963. aasta jooksul tehti üle 2000 tänuavalduse.[44] Sellised töötajad nagu O. Press, E. Noorman, L. Kanohhina, A. Ossipova, S. Masjagina, I. Lehis ja A. Teinman muutusid kollektiivi uhkuseks. Korduvalt anti raudteevõrgu parima vagunisaatja nimetus E. Arrasele. E. Arras valiti Eesti NSV Ülemnõukogu saadikuks.

Kasvab ühiskondlikust tööst osavõtmise aktiivsus, sünnivad selle töö uued vormid. Sajad rongide ohutu liiklemise ühiskondlikud inspektorid jälgivad valvsalt, kuidas täidetakse tehnilise ekspluatatsiooni määrustiku ning instruktsioonide nõudeid ekspluatatsioonitöös, loovad korda raudteekonna majanduses. Igal aastal viiakse enne suviste reisivedude algust läbi konkursse, et selgitada välja parim reisirongi koosseis ja parim vagun. Oma vaba aja arvel ehitasid vagunisaatjad triiphoone, milles kasvatatakse lilli vagunite laudadele paigutamiseks. Vagunisaatjate reservi mehhaanikud-brigadirid Skopits ja Malla valmistasid 200 raamistatud fotot Tallinna vaadetega ning paigutasid need reisivagunite seintele. Vagunidepoo raadiotsehhi elektrimehhaanikud sisustasid kaks rongikoosseisu telefonidega, mis ühendavad brigadir-mehhaaniku kupeed vagunisaatjate tööruumidega. Kõigis kaugesõidurongides on organiseeritud ravimite, parfümeeriakaupade, ajalehtede, ajakirjade, raamatute, tee ja kohvi ning biskviitide ja kuivikute müük.

Rongide ohutu liiklemise kindlustamine on iga raudteelase pühaks kohuseks. Seoses sellega on mõistetav, et 60-ndate aastate algul ilmunud ohutu liiklemise ühiskondlikud inspektorid on leidnud endale kindla koha raudteetranspordi tegevuses. Ühiskondlikud inspektorid töötavad raudteekonnas kõikidel tööaladel. Ainuüksi Tartu teejaoskonnas on neid rohkem kui 150 inimest. Ühiskondliku kontrolli töömeetodid täienesid töö käigus järjekindlalt. Nende töö aluseks on veenmismeetod ning vestluste läbiviimine oma kohustesse hooletult suhtuvate töötajatega. Kui see ei anna tulemusi, siis arutatakse tööülesannete täitmisesse hooletult suhtujate käitumist ühiskondlike inspektorite nõukogu või ametiühingukomitee istungil. Teejaoskondade ühiskondlikud inspektorid viivad läbi laialdast selgitustööd raudtee lähistel elavate elanike keskel, kolhoosides ja sovhoosides raudtee ületamise korra ning kariloomade karjatamise kohta raudtee lähistel.

Elu on näidanud ühiskondlike inspektorite tegevuse kasulikkust. 1969. aasta alguseks oli neid raudteekonnas üle 1800 töö-

[44] «За образцовую магистраль», 7 июня 1964.

taja. Ainuüksi 1968. aasta jooksul korraldasid nad 2371 määrustike ning instruktsioonide nõuete täitmise kontrollimist, 347 vedurite ülevaatust, 780 pöörmete- ja 378 ülesõidukohtade kontrollimist.[45] Nii andsid ühiskondlikud inspektorid nimetamisväärse panuse rongiliikluse ohutuse kindlustamiseks.

Kaadriosakondade töös on ühiskondlik arvamus samuti vajalikul tasemel. Ühiskondlikud kaadriosakonnad tekkisid 60-ndate aastate algul Pääsküla elektrirongide depoos ja Tartu side- ning signalisatsioonijaoskonnas ja võitsid aja jooksul oma kollektiivi liikmete hulgas vajaliku autoriteedi. Esimeste ettevõtete eeskujule järgnesid hiljem teised transpordiettevõtted. Ühiskondlikud kaadriosakonnad viivad läbi laiaulatuslikku kasvatustööd töötajate keskel, aitavad kaasa töötajate kaasatõmbamisele õppetöösse, rakendavad abinõusid kaadri voolavuse vähendamiseks transpordiettevõtetes, viies läbi vestlusi lahkuda soovijatega, selgitades välja lahkumise põhjused jne. Tallinna vagunidepoos võtsid pärast jutuajamist ühiskondlikus kaadriosakonnas oma avalduse tagasi 56 lahkuda soovijat.

JUUBELI EEL

60-ndate aastate lõpul oli palju juubelitähtpäevi. Ammuse traditsiooni kohaselt tähistab meie rahvas juubelitähtpäevi edusammudega töös. Ettevalmistused Suure Oktoobrirevolutsiooni 50. aastapäeva tähistamiseks algasid juba 1966. aastal. 1967. aasta algul täpsustati veel kord juubeliürituste plaani, konkretiseeriti seda ja kiideti tehnika-ökonoomika nõukogu poolt heaks. Kavandati sotsialistliku võistluse ja kommunistliku töö liikumise uus laiaulatuslik levik. 1967. aasta veebruaris läbiviidud partei-majandusaktiiv oli pühendatud spetsiaalselt nendele küsimustele. Töötati välja soovitused kommunistliku töö eesrindlase, kollektiivi ja ettevõtte nimetuse andmise kohta. Partei- ja ametiühinguorganisatsioonid kontrollisid pidevalt võistluse käiku. 1967. aastal töötasid kõik transpordiettevõtted rentaablilt. Esimese kvartali töötulemuste eduka täitmise eest anti Eesti raudteekonnale NSV Liidu Ministrite Nõukogu ja ÜAÜKN-i rändpunalipp koos I rahalise preemiaga. 1967. aasta kümne kuu vedude plaan, mis oli eelmise aasta vastava perioodi plaanist 10 protsenti suurem, täideti ennetähtaegselt 24. oktoobriks. Seejuures vähenes vedude omahind 5,5 protsenti ja saadi 1 472 000 rubla üleplaanilisi tulusid. Üleliidulises sotsialistlikus võistluses saavutatud töötulemuste eest autasustati eesti raudteelaste kollektiivi NLKP Keskkomitee, NSVL Ülemnõukogu

[45] «Железнодорожник Прибалтики», 17 мая 1969.

