
Võitlus Tartu–Petseri raudtee ümbes 1920. aastatel¹

Kersti Taal

Raudtee jõudis esmakordselt Eestisse 1870. aastal, kuid rööbastel liikuvat auruvankrit tutvustasid eestlastele alates 1849. aastast Friedrich Reinhold Kreutzwald ja Johann Voldemar Jannsen. Tallinna ärimehed unistasid juba 1860ndatel otseühendusest Pihkvaga ja 20. sajandi algul oli päevakorral Tartu–Smolenski raudtee ehitamine, kuid Tartu–Petseri raudtee ehitamisel jõuti reaalsete sammudeni alles Eesti Vabariigi ajal. Insener S. N. Šelavin hakkas trassi maha märkima 1920. aastal, kuid rahapuudusel ei jõutud ehitustöödeni enne 1928. aastat. 25. mail 1928 võttis III Riigikogu vastu „Raudteevõrgu arendamise seaduse“, kus esimeses järgus nähti ette Tartu–Petseri laiarööpalise raudtee ehitamine. Kodukanti läbiva raudtee lootus aktiveeris elanikkonda ning järgnev võitlus käis selle nimel, et raudtee võimalikult oma külale-alevikule lähemale saada. Peeti koosolekuid, koguti allkirju ning läkitati palvekirju riigivanemale, vabariigi valitsusele ja ministeeriumidele. Oma osa oli rahva teavitamisel kohalikul ajalehel *Võru Teataja*, kus võitlusest raudtee sihi ümber ja hiljem selle ehitamise käigust pidevalt kirjutati. Kui 1928. aasta esimese poole palvekirjadega loodeti otsustamist mõjutada – kas idapoolne Kauksi või läänepoolne Põlva suund –, siis pärast riigikogu otsust lootis kaotaja pool – Räpina ümbrus

¹ Autori teemavalik pole juhuslik, sest olen üles kasvanud paarisaja meetri kaugusel Tartu–Petseri raudteest. Rongimürin ja vedurivile, vagunite kokkulügemine olid lapsepõlve igapäevaseks saatjaks. Meeles on isa jutud raudtee ehitamisest, Taani inseneridest ja raudtee pidulikust avamisest. Ülikooliajast alates olen sadu kordi Põlva ja Tartu vahet sõitnud. Ettekandeks materjali kogudes leidsin raudtee toetuseks kogutud allkirjade hulgast ka vanaema, vanaisa ja vanavanaema allkirjad.

– ikka veel otsust oma kasuks muuta. Enda esiletõstmine, naabrite halvustamine ja valefaktide esitamine tundus palvekirjade koostajatele igati loomulik, kuid peale jäi siiski majanduslikult kaalutletud suund: läänepoolne Põlva variant oli odavam ning läbis rahvarohkemaid piirkondi. Majanduskriisi aastatel olid ehitustööd sotsiaalmajanduslikult olulised, sest töötud said tööd ning ka kohalikele oli lississetulek ehitustöödel igati oluline.

Kauaoodatud raudtee avamise mõju oli mitmekülgne: Võru- ja Setumaa tõmbekeskus Tartu oli ühtäkki vaid tunni-kahe kaugusel, kaubad, sealhulgas põllumeeste toodang, jõudsid tunduvalt kiiremini turule. Raudtee lähedusse hakkasid kerkima uued elamud (Veriora, Põlva) ja Taevaskoja kujunes tartlaste tähtsaks suvitus- ja väljasõidukohaks, millele aitasid kaasa suvised soodushinnaga erirongid. Hoogustus maanteede ehitamine ja vanade remont, sest uued raudteejaamad vajasisid korralikke juurdepääsuteid märksa suurenenud liikluseks. Väga oluliseks peeti reisijate igakülgset mugavust ja heaolu ning kõikidesse jaamadesse ehitati jaamahooned, millest enamik hävis Teise maailmasõja aastatel (alles on praegu tühjalt seisev Põlva jaamahoone). Kui võrrelda rahva toonast aktiivset tegutsemist nüüdisajaga, siis ühiseks jooneks on koosolekute pidamine, allkirjade kogumine, ajakirjanduse kaasamine, kuid oluline erinevus seisneb selles, et tol ajal soovisid kõik külad-alevikud raudteed võimalikult lähedale, tänapäeval võideldakse sageli selle eest, et uus tee vähemalt enda õuele ei tuleks.

Esimestest raudteedest Euroopas ja Venemaal

Esimese aurujõul liikuva lokomotiivi ehitas Inglismaal Georg Stephenson 1814. aastal, mida kasutati kivisõega täidetud vagonettide vedamiseks. Stephenson jätkas tööd ning 1825 valminud lokomotiiv vedas raudteel juba 34 vaguniga rongi. 1830. aastal avati raudteeliin tööstuslinna Manchesteri ja sadamalinna Liverpooli vahel. Saksa maal ehitati esimene raudteeliin Dresdenist Leipzigi aastal 1835.

Venemaal valmis prooviraudtee Peterburist Pavlovskisse (25 versta) 1837. aastal. 1851 avati täispikkuses Peterburi–Moskva raudtee, mille

ehitustööd kestsid 8 aastat. Eestit osaliselt puudutava Peterburi–Varsavi raudtee ehitamine üle Pihkva algas 1851. aastal. Nii sai Pihkvast raudteelinn ja Kreutzwald sõitis Võrust 1859. aastal Peterburi Pihkvast just rongiga. Kui 1860ndatel avati Tartu ja Pihkva vahel auru-laevaliiklus, avanes Tartule laeva ja rongiga ühendus Varssaviga ja sealt edasi pääs Lääne-Euroopasse. Peagi hakkasid seda teed mööda Tartusse saabuma üliõpilased nii Poolast kui ka Lõuna-Venemaalt.² Ka J. V. Jannsen sõitis 1864. aastal Pihkva kaudu rongiga Peterburi sõpradele külla, millest ta oma ajalehes kirjutas: kõrvad ulusid peas, kui aurav tulehobune 60 versta tunnis sõitis.³

Kreutzwald ja Jannsen rahvale raudteed tutvustamas

F. R. Kreutzwald kirjutas raudteest kui inimkonna suursaavutusest 1849. aastal oma populaarteaduslikus väljaandes „Ma-ilm ja mõnda, mis seal sees leida on“: *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 raamatutrukkimise, püssirohu tegemise ja kompassi ülevõtmine. Pärast lühikest mässamist niisuguste vastutõrkujatega, kes – olgu kas tõlbi mõistuse või vallatu silma kinni panemise pärast – seda avalikku kasu ei tahtnud näha, mis raudtalaga teed saatsid, ja sellepärast raudteede ehitamise vastu tõrkusid, on raudteede tulu kõik vastutõrkujad ära võitnud ja enamasti igasse kohta aset võtnud, ka sinna maile, kus esiotsa asjast ükski ei tahtnud kuulda. [...]* Nädalad ja kuud, mis muidu pika teelkäimisega ära kulusid, kaovad nüüd kahe-kolme päeva sisse.⁴ Kreutzwald on oma kirjavahetuses

² Hillar Palamets. Raudtee viib läbi Pihkva. – Sõidab, hirnub raudne täkk, kel selja taga valge laik. Tallinn, 2005, lk 73.

³ Johann Voldemar Jannsen. Reisisõnumid (rongiga). – Eesti Postimees, 8., 15., 22., 29., 30. juuli 1864, lk 225–226, 233–235, 241–243, 249–250, 257–258.

⁴ Friedrich Reinhold Kreutzwald. Raudteed. [Teosest „Maailm ja mõnda, mis seal sees leida on“. (1848/49).] – Maailm ja mõnda. (Teosed.) Tallinn, 1953, lk 259.

sageli unistanud raudtee jõudmisest Eestisse, ka Võrru, et rappuva tõlla asemel rongiga tunduvalt mugavamalt ja kiiremini reisida.

J. V. Jannsen tutvustas maarahvale raudteed juba *Perno Postimehe* esimeses numbris: *Olleme jo monda korda kuulnud, et raud teesid ka maa peäl peab ollema, kelle peäl aurovankriga sõidetakse, ei hoost egga härga ees – ei tea kas see ka tõssi peaks ollema? Raudteel ei ole mitte röped tee sees, vaid rattaste sees, nago vokki ratastel, kus nõrid peäl jookuvad. Joud, mis rattad vurrama panneb, on keva vee aur, mis massinagi sees esimesse vankre peäl järgestet kötakse. Pallaval aurul on vägga suur väggi sisse lodud, mis innimessed vannal aial veel ei tunnud. [...] Omma versta 50, kui rutt tagga on, tunnis ärra sõita, polle suur arro assi keddagi. [...] Raudtede läbbi tullevad maad ja linnad teine teisele otsego lähhemale. Kuhho innimenne muido päva otsa kibbedasti pididi sõitma, saab ta aurovankris raudtee peäl pari tunniga.*⁵ J. V. Jannsen kirjutas raudteedest ka järgmistel aastatel ja igatses aega, mil Eestis raudteid ehitama hakatakse.

Esimesed raudteed Eestis

Eestimaa kubermangus heietasid kaupmehed raudtee ehitamise plaanist juba 1845. aastal, et kerge vaevaga Peterburi turule pääseda. Esimese projektini Tallinna–Narva–Peterburi raudtee ehitamiseks jõuti 1858. aastal, mil ka siht looduses maha märgiti, kuid riigilt nii kulukaks ettevõtmiseks toetust ei saadud. Toetust ei leidnud ka 1859. aastal koostatud Tallinna–Pihkva raudtee projekt. 1863 esitas Eestimaa rüütelkonna peamees A. von Kursell Teedeministeeriumi Raudteede Departemangu ülemale avalduse Balti raudtee ehitamiseks, kus oli teade, et ehitustöid on nõus finantseerima Inglise firmad. Kapitalipuudusel lükati ka seekord ettepanek tagasi. Aastal 1867 hakkas rüütelkonna uus peamees Alexander von der Pahlen aktiivselt tegutsema ja esitas uue ettepaneku koos projekti ja kalkulatsiooni. Ta rõhutas Tallinna–Narva–Peterburi raudtee tähtsust mitte ainult Eestimaa kubermangule, vaid kogu Venemaa majandusele, eriti väliskaubandusele. 26. novembril 1868 kinnitas valitsus lõpuks

⁵ J. W. Jannsen. – *Perno Postimees*, 5. juuni 1857.

raudtee ehituskava. Pahlen valiti samal koosolekul Balti Raudteevalitsuse presidendiks.⁶

Raudtee ehitus edenes ja sai loodetust, 1. novembrist 1870, varem valmis. Pidulik avamine toimus 24. oktoobril 1870. Narva sõitis avamispidustustele üks rong Tallinnast ja teine Peterburist. Uus raudtee oli eriti maarahvale tõeline maailmaime, millesse algul suure hirmuga suhtuti. Olles rongi sõitmas näinud, ütlesid vanemad inimesed pärast koguni: *Oma silmaga nägin, kuidas terve küla jooksis mööda maad ja tegi koledat häält, nii et kogu ilm värises. Eks see üks viimsepäeva märk ole. Tänu taevale, et eluga pääsesin!*⁷ Imestati, kuidas kahe raudlati pealt rongirattad maha ei veere. Esialgne rongide liikumiskiirus polnud kuigi suur, 35 versta tunnis, ja seega kulus sõiduks Tallinnast Peterburi peaaegu 12 tundi.

Tartust ei saanud raudteelinna veel niipea. 1864. aastal küsis J. V. Jannsen murelikult, kuhu jäi see jutt, et raudtee Tallinnast üle Tartu Pihkvasse ehitatakse. Ta mõistis hästi raudtee tähtsust kohalikele majandusele: *Se raudsoon panneks meie ma põllo saki ja kätte tööd koggoni teiseti likuma kasso saatma; aga kes teeb valmis?* Samas pidas ta ehitamisele tulevat Miitavi raudteed Kuramaale suureks õnneks.⁸

Juba enne Tallinna–Peterburi raudtee avamist pöördus Pahlen 1870. aasta algul rahandusministri poole ja põhjendas Tapa–Tartu teeharu tähtsust, paludes selle võtta ehitusele tulevate teede hulka. Balti Raudtee Seltsil polnud küll tulu loota, kuid ettevõtmist toetasid kohalikud mõisnikud ja Tartu äriühingonnad. Juunis 1873 esitas Pahlen Tapa–Tartu teeharu ehitamise kava teedeministrile ja taotlus kinnitati 21. detsembril 1874.⁹ Esialgne variant – alustada haruteed Rakverest – heideti kõrvale, sest raudtee Pandivere kõrgustikku läbides oleks tulnud teha väga ulatuslikke mullatöid. 107-verstase teeharu ehitustööd algasid mais 1875. 1876. aasta 21. augusti õhtul saabus Tartusse esimene rong suurtükilaskude saatel. Tänu linnas toimuvale põllu- majandusnäitusele oli rongi uudistama tulnud mitu tuhat inimest.

⁶ Arved Duvin. Lugusid raudteedest Eestimaal. Valga, 2007, lk 5.

⁷ H. Palamets. Raudtee, lk 109.

⁸ Kuramaalt [Raud maanteest]. – Eesti Postimees, 12. veebruar 1864, lk 51.

⁹ A. Duvin. Lugusid, lk 11.

Ehitustööd veel jätkusid ja ajutine liiklus avati 19. detsembril 1876. Riiklik komisjon võttis raudtee vastu 25. juulil 1877.¹⁰

1860ndatel liikus Tallinna äri-ringkondades idee ehitada Tallinna–Pihkva raudtee, et pääseda sealt Peterburi–Varssavi liinile. Ka pärast Tapa–Tartu harutee valmimist unistati endiselt otseteest Pihkvasse, kuid Tartule oli tähtsamaks raudtee kubermangukeskuse Riiga. Juba 1876. aastal esitas Pahlen uue taotluse, seekord raudtee ehitamiseks Tartust Riiga. Suurem projekt nägi ette raudtee ehitamist Riiast Pihkvasse, Valga–Tartu haru pidi ühendama kahe kubermangu pealinna. Liivimaa raudtee ehitamise projekt kinnitati 27. märtsil 1886 ja ehitustöö algas mais. Kõige kiiremini edenesid tööd just Tartu–Valga liinil. Raudteede projekteerimisel ei arvestatud eriti maastikulisi tingimusi, vaid püüti läbida enam asustatud punkte. Seetõttu tuli sageli läbida kas soiseid kohti või rajada tee läbi mäe. Mullatööde jaoks toodi ehitustöölisi Venemaalt. 7. novembril 1887 jõudis Tartust Valka esimene rong. 27. jaanuarist 1887 algas rongiliiklus Tartu ja Valga vahel. Tartust otse Riiga väljus esimene rong 25. detsembril 1888 hommikul kell 9. Pihkvas toimus Liivimaa raudtee pidulik avamine 22. juulil 1889.¹¹ Kagu-Eestit läbis nüüd küll oluline Tartu–Riia ja Riia–Pihkva raudteeliin, kuid enamik kihelkondadest jäi raudteest kaugele.

Hoogne raudtee-ehitus soodustas masinatööstuse arengut nii Tallinnas kui Narvas ja 1899. aastal alustas tegevust vagunitehas „Dvigatel“. Üha enam inimesi Eesti- ja Liivimaal võis emotsionaalselt meenutada oma esimest rongisõitu. Juhan Liivi innustas enneolematuid elamusi pakkunud sõit luuletust kirjutama:¹²

Rong lendab tuule kiirusega
Ja silmist kaovad metsad, mäed,
Mul on, kui sõidaksin ma surma
Kui kisuksid mind surma käed.

20. sajandi algul oli Tallinnal otsetee Peterburi ja Tartu–Valga kaudu Riiaga. Arutati võimalust rajada Tallinna–Moskva otsetee (842 versta): 1906. aastal planeerisid raudteed Tallinna äri-ringkonnad

¹⁰ Samas, lk 11–12.

¹¹ Küllö Arjakas. Eesti raudtee 140. Sissevaateid ajalukku. Tallinn, 2010, lk 54–56.

¹² Juhan Liiv. Raudteel. – Looming, 1995, nr 11, lk 1519.

eraraudteena, 1912 toetasid kava Moskva linnavalitsus ja Tallinna sõjasadamaga seotud sõja- ja mereväe ringkonnad. Planeeriti ka olemasoleva Tallinna–Peterburi–Moskva raudtee õgvendamist. Uue ideena kerkis päevakorda Tartu–Smolenski raudtee (521 versta). Isegi sõja-aastal 1916 oli selle raudtee rajamise plaan esikohal.¹³ Enne Esimest maailmasõda märgiti maastikul maha Tartu–Petseri raudtee trass.

Raudteede ehitamise küsimus Eesti Vabariigi algaastatel

Raudteede olukord ning uute raudteede ehitamine oli olulise küsimusena päevakorras kõige kõrgemal tasemel. Raudtee ehitamist, mis tagaks ühenduse Venemaaga, peeti nii oluliseks, et see leidis kindla koha Tartu rahulepingus: *Venemaa annab Eestile eesõigustatud õiguse Moskvat mõne Eesti-Venemaa piiril oleva kohaga ühendava kahe- või üheroopalise otsekohe lühema raudtee ehitamiseks ja ekspluateerimiseks tarvilikkude eeluurimiste toimetamise võimalusega, tingimusel, et kontsessiooni tähtaeg, tariifid ja muud kontsessiooni tingimused kindlaks määratakse iseäralises kokkuleppes.*¹⁴ Otseühendusest Moskvaga oli eriti huvitatud Tallinn, sest linna tulevikku planeeriti just transiidilinnana, mis oleks aga võimalik ainult Tallinna–Moskva raudtee olemasolul. Seda raudteed ei planeeritud aga üle Petseri, vaid insener Valter Rosenthali plaanide järgi pidi see minema kuni Rakvereni mere äärt mööda ja siis edasi Narva ning oleks olnud vanast raudteest 10 km lühem.¹⁵ Tartu–Petseri raudtee, mis tagaks otseühenduse Pihkvaga, arvati vajalik olevat ka Tallinna ja Riia kaubanduslikus võitluses. Raudtee olemasolu korral kasutatakse Pihkvast sadamasse jõudmiseks üha rohkem Pihkva–Petseri–Tallinna raudteed ja Tallinnast saaks Riia asemel Pihkvale lähim

¹³ K. Arjakas. Eesti raudtee, lk 98.

¹⁴ Rahuleping Eesti ja Venemaa vahel = Мирный договор между Россией и Эстонией. Tallinn, 1989, lk 15. (Artikkel XVI. Lisa III.)

¹⁵ Tallinna linna uus plaan ja Moskva raudtee. – Päevaleht, 21. jaanuar 1921; Valter Rosenthal. Tallinn–Moskva raudtee Eesti osa. – Päevaleht, 13., 15. veebruar 1921.

sadam. Juhiti tähelepanu nõrgale kohale Valga–Petseri raudteeliinil: ta asub Eesti-Läti riigipiirile liiga lähedal ja kui Lätis midagi juhtuks, võib see hädaohlikuks osutuda.¹⁶

Teedeministeeriumis töötati juba 1920. aastal Petserit läbiva raudteeprojekti kallal. 12. mail 1920. aastal sõlmiti teedeministeeriumi tehnika osakonna ja insener S. N. Šelavini vahel leping laiarööpalise Tartu–Petseri raudtee sihi ajamiseks. Valik langes Šelavini kasuks mitmel põhjusel: tal oli kõige suurem sihiajamise praktika, töö hind oli teistega võrreldes odavam, olemas olid tööks vajalikud instrumendid, oma ametnikud ja töölisel. Kiiret sihiajamist peeti vajalikuks, sest arvati, et Tartu–Petseri raudtee tuleb ehitamisele esmajärjekorras. Sihiajamise ja projekti koostamise eest lubati maksta 2300 Eesti marka kilomeetri kohta – seega kokku 220 000 marka. Sihiajamine algas mai lõpus ning kohalikule võimule ja elanikele tehti kohustuseks töödele igati kaasa aidata. Siht läbis Lootvina ja ületas Kauksi lähedal Lutsu oja ning Võuküla juures Vöhandu – seega märgiti maha idapoolne siht. Kohalik elanikkond jälgis tähelepanelikult raudtee ehitamiseks tehtavaid eeltöid ja Kioma valla nõukogu saatis 14. juunil 1920 teedeministeeriumile märgukirja, kus juhiti tähelepanu, et Kioma valda on Võrust 28 versta ja Tartust 45 versta ja nii asub kõige lähem raudtee Võrus. *Põlva ümbrus on rahva- ja metsarikas koht ning üldse üks edenemise koht* ja raudtee oleks väga vajalik linnadega ühenduse pidamiseks ja kauba turule toimetamiseks. Märgukirjas sooviti, et siht võimalikult Põlva lähedale aetaks ja ka jaam määrataks.¹⁷

1921. aastal asutati raudtee ehitamiseks Tartu–Petseri Raudtee Selts. Seltsi põhikirjas¹⁸ sätestati asutamise otstarve, tema õigused ja kohustused. Seltsi asutajateks olid insenerid Voldemar Lender ja Eduard Säkk ning Eduard Kusik (Kuusik) ja Madis Jaakson. Tartu–Petseri Raudtee Selts asutati normaalarööpalise üldtarvitatava raudteeliini ehitamiseks ja ekspluateerimiseks Tartu jaamast kuni Petseri

¹⁶ -ts. Tartu–Petseri raudtee. Põhjused, mis selle tarvilikuks teevad. Kuidas teda võimalik oleks ehitada. – Päevaleht, 8. november 1920.

¹⁷ ERA 1354-2-67, L 55–56.

¹⁸ ERA 66-17-229, L 162–171.

jaamani ning metsa kontsessiooni kasutamiseks, mille vabariigi valitsus nimetatud liini ehitamise tarbeks annab. Tartu–Petseri raudtee pikkuseks oli 88 km. Seltsil oli õigus 25 aasta jooksul saada kontsessiooni raudtee ehitamiseks Petseri jaamast kuni Eesti piires oleva Balti mere kaldani samasugustel tingimustel, ilma metsa kontsessioonita. Selts korraldab raudtee ehituse kooskõlas teedeministri kinnitatud tehniliste tingimustega, sihi plaanidega, pikkprofiilidega, tehniliste projektidega ja ehituseelarvetega. Valitsuse nõudmisel oli seltsi kohustuseks anda jaamades ruumid posti- ja telegraafiametnikele ning raudteepolitseile vastastikku kokku lepitud hinnaga, täita postiveo asjus valitsuse kinnitatud määrusi.

20. juunil 1921 tuli teedeministri korraldusel kokku koosolek Tartu–Petseri Raudtee Seltsi asutajate ettepaneku läbivaatamiseks. Osalesid teede-, kaubandus-tööstus- ja rahandusministri abid, sõja- ja kohtuministeeriumi esindajad, riigikontrolli esindaja ja Tartu–Petseri Raudtee Seltsi esindaja. Arutluse käigus otsustati, et Tartu–Petseri raudtee ehitamine kiires korras on vajalik just selleks, et suurendada transiitveo voolule läbipääsu. Riigi raske majandusliku seisu tõttu ei suuda aga riik raudteed omal kulul ehitada. Kontsessiooni tingimusi läbivaataval komisjonil tuli kalkuleerida, kas seltsi asutajate tingimused on vastuvõetavad.

Detsembris 1922 valmis teedeministeeriumis Tartu–Petseri raudtee ehitamise eelarve, kus kulud olid jaotatud üheteistkümnesse alaliiki: omanduste võõrandamine (maa omandamine, hoonete omandamine ja mahalõhkumine), muldkeha ehitus, sildade ehitus, pealisehitus (sealhulgas liiprid ja rööpad), tee tarbeasjad (kilomeetripostid, liiklusmärgid), telegraaf ja telefon, ehitused teel (puust kasarmud töölistele), jaamade ehitused (sealhulgas kaubaplatvormid, puidust eluhood), veevarustus, jaamade tarbeasjad (pöörangud, semaforid) ja üldised väljaminekud (kohaliku administratsiooni ülalpidamine). Lisaks eespool toodud tee ehitamise kuludele oli ette nähtud ka tegevuskapital raudtee eksploatatsiooniks. Kokku oli ehitussummaks 675 578 716 marka, mis tegi iga kilomeetri maksumuseks 7 872 275 marka. Tegevuskapitali nähti ette 701 344 717 marka. Eelarve selgitavas osas

rõhutati, et raudtee elavdab ümbruskonna elu ja on oluline transiitvedudes, sest lühendab Moskva–Tallinna vahemaad 100 km võrra.¹⁹

Hilisemate arutelude käigus lahknesid ministeeriumide arvamused. Rahandusministeerium pidas otstarbekamaks lasta raudtee riigil ehitada, et kontsessiooni andmisel ei peaks suuri summasid juurde maksma; sõjamineisterium rõhutas, et tee ehitamisega ei tohi kaua viivitada; teedeministeriumi arvamus oli, et niikaua kui Venemaalt ei tule suuremat transiitvedu, ei ole loota, et raudtee kasumlikuks muutub. Hakati kahtlema, et ehk on antud Tartu–Petseri Raudtee Seltsile liiga palju õigusi (2000 tiinu metsa ülestöötamine soodustingimustel) ja kuna pole loota, et raudtee ennast kiiresti ära tasuks, siis jäävad kahjud riigi kanda. Ka tunti muret, et Valga–Petseri raudteele jääks uue raudtee valmimisel vaid kohalik tähtsus. *Postimehe* artiklis arvati koguni, et raudtee ehitamine sellistel tingimustel ei sünni riiklikes huvides.²⁰

Kahjuks jäigi tee-ehituse projekt majanduslikel põhjustel seisma. 1923. aastal muutis Tartu–Petseri raudtee riiklik komisjon metsaostu tingimusi ja erakapital kaotas raudtee ehitamise vastu huvi. Kaasata ei õnnestunud ka väliskapitali ning riigil puudus raudtee ehitamiseks raha.²¹ 1924. aasta 30. juunil esitasid Tartu–Petseri Raudtee Seltsi asutajad riigivanemale memorandumi, milles tuletasid meelde, et seltsi esitatud projekt võeti 1922. aastal muudatustega vastu ja selle teostamine on käesoleval ajal riigile kõige suurema tähtsusega ja raudtee ehitus annaks tööd 10 000 töölisle. Välislaenu ja metsakontsessiooni ning ehituse ajal liini ajutisest ekspluaterimisest saadavat tulu peeti küllaldaseks liini ehitamiseks ja varustamiseks. 25. juulil otsustas raudtee ehitamiseks kontsessiooni andmise küsimuse läbikaalumiseks moodustatud komisjon aga, et Tartu–Petseri raudtee ehitamist ei ole soovitav eraseltsile ettepannud kontsessioonitingimustel anda. Otstarbekohasem on raudteed riigi kulul ehitada ja kasutada niipea, kui riigi rahaline seisukord seda vähegi lubab.

¹⁹ ERA 20-1-245 (paginatsioon puudub).

²⁰ -sepp. Tartu–Petseri raudtee. – *Postimees*, 26. oktoober 1922.

²¹ Veera Gussarova, Otto Karma, Georgi Lukin. Sada aastat Eesti raudteed. Tallinn, 1970, lk 129.

Komisjoni otsuse kiitis ka valitsus heaks.²² Õnneks jäi projekt vaid mõneks aastaks seisma.

Ajakirjanduses arutleti aga jätkuvalt Kagu-Eestit läbiva raudtee vajalikkuse üle. *Võru Teatajas* ilmus peaaegu igal aastal mõni artikkel. 1921. aasta detsembris kirjutati Põlva ümbruse looduse ilust, majanduslikust ja kultuurilisest arengust ning leiti, et elu veelgi kiiremat edenemist takistab raudtee kaugus ja et ka ehitamisele tulev Tartu–Petseri raudtee läheks Põlvast 8 km kauguselt mööda.²³ 1923. aasta märtsis peatuti taas rahvarohkeid piirkondi läbiva Tartu–Petseri raudtee vajalikkusel. Raudteid on Eestis vähe, kuid uute ehitamist takistab rahapuudus, välislaenu abil saaks aga plaani ellu viia. Meenutati eelmise kümnendi tsaarivalitsuse plaani ehitada Tartu–Smolenski raudtee.²⁴

Tartu–Petseri raudtee kõrval arutleti ka nn Lõuna-Eesti raudtee, eriti just Pärnu linnavõimude heakskiidu leidnud Pärnu–Antsla raudtee üle. Raudtee muutus aktuaalseks pärast Eesti–Läti tollilepingu sõlmimist 1923. aasta oktoobri lõpus. 31. märtsil 1924 pidas ka riigi majandusnõukogu hädavajalikuks Pärnu sadama ühendamist tagamaaga ja seda just uue ehitatava raudtee kaudu. Räägiti veel Pärnu–Tõrva–Kanepi–Põlva raudteest, mis oleks ühendatud plaanis oleva Tartu–Petseri raudteega.²⁵

Kui Lõuna-Eesti raudtee projekt aegamööda aktuaalsuse kaotas, siis Tartu–Petseri raudtee üle arutleti endiselt ka 1925. aastal. Ajalehes süüdistati kohalikku võimu (Võru- ja Petserimaa omavalitsusi) väheses huvis raudtee ehitamise vastu. Eeskujuks toodi Pärnut, kes igati erinevate projektide teokssaamisele kaasa aitas. Peagi ilmus *Võru Teatajas* üleskutse „Kaaskodanikud“.²⁶ Üleskutse taga oli Põlva haridus- ja põllumeeste seltside asutatud komisjon raudtee tähtsuse selgitamiseks ja rahva seas huvi äratamiseks. Üleskutse oli saadetud

²² ERA 66-17-229, L 57, 59.

²³ Põlvast. – *Võru Teataja*, 3. detsember 1921.

²⁴ K. Kornel. Tartu–Petseri raudtee. – *Võru Teataja*, 22. märts 1923.

²⁵ J. S. Kas Pärnu–Antsla või Pärnu–Põlva raudtee. – *Võru Teataja*, 29. märts 1924; Missuguse sihi järgi ehitatakse Lõuna-Eesti raudtee. – *Võru Teataja*, 10. juuli 1924.

²⁶ A. K. Tartu–Petseri raudtee küsimus. – *Võru Teataja*, 4. aprill 1925; Tartu–Petseri raudtee küsimus. – *Võru Teataja*, 18. aprill 1925.

juba valdadele, seltsidele ja majandusühingutele ning Tartu–Petseri raudtee kõrval rõhutati ka Tartu–Viljandi–Pärnu raudtee tähtsust Lõuna-Eesti elanikele (väljavedu Pärnu sadama kaudu). Rahvast kutsuti üles riigile appi tulema ja lahendusena pakuti, et raudteeümbruse talud ostaksid raudtee aktsiaid. Valdu ja seltse kutsuti üles oma komisjone moodustama ja rahva seas selgitustööd tegema. Eriti loodeti õpetajate kaasalöömisele. Kahjuks puudub ülevaade, mil määral üleskutset ümbruskonna valdades ja seltsides järgiti.

Lõuna-Eestisse uute raudteede ehitamisest oli endiselt huvitatud ka Tartu linn ja kui raudteede ehitamise küsimus riigikogus ja valitsuses arutlusele tuli, esitati omapoolsed ettepanekud. Linna- ja maavalitsus ning pankade ja tööstusettevõtete esindajad arutasid 1928. aasta märtsi algul raudteede küsimust ning saatsid arvamuse 13. märtsil teedeministrile.²⁷ Vajalikuks peeti Pärnu–Viljandi–Tartu–Petseri raudteed, mis oleks Lõuna-Eesti maakohtade ja linnade jaoks hädavajalik, sest loob nende vahel hõlpsama ja lühema ühenduse ja oleks tähtsaks teguriks põllumajanduse, kaubanduse ja tööstuse edendamisel ja ühendaks laialdasi maakohti kultuuriliste ja hariduslike keskkohtade, eriti Tartuga. Seal, kust raudtee läbi läheb, tõuseb elu ja kultuur. Pärnu sadama arengule oleks raudtee eriti oluline, ühtlasi ühendaks Pärnut Pihkvaga. Raudtee aitaks vältida ohtu, et Lõuna-Eesti satub Läti ja eriti Riia sadama mõju alla. Rõhutati raudtee strateegilist tähtsust.

Ka Pärnu linnavalitsus saatis 1928. aastal teedeministrile oma eelistused.²⁸ Kirjas tuletati meelde, et Pärnu linnaomavalitsus ja kaubandus-tööstusringkonnad on juba 1923. ja 1924. aasta märgukirjades selgitanud magistraalraudtee tähtsust Lõuna-Eesti ühendamiseks Pärnu sadamaga Riia majandusliku ülemvõimu vastu võitlemiseks. Pärnu linn ajas oma kulul Pärnu–Antsla ning Tartu ja Viljandi linn Tartu–Viljandi–Pärnu raudtee sihi. Pärnu oli endiselt huvitatud Antslasse viivast teest, kuid arvestades majanduslikku ja poliitilist olukorda, pidas vajalikuks esmajärjekorras Pärnu–Viljandi–Tartu–Petseri raudtee ehitamist. Kahjuks lahkesid arvamused, millist

²⁷ ERA 1354-2-394, L 5–6.

²⁸ Samas, L 21.

raudteed kõige tähtsamaks pidada. Ministeerium eelistas, et Valga linn oleks ühendatud kas Viljandi–Tõrva–Valga või Abja–Sangaste–Valga kitsarööpalise raudtee kaudu, kuid kitsarööpalisel raudteel oleks olnud siiski vaid kohalik tähtsus. Pärnust algava laiarööpalise raudteega oleks saanud Pärnu sadama ühendada Pihkva kaudu Venemaaga. Olgugi et kaubavahetus Venemaaga oli väga tagasihoidlik, loodeti siiski riikidevaheliste suhete paranemisele tulevikus.

Võitlus Tartu–Petseri raudtee ida- ja läänesihi pooldajate vahel

Kui 1928. aastal Tartu–Petseri raudtee ehitamine, mille eelarve juba 1922. aastal koostati, riigikogus arutusele tuli, aktiveerus Kagu-Eesti elanikkond, eriti Rāpina ümbruskond. Esimestes aasta algul saadetud kirjades (tavaliselt vormistatud palvena) ei vaieldud veel trassi kulgemise üle, vaid põhjendati Tartu–Petseri raudtee vajalikkust nii majanduslikult kui sõjaliselt. 14. jaanuaril 1928 saadeti Rāpinast 94 allkirjaga kiri Eesti Vabariigi valitsusele, lisaks veel teede-, rahandus- ja sõjaministeeriumile. Rõhutati, et tuleb ehitada just neid raudteid, mis kõige paremini majanduse arengule kaasa aitavad, samuti tuleb arvestada ka riigikaitse huvidega ja just Tartu–Petseri raudtee vastab neile tingimustele. Nii selles kirjas kui ka järgnevates rõhutati, et Rāpina ümbrus kuulub majanduslikult kõige jõukamate piirkondade hulka ja raudtee tooks omakorda suure majandustõusu kaasa ning riigikaitse seisukohalt looks raudtee kindla ühenduse idapiiriga, kuhu mõnel aastaajal on raske pääseda.²⁹ Ka 219 allkirjaga Põlva kihelkonna elanike palves 12. jaanuarist sooviti, et Tartu–Petseri raudtee ehitataks esimeses järjekorras, sest Põlva ümbruskond kuulub majanduslikult jõukamate kodumaa piirkondade hulka, kuid raudteed jäävad kaugele; ka riigikaitsele looks uus raudtee kindla ühenduse idapiiriga.³⁰

Kuni seaduse riigikogus vastuvõtmiseni saadeti mõlema sihi toetuseks arvukalt palve- ja märgukirju. Läänesihi toetajaskond

²⁹ ERA 1354-2-394, L 2.

³⁰ Samas, L 8.

– Põlva lähem ja kaugem ümbrus – saatis kirju tavaliselt koos ja nii toimus 18. märtsil Põlvas ümbruskonna valdade ja seltside esindajate koosolek. Teedeministrile saadetud kirjas, mis koostati kogu ümbruskonna rahva nimel, toodi välja mitu põhjust raudtee nihutamiseks lääne poole. Kauksi siht läheb läbi mitme suure soo ja raba, Põlva ümbruskonda läbiva raudtee ehitamine oleks aga odavam. Nõus oldi kas metsamaterjali või tööga ehituskulusid kandma. Põlva eeliseks peeti rahvarohkemat ümbruskonda ja põlvalasel polevat rongile minekuks mõtet 15 km Kauksisse sõita, sama ajaga on juba pea pool Tartu teed läbitud.³¹

Räpina ümbruse seltsid, organisatsioonid ja tööstusettevõtted ei ühinenud kirjade saatmiseks, nende eesmärgiks oli ilmselt võimalikult suur kirjade arv. Sageli oli kirja põhiosa ühe isiku kirjutatud. Mõne kirja lisasse oli kogutud enam kui sada allkirja. Nii läkitasid kirju Toolamaa (sealhulgas eraldi kirjad Toolamaa Kartulikavatajate Ühisuselt ja Põllumeeste Kogult, Toolamaa vallavalitsuselt) ning Leevaku seltsid ja tööstusettevõtted, Rasina vallavalitsus, Mooste vallavalitsus, Leevaku vabrikuomanik Artur Reinomägi jt. 2. mail saadeti kiri 91 organisatsiooni, asutuse, seltsi nimel.³² Erinevalt Põlva, Kanepi ja Kambja kihelkonna nimel saadetud kirjadest olid idasihi toetuskirjad tunduvalt teravamast toonis ja sageli protesteeriti raudtee Põlvasse viimise vastu. Mooste vallavolikogu otsustas ühehäälselt kategooriliselt protesteerida ehitatava Tartu–Petseri raudtee Põlvasse viimise vastu ja nõuda, et see saaks varem kavatsatud sihis üle Kauksi ehitatud, kuna see on igati õigustatud. Sageli imestati, miks on Põlvat ülistama hakatud ja ta üleöö äkki nii kuulsaks saanud.³³ Naabrite halvustamist oli tunduvalt rohkem. Räpina oli nende arvates kõige arenenum piirkond Eestis, kus ka kõige parem maa (!). Põlva ümbruses on maa nii kehv ja liivamägedega kaetud, et ei saa kunagi suuri saake anda ja seega raudtee Põlva majanduse kasvule kaasa ei aita, pealegi on läänesihil lendavad liivamäed ning mägede maha-kaevamised ja orgude täitmised teevad raudtee-ehituse tunduvalt

³¹ ERA 1354-2-394, L 26.

³² Samas, L 55, 56, 57, 59, 60, 67, 102, 103, 104, 107.

³³ Samas, L 60, 67.

kallimaks. Kindlasti kuulub valeandmete hulka väide, et läänesihil oleks raudtee 25 km ulatuses juba olemasolevast raudteest 1–8 km kaugusel. Toolamaa Põllumeeste Kogu väitis koguni, et Põlva sihi korral jääks raudtee Rāpinast 35 km kaugusele. Sageli käidi välja vastandlikke hinnanguid: Põlva siht läheks läbi metsade ja rahva-vaese koha vs Põlva on metsavaene maakoht, kui seal ongi metsa, siis on see kidur kärbamets.³⁴

Rāpina poole arvukatele, sageli halvustavate ja valeandmetega kirjadele reageeris omakorda märgukirjaga läänesihi toetajaskond. Kirja saatmist põhjendati sellega, et Rāpinast on kümmekond märgukirja saadetud, kus Põlvat näidatakse sihilikult halvas valguses ja käiakse tõenditega liiga vabalt ringi. Maha on vaikutud, et selle sihi taga on ka Kanepi ja Kambja kihelkond. Jutt Põlva soodest, liivamägedest, metsavaesusest, põllumajanduse ning tööstuse arenematusel on maateaduslik ja rahvamajanduslik luule, sest soid on Rāpinas 27,7%, Põlvas vaid 7,8%. Rāpinas on üksikuid jõukaid maanurki ja silmapaistvaid põllumajapidamisi, kuid Põlva põllumajandus on ühtlasem. Rāpina põllumajanduse taga oli varasematel aegadel kaubitsemine üle Peipsi. Paberivabrik veab aga edaspidigi oma toodangut veeteed mööda.³⁵

Võrdluseks kolme kihelkonna statistilised andmed elanikkonna, põllumaa, külade, seltside kohta:³⁶

	Põlva	Kanepi	Rāpina
pindala (km ²)	602,8	363,5	567,2
elanikke	14 159	8201	10 215
elanike tihedus	25,7	22,6	18,0
põldu ja aiamaad (ha)	26 651,9	16 018,0	17 242,5

³⁴ ERA 1354-2-394, L 67, 121. Väide, et Põlva sihi korral jääks raudtee Rāpinast 35 km kaugusele, on peaaegu õige vaid siis, kui arvestada Rāpina–Põlva vahe- maad, Rāpinast on teekond Veriora raudteejaama aga kolm korda lühem. Selle kaugust olemasolevast Valga–Petseri raudteest vaata artiklile lisatud raudtee- sihtide kaardilt.

³⁵ ERA 1354-2-394, L 68.

³⁶ Samas, L 46. Statistiliste andmete alus: Võrumaa. Maateaduslik, tulunduslik ja ajalooline kirjeldus. Tartu, 1926. (Kanepi kihelkond, lk 154–158; Põlva kihel- kond, lk 199–203; Rāpina kihelkond, lk 309–312.)

	Põlva	Kanepi	Räpina
heinamaad	6302,9	5015,3	6240,3
karjamaad	5778,0	3021,5	3124,9
metsa (koos riigimetsaga)	16 566,9	10 261,0	13 455
kõlbmata maad	3562 (7,8%)	2041,0 (7,1%)	15 337,0 (27,7%)
külased	109	42	58
asundusi (mõisaid)	40	31	26
talusid	2544	1391	1634
tööstusettevõtteid	49	38	37
maanteid (km)	185,5	170	120,4
seltse ja ühinguid	94	55	78

„Võrumaa“ koguteoses ilmunud andmed näitavad ilmekalt, kuidas Räpina neid teadlikult võltsis. Vaid kõlbmata maa osas edestas Räpina tunduvalt naaberkihelkondi.

Mõlemad pooled viitasid veetele olemasolule: Põlva pool mainis seda kui olulist liiklust soodustavat tegurit ning Räpina ümbruskond vastupidi tõi välja arvukalt põhjusi, miks veeteest vähe kasu on. Oma huvid olid ka sisevete laevandusega tegelejal. Mais 1928 saatis riigikogu eelarvekomisjonile oma seisukoha Ühendatud Sisevete Aurulaevandus Tartust. Idapoolse variandi vastu toodi mitmeid põhjendusi. Kõigepealt kummutati seisukoht, et veeteed saab ainult 6 kuud kasutada. Aurulaevandus teatas, et Emajõe, Ahja jõe, Peipsi järve ja osalt Võhandu jõe piirkonnas on kindlustatud liikumine ja kauba-vedu regulaarsete laevaliinide abil keskmiselt 8 kuud aastas. Elanike väikese tiheduse ja tööstusettevõtete vähesuse tõttu saab laevastik ära kasutada vaid 30% oma tonnaažist. Reisijate ja eriti kaupade vedu näitab tendentsi sügavamale sisemaale tungimisest. Raudtee sisevetele lähemale toomine võtaks aga laevadel suure osa tööst ära ja kaotajaks jääks peale laevanduse ka tihedama asustusega sisemaa.³⁷

Seisukohad trassi paiknemise osas muutusid kiiresti ja erinevaid variante pakuti pidevalt, ikka nii, et oma külale raudtee lähemale saada, ja vaevalt et enamik allkirja andjatest raudtee sihi täpset

³⁷ ERA 1354-2-394, L 117.

kulgemist teadiski. Meeksi ja Kastre-Võnnu valdade esindajad soovisid koguni, et raudtee läheks Tartust Petseri suunas just nende valdadest läbi, kuid see variant tõsisemalt arutlusele ei tulnud.³⁸ Läänesihi toetajatest pakkusid Kambja kihelkonna vallad samuti muudatust sihi algusosas: raudtee peaks Tartust minema läbi Kambja ja alles siis Krüüdneri kaudu Põlva suunas kulgema ning seega langeks ära kulukas Reola soo täitmine ja raudtee läbiks rahvarohkeid piirkondi. Ka see variant ei pälvinud tõsisemat tähelepanu.³⁹ Lehelugejal oli sageli raske aru saada, kust siis raudtee siht läheb. 31. märtsi *Võru Teatajas* oli kaks vastandliku pealkirjaga lühiartiklit: „Look Põlva sihis. Tartu–Petseri raudtee sihti muudetakse“ ja „Eesõigus siiski Räpinale. Tartu–Petseri tee siht ei ole veel lõplikult kindel. Räpina ootab raudteed“. Küllap oli ajalehel õigus, et iga kodanik võtab raudtee ehitamise arutelust osa. Selline olukord, kus trassi keskosa kohta polnud veel lõplikku otsust, andis mõlemale poolele võitlusvaimu juurde. Aprillis käis Tallinnas Põlva delegatsioon (valdade ja Põlva seltside esindajad: Põlvast P. Leinbock ja I. Plado ning K. Kikas Karilatsist) ja kohtus teedeministri ning kõigi riigikogu saadikurühmadega. Kohe ilmus lehes teade, et trass üle Põlva on kindlaks määratud. Mai algul aga teatati, et riigikogule esitatavas seaduseelnõus läheb siht üle Kauksi.⁴⁰

Läänepoolse sihi pooldajad olid keerulises ja ebakindlas olukorras valmis ka kompromissiks. 3. mail saatsid Kambja, Kõlleste, Karilatsi, Põlgaste, Kähri, Kioma, Peri ja Timo vallad ning seal tegutsevate asutuste ja organisatsioonide esindajad vabariigi valitsusele lisamärgukirja. Aru saades idaliini pooldajate soovist, pakuti välja kompromiss-siht, mille Tartu-poolne osa rahuldaks läänesihi pooldajaid, lõunapoolne osa aga Räpina piirkonda. Kompromissettepaneku alusel läheks raudtee Tartust Vana-Kuustesse ja Vastse-Kuustesse ning sealt pisut läänepoolt Kiidjärvet Himmastesse. Seejärel

³⁸ ERA 1354-2-394, L 42.

³⁹ Samas, L 28–29, 36, 40.

⁴⁰ Põlva võitlus raudtee eest. Üldine meeleolu nähtavasti Põlva kasuks. Põlva saatkond käis Tallinnas. – *Võru Teataja*, 19. aprill 1928; Raudteesiht läbi Põlva. – Samas; Raudtee siht Kauksi kaudu. Seaduseelnõu esitatud Riigikogule. – *Võru Teataja*, 5. mai 1928.

pööraks raudtee 1920. aasta idasihi suunas Veriorale, mis on Räpinale sama lähedal kui Kauksi. Märgukirja saatjad lootsid, et selline variant rahuldaks mõlemat poolt.⁴¹

Tartu–Petseri raudtee ehitamise arutelu riigikogus

Rahvas arutas aktiivselt raudtee ehitamist ning trassi kulgemist, kuid riiklikul tasemel otsust raudtee ehitamise kohta veel ei olnud. Lõplikult otsustati raudtee ehitamine 25. mail 1928. aastal riigikogus vastu võetud seadusega. Enne seaduseelnõu riigikokku jõudmist toimusid tulised vaidlused eelarvekomisjonis: raudtee ehitamist pooldasid kõik, kuid kas eelistada ida (Räpina) või lääne (Põlva) sihti, selles üksmeelt ei saavutatud. Valitsuse eelistus oli idasiht ja ka eelarvekomisjonis oli idasihil rohkem poolehoidjaid. 22. mail toimus hääletamine. Põllumeestekogude poolt esitas Jaan Soots kava ehitada raudtee kuni Himmasteni läänesihti mööda ja sealt Veriorale ning edasi idasihti mööda. Hääletamise tulemused olid: idasihi poolt 15 ja vastu 6 häält, läänesihi poolt 10 ja vastu 14 häält. Teedeminister August Keremi seisukoht oli, et kuigi idasiht on vastu võetud, tuleks teed siiski niipalju õgvendada, et raudtee ei jääks Põlvast kaugemale kui 5 km ja seetõttu tuleks teed 2 km lääne poole viia.⁴²

III Riigikogu võttis 25. mail 1928 vastu raudteevõrgu arendamise seaduse.⁴³ See oli esimene seadus, mis korraldas ja reguleeris raudteede ehitamist Eesti Vabariigis. Eelarvekomisjoni aruande esitas Johan Laidoner. Ta esitas küsimuse, kas üldse peaks raudteid ehitama, ehk aitab olemasolevatest, või ehitada hoopiski maanteid, mis oleksid raudteedele juurdeveoteedeks. Peeti vajalikuks mõne raudtee juurdeehitamist. Kava oli põhjalikult läbi mõeldud, välja valitud need raudteed, mis kõige tarvilikumad. Mõne raudtee üle olid pikad vaidlused, kuid Tartu–Petseri raudtee vastu ei olnud keegi, küll vaieldi

⁴¹ ERA 1354-2-394, L 111–112.

⁴² Valiti idasiht. Eelarvekomisjon otsustas Räpina kasuks. – Võru Teataja, 24. mai 1928.

⁴³ Raudteevõrgu arendamise seadus. – Riigi Teataja, 1928, nr 46, lk 516–517.

palju selle sihi üle. Komisjonis oli arutamisel kaks varianti. Esimene variant – raudtee peaks minema üle Kauksi; teine variant – raudtee peaks olema enam läänepoolne, mida toetasid Põlva kihelkonna esindajad ja mida Laidoner nimetas Põlva variandiks. Riigikogule esitatud seaduses oli Kauksi variant, mille üle olid komisjonis küll elavad vaidlused, kuid mis otsustati siiski seadusesse sisse võtta. Laidoner pidas otstarbekamaks siht lahtiseks jätta ja lubas sellekohase paranduse teha seaduse teisel lugemisel. Arutati ka Tartu–Pärnu, Kohila–Virtsu, Rapla–Kohila, Viljandi–Valga, Tapa–Järva-Jaani, Vändra–Mustvee liine.⁴⁴

Riigikogu istungil räägiti ka maanteedest – maanteed on äärmiselt viletsas seisukorras. Teedel sõidavad suured sõidukid, väga rasked autobussid ja veoautod, mõeldud on see aga kergete vankrite ja sõidukite jaoks. Kui võrrelda maanteid raudteedega, siis laiarööpalised on heas korras.

Samal päeval toimunud teisele lugemisele esitas eelarvekomisjon aruteluks variandi: Tartu–Petseri raudtee ehitatakse normaal-laiarööpaliste raudteede tingimuste kohaselt ning algab Tartu raudteejaamast, läheb üle Vana-Kuuste, Kauksi ja Orava, lõppedes Petseri jaamas. Ehituskulud on 6 400 000 krooni ja tegevuskapital 220 000 krooni. Järgnevalt tehti mitu parandusettepanekut. Richard Vreeman pani ette Tartu–Petseri raudtee sihti täpsemalt mitte ära määrata, kuna see on Võrumaal ühelt ja teiselt poolt vaidlusi tekitanud. Võiks jääda, et raudtee algab Tartu raudteejaama juurest, läheb üle Vastse-Kuuste ja Orava ning lõpeb Petseri raudteejaama juures. Keskosa jääks lahtiseks, sest rahvaesindus ei saa öelda, kas raudtee peaks läbi minema Räpinast või Kauksist, see jäägu inseneride teha. Algus ja lõpp on määratud, vahepealne osa lahtine, sellega antakse valitsusele võimalus seda asja vabalt korraldada. August Kerem toetas ettepanekut, kuna valitsusel ongi veel kavas enne lõplikku sihiamist uurimisi teha. Orava lähedalt pärit Karl Ast rõhutas raudtee suurt tähtsust transiitena ja et liin peaks võimalikult sirge tulema. Vene ajal oli Setumaa keskpunktiks ostu mõttes Pihkva (müügi mõttes

⁴⁴ III Riigikogu protokollid. VI istungjärk [26. apr. – 25. mai.] Protokollid nr 148–168. [Tallinn, 1928], vg 613–620.

mitte), ent nüüd on Tartu tõmbekeskuseks saamas. Praegu aetud liini ei maksa veel lõplikuna võtta. Jüri Voiman arvas erapooletult, et komisjoni väljapakutud siht, mille valitsus riigikogule esitas, ei ole siiski küllalt õige ja hea, sest jätab Võrumaa südame raudteedest kaugele. Ida pool on ka veetee. Vreemani ettepanek kolmnurga üht külge nihutada kolmnurga kesksüdame poole on arusaadav. Kuna kumbki liin pole üksikasjalikult läbi uuritud, ei saa öelda, kas ta peaks minema üle Kauksi, Himmaste või Eoste.⁴⁵

Riigikogus vastuvõetud raudteevõrgu arendamise seadusega⁴⁶ määrati raudteede ehituskava järgmiselt: Tartu–Petseri raudtee ehitatakse normaal-laiarööpaliste raudteede tehniliste tingimuste kohaselt. Raudtee algab Tartu raudteejaamast ja läheb üle Vastse-Kuuste ja Orava Petseri raudteejaama. Raudtee ehituskulud on 6 400 000 krooni. Tartu–Pärnu raudtee algab Tartust ja läheb üle Köpu–Viljandi Pärnusse. Kitsarööpalised raudteed ehitatakse: Rapla–Virtsu, Viljandi–Valga raudtee haruteega Mõisaküllast–Abjani, Tapa–Järva-Jaani, Vändra–Mustvee. Lisaks veel Tallinna raudteesõlme ümberkorraldamine.

Ehitustööd pidid toimuma neljas järgus: I. 1928–1932 – Tartu–Petseri ja Rapla–Virtsu raudtee ning Tallinna raudteesõlme ümberkorraldamine; II. 1931–1933 – Viljandi–Valga haruteega Võhma–Põltsamaa (esimene osa Vändra–Mustvee teest), Tapa–Järva-Jaani; III. 1932–1935 – Tartu–Pärnu; IV. – Vändra–Võhma (teine osa Vändra–Mustvee teest), Põltsamaa–Mustvee (kolmas osa Vändra–Mustvee raudteest). Teedeministerium valmistas ette ka maade sundvõõrandamise seaduse. Kokku võõrandati Tartu–Petseri raudtee piirkonnas 480 ha maad, kusjuures suuremad probleemid tekkisid tiheda asustusega Tartu lähiehitistes.

Seadus oli küll vastu võetud, kuid trassi keskoht polnud veel täpselt kindlaks määratud, kuid seaduses märgitud Vastse-Kuuste andis eelise läänesihi toetajatele, sest varasem idasiht poleks Vastse-Kuustet läbinud. Võitlus trassi ümber jätkus, sest Räpina ümbruskond

⁴⁵ III Riigikogu protokollid. VI istungjärk [26. apr. – 25. mai.] Protokollid nr 148–168. [Tallinn, 1928], vg 660–665.

⁴⁶ Raudteevõrgu arendamise seadus. – Riigi Teataja, 1928, nr 46, lk 516–517.

polnud kaotanud lootust, et ehitama hakatakse siiski nende soovitud suunal.

Vaidlused pärast raudteevõrgu seaduse vastuvõtmist ja raudteesihi mahamärkimine

Põlva, Kanepi ja Kambja kihelkonna valdade organisatsioonid ja asutused saatsid 2. juunil 1928 teedeministrile märgukirja, kus teatasid, et Lõuna-Eesti sisemaa kolm kihelkonda võtsid suure rahuldustundega riigikogu otsuse vastu. Läänepoolse sihi kindlaksmääramine tõendab, et nendepoolsed põhjendused olid õiged ja siht rahuldab nii üleriiklikke kui ka kohalike elanike huve igal maa-alal. Kooolekul kutsuti ellu „Põlva sihi raudtee komisjon“, mille asukohaks sai Põlva, esindajad aga elasid Kambjas, Vastse-Kuustes ja Karilatsis. Loodeti, et raudtee ehitajad pöörduvad vajadusel komisjoni poole. Himmaste küla ja Põlva vahelisele tasandikule peaks tulema Põlva jaam ja sealt edasi läheks raudtee kompromiss-sihti mööda.⁴⁷

Juunis 1928 loodi Uute Raudteede Ehitusamet, mille etteotsa sai Venemaal Siberi raudteed ehitanud Karl Ipsberg.⁴⁸ Ipsberg on mälestustes kirjutanud, et pidas ise oluliseks Tartu–Petseri raudtee ehitamist ja Läänemaa raudteevõrgu täiendamist ning esines vastavasisuliste seisukohtadega kõnekoosolekutel ja ajaleheveergudel.⁴⁹

Enne sihitöödega alustamist sõitis juuni algul kohapeale asja uurima teedeminister August Kerem. Samas tegid seni veel läbiuurimata maastikul mõõtmisi teedeministeeriumi insenerid. Üldine arvamus oli, et peale on jäänud siiski riigikogus vastu võetud läänepoolne

⁴⁷ ERA 1354-2-394, L 118–119.

⁴⁸ Karl Ipsberg sündis 22. detsembril 1869 / 3. jaanuaril 1870 Tartumaal Suure-Kambja vallas Jaska talus. Ema tahtis, et pojast saaks kirikuõpetaja, teda ennast huvitasid kirjandus ja ajalugu. Ta saatis J. Hurdale rahvaluulet. Vaatamata humanitaarsetele huvidele, valis Ipsberg siiski ehitusinseneri eriala Riia Polütehnikumis. Riiga sai ta 1890. aastal sõita aasta varem valminud raudteed mööda. Venemaal osales Ipsberg Siberi raudtee ehitamisel Hiina piiri lähedal ja Baikali ääres. Kodumaale tagasi tulles juhtis ta sakslastelt raudtee ülevõtmist. K. Ipsberg oli Asutava Kogu ning I ja II Riigikogu liige, aastail 1921–1924 teedeminister. Suri 27. juunil 1943 Kirovi oblastis Vjatka vangilaagris.

⁴⁹ Karl Ipsberg. Ühe sirge mehe elukäik. Tallinn, 2010, lk 276.

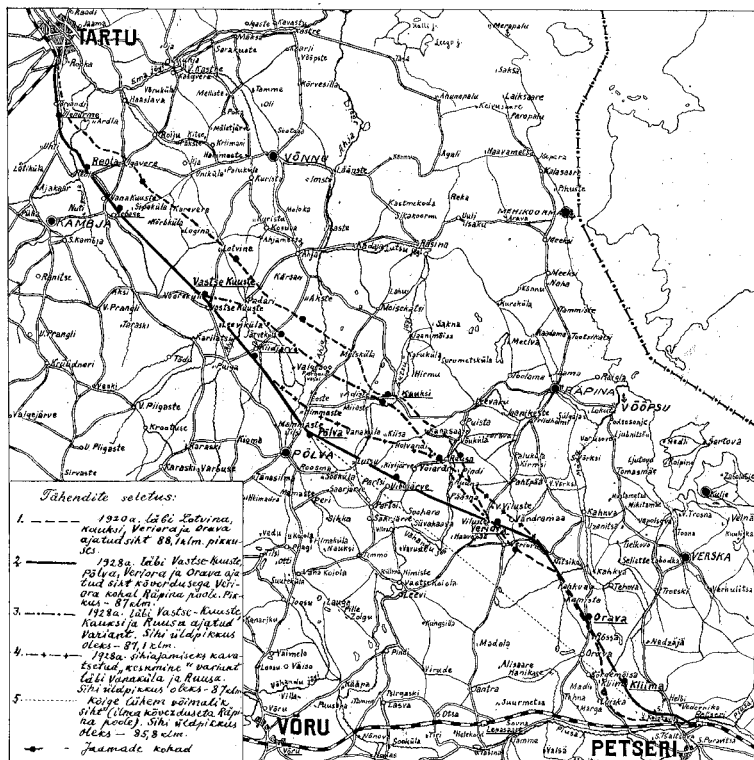
Põlva siht ning räpinlaste (õigustatud) nõudmised jäävad arvestamata. 17. juunil hakati insener Vassili Nemirovitš-Dantšenko juhtimisel sihti looduses maha märkima ja tööga jõuti lõpule 20. juulil. Abiks olid kuus kuupalgalist töötajat ja kolm praktikanti, keskmiselt kavatseti päevas – olenevalt looduslikest tingimustest – rajada 3 km sihti. Metsas raiuti sihi kohalt puid maha, lagedatel kohtadel asetati maapinnale valge-punased tähised. Tööd raskendas vihmane suvi, kuid kohalike huvi sihiajamise vastu oli vaatamata kehvale ilmale suur ja pidevalt oli juures uudishimulikke. Sihti püüti ajada läbi soode, rabade ja metsa, et võimalikult vähe põllumaad raudtee alla jääks. Siht algas Tartust ja läks üle Ülenurme ja Reola soo Vana- ja Vastse-Kuustesse ning sealt edasi Leevijõe küla ja Kiidjärve kaudu Võrumaa piirini ning üle Himmaste küla 1,5 km kauguselt Põlvast Uibo küla kaudu Viluste külla, sealt Orava valla kaudu Petserisse ning pool km enne linna ühines Valgast tuleva raudteega. Hiljem nihutati sihti peale Põlvat ida poole – Uibo küla asemel Holvandist Ruusale. 23. juulil hakati alates Vastse-Kuustest uut sihti ajama idapoolse variandi jaoks.⁵⁰ Sihi ajamisega polnud kaugeltki kõik tööd tehtud. Tehnik mõötis tee pikkuse ja määras kõverikud, seejärel algas loodimine ja maapinna uurimine, mis tõi kaasa väiksemaid muudatusi.

Terve suve jätkusid veel vaidlused, allkirjade kogumine ja palvekirjade saatmine, *Võru Teatajat* lugedes oli kõigil võimalus asjade käiku jälgida. Mõlema poole esindajad pidasid koosolekuid ja koostasid märgukirju. Osaliselt muutusid ka võitlevate poolte seisukohad: hakati rõhutama mõlemaid pooli rahuldava kesktee leidmist, st et arvesse ei tuleks võtta ainult kulused, vaid ka tulevikus saadavaid tulusid. Just selliseid seisukohti kajastav artikkel ilmus 4. augusti *Võru Teatajas*.⁵¹ Varasematest leebemas toonis kirjutatud loos jäi poolehoid siiski idapoolsele variandile. Veetee kasutamist raskendava asjaoluna mainiti esmakordselt ära vaevaline juurdepääs veeteele, sest soisel alal teed puuduvad. Veetee on ka liiga aeglane (Võõpsust Tartusse

⁵⁰ Ettevalmistus raudtee ehitamiseks. Teedeminister Kerem sõidab kohale. – *Võru Teataja*, 12. juuni 1928; Petseri päälinnale ligemale. Uue raudtee siht rajatud. – *Võru Teataja*, 24. juuli 1928.

⁵¹ P. M. Kas Rápina või Põlva. Uus raudtee rahuldagu mõlemaid pooli. Mitte ehituskulud vaid tulud tuleksid eeskätt arvesse võtta. – *Võru Teataja*, 4. august 1928.

Võitlus Tartu–Petseri raudtee ümber 1920. aastatel



Joonis 1. Erinevad raudteesihid: EAA 2111-1-14378.
Figure 1. Possible routes for rail connections.

8–10 tundi) ja tülikas. Põlval arvati olevat ükskõik, kas raudtee läbib Himmastet või Kauksit, see on ikkagi kättesaadav. Põlva läbimiseks oldi isegi nõus, kuid Veriorale (mida raudtee läbib) ei tohiks siht kindlasti välja jõuda. Rõpina tööstus, 5 meiereid ja aiandus ning Peipsi kalandus omavad ülemaalist tähtsust ning raudtee lähedus tagaks selle tunduvalt suurema kasutamise kui läänepoolse sihi korral.

Sihiajamine oli lõppenud ja 13. augustil esitas Karl Ipsberg teedeministrile ja riigiraudteede peadirektorile ettekande Tartu–Petseri raudtee keskmise osa sihi variantide kohta. See ettekanne oli vaba

emotsioonidest ja põhines välitööde käigus kogutud andmetel.⁵² Insenerid uurisid läbi sihi Reola–Vana-Kuuste–Vastse-Kuuste–Himmaste–Viluste ning Kauksi sihi 33 km. Tulemused olid järgmised: Kauksi variant nõuab mullatöid tunduvalt rohkem – 817 121,52 m³ Põlva variandi 448 977,06 m³ vastu. Kauksi variandil oleks vaja ehitada 10 silda Põlva 7 silla vastu. Kuna Põlva siht läheb üle jõgede ülemjooksudest, on sildade avaused märksa väiksemad, orud kitsamad ja maapind kõvem. Sildade ehitamine on seetõttu odavam ja kergem. Põlva sihile on lihtsam ka liiva ja kive saada. Kauksi sihi ainsaks eeliseks oli väiksem tõusude pikkus. Tehnilistele tingimustele tuginedes otsustas Ipsberg, et Tartu–Petseri raudtee peaks ehitama üle Himmaste (Põlva). Läänesihti õigustava asjaoluna on ettekandes kirjjas, et see siht hõlmab suuremat maa-ala ja astub suurema rahvahulga teenistusse, sest Põlva ja Kanepi kihelkonna rahvastiku tihedus on suurem. Mõlema poole märgukirju tuleb aga kriitiliselt hinnata, sest allkirjade rohkus ei anna veel suuremat erikaalu. Sihiajajad ei leidnud ka Põlva „tuiskavaid liivamägesid“. Põlva ümbrus olevat vaesem, kuid see vahe ei ole küll silmapaistev. Aga kui see ongi nii, siis kõneleb see just Põlva sihi kasuks, mitte kahjuks. Räpina nõudmiste rahuldamiseks on loobutud sirgest joonest Himmaste ja Orava vahel, mida oleks küll tehniliselt väga soodne teha. Seega on lõplik siht kompromiss kahe suuna vahel.

Ipsbergi väljaõeldud seisukohad olid valitsusele sihi lõplikul otsustamisel määravad, kuid märgukirjade saatmine jätkus, sest idasihi pooldajad lootsid, et kõik pole veel kadunud. 18. augustil saatsid Räpina kihelkonna elanikud, asutused ja organisatsioonid märgukirja riigivanemale.⁵³ Kirja alguses nenditi, et on loobutud esimese sihi ajamisest ja ühtlasi liini võimalikust ehitamisest üle Kauksi, kuigi valitsuses ja eelarvekomisjonis oli suur enamus selle sihi poolt. Kirjas avaldati arvamus, et vaevalt jõuab Eesti riik ehitada veel teist raudteed, mis haaraks Ahjat, Rasinat, Moostet ja Räpinat ning Petserimaa Mäe ja Järvesuu valdu, seega tuleb raudtee ehitamisel juba praegu silmas pidada otstarbekohasemaid võimalusi ja kaugemaid

⁵² ERA 1354-2-394, L 135–136.

⁵³ Samas, L 147–149 jp.

eesmärke riigi ja rahva majanduse arendamiseks tulevikus. Kõrvale tuleb jätta kitsas isiklik huvi, mis näib senise sihi ajamisel kindlat rada sammuvat, ning ehitatava raudtee sihi küsimus tuleb tõsise vaatluse ja revideerimise alla võtta. Kuna teedeministeeriumilt pole ametlikku informatsiooni tulnud, siis võeti märgukirja viies punktis vaatluse alla Põlva sihi kasuks toodud põhjendused ning püüti neid omapoolsete vastuväidete ja selgitustega ümber lükata.

1. Põlva siht on otstarbekam, sest raudtee läbibistab majanduslikult kõige jõukama ja hariduslikult õige kõrgel järjel seisva elanikkonnaga piirkonna, sest haarab kogu Põlva ja isegi osa Kanepi kihelkonnast. Leiti, et eespool öeldu on maksev just idasihi, eriti Räpina kohta, sest ka 1927. aasta põllumajanduse album näitab, et just Räpinas on välja arenenud intensiivne põllupidamine, kusjuures põllupind on parim kogu Eestis. Tööstust pole Põlvas veel olemaski, opereeritakse üksnes tulevikus võimalike tulekindla savi ja lubjakivi tootmise ettevõtetega, samuti veel kasvava metsa ümbertöötamisega, kuigi idasihil on Räpinas paberivabrik juba olemas, kus valmistatakse ülihead filtripaberit, mille järele on ka välismaal nõudmine. Räpinas on ka jahuveski ja laualõikuse- ning kiviraiumistööstus. Leevakul on ketramise-kudumise vabrik, telliskivi suurtehas. Siin on ka tihe piimatalituste võrk, millest Räpina–Linte on Võrumaal kõige suurem. Paremate transpordiolude korral võiksid need tööstused edasi areneda, sest tagavaraks on veel palju kasutamata veeenergiat. Need tööstused annaksid Põlvaga võrreldes mitmekordselt enam veoseid. Piimaühinguid võrreldes leiti, et Kauksi sihis oli 1927. aastal 15 piimaühingut, kust turule saadeti aastas 229 850 kg võid, Põlva sihis oli vaid 8 piimaühingut ja turule saadeti 68 600 kg võid.⁵⁴ Põlvalased seletavad, et tagamaad jäävad liiga kaugele (20–24 km), kuid ka Kauksi variandi korral jääksid Räpina–Meeksi–Rasina tagamaade elanikud 30–40 km raudteest eemale.

2. Ümber püüti lükata ka fakti, et Kauksi siht on pikem ja ehituskulud suuremad. Kalliduse väidet peeti üsna pentsikuks, sest raudtee ehitatakse ju kodanike jaoks, et Lõuna-Eesti Peipsi pool

⁵⁴ Kahjuks ei ole 1927. aasta Statistika Keskbüroo andmete kasutamisel täpselt teada, kui suurt piirkonda mõlemal suunal arvestati.

asuvaile maakohtadele tuua hõlpsamat, kiiremat ühendust turuga. Kui odavusest rääkida, siis kõige odavam oleks raudteed üldsegi mitte ehitada. Kauksi siht näitab, et see haaraks laiema tööpiirkonna, mis tooks turu maakohtadele lähemale, ja see just olekski tee pikkuse osas soovitatav. Tegelikuses ei teatagi, kas Põlva siht lühem tuleb, sest siht on selles suunas alles ajamata. Ja kui Kauksi sihis tuleks tee kilomeeter või paar pikem, ei tähenda see veel, et ehitus tuleks kallim; kui tulekski kallim, siis ehitatakse ju raudtee rahva varandusega ja seepärast tuleb arvestada rahva enda huvide ja soovidega. Kauksi sihis on huvitatud 18 valda 140 601 ha maa-alaga, millel asub 6600 talundit 42 464 elanikuga, kuna Põlva sihis ainult 13 valda 79 250 ha maa-alaga, kus talundeid 3800 ja elanikke kõigest 22 562.⁵⁵

3. Kauksi sihi puhul heidetakse ette selle paralleelsust veeteega, sest Räpina-poolisel rahval on 7–8 kuud aastas kasutada odav veeteed, mis pakkuvat raudteele suurt konkurentsi. Ka seda väidet püüti ümber lükata. Kõigepealt olevat veeteed võimalik kasutada vaid 6 kuud ja sellel pole mingitki tähtsust põllumehele, sest laevasõidu hooaeg algab siis, kui põllumehel peavad väetised ja tööriistad kohal olema ja nende vedu toimub juba talvel. Kasu on veeteest vaid Võõpsul ja Mehikoormal ning selle lähiumbrusel. Räpina, Meeksi, Rasina, Mooste jt vallad pole aga veeteed kunagi kasutanud selle kalliduse ja aegluse tõttu. Kui Leevaku tellisetehas tahab laadungit veeteed mööda Tartusse saata, siis kulub selleks terve nädal, sest teel olevate tammide tõttu tuleb saadetist mitu korda ümber laadida. Reisiliiklus Võõpsust Tartusse võtab aga kolm päeva: üks päev sinnasõit, teine päev Tartus ja kolmas päev tagasisõit.

4. Põlva sihis ei ole varem raudteed ehitada kavatsatud ja see on „opteeritud“ kaubana viimasel minutil. Kauksi kasuks räägivad kõik varem aetud sihid, kusjuures Vene valitsuse ajal aetud siht Rahumäe–Kirmsi suunas asus ainult 5–6 km kaugusel Rāpinast. See näitab, et „kalliduse“ jutud on alusea.

5. Kauksi sihi strateegiline tähendus ja kartused sõja puhul leiti põhjendamata olevat. Eesti riik ongi nii kitsas, et polegi võimalik

⁵⁵ Väide, et Kauksi siht on ajamata, on ilmselge vale, sest suvel 1928 aeti ka ida-poolne siht.

raudteed niimoodi ehitada, et ta varjul oleks. Õeldi koguni: *Meie räpinlased oleme seda sõja valu ja hirmu tundnud küll palju rohkem, kui teised kodanikud ja meie õigete nõudmiste üle hirvitada ja naerda on enam kui ülekohus.* Kokkuvõtvalt leiti, et Põlva siht pole millegagi põhjendatud, vaid on lausa ülearune ja ainult kohapealse tähtsusega, sest Põlva asub Võrust 23 km kaugusel [Tegelikult 26 km aleviku keskelt. – autor]. *Uue raudtee ehitamine otse Põlvast läbi oleks neile elanikele riigi ja rahva kulul luksuse muretsemine ja lubamine, kuna samal ajal Meeksi, Rasina, Rápina, Toolamaa, Moisekatsi valdade elanikud ikka edasi peavad läbi pori roomama ja talve pakasega 20 kraadilise külmaga 45–70 km kaugusest lähemasse raudtee jaama tammuma.* Selleks et räpinlaste ja tagamaalaste õigusi hoolimatult maha ei tallataks, pakuti välja täpne, sobiv siht, mis alates Vastse-Kuustest läheks Kauksi suunas Toolamaa lähedalt Vöhandu jõest üle ja ühineks Orava pool 1920. aastal aetud sihiga. Jaamu sooviti järgmiselt: Kärsa ja Kiidjärve vahelisele maanteele, Põlva ja Mooste vahelisele maanteele umbes 4–6 km Moostest (sealt oleks Põlvasse 8 km ja Rasina-Aravuni 15–35 km), Rápina–Tartu postmaanteele Kauksi ja Toolamaa vahel ning Võru–Rápina postmaanteele Pahtpää küla piirkonnas. Sellise raudteetrassi korral pidid kõigi nõudmised saama õiglasemalt rahuldatud.

Kambja, Kanepi ja Põlva kihelkonna valdade, seltside, asutuste ja tööstus-kaubanduslike ettevõtete märgukiri riigivanemale saadeti teele 24. augustil.⁵⁶ Vabariigi valitsus oli oma koosolekul raudtee keskosa sihi veel lahtiseks jätnud ja nii juhtiti tähelepanu asjaolule, et Rápina kihelkonna vallad ja asutused on esinenud põhjendamata ja liialdatud nõuetega idapoolse variandi kaitseks ning on seega raskendanud küsimuse lahendamist. On tehtud lubamata etteheiteid sihiajamistööd juhtivate eriteadlaste aadressil ja sisemaa liini mahat tegemiseks on esinetud nii märgukirjades kui ka ajakirjanduses valeandmetega. Leiti, et Rápina esindajaid ei rahulda enam ükski variant ja nende soovid järjest kasvavad ja nad pole enam rahul kompromiss-sihiga, mille kohaselt oleks sisemaa kihelkondade – Kambja, Kanepi, Põlva – vajaduste rahuldamiseks tulnud läänepoolset sihti

⁵⁶ ERA 66-17-760, L 2–6.

mööda Himmasteni ja siis oleks raudtee võtnud suuna Petseri otse-sihi asemel rohkem ida poole. Selle variandi kohaselt oleks raudtee läbinud Viluste-Orava piirkonda, kuid sellest kokkuleppest loobuti ja nõuti kangekaelselt sihi ajamist üle Kauksi koguni Leevakuni. Rõhutati, et Nemirovitš-Dantšenko aetud siht üle Vastse-Kuuste, Himmaste ja Viluste vastab kompromissi alusel mõlema poole nõuetele, sest selle sihi lõunapoolsem osa teeb otsetee asemel tuntava käänaku Peipsi suunas ja Viluste jaamast on Räpinasse 6 km vähem maad kui oleks Kauksist. Räpina ei ole idasihti asjalikult põhjendanud ja on kasutanud valeandmeid, eriti kauguste puhul. Räpina tagamaa osas on toodud lausa muinasjutulisi kaugusi – 40–70 km, kusjuures sisemaapoolseid kaugusi vähendatakse: Võru–Petseri raudtee olevat kohati ainult 1–8 km kaugusel ja Võru kõigest 23 km kaugusel [Võru asub liinist u 30 km kaugusel. – autor]. Räpina püüdeid raudteesihti nihutada kogu selle kesk- ja lõunaosa ulatuses ainult kitsa maa-alaga Peipsi ranniku huvide teenistusse peeti üksikute vastutustundeta ja omakasupüüdlike isikute algatuseks, kes ei hooli ei üldriiklikest ega ka laialdasema maa-ala elanike õigustatud huvidest. Lõpuks toodi välja seitse punkti, põhjendamaks Põlva sihi paremust.

1. Põlva siht on aetud riigikogu 25. mai otsuse põhjal, Kauksi variandil puudub aga seaduslik alus.

2. Põlva siht läbib Lõuna-Eesti sisemaad ja võimaldab raudteele mõlemapoolse laialdase kasutuspiirkonna. Kauksi variant oleks aga kohaliku tähtsusega Peipsi rannikuraudtee, mille kasutamismõimalused on piiratud: soine maa-ala (20,7%), laevasõidu võimalus Peipsil 8 kuu ulatuses, vähene elanike tihedus võrreldes sisemaaga (Põlva, Kanepi) – üle 40 inimese km², Kauksi sihi valdades jääb elanike tihedus isegi 14 inimeseni km².

3. Põlva siht tuleb tunduvalt odavam: mullatööde kokkuhoid annaks umbes 50 miljonit, mis kogu raudtee 640-miljonilise maksumuse juures on oluline summa. Kauksi sihi puhul on sildade ehitus jõgede alamjooksul tunduvalt kallim.

4. Põlva sihist on huvitatud Lõuna-Eesti laialdane sisemaa Kambja, Kanepi ja Põlva kihelkondade näol, Kauksi sihti pooldavad vaid Räpina kihelkonna üksikud vallad.

5. Põlva sihi puhul asub Viluste jaam Räpinale 6 km lähemal kui Kauksi. Seega saaks Räpina endale kaks lähedast jaama, kuid Lõuna-Eesti sisemaