

ETS



# TEHNILINE RINGVAADE

MASINAEHITUSE, LAEVAEHITUSE, ELEKTROTEHNIKA, TEHNOLOOGIA, EHITUSTEADUSE JA ARHITEKTUURI AJAKIRI.

Jlmub iga kuu 1. ja 15. E. T. S. ajakirja kaasandena.

Väljaandja: **Eesti Tehnika Selts**, Tallinnas. Toimetaja: ins. **M. Raud**, Tallinnas.  
Kirjastaja: **K. Ü. Rahvaulikool**, Tallinnas, Suure Karja tänavas nr. 23.

## EESTI RAUDTEEDE VÕRGU ARENEMINE TULEVIKUS.

### I. Laiaroopalised raudteed.

#### 1. Peaharud.

Eesti ajutine valitsus, juba omas teadaandes maapäeva ees 24. novembril 1918 a., tunnistas tarvilikuks Eesti raudteede ja Venemaa raudtee võrgu vahel paremat sidet luua ja avaldas soovi otsekohese ühenduse kohta Tallinna-Moskva vahel. Seda projekti arutati täies hoos juba kümme aastat tagasi, ja siis tekkisid suured vastuvaielused Moskva-Vindavi raudtee aktsionäride poolt. Kui see nüüd ellu viidaks, siis tuleks raudtee peajaam ehitada Tallinnas mere äärde, lähemas ligiduses kitsaroopalise Viljandi raudtee jaamaga, nimelt Narva maantee ja Petrooleumi tänava nurga juures; sealt läheks ta Russalka ausamba ja Narva maantee vahelt läbi ja tõuseks otsekohe merekallast mööda üles idapool Marienbergi ja läheks edasi, ühises sihis suure Tallinna-Rakvere maanteega. Nii oleks ta küllalt lähedane merekaldale, et kalameestele võimalikuks teha tarvilikult ruttu püügisaadusi turule saata, ja peale selle teeniks ta rikkavulise rannarahva (Loksa, Käsmu) nõudeid, kus praegu kiire ühendus puudub. See maakoht tunneb puudust jahust ja soolast, kuna kaladest ja puudest tal tuntav ülejääk on.

Rakverest läheks kavatsetav liin üle Tallinna-Narva raudtee Peipsi põhja-idapoolsesse nurka välja, Naroova jõest seal üle minnes, kus viimane Vasknarva küla juurest mööda

voolab. Vasknarva küla on Peipsi lähedal, peaaegu Naroova jõe algusel. See maakoht on suurte metsadega kaetud, mille tõttu ta väljaveoks rohkel arvul ehituspuid võiks pakuda. Ka tuleks siin koloniseerimise töid ette võtta, sest maanurk on üksik ja teistest lahus. Vasknarva küla juures peaks järvesadam ehitatama ja Peipsi ranna elanikkudele võimalus antama raudteega ühenduses olla. Sadama kaudu võiks suurel arvul välja vedada kalu ja puid, kuna sissevedamiseks vabrikusaadused, jahu ja sool, väga tarvilised oleksid. —

Siin võiks ka meele tuletada, et hiljuti, Saksa okkupatsiooni ajal, oli arutamisel järve veepinna kõrgendamise ja veesurumise tarvitusele võtmise projekt elektrijõu saamiseks, kuid see projekt, millel terve laialdase kaldäärse maavälja peale suur mõju, ei ole täielikus kujus ettenäitamiseks veel täiesti välja töötud.

Kavatsetav raudteeliin oleks peasjalikult teiseks haruks juba olevale, praegusele Tallinna-Narva liinile, ning jätaks viimasele läbi-veo Venemaa põhjapoolseist piirkondest (Uhta), Uraali mäed, Siber (üle uue ühenduse — Lissino, Sablino, Mga, Põhja raudteedega) ja Põhja-Volga üle uue Peterburi-Röbinski liini, olles ise tselgelikus ühenduses kesk- ja lõunapoolsete Venemaa osadega, — Kaukasusega ja Sise-Aasiaga (Tashkent). Liini pikkus oleks Eesti piirides 180 versta.

Vasknarva küla juures Vene piirist ülemminnes viib Tallinna-Moskva raudtee ka Narva-

Pihkva liinist üle. Arvatavasti oleks ühendused teiste Venemaa raudteedega Strugi-Belõje's, Dno's, Ostashkovo's ja Staritsa's. Ilmaaeagne oleks ehitada Moskvasse uut peajaama, sest palju odavam tuleks sidet luua Hovrino jaama juures Nikolai raudteega, kus ühtlasi ka Moskva ringraudteega ühendus võimalik oleks. See küsimus oleneb muidugi Nikolai raudtee nõusolemisest.

Terve liini pikkus oleks umbes 830 versta, kuna Moskvast Riiga, Moskva-Vindavi ja Riia-Orlovi teede kaudu 876 versta on (Mühlgrabenini jaam) ehk 883 versta (Riia sadama-jaam). Sellest on näha, kui kergesti Tallinn Riiga võistelda võib, ning suurema osa suurest läbiveost, mis enne sõda Moskva-Vindavi liini kaudu Riiga, Vindavi ja Liibavi läks, võiks nüüd Tallinna peale juhtida.

Need andmed näitavad selgesti, kui suur kasu oleks kavatsetavast raudtee liinist Tallinnale eraldi ja Eestimaa jaoks üleüldse. On arusaadav, et see projekt suurt vastuseismist sünnitab Riia linna ja Moskva-Vindavi raudtee seltsi poolt. Sellepärast on väga võimalik juhtumine, et projekti teostamine suurte raskustega seotud ning hoopis võimata võib olla. Siis on soovitav, et tagavaraks oleks teine kavatus, mis vähem võistlust sünnitaks ja millel niisamasugune ehk ka veel suurem tähtsus Eestimaa kohta oleks.

Seni läks kõik sissevedu Venemaale Rootsi ja Norrast Soome kaudu kuni Peterburini. Olgu, et ajaloolised sündmused põhjuseks olid selle kaubaveo tee loomiseks, — siiski ei ole see tee kõige lühem ja ka laevanduslisest seisukohast välja minnes ei ole ta kõige parem, sest laevade jaoks vähegi kõlbulised veed on madalad ja neemelised.

Vaatamata selle peale, et Soome-Vene raudteed varem aegil väga puudulikult Peterburis üksteisega ühendud olid, ei võinud Tallinn küllalt tagajärjekalt selles sihis Soomega võistelda. Põhjuseks oli ühest küljest see, et Tallinna ärimehed kaunis loiid näisid olevat, kuna teisest küljest võistlus Saksa kaupmeeste poolt nii suur oli, et nad kõik väljamaaga kauplemise monopoliseerida tahtsid. Tuleks veel juure lisada, et Tallinna reid igal aastal jääga on kaetud ja laevasõit siis ainult jäämurdjate kaastegevusel võimalik

on.\*) Selle tõttu on ka kinnitushinnad talvel väga kõrged. Sellega selgub, et koht, kus kaubavahetus Rootsiga ja üleüldse lääne maadega võib sündida, peaks olema tingimata sadamalinn, mis nimetud defektidest vaba. On väga tähtis, et nimelt Eesti niisuguse sadama ette võib tuua; nimelt on see Kihelkond, Saaremaal.

Kihelkonna reid on igast küljest tuulte eest kaitstud, iseäranis alaliste õhtutuulte eest, missuguseid Vilsandi saar kinni peab. Selle peale vaatamata tuleb siin 35-jalane mere-sügavus kaldale väga lähedale ja suure ajakohase 30 jalga sügava sadama ehitamine näib täitsa võimalik olevat. Kihelkonna reidile sissesõidu koha ees Baltimeres on leet-seljak, n. n. «Rjabinina Banka», kuhu tule-torni võiks ehitada.

Vene valitsus mõistis väga hästi kõiki neid tähtsaid tingimusi ja niisuguse sadama väärtust. Ta hakkas juba sõja algul ehitustöödega peale, arvates tulevat sadamat kindlustustega kaitsta. Viimased on praegusel ajal, enesestki mõista, üleliigsed ja kasutad. Nad tuleks lihtsalt maha lõhkuda, andes ruumi suurele ja õitsvale linnale, missugune siia asemele võib tekkida. Võib juure lisada, et Kihelkonna läheduses on suured loomulikud tsemendi lademed, nii et materjaalselt oleks kergendatud sadama ehitamine, ja on ka olemas võimalus, sinna alalisi tsemendivabrikuid asutada. Nende saadused s. o. tsement, veetak

\*) Tallinna reid oli jääga kinni

(vana kalendri järel):

1897., 3.—17. II. . . . .	13 päeva
1898., 21.—30. I., 1.—8. II. ja 9.—17. III. . . . .	37 „
1899., 3.—22. III. ja 26. III.—4. IV. . . . .	30 „
1900., 25. I. 2. IV. . . . .	68 „
1901., 25. I.—17. IV. . . . .	82 „
1902., 30. I.—20. II., 2. III. ja 9.—18. III. . . . .	33 „
1903., 30. XII. 1902.—18. IV. 1903. . . . .	109 „
1904., 6. I. — 13. II. . . . .	39 „
1905., Reid oli vaba . . . . .	—
1906., 1. I.—14. II. . . . .	45 „
1907., 26. ja 27. II. ja 7. III.—2. IV. . . . .	29 „
1908., 9. I.—27. III. . . . .	78 „
1909., 17. XII. 1908.—15. III. . . . .	41 „
1910., 21. I.—15. IV. . . . .	85 „
1911., Reid oli vaba . . . . .	—
1912., 23. I.—2. IV. . . . .	53 „
1913., 11. I.—10. IV. . . . .	68 „
1914., 14. I.—4. III. . . . .	31 „
1915., 9.—27. I. ja 28. II.—3. III. . . . .	21 „

Teated võetud Tallinna börsekomitee andmetest.



siis mere ja raudteede kaudu nii oma kui ka väljamaa turgudele.

Peab ütleva, et Saaremaa lõunapoolsel poolsaarel on veel teine koht, kus võiks veel suure väljaveo sadama ehitada. See oleks Sellepäelaht Anseküla juures. Ehk küll mere poolt juurepääsemine otsem kui Kihelkonnal, kuid sadamasse sissekäik ise on kaitstud leetseljakuga, mis Karjalaidi maaninast põhja poole läheb. Raudtee huvide seisukohast vaadates oleks see koht palju parem Kihelkonna omast, sest raudtee oleks Saaremaa piirides palju pikem ja aseneks kogu pikkuses mere kaldal, teisest küljest on aga peale selle veel ka poolsaare kitsus suure sadama edendamisele takistuseks.

Hakates Kihelkonna sadamast läheks raudtee liin õiges joones üle Saaremaa, teda pikuti läbi lõigates. Mis saare kliimasse puutub, siis on see mannermaa omast hoopis teisem: märksa soojem talv vaheldub pika kevadega ja paraja suvega. Siin on leida taimi, mis mannermaal ei kasva, nagu näit. väänkasvud; ka kõiksugu puuvilja ja marju võib siin üliheal arvul ja omadustes kasvatada. Kliima on niisamuti kohane meriino-lammaste kasvatamiseks ja peene villa saamiseks.

Ületõlde tuleb öelda, et rahuloldava ühenduse puuduse tagajärjeks on olnud saare loodusevaranduste mittekasutamine; kuid peale raudtee ehitamist võiks nende tõusvat väljavedu laias ulatuses oodata.

Piila juurest, mis just saare keskel, saadab pealiini laiaroopalise haru Kuresaare peale, — millest eelpool pikemalt — ning ühe kitsaroopalise haru põhjapoolsesse külge. Keskvere juures viib liin üle Väikese väina, mis Saaremaad Muhu saarest lahutab; siin on keskmise suuruse raudtee-mulle sillaga keskpaias. Et niisugune katsetamine õige, on näha sellest, et mõni verst põhjapool, Orisaare juures, suur kivitee väinast mulle ja silla abil üle läheb.

Kuivastu ja Virtsu vahel (Suure ehk Muhu väina juures) peab parv olema, nõnda et raudtee kaupsid ei oleks tarvis ümber laadida, ehk reisijad ei oleks sunnitud vagunid vahetama. Niisuguse ülevõo sisseseadmine on möödapääsemata ja ainult sel teel võib kavatsatud liin heade tagajärgedega teiste liinidega võistelda. Saaremaa kõrvalolemine kaoks siis tingimata. Ülevõdu ei ole kuigi pikk, ai-

nult 7 versta, nii et üks laev, Kuivastu ja Virtsu vahel käies, rongide suurt arvu ära kasutada võiks. Siiski peab ka teine laev olema selleks juhtumiseks, kui esimene parandusel viibiks. See laev võiks harilikult Saaremaa ja Hiiumaa vahel käia, kuhu, nagu alamal tähendud, kitsaroopaline liin tuleb ehitada. Talvel jää pärast takistusi siin suurel arvul oodata ei ole, sest et väin väga harva kinni külmab; kuid ujuvast jääst takistused on tihti võimalikud.

Kui tulevikus, mis väga võimalik, kaubavahetus sellel liinil sedavõrd suureneb, et seda raudteed peaks kaheroopaliseks ümberehitama, siis ei ole parvega üleviimine muidugi küllalt kohane. Väike liiniplaani muutmine lubaks siis mannermaa ja Virelaidi (Paternoster) saare vahel nelja versta pikkusel tunnelid ehitada, mille tõttu uue liini läbilaskmise võimalus tegelikult piiramatuks saaks.

Virtsust läheb liin Pärnu, kust kitsaroopaline raudtee Valga, Viljandi ja Tallina sihis välja jookseb. Liivimaa piirist kuni Pärnuni läheb liin kas suurte turbasoode läheduses ehk koguni nendest läbi. Neil soodel on tulevikus suur tähendus, sest ainult nüüd, kus küttepuid väga kallid, on turba väärtusest aru saadud. Endistel aegil olid need sood kasutamata, sest puid oli küllalt, hiljem, sõja aegu, aga puudusid tarvilised abinõud ja masinad. Pärnu juures on suur hulk vabrikuid, nagu näit. Valdhof, Sindi ja teised. Ka võib loota suurel määral puude väljavedu läheduses olevaist metsadest. Pärnu sadam on väga puudulik ja oma otsekohestele ülesannetele mitte vastav, pealegi kui uus raudtee temaga ühendust loob. Pärnu sadama reid tuleb sügavamaks teha, tarvis ehitada uued tammid ja kaubaladud. Selle peale vaatamata on sadam sagedate põhja ning lääne tuulte eest hästi kaitstud.

Viljandi juures tungib raudtee Eestimaa kõige viljarikkamasse maakohta, kus lopsakalt sigineb teravili, lina, kartul, ning kus peale selle võid ja juustu valmistakse. Siin läheb nimetud liin Paide ja Tallinna peale minevast raudteest üle. Edasi puudutab ta kaudselt suurt Virtsjärve, mille läheduses mitmed klaasivabrikud. Võib olla, et tulevikus sellel järvel ka laevandus sisse seatakse; muidugi on laevade sügavus ja ka nende mahutus kaunis

väike. Emajõega ühes liinis viies jõuab raudtee Tartu, kus ta Tallinna-Valga liiniga ühineb. Otsekohesel ühendusel Lõuna-Eesti linnade, see on: Pärnu, Viljandi ja Tartu vahel, on peale kaubanduslise veel suur poliitiline tähtsus. Tuleb meele tuletada, et ühendus Valgas ja ka suur osa raudteest sellest linnast kuni Mõisakülani Läti piiridesse kuulub ja, kui lätlased Valgas tollimaksud peaks sisse seadma, oleks läbikäimine Lõuna-Eesti-maa linnade vahel tõsiselt takistud.

Tartust läheb liin otseteel Petseri peale välja, kus tuleb ühendus eestipoolse raudtee osaga Pihkvast-Valka. See maakoh on niisama üks rikkamatest põllusaaduste poolest; peale selle on siin ja seal leida suuri metsi, mis jällegi ehituspude väljavedu oletada lubavad. Petserist algab juba Vene piir ja kuigi ühendus Valgas Läti kontrolli all oleks, seisaks Petseri-Valga liin teiste liinidega siiski täielises ühenduses. Küsida võiks, kas selle liini ehitamine ei mõjuks halvasti Tartu-Valga ja Valga-Petseri liinide rahalise külje peale. Selle küsimuse kohta võiks tähendada, et suurem osa kaubaveost mõlemate teede kaudu ühes sihis läheb, nimelt Riiga, ja uue liini ehitamine ei sünnitaks siin sugugi takistusi. Muidugi on olemas kohalik reisijate vedu Tartu ja Pihkva vahel, kus eestlaste arv kaunis suur, kuid nendest kõrvalekaldu mine ei oleks olevatele liinidele mitte nii suure tähtsusega. Selle vastu aga vähendaks kavatsetav liin tuntavalt Pärnu-Tallinna kitsarööplise raudtee sissetulekuid ja kaudselt ka Tartu-Valga laiarööplise omi. Põhjus on see, et Pärnu, Viljandi ja Tartu vahel on tähtis kaubandusline ühendus, mis siis uue liini peale läheks; sellega aga peab leppima suurte poliitiliste ja kaubandusliste huvide kasuks. Kitsarööplise raudtee kaotust võiks ehk sellega tasuda, et Pärnu-Tallinna raudtee ühisusele uued kergendused antaks, ehk nii nagu alamal tähendud. Tartu-Valga liini kaotus tehtakse aga uue kavatsetava liini tarvitamisega heaks, sellega, et Tartu-Tallinna liini sissetulekud märksa kõrgenevad.

Vene piirides peab liin otsejoones olema ning ühenduspunktid olemasolevate raudteedega saaks järgmised: Ostroff—Leedu ja Poolamaa jaoks; Novo-Sokolniki — Kievi ja Odessa jaoks ning lõpuks Smolensk — Harkovi, Krimmi

ja Kaukasuse jaoks. Nagu juba öeldud, ei kutsu see liin Vene raudteede ühisuse poolt nähtavasti vastuseismist ja ka Läti sadamad, nagu Riia, Vindavi ja Liibavi ei või temale mingit takistust ette panna. Liini pikkus on 740 versta, millest 340 versta Eesti piiridesse kuulub. Viimasest arvust võiks 200 versta (Petser-Tartu-Viljandi-Pärnu) juba kohe ehitada kui iseseisva haru, mida pärast edasi jätkata võib.

Nagu juba seletud, oleks kavatsetaval liinil terve Eestimaa kohta määratu tähtsus. Eesti etendaks vaheltkaupleja osa viljarikka Lõuna-Venemaa ning Rootsi-Norra vahel. Niisamuti looks esimese järgu sadam Kihelkond, kes tõesti Hangõ'ga konkureerida võib, parema ja jäähädahust takistamata kaubanduslise läbikäimise Inglismaaga. Meie noorele riigile on see igatahes väga ja väga edustav.

## 2. Kõrvalised harud.

Saaremaa on viibinud siinamaani täitsa teistest isoleerituna ning seda rohkem selle tõttu, et ta enamalt Liivimaa alla kuulus, ehk elanikud küll eestlased olid. Pealinn oli Riia, kus Saaremaa elanikud alati sakslastega ja lätlastega kokku puutusid, mitte aga omasugu rahvaga. Nüüd ei ole mitte ainult loomulik, vaid juba poliitiline tähtsus nõuab, et elanikud ligemalt oma uue pealinnaga, nimelt Tallinnaga, seotud saaks, mis ilma kahtlemata saare arenemise käiku kiirustaks. Teisest küljest on Kuresaar juba vanasti tuntud ja kuulus oma mudavannide tõttu, kuid olles ilma rahuloldava ühenduseta, oli ta sunnitud need looduslised arstimise abinõud välja andma rohkem vastavamatesse kohtesse, nagu seda Haapsalu ja Pärnu on. Alles nüüd on selgusele jõutud, kui kasuta oli niisugune imelik toimetus. Niipea kui otsekohene ja peatamata tee loodakse, mis ühendaks Saaremaad mannermaaga, — muutuksid tingimused korraga teiseks ja suur osa haigeid leiaksid abi Kuresaares. Kavatsetav tee haru läheks Piilast Kuresaarde.

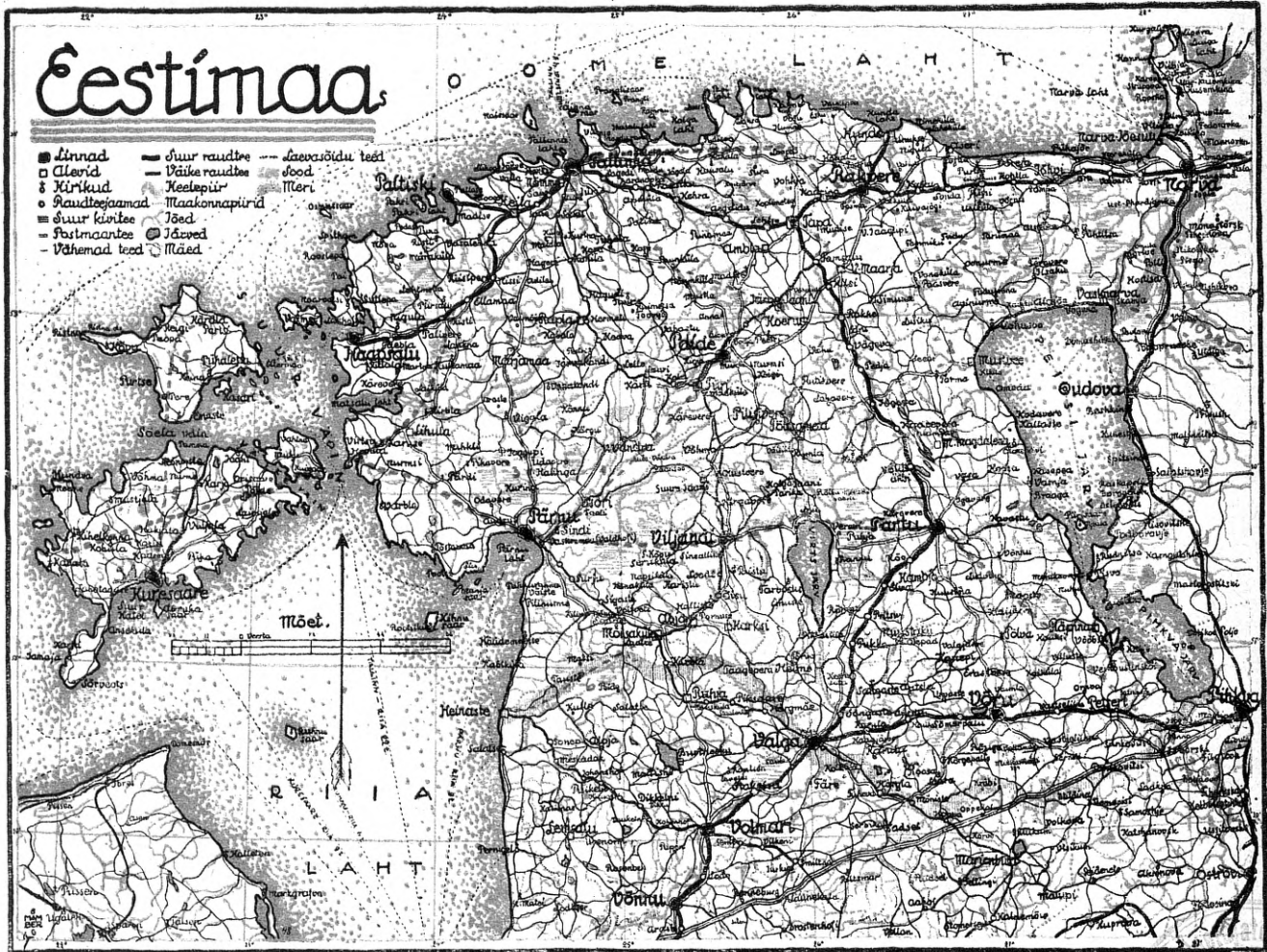
Mis puutub saare ühendamisse Tallinnaga, siis on kavatsusel teine haru, mis algaks Tallinna-Haapsalu liinil Risti juures ja lõpeks Virtuga, kus üleveo parv asub. See liin oleks kasulik maakonnale, kus elanikkude arv õige suur, niisammuti täidaks ta ka Lihula alevi



tarvidust ning töotaks juba iseenesest suurt edu. Peale selle ühendaks ta Eesti laiaroopalised raudteed üheks täielikuks ja laiaks võrguks. Tallinnast Kuresaarde peavad tingimata otsekohesed reisijate vagunid käima; ka Peterburi võiks otseteel ühendada nende supeluskohtadega.

Võiks küsida, kas peale selle ei oleks soovitav veel üks laiaroopiline liin ehitada, mis näituseks ühendaks Viljandit Haapsaluga.

Üleüldse ehitada, on iseenesest juba suur ja keeruline, ja tuleb kahelda, kas seda küsimust võib üleüldse põhjusemõttelikult otsustada. Endistel aegadel otsustati Venemaal seda küsimust kõige sagedamini eitavalt, mida sellest näha, et terve rida kitsaroopalisi teid laiaroopalisteks ümberehitati, kuna vastupidist juhust iialgi ette ei tulnud. Tingimused meie kodumaal üleüldse ja praegusel ajal eraldi lähevad aga neist hoopis lahku ja kohaseks



Igatahes ei oleks see kasulik, sest et Haapsalus ei saa iialgi suurt sadamat ehitada: laht ei ole küllalt sügav. Selle tõttu ei või ka suurt läbivedu oodata, ning laiaroopalise liini juureehitamine ei tasuks nähtud vaeva. Nimetud maakohale on kitsaroopaliste teede võrgu arenemine kõige kasulikum. Sellest aga allpool.

## II. Kitsaroopalised raudteed.

Küsimus, kas maksab kitsaroopalisi teid

võib lugeda ainult niisugust teedesüsteemi, mis tõepoolest olemas olevatele tingimustele ja nõudmistele vastab.

Eestimaa, piiratud kahest küljest merega, kolmandast aga kaugele ulatavate pikkade Pihkva ja Peipsi järvedega, omandab oma geograafilise seisukoha tõttu mõnesugused iseäraldused, mille mõju ennast praegusel ajal juba hakkab tema poliitilises elus tunda andma. See geografiline iseäraldus oli, võib olla, ka

25 aastat tagasi põhjuseks, et esimese juureveo raudtee ühisuse kitsaroopaline võrk tekkis. Kuid ka kõige viimasel ajal, sõja kestes, ehitas Vene valitsus terve rea, kitsaroopalisi liinisid, näituseks ümber Tallinna, kindluse otstarbeks, niisama ka Paide-Tamsalu liini. Kõige viimasel ajal läks kitsaroopaline tee Valgast Marienburini, mis enne Liivi juureveo teede ühisuse omandus oli, Eesti riigiraudteede valitsuse alla. Kõik need teed on ühesuguse roopavahe laiusega — 75 cm.

Niisuguste tingimuste juures näitab võimalik olevat täiesti iseseisvat kitsaroopalist teevõrku kavatseda, missugune, kujunedes üheks seotud üksuseks vaba väljapääseteega sadamate juure, oleks ühes sellega mitmes kohas laiaroopalise võrguga niiviisi ühendud, et kaupade ümberlaadimine sisemiseks tarvitamiseks väheneks kuni minimumini.

Nagu juba ülevalpool tähendud, ehitati sõja kestvusel kitsaroopaline liin Paidest Tamsalu sõjavõimude poolt. Ehk küll mitte lõpulikult valmis, täitis ta Saksa vägede tarvidusi rahuloldavalt. Tulevikus näib see liin ennast äratasuv ettevõtte olevat. Igatahes tuleb ta ühest küljest pikendada kuni Rakvereni, ning teisest küljest Pärnuni; ainult siis lubab nimetud liin väärtusline olla.

Et teeharu Türi-Allikult Paideni üks osa liinist on ja selle peremees kitsaroopalise raudteede ühisus, siis on täitsa loomulik, kui terve liini nimetud ühisusele anname. Niiviisi saaks viimane omad kahjud kinni katta, mida kavatsetav Kihelkond-Smolenski liin nimetud ühisusele tingimata sünnitaks. Ühtlasi tõendaks Eesti valitsus niisuguse teguviisiga, et ta igaviisi valmis on kaubanduslikes läbikäimises kergendusi tegema. Kui kahe pealiini ühendus Rakveresse asendada, on kavatsetav liin ilma kahtlemata suure tähtsusega terve ühisuse süsteemile.

Türi-Allikult on kavatsusel teine haru läbi endise Liivi kubermangu põhjapoolse osa kuni Peipsi järveni. See liin puudutab rikast Põltsamaad ning, Jõgeva juures pealiinist ülemines, vastab täielikult rohkearvulise elanikkudega Laiuse ja Torma ümbrusele. Ta lõpeks suure Mustvee külaga, missugune kõige tähtsam kalapiügi keskkohat Peipsi rannal on. Tuleb tähendada, et Jõgevast Tallinnani laiaroopalise kaudu 134 versta on, see on lühem

tee, kui kitsaroopalise kaudu (148 versta), nii viimane esimesega igatahes võistelda ei saa.

Väga võimalik, et tulevikus, kui Tallinna-Moskva raudtee valmis saaks, see liin läbi Lohusuu kuni ühinemiseni temaga Iisaku juures ehk koguni eemal kuni Jõhvini pikeneb; niisama võimalik võib olla, et ehitakse ka lõunapoolne teepikendus, kas või Kodavereni.

Kui need teed ehitataks, jääb kaks piirkonda üle, mis puuduliku raudtee ühenduse all kannatavad. Need oleksid: 1) piirkond Haapsalu, Paide ja Pärnu vahel ning 2) kolmnurk Paide, Tallinna ja Tamsalu vahel. Mõlemaist piirkondist on kaubavedu enamalt jaolt Tallinna peale juhitud. Esimese piirkonna jaoks algaks raudtee Pärnust ning looks otsekohe-  
sema ühenduse selle linna ja Tallinna vahel, läbimines viljarikkast Jakobi kihelkonnast, niisamati ka Vigalast ja Märjamaalt ja lõppedes Härmeti jaama juures, mille ligidal Rapla alev. Mis puutub teise piirkonda, siis on vaja teed, mis läheks läbi siamaani teistest lahus olnud Kose piirkonnast, ühendades Tallinnat ühe Paide-Tamsalu liinil oleva jaamaga.

Selleks otstarbeks võib kasutada kindluse raudtee haru kuni Kurnani ja seda pikendada Koselt ja Paunkülalt mööda kuni Järva-Jaani jaamani, Paide-Tamsalu raudteele. Peale Tallinna-Moskva raudtee ehitamist võib seda teed sellejärele pikendada kuni Rakke jaamani ja siit läbi Simuna ja Paasvere kuni selle tee ühinemiseni Tudu juures.

Mis puutub esimese teesse, see on Pärnust-Härmeti, siis tuleb tähele panna, et peale selle liini ehitamist kaugus Tallinna-Valga vahel kitsaroopalise raudtee kaudu (240 versta) on lühem kui laiaroopalisel (256). Nõnda võib siis kitsaroopalise raudtee eraühisus riigiraudteedega võistelda. Sellepärast võib olla, et esimese ja vahest ka teise liini ehitamine edasi lükatakse. Selle aja jooksul peaks siis aga korralik autode ühendus sisse seatud olema, mis väga soovitav ja tingimata juba algusest saadik ennast ära tasub.

Nüüd jääb üle ainult üks piirkond, mille eest peab hoolt kandma. See oleks Hiiumaa. Kõik, mis oli öeldud Saaremaa kohta, puutub niisama ka Hiiumaasse. Ehk seal küll kaks tööstust on — nimelt Kärkla ja Kõrgesaar, on ühendus mannermaaga ja kaubanduslikes läbikäimised saarel niisugused, et neid parandada tuleks.



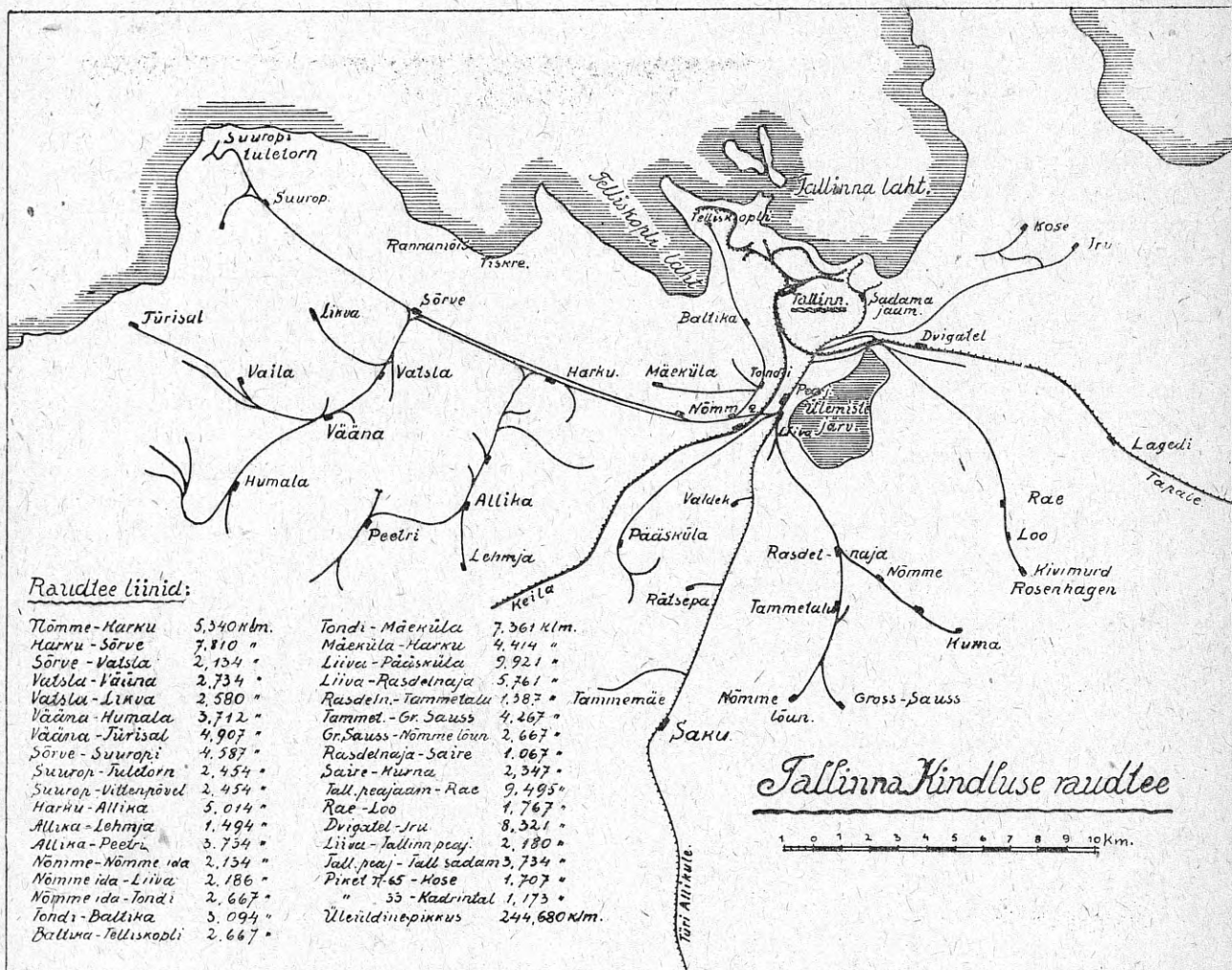
Hiiu- ja Saaremaa administratiivse ühendamise kavatsus annab võimalust arvata, et ka veosaadetuste siht läheks nähtavasti lõunasse ja tee, alates Kärblast ning jagades Hiiumaad meridiaanilises sihis peaaegu ühesuursteks jagudeks, läheks edasi Saaremaal sellesamas sihis ja ühineks Kihelkond-Smolenski liiniga Piila juures.

Ülevalpool oli juba tähendatud, et ühe par-

ning Rohuküla sadama vahel, mis Haapsalu juures.

Kavatsetud raudtee liinide pikkus on järgmine:

Pärnu-Türi-Alliku . . . . .	65 versta	} Pärnu-Rakvere
Tamsalu-Rakvere . . . . .	26 „	
Türi-Alliku-Mustvee . . . . .	91 „	
Pärnu-Härmeti . . . . .	77 „	
Tallinna-Järva-Jaani . . . . .	76 „	(Paide-Tamsalu liinil)
Piila-Kärkla . . . . .	61 „	(Hiitu saarel)



vedest, mis selle liini jaoks tarvis, võib siin mõlemate kitsarööplise osade vahel ära kasutada, ühendades Hiitu saart ja Saaremaa põhjapoolset osa selle raudteega. Peab ütlema, et õigeks kavatsemiseks Hiiumaa raudtee kohta puuduvad praegusel ajal kõikisugu andmed, nii et ainult peate täiendavate andmete muretsemist võib otsustada, kas liin selles või teises sihis saarest läbi läheb ning kus peaks parve sadam olema. Näituseks, oleks ehk parem luua üht sarnast ühendust Heltermaa

On jäetud võimalus veel ühe uue liini kavatsuseks. Võib olla, et see plaan läbiviimisest kaugel on, siiski ei või teda kahe silma vahele jätta. Nagu iga kaardi peal selgusele võib jõuda, on Heinaste sadam Eesti piirides, kuna raudtee nimetud sadamast Volmari, ja liin Volmarist Valka Läti kontrolli all seisab. Et see mõnda takistust sünnitab, ei ole sugugi tõenäollik. Juhtub aga, et takistused tulevad, siis peab tingimata Heinastest Mõisakülla kitsarööplise haru ehitama. Nime-

tud liin oleks peaaegu parallel Läti piiriga ning ühendaks otseleel sadamat Eesti riigi raudteede võrguga. Tema pikkus oleks 55 versta.

Juhtub väga harva, et kavatsustes raudteede ehtamise kohta nende ärakaotamise üle arvamisi avaldakse. Selle peale vaatamata peab seda tegema. Kaks aastat enne sõja algust hakkas Vene valitsus Tallinnas esimese järgu kindlust ehitama 70 miljoni rubla väärtuses. Need pooleli jäänud ehitustööd võeti Saksa vägede poolt ilma ühegi pauguta ära, suurt saaki nende kätte jättes. Üks osa kindluse peaplaanist sisaldab täielikku kitsarööpaliste raudteede süsteemi, mis paljude teiste kindluste vahel ühenduse looks. Nende teede üldine pikkus oli 245 versta, millest praegu 196 km. järele on jätud; siia tuleb juure lisada 31 km. Naissaarel ja 5 km. Aegna saarel. Nimetud teed on praegusel ajal ilma suurema tegevuseta ja ainult Liiva-Humala liinil (26 km.) on tegevust. Rongid lähevad välja kitsarööpalise raudteejaamast Tallinna-Sadam ning Liiva juures kindluse tee peale üle. Reisijate liikumine, iseäranis talviti, on võrdlemisi väike ning Humala iseenesest on täitsa tähtsuseta koht, pealegi on laiarööpalise raudtee jaam — Keila temast ainult 7 versta kaugel. On selge, et suur osa nendest raudteedest tuleb ära kaotada; kõik materjalid, nagu liiprid, roopad, pöörangud, sillad j. n. e. tuleb kokku koguda ja ühte kohta hoiule panna. Kui võimalik, võiks neid kitsarööpalise raudtee ühisusele müüa, ehk jälle teistele liinidele tarvitada anda.

Üks ainukene kavatsus mõne nende tee-

liinide tarvitusele võtmise üle annab lootust edu peale. Selle järele tuleks Vittenhofi uulitsale praeguse raudteeliini taha suvevaksal ehitada. Siit läheksid rongid läbi Tondi, Nõmme, Harku, Sõrve, Väana jaamade ja Türisalu kindluse teed. Peale selle tuleks ehitada uued jaoskonnad Türisalt-Suuropi ja sealt Rannamõisa ning tagasi Sõrve peale, kuid siit sihti muutmata läheksid rongid teist teed mööda tagasi Harku, Nõmme peale ja edasi alguspunktini. Sel viisil oleks liikumine ainult ühele poole ilma rongide ristvahetusteta. Selle tee sihiajamiseks on juba algatus tehtud.

Toodud ettekanne on põhjendud andmete peale, mis praegusel ajal kättesaadaval on olnud. On ainult antud üldine ülevaade nendest teedest, ilma et asi üksikasjalikult läbi oleks võetud. On selge, et enne kindlate sammude astumist tuleb kavatsatud liinide teostamiseks põhjalikka tõendusi leida, mitte ainult topograafiliselt, vaid tuleb koguda statistilised ja ka ökonomilised andmed. Igatahes on eelkavatsustest selgesti näha, kui palju on vaja tööd teha, et Eesti riigi tungivat tarvidust kaubandusliseks läbikäimiseks rahuldada. Teisest küljest on niisamuti selge, kui palju peab tegema, ja ka võib teha, et meie maa loomulikud varandused, mis praegu lähedate läbikäimise olude puudusel puutumata, võiksid jõuda soovitava arenemise järku.

Walter Rosenthal  
Teedeinsener.

Tallinnas, 1. augustil 1919.

---

□