Presiidiumi, NSVL Ministrite Nõukogu ja ÜAÜKN-i mälestuslipuga. Mälestuslipp on antud Eesti raudteekonna kollektiivile alaliseks säilitamiseks, kuna kollektiiv ise on kantud Teedeministeeriumi ja Raudteetranspordi Tööliste Ametiühingu Keskkomitee auraamatusse.[46]

Järgnevate aastate jooksul saavutasid eesti raudteelased järjekindlalt kahel-kolmel kvartalil aastas üleliidulises sotsialistlikus võistluses raudtee ettevõtete kollektiivide hulgas märkimisväärseid tulemusi. Need tulemused räägivad mitmetuhandelise kollektiivi tööalasest ja loomingulisest aktiivsusest.

Ees seisis V. I. Lenini 100. sünni-aastapäev. Koos kogu Nõukogudemaa töölisperega valmistusid ka eesti raudteelased seda juubelipäeva tähistama uute töövõitudega. Kollektiivi poolt vastuvõetud sotsialistlikes kohustustes nähti ette rahvamajanduse tarvete täielik rahuldamine kaubavedude alal, reisivedude kvaliteedi tõstmine, edaspidine töö ja tootmise teadusliku juhtimise organiseerimine, tootmistöö efektiivsuse tõstmine, veeremi parem ärakasutamine, materjalide ja tööjõu tagavarade otstarbekam rakendamine.

Konkreetselt olid kollektiivi kohustused järgmised:

1. Täita viisaastaku vedude plaan 1970. aasta 7. novembriks;
2. Vedurite parema kasutamise arvel toimetada kuni viisaastaku lõpuni kohale mitte vähem kui 6 miljonit tonni veoseid;
3. Kindlustada, et kogu veduripark töötaks igal aastal 10 päeva kokkuhoitud kütte ja elektrienergia arvel.

Kokku sisaldasid need sotsialistlikud kohustused 10 punkti.

Täites ettenähtud ülesandeid otsustasid Eesti raudteekonna töötajad täita 1968. aasta vedude plaani ennetähtaegselt 25. detsembriks ja toimetada aasta lõpuni kohale täiendavalt veel 300 000 tonni veoseid. Kolmel korral aasta jooksul raporteeris kollektiiv Teedeministeeriumile, Raudteetranspordi Tööliste Ametiühingu Keskkomiteele, Balti Raudtee Valitsusele ja Raudtee Ametiühingukomiteele vedude plaani ennetähtaegsest täitmisest. Seda tehti üleliiduliseks raudteelaste päevaks, Suure Oktoobrirevolutsiooni aastapäevaks ja 16. detsembril 1968. Viimasena nimetatud päeval tuli raudteekond toime vedude aastaplaani ennetähtaegse täitmisega. Aasta lõpuni veeti täiendavalt veel 359 000 tonni veoseid.

Võistluses 1968. aasta plaani ennetähtaegse täitmise eest andsid suure panuse noored ja kommunistlikud noored. Nende jaoks oli 1968. aasta juubeliaastaks, kuna ÜLKNÜ tähistas oma 50. aastapäeva. Valmistudes pidupäevaks võtsid noored endale lisakohustusi ja täitsid need auga. Asudes töövalvele, saatsid Tallinna jaama noored ÜLKNÜ sünnipäeval teele rongikoosseisu,

[46] Aruanne tööst kaadriga 1967. aastal.

mis koosnes nende poolt üle plaani tühjendatud ning täiendavalt laaditud vagunitest. Töövahi päevade jooksul tegid noored tõhusat tööd. Tallinna veduridepoo noorte ja kommunistlike noorte elektrirongibrigaadid hoidsid kokku ligikaudu 100 000 kilovatt-tundi elektrienergiat, remontisid väljaspool tööaega elektrirongide sektsioone, heakorrastasid ja haljastasid tootmishoonete juurde kuuluvat territooriumi.

Vagunite kiirem vabastamine laadimiseks on raudteelastele alati aktuaalne ülesanne, kuid juubeliaastal muutus see eriti tähtsaks. Vaja oli kindlustada vabariigi rahvamajanduse plaanipärastele veostele, lisaks ka juubeliaastal sotsialistlike kohustuste täitmise korras väljalastud täiendava toodangu vedu. Raudteelaste kollektiiv on selle eesmärgi saavutamiseks pidevalt ametis, vabastades laadimistöödeks täiendavalt kaubavaguneid.

Eesti raudteekonnas on välja kujunenud kindel vahekordade süsteem klientuuriga. Igal esmaspäeval viiakse raudteekonnas läbi eelneva nädala töötulemuste arutelu, millel viibivad vabariigi ministeeriumide ja valitsuste esindajad. Vagunite kasutamise lõpptulemused tehakse teatavaks Eesti NSV Ministrite Nõukogule ja Rahvakontrolli organitele. Igas kvartalis viiakse läbi nõupidamisi koos kõikide peamiste kaubasaajate ja -saatjatega. Nende nõupidamiste tööst võtavad osa vabariigi Ministrite Nõukogu, Rahvakontrolli Komitee ja EKP Keskkomitee esindajad.

Jätkub juba esimestel sõjajärgsetel aastatel raudteejaamade ja vabariigi ettevõtete vahel tekkinud sotsialistlik võistlus. Nii võistleb Rakvere jaama kollektiiv tsementitehase «Punane Kunda» transporditsehhi kollektiiviga; Ülemiste jaama töötajad Maardu keemiakombinaadi transpordimajanduse töötajatega; Jõhvi jaama kollektiiv trusti «Eesti Põlevkivi» laadimis-transpordiosakonna kollektiiviga; Soldina jaama kollektiiv Balti soojuselektrijaama kollektiiviga. Samuti on sõlmitud vastastikused sotsialistliku võistluse lepingud Tallinna jaama ning Tallinna Kaubasadama ja mõningate linna teiste ettevõtete kollektiivide vahel. Sotsialistlik võistlus aitab tõhusalt kaasa vagunite paremale ärakasutamisele.

Raudteekonnas liigub rändvimpel «Parimale juurdeveotee kollektiivile vagunite seisuaja lühendamise eest». 1969. aasta esimese kvartali jooksul saavutasid vabariigis 37 tööstusettevõtet, et vagunite seisuajad juurdeveoteedel ettenähtud seisuaja normiga võrreldes lühenesid. Selle kvartali töötulemuste põhjal anti rändvimpel üle Balti Soojuselektrijaama kollektiivile, kes vabastas kvartali jooksul ennetähtaegselt 532 vagunit.

Vagunite kiiremale tühjendamisele aitas kaasa mõningate tehnilis-ökonoomiliste abinõude rakendamine. Nii kasutatakse dispetšeraparaadis liiklus- ja kaubandustöö operatiivse pla-

neerimise võrkgraafikut. On välja töötatud ja kasutusele võetud põlevkivibasseini jaamade ja kaevanduste koostöö tehnoloogia, samuti on vastav ühtne tehnoloogia rakendatud Soldina jaamas koos Balti Soojuselektrijaamaga, Ülemiste jaamas koos Maardu keemiakombinaadiga.

Üheaegselt organisatsiooniliste abinõudega rakendatakse kõrgendatud sotsialistlike kohustuste täitmiseks ka insener-tehniliste töötajate teadmisi ja ettepanekuid. Koos TTO laboratooriumiga töötasid liiklusosakonna insenerid välja ja võtsid 1968. aasta novembris kasutusele uue Balti soojuselektrijaamale põlevkivi vedavate rongide liiklemise graafiku. Selle tulemusena hoiti kokku 240 vagunit. Kui varem oli Balti soojuselektrijaama nõuete rahuldamiseks kütteainega vaja kahtteist, 6—2-teljelistest vagunitest koosnevat rongikoosseisu, siis nüüd tuldi toime kaheksa koosseisuga.

Kaubamajanduse töötajad on leidnud kaupade tihendatult pealelaadimise meetodeid. Nii näiteks võeti kasutusele metsamaterjalide pealelaadimine «mütsiga», mille tulemusena vabanes keskmiselt 5 vagunit ööpäeva jooksul. Kohtla jaamas hakati rakendama uusi laadimismeetodeid raudbetoon-konstruktsioonide, telliskivide, savi ja rea teiste kaupade laadimisel vagunitesse, samuti raskekaaluliste ja kergekaaluliste saadetiste ühist paigutamist vagunitesse.

Raudteekonna kollektiiv teeb kõik mis suudab vagunite kiiremaks vabastamiseks ja täiendavate rahvamajandusele vajalike vedude teostamiseks, võitleb väsimatult vagunite seisuaja lühendamise, nende ringluse kiirendamise ja staatilise koormuse suurendamise eest. Selle tulemusena vabastati 1968. aastal iga ööpäeva jooksul keskmiselt 64 vagunit täiendavate vedude jaoks.

Järjekordselt on kasvanud loominguliste gruppide ja ühiskondlike konstruktorite büroode aktiivsus. Tallinna ja Tartu sidelased projekteerisid ning seadsid reas liinilõikudes ja jaamades üles rongi raadioside aparatuurid. Tallinna jaama loominguline grupp töötas eesotsas jaama peainseneri V. Tšerentšoviga välja ja rakendas tööle pidurduspositsioonide suruõhuga lumest puhastamise süsteemi. Üle 15 teema lahendasid ja juurutasid tootmisse Tapa Vagunidepoo loomingulised grupid. Montaažitsehhi väravate mehhaanilise sulgemismehhanismi konstruktsiooni projekteeris ja ehitas valmis depoo peainseneri H. Alandi poolt juhendatav loominguline grupp elektrikeevitaja I. Muskovi ja meister V. Filatovi osavõtul; rattapaaride automaatse remondi ja pesemisliini seadmete kohalemonteerimine ja varustamine teostati depoo vaneminseneri P. Peralaane poolt koostöös lukksepp K. Viktorovi ja elektrik K. Sooga. Tartu teejaoskonnas töötati jaoskonna ülema S. Bljumovitši, sillameister E. Tensingi ja insener V. Alova poolt välja mehhaniseeritud

teepiirkonna ja Tartu ning Võru jaamade kõrgendatud teede pikendamise projektid. Ainuüksi 1969. aasta jooksul teostati selles jaoskonnas projekteerimistööd ühiskondlikus korras ligikaudu 10 000 rubla väärtuses.

Juubeliaastate sotsialistliku võistluse edasisele tõusule aitas suurel määral kaasa raudteekonna juhtkonna ja ametiühingu rajoonikomitee presiidiumi poolt läbiviidud ulatuslik organiseerimistöö. Raudteekonna majanduse kevadiste ja sügiseste ülevaatuste perioodidel kontrolliti kõikjal sotsialistlike kohustuste täitmist, tehti nende täitmisest kokkuvõtteid. Raudteekonna juhtkonna ja ametiühingu rajoonikomitee poolt töötati välja ning rakendati dispetšervahetuste vahelise sotsialistliku võistluse tingimused. Selle võistluse tingimuste täitmise kokkuvõtteid tehakse iga kuu ametiühingu kohaliku komitee laiendatud istungitel koos raudteekonna juhtkonnaga. Neist istungitest võtavad osa dispetšeraparaadi kõikide vahetuste töötajad. Võistluses võitjateks tulnud vahetustele, kes on täitnud kõik võistluse tingimused, antakse rändvimpel ja 100-rublaline preemia. Võistluse kõiki tingimusi täitnud rongidispetšerile määratakse 20 rubla suurune rahaline preemia koos Eesti raudteekonna parima dispetšeri nimetusega.

Kinnitati samuti raudteejaamade kollektiivide sotsialistliku võistluse tingimused, mis peavad aitama kaasa sotsialistliku võistluse edasisele arenemisele jaamade töötajate vahel, tootmise efektiivsuse edasisele kasvule olemasolevate reservide väljaselgitamise ja parema ärakasutamise arvel uue majandussüsteemi tingimustes, kuid samuti ka võistluse võitjate materiaalsele stimuleerimisele.

Ettevõtete ülemad annavad tööliskoosolekute ees perioodiliselt aru tootmistöö tulemustest, analüüsivad sotsialistlike kohustuste täitmist.

V. I. Lenini sünni-aastapäeva eel võttis kommunistliku töö liikumine uut hoogu. 1969. aasta jaanuariks võttis sellest võistlusest osa 11 000 vabariigi raudteelast. Kommunistliku töö ettevõtte nimetuse kättevõitmise eest võistlesid 16 ettevõtte ja 60 raudteejaama kollektiivid. Kommunistliku töö lööktöölise nimetus on antud 2677 töötajale ning 676 brigaadi, vahetuse ja tsehhide kollektiivile, kus töötab kuni 5000 inimest. 1968. aastal kinnitati Tartu teejaoskonna, Valga veduridepoo ja Tallinna energovarustuse jaoskonna kollektiividele kommunistliku töö kollektiivi nimetus. See nimetus kinnitati samuti Saue, Nõmme, Keila, Pääsküla, Turba, Haapsalu, Rakvere, Sonda, Rakke, Vägeva, Pedja, Tabivere, Reola, Karula, Piusa, Palupera, Sindi, Rapla, Kehra ja Oru jaama kollektiividele.[47]

[47] Aruanne tööst kaadriga 1968. aastal.

Võistlejate esiridades sammuvad paljud tööeesrindlased. Mitmes raudteekonna kollektiivis on levinud võistlus kutseala parima töötaja nimele. Võistluse initsiaatoriteks olid sotsialistliku töö kangelane, Eesti NSV Ülemnõukogu saadik vedurijuht-instruktor R. Kaik, auraudteelane vedurijuht P. Mozaljov, vedurijuhid B. Ovsjannikov, P. Bolovno, H. Rahula.

Veduripargi parema ärakasutamise arvel, koostöös jaamade töötajatega, koostati ja viidi 1968. aasta jooksul veduribrigaadide poolt kohale 11 661 raskekaalulist rongi, millega veeti 4 301 000 tonni veoseid. Kõik üleplaanilised veosed said teoks töötootlikkuse tõstmise arvel.[48]

Vastavalt saavutustele on Eesti raudteekonna töötajate tööd ka ära märgitud. 91 Eesti NSV raudteelast autasustati Nõukogude Liidu ordenite ja medalitega edusammude eest seitseaastaku vedude plaani täitmisel. Sotsialistliku töö kangelase nimetus koos Lenini ordeni ja medaliga «Sirp ja Vasar» anti Valga vagunidepoo meistrile Anna Juškinale, Lenini ordeniga autasustati Tallinna konduktorite reservi kaubarongide rongijuhti Valter Leppikut, Tallinna vagunidepoo ülemat Dimitri Jalivetsi, Tapa veduridepoo lukkseppa Elmar-Voldemar Lennusalu.

Pisut varem, NSVL Ülemnõukogu Presiidiumi seadlusega 1. oktoobrist 1965 anti sotsialistliku töö kangelase nimetus koos Lenini ordeniga ja kuldmedaliga «Sirp ja Vasar» Tallinna veduridepoo vedurijuhile Ruppert Kaikile.

Eesti NSV raudteetranspordi teenelise töötaja aunimetus on antud raudteekonnas kolmeteistkümnele töötajale: veosteosakonna ülemale Nikolai Privalovile (käesoleval ajal personaalpensionär); Tallinna vagunidepoo ülemale Dimitri Jalivetsile; Tallinna side- ja signalisatsioonijaoskonna vanemelektrimehhaanikule Georgi Puumanile; Eesti raudteekonna ülemale Aleksei Kotovile; Tartu teejaoskonna vanemteetöölisele Ernst Sallole; Tapa veduridepoo vedurijuhile Vassili Leonardile; Jõhvi jaama ülemale Anatoli Lobanovile; Tallinna jaama ülemale Mihhail Semjonuškinile; Tallinna vagunidepoo vagunisaatjale Salme Kannale; Tallinna veduridepoo vedurijuhile Eduard Rimmile; firmarongi «Estonia» mehhaanik-brigadirile Harri Koppelile; Tallinn-Balti vaksali ülemale Erich Tambekile; Tapa vagunidepoo meistrile Vassili Filatovile.[49] Eesti NSV raudteetranspordi töötajate kollektiivis töötab 70 auraudteelast.

Eesti NSV raudteelased suurendavad aastast aastasse vedude mahtu, rakendavad kaasaegset tehnoloogiat ja tehnikat, täiendavad oma teadmisi, arendavad võistlust kommunistliku töö eest.

[48] Aruanne tööst kaadriga 1968. aastal.

[49] Eesti NSV Ülemnõukogu Presiidiumi seadlused 1967. aasta 4. augustist ja 1969. aasta 2. augustist ning 1970. aasta 2. augustist.

LÕPETUSEKS

Jälgides Eesti raudtee ja raudteelaste tegevust ühe sajandi jooksul, näeme selles eri ajajärke erisuguste tegevustingimustega. Esimene neist algas raudtee valmimisega ja jätkus kuni 1917. aastani, hõlmates seega 47 aastat. Selle aja jooksul aitas raudtee palju kaasa Eesti majanduse arengule ülevenemaalise turu baasil. Alates 20 sajandi algusest võitlesid aga Eesti raudteetöölised õlg-õla kõrval kogu Venemaa proletariaadiga tsaarivõimu vastu ja uue õiglasema ühiskondliku korra — sotsialismi eest. Oktoobrirevolutsiooni võit 1917. aastal võimaldas asuda ka Eesti raudteelastel seda uut ühiskonda ehitama. Kuid 1918. aasta veebruaris katkes see. Järgnesid okupatsioon, Kodusõda ja kodanlik võim. Katkes Eesti majanduselu normaalne side selle ajalooliselt kujunenud tervikuga, milleks oli olnud ülevenemaaline turg. Selles olukorras sai Eesti raudtee töötada vaid piiratud tegevuskoormusega.

1940. aastal taastati Eestis nõukogude võim ja siit algab uus ajajärk Eesti raudtee ajaloos — 30 viimast aastat vaadeldud sajandis. Nõukogude Liidu koosseisus on Eesti raudteetransport nüüd rakendatud sotsialismi teenistusse ja tema tegevuseks on avanenud avarad perspektiivid. Tehniliselt pidevalt täiustudes

on Eesti raudtee auga täitnud temale pandud ülesanded reisi- ja kaubaveol, mis on kasvanud järgmiselt:

	1945	1950	1955	1960	1965	1970. a. plaan
Kaubavedu miljon t/km	469	1105	2130	2736	3871	4370
Reisiliiklus miljon r/km	407	605	759	783	910	1289

Vladimir Iljitš Lenini 100. sünni-aastapäeva auks korraldatud sotsialistlikus võistluses saavutatud edukate tulemuste eest on Balti raudtee Eesti raudteekonna kollektiivi autasustatud NLKP Keskkomitee, NSVL Ülemnõukogu Presiidiumi ja NSVL Ministrite Nõukogu aukirjadega.

Ka perspektiivid on rõõmustavad. Lähimas tulevikus lõpetatakse kitsarööpmelise tee rekonstrueerimine laiarööpmeliseks, Tallinn—Kehra teelõigu elektrifitseerimine ja Tallinna sõlme ning Ülemiste jaama väljaehitamine. Samuti ehitatakse Tapa veduridepoo ümber mootorvedurite jaoks. Lähima paari aasta jooksul viiakse kõik kaubarongid üle mootorvedurite veole. Tallinnasse ehitatakse reisivagunite tehniline jaam, Tartus algavad uue jaamahoone ehitustööd.

Eesti raudteelaste kollektiiv võtab üha laiemas ulatuses kasutusele uusi kaasaegseid tehnilisi vahendeid, rakendab töö organiseerimise ja juhtimise teaduslikke meetodeid ning on valmis jätkama oma ülesannete tätmist rahvamajandusele vajalike vedude kohaletoimetamisel ka tulevikus. Seljataha jäänud sajand oma saavutuste ning väärtuslike kogemustega on selle pandiks.

LISA

VEDURID EESTI RAUDTEEL

1. Auruvedurid laiarööpmelisel teel 1920—1940 *

Seeria	Nr. nr.	Tüüp	Ehitus-aasta	Tehas	Raskus t
1	2	3	4	5	6
Reisirongi vedurid					
A^{d}	1—4	2—3—0	1895	Kolomna	61,8
A^{d}_{k}	10	„	1896	„	„
A^{w}	15—17	„	1899	„	62,4
A^{w}_{s}	21—22	„	1902	Sormovo	„
N^{u}	30	1—3—0	1910	Nevski	59,0
„	31	„	1911	Putilov	„
N^{u}_{h}	35	„	„	Harkov	„
N^{w}	40—41	„	1903	Kolomna	59,2
„	42	„	„	Lugansk	„
„	43	„	„	Sormovo	„
„	44—47	„	1907—1909	„	„
„	48	„	1906	Putilov	„
„	49	„	1907	Lugansk	„
N^{w}_{s}	55—56	„	1903	Sormovo	„
N^{p}_{p}	65	„	1906	Putilov	63,7
P^{p}	75,77	2—2—0	1898, 1899	„	58,1
K^{k}	70—73	1—2—1	1938	Krull	60,8
Kaubarongi vedurid					
O^{d}	101—106	0—4—0	1895—1901	Putilov Brjansk Nevski Lugansk	51,7
O^{D}	120—128, 131—148	„	1899—1902	eelnevad + + Harkov Kolomna	„

Masina võimsus ** HJ	Aururõhk Atm	Veoratta diam. mm	Kiirus km/t	Veojõud kg	Märkused
7	8	9	10	11	12
$\frac{540}{700}$	11,5	1830	100	7 300	Nr. 1—22
„	„	„	„	„	pärast rekonstr. A^{k} seeriasse, raskus 68,1 t, aururõhk 12 Atm, võimsus $\frac{550}{800}$ HJ, veojõud 7455 kg, viimased ekspl. kuni 1953.
„	„	„	„	„	
„	„	„	„	„	
$\frac{600}{780}$	12	1700	„	8 000	Nr. 31, 40, 41, 44—48, 55, 56 pärast rekonstr. N^{k} seeriasse, raskus 63,7 t, veojõud 7780 kg, ekspluat. kuni 1954.
„	„	1900	„	„	
„	„	1700	„	„	
$\frac{550}{750}$	„	1900	„	7 500	
„	„	1700	„	„	Nr. 30, 35, 42, 43, 49, 65— $N\frac{k}{k}$ seeriasse, raskus 63,7 t, veojõud 8700 kg.
„	„	„	„	„	
„	„	1900	„	„	
„	„	„	„	„	
„	„	1700	„	„	
„	„	1900	„	„	
$\frac{650}{850}$	„	1700	„	8 700	ekspl. 1918—1941.
„	„	2000	110	4 850	lammut. 30-ndate aastate algul
370	15	1600	100	5 000	ekspluat. kuni 1953.
$\frac{325}{600}$	11,5	1200	50	8 750	Alates 1933. aastast algas kaubarongide vedurite moderniseerimine, uuel kujul O^{k} seeriasse, masinate võimsus $\frac{420}{700}$ HJ, auru ülekuumendus,
„	„	„	„	„	

1	2	3	4	5	6
O^{W}	151—171	0—4—0	1902—1910	B, H, L, N + + Sormovo Votkinsk Poltava	53
O^{L}	181—185	„	1898—1902	H, K, L,	51,7
Manööverveedurid					
T	201—206 227	0—3—0	1870—1871	Schwartskopff, Saksa	38,2
„	218, 219, 226	„	1878	„	37,6
„	210—212	„	1875	Nevski	36,7
„	214	„	1861	Viin, Austria	32,2
„	216	„	1862	Belgia, S.-Perie	32,0
„	217	„	1873	Peterburi Peatehased	32,2
„	222	„	1880	Maltsev	39,6
„	225	„	1858	Sharp-Stuart Inglise	32,6
T^{S}	262	„	1887	Kolomna	51,7
M^{T}_{K}	250—255	0—3—1	1938—1939	Krull	59,5
1940. aastast alates					
S^{A}	mitmed	1—4—0	1943	Baldwin, ALCO USA	74,0
TE	„	1—5—0	1942—1945	mitmed, Saksa	86,0
L	„	„	1946—1955	Kolomna Brjansk Vorošilovgrad (Lugansk)	103,0
S	„	1—3—1	1911—1918	Sormovo Harkov	75,8
S^{u}	I var.	1—3—1	1925—1929	mitmed	83,6
„	II „	„	1931—1934	Kolomna	83,6
„	III „	„	1935—1941	„	84,3
„	IV „	„	1947—1951	Sormovo	86,7

* 1870—1918 töötasid Eestis järgmised vedurid: reisirongides seeria B (alates kiirus 70 km/t ja seeriad A ja N (vt. tabel). Kaubarongides seeria G (alates

** Masina võimsus HJ-des: arvestuslik/katla maksimaalkoormusel.

7	8	9	10	11	12
325/600	12	1200	50	8 800	aururõhk 12 Atm, kaal 56 t, veojõud 11 375 kg, kiirus 55 km, ekspl. kuni 1958. aastani.
„	11,5	„	„	8 750	
...	10	1320	40	5 470	Balti raudtee algupäevilt, ekspl. kuni 1941.
...	„	„	„	„	„
...	9	1260	„	„	„
...	8	1320	„	4 720	Peterburi-Varssavi teelt
...	10	„	„	5 470	„
...	8	„	„	4 720	„
...	9	1260	„	5 470	„
...	8	1320	„	4 720	„
295/500	10	1160	45	7 920	Riia-Pihkva teelt
370	15	1200	50	10 000	ekspl. kuni 1956
750/1100	15,8	1450	70	13 400	Eestis 1944—1969
1000/1620	16	1400	80	19 600	Eestis alates 1954
1720/2200	14	1500	90	22 150	Eestis alates 1962
800/1250	13	1850	110	8 600	Eestis ekspl. 1940—1960
1150/1500	„	„	115	10 400	Eestis 1945—1964
„	„	„	„	„	„ „
1280/1600	„	„	„	11 550	Eestis alates 1960
„	„	„	„	„	Eestis alates 1949

1912. a. D), 1—2—0 tüüpi ehitatud 1869—1870, kaal 32 tonni, aururõhk 8,6 Atm, 1912. a. T) ja K (alates 1912. a. O).

2. Auruvedurid kitsarööpmelisel teel seisuga 1926—1940

Seeria	Nr. nr.	Tüüp	Ehitus-aasta	Tehas	Raskus t
1	2	3	4	5	6
K	1—3	0—5—0	1914	A. Koppel, Saksa	32,6
K^k	„	„	rekonstr.		31,2
A	10, 21	0—4—0	1908	Kolomna	21,4
„	11—20	„	1900—1901	„	„
B	30—50	„	1899—1900	„	20,2
D	60—61	„	1897	„	19,6
E	70—76	„	1896—1897	„	19,1
G	100—111	1—3—0	1915—1916	Cooke Works, USA	17,7
G^k	102—104, 110	„	rekonstr. 1938—1941	Mõisaküla	22,0
H	120—133	0—3—0	1905	mitmed Prantsuse tehased	13,2
L	140—143	„	1916	Kolomna	12,5
M^t	200—205	0—4—0	1894—1896	Leonard, Belgia	20,0
N^t	210, 211	„	1909	Krauss, Saksa	18,9
O^t	220	1—4—1	1900	Baldwin, USA	20,0
R^t	230—234	0—3—0	1914	A. Koppel, Saksa	16,2
„	235, 236, 238—240	„	„	„	12,9
„	237	„	1911	Borsig, Saksa	12,9
S^t	250—254	0—2—0	1913	A. Koppel, Saksa	9,8
U^k	80—83	1—4—0	1929	Corpetlouvet, Prantsuse	35,6
S^k	150—165	„	1931—1940	Krull	31,6
Alates 1940. aastast					
157-Š	mitmed	0—4—0	1936—1937	Sormovo	26,0

Masina võimsus HJ	Auru-rõhk Atm	Veo-ratta diam. mm	Kiirus km/t	Veo-jõud kg	Märkused
7	8	9	10	11	12
220	13	790	30	5950	Kindluseraudteelt, 1944 jäi alles 1,
350	„	800	„	6290	ekspluat. kuni 1954
150	12	740	„	3670	Juurdeveo Seltsilt, ekspluat. kuni 1944
„	„	„	„	„	Liivimaa Raudteeseltsilt 1944 jäi 2, ekspluat. kuni 1964
136	11	„	„	3630	Juurdeveo Seltsilt, 1944. aastaks jäi neist 3 alles, ekspl. kuni 1963.
„	„	„	„	„	Juurdeveo Seltsilt, ekspl. kuni 1944.
130	„	665	25	3590	1944 jäi 1, ekspl. kuni 1952.
90	„	860	40	2440	Kindluseraudteelt, 1944 jäi 2, ekspluat. kuni 1957.
150	12	„	„	2780	1944 jäi 1, ekspluat. kuni 1955.
70	11	725	25	2430	Paide—Tamsalu teelt, Eestis ekspl. 1918—1944.
50	12	600	„	2800	Kindluseraudteelt, Eestis ekspluat. kuni 1941.
100	„	665	„	2820	Juurdeveo Seltsilt, 1944 jäi alles 2, ekspluat. kuni 1956.
„	„	690	„	2940	Kindluseraudteelt, ekspl. kuni 1944.
...	„	760	30	2580	Kindluseraudteelt, lammutati 1930-ndail aastail.
70	„	615	25	2680	„ ekspl. kuni 1955.
40	„	„	20	1730	„
„	„	625	„	„	„
30	„	610	„	1670	„
350	13	900	40	5520	1944. a. alles 2, ekspl. kuni 1955.
320	„	„	50	5740	1944. a. alles 5, ekspl. kuni 1962.
250	„	800	40	5200	Eestis ekspl. 1941—1954, 1957—1958.

1	2	3	4	5	6
Rp	mitmed	1—4—0	1930—1937	Chrzanon, Poola Daugavpils, Läti	32,6
764	„	0—4—0	1923—1937	Schwartzkopff, Saksa Resita, Rumeenia	24,2
159	„	0—4—0	1930—1941	Podolski	16,0
267 H	405	0—4—1	1923	Borsig, Saksa	26,1
Hf	11 001 11 009	0—3—0	1942	....., Saksa	16,2
Gr	mitmed	0—4—0	1947—1951	end. Koppel ....., Saksa	25,6
PT4, $K^{v}4$, $K^{p}4$, $K^{tš}4$	„	0—4—0	1946—1954	Soome, Ungari, Poola, Tšehhosl.	16,0

3. Mootorvagunid ja diiselrongid

Seeria	Nr. nr.	Telgi/ vaguneid	Ehitusaasta	Tehas	Võimsus HJ
Laiarööpmelisel					
M	11	2-telj.	1927	Tallinn	45
M	12—15	„	1928—1929	Kiel	115
M	16	4-telj.	1930	„	150
DeM	31	„	1935	Tallinn	240
DeM	32	„	1937	Tallinn	290
DP	1—3	3-vag.	1945	Ungari	2×310
DP6	01—08	6-vag.	1950—1952	„	2×600
D1	mitmed	4-vag.	1964 jj.	„	2×730
Kitsarööpmelisel					
DeM	1,2	4-telj.	1935	Tallinn	125
DeM	3,4	„	1937	„	150
Ro	11,12	„	1937	„	90

Seeria	Nr. nr.	Tüüp	Ehitus-aasta	Tehas	Raskus t
L	1	0—2—0	1930	«Ilmarine»	...
L	2,3	0—2—0	1935	«Ilmarine»	14
VME	mitmed	$2_0 + 2_0$	1960—1964	Ungari	74
TEP 60	„	$3_0 + 3_0$	1960 jj.	Kolomna	127
Kitsarööpmelisel					
L	1,2	0—2—0	1935	«Ilmarine»	
TU 2	mitmed	$2_0 + 2_0$	1956—1959	Kaluuga	32

7	8	9	10	11	12
300	12	900	45	5490	Lätist, Eestis ekspl. 1942—1944, 1954—1957.
150	12	800	30	3700	Rumeeniast, Eestis ekspl. 1945—1962.
75	13	600	25	3300	Eestis ekspl. 1946—1954.
	13	720	...	...	Eestis ekspl. 1946—1956.
	13	700	...	...	Eestis ekspl. 1946—1956.
250	13	800	35	5500	SDV-st uutena, ekspl. kuni 1963.
175	13	600	35	3400	Eestis ekspl. 1950, mõned kuni tänini.

Mootor	Kiirus km/t	Kohtade arv	Märkused
karb., Itala	60	34	ekspl. 1927—1941.
karb., Kiel	60	66	„ 1928—1946.
„ „	60	86	„ 1931—1941.
diisel, Frichs	90	88	„ 1935—1944.
„ MAN	„	„	„ 1937—1940.
„ GANZ	120	156	Eestis ekspl. 1950—1951.
„ „	104	176	„ „ 1957—1961.
„ „	120	410	tehasest, ekspluat. tänini.
diisel, Frichs	60	40	ekspl. 1936—1941.
„ MAN	„	„	„ 1938—1941.
„ „	70	„	„ 1938—1944.

4. Mootorvedurid

Võimsus HJ	Mootor	Kiirus km/t	Märkused
40	karb., ...		ekspl. 1930—1941.
70	„ Maybach	30	„ 1935—1941.
600	diisel, GANZ	80	„ alates 1960.
3000	„ Kolomna	160	„ „ 1961.
90	karb., Maybach	30	ekspl. 1935—1941.
330	diisel, Barnaul	50	„ 1957. aastast alates.

Seeria	Nr. nr.	Ehitus-aasta	Tehas	Raskus t	Nimi-pinge V
M	1—3	1924	Tallinn	50	1200
M	4	193	„	55	„
EM 167	mitmed	1937—1942	Saksa, mitmed	38,4	825
S_B^r	mitmed	1952—1958	Riia	61,5	3000

SELETUSEKS

Kuni 1912. aastani tähistas Venemaa iga raudtee vedurite seeriaid iseseisvalt. Näiteks olid Balti Raudtee Seltsi vedurite seeriateks vene tähestiku esimesed tähed: A — suure kiirusega reisivedurid (neid oli vaid Peterburi—Peterhofi teel, mida hiljem vananenud mudelitena kasutati tegelikult manööverveduritena, Б — reisivedurid, B — segarongide vedurid ja G — kaubarongivedurid.

1912. aastal ühtlustati laiarööpmeliste teede vedurite seeriad kogu Venemaal. See ühtne süsteem kehtib mõningate muudatustega NSV Liidus tänini. Selle süsteemi järgi koosnes seeriamärk põhitähest ja täiendavatest indeksitest.

Seeria põhitäht pidi iseloomustama veduri tüüpi.

N — seeriasse reisivedurid, mis kõigepealt olid kasutusel olnud Nikolai (Leningrad—Moskva) raudteel;
S — seeriasse Sormovo tehases konstrueeritud rasked 1—3—1 reisivedurid;
T — (trjohosnõi) seeriasse vanemat tüüpi 0—3—0 kaubavedurid;
O — (osnovoi) seeriasse kaubavedurid 0—4—0;
L — seeriasse peakonstruktor Lebedjanski nime järgi nimetatud 1—5—0 vedurid.

Täiendindeks d tähistas Joy (džoi) tüüpi aurujagajat, W (v) — Walshardt tüüpi aurujagajat, u (usillennõi) — tugevdatud konstruktsiooniga, k — kuumendatud ehk ülekuumendatud auruga jne.

Nõukogude mootorvedurite seeriad tähistavad veduri tüüpi ja projekti numbrit. Näit. TEP 60 puhul T — tähistab mootorveduri üldtunnust, E — elektriülekannet ja P — reisirongi vedurit; VME puhul V — tähistab Ungarit, kus vedur ehitatud, M — manööververvedurit ja E — elektriülekannet.

5. Elektrirongide mootorvagunid

Võimsus HJ	Kiirus km/t	Märkused
280	70	ekspl. 1924—1941.
„	„	„ kuni 1941.
600	80	„ 1946—1958.
925	85	„ alates 1958. aastast.

Elektrirongide seeria S_3^r puhul tähendab S — põhjaraudtee tüüpi, r — Riia tehast, 3 — nimipinget 3000 volti.

Pöördvankritega mootorvedurite tüüp 2_0+2_0 puhul 2 tähistab pöördvankri telgede arvu, indeks 0 märgib, et igal teljel on oma elektrimootor.

JÄRELMÄRKUS

1941. aastal evakueeriti suurem osa veduritest tagalasse. Neist 0^k 102 teenis soomusrongi «Балтиец» (Leningradis), 0^k 139 Gorki raudteelaste poolt ehitatud soomusrongi kuni Berliinini (asub praegu Gorki veduridepoos aupjedestaalil).

SISUKORD

Saateks 5

1. *Balti raudtee tekkelugu* (O. Karma) 7

Raudtee sünnist 7
Raudtee esimestest sammudest Venemaal 13
Raudtee tulekust Eestisse 20
Balti Raudtee Seltsi loomisest 24
Balti Raudtee ehitusest 27

2. *Raudteedest Eestis aastail 1870—1893* (O. Karma) 33

Balti Raudtee esimesed katsumused 33
Ühendus Tartuga 39
Tegevusest aastail 1870—1893 45
Balti raudtee riigistamine 54

3. *Eesti raudteedest aastail 1890—1917* (O. Karma) 59

Balti-Pihkva raudteekond 59
Kitsarööpmeline raudtee 64
Looderaudtee 70

4. *Eesti raudteelaste elust tsarismi ajal ja nende võitlusest sotsialistliku revolutsiooni võidu eest* (G. Lukin) 80
Raudteelased 1905. aasta revolutsiooni eelõhtul 80
Revolutsioonivõitlejate esiridades 84
Raudteelaste elust ja tegevusest 1907—1917 92
Sotsialistliku revolutsiooni teel 99

5. *Saksa okupatsioon ja Kodusõda* (O. Karma ja G. Lukin) 108
Saksa okupatsioon 108
Kodusõja rinnetel 114

6. *Raudteed kodanlikus Eestis* (O. Karma) 123
Pärast Tartu rahulepingut 123
Uued teeharud 127
Tallinna sõlmest 136
Teede olukorrast 140
Veerem 144
Tegevustulemustest 154
Raudteelaskond 158

7. *Võitluses kodanliku võimu vastu* (G. Lukin) 166
Esimene raudteelaste kongress 166
Võitlus töörahva ühisrinde eest 167
Kapitalismi osalise stabiliseerumise aastatel 171
Reaktsiooni pealetung laieneb 174
Teel sotsialistliku revolutsiooni võidule 178

8. *Uuele teele* (V. Gussarova) 181
Põhjalike muudatuste aasta 181
Sõda 192

9. *Eesti raudteelased sõjajärgsetel aastatel* (V. Gussarova) 200
Tagasitulek 200
Kollektiivi väljakujunemine 206
Elukondlikud probleemid 219
Raudteelaste osa rahvamajanduse taastamisel ja arendamisel . . 223
Sotsialistliku töössesuhtumise eest 231

10. *Tehnilise progressi teel* (V. Gussarova) 241
Organisatsioonilised otsingud 241
Tehniline rekonstrueerimine 243
Tehnika progress ja kollektiiv 252
Kollektiivi loominguline töö 257
Juubeli eel 267
Lõpetuseks 273
Lisa. Vedurid Eesti raudteel 276

Гусарова В., Карма О. и Лукин Г. СТО ЛЕТ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЭСТОНИИ. На эстонском языке. Издательство «Ээсти Раамат». Таллин, Пярнуское шоссе, 10. Toimetaja T. Tender. Kunstiline toimetaja S. Stern. Tehniline toimetaja T. Liivand. Korrektorid L. Golberg ja A. Nurmoja. Laduda antud 18. VI 1970. Trükkida antud 16. IX 1970. Paber 60×90/16. Trükipaber nr. 1 — Staicele Paberivabrik. Trükipoognaid 18 + 33 kleebist. Arvestuspoognaid 22,68. Trükiarv 5000. MB-08511. Tellimise nr. 2649. Trükikoda «Ühiselu», Tallinn, Pikk tänav 40/42. Hind rbl. 1.23.

A
30 994
3515865

TÜ RAAMATUKOGU
1 0300 00351586 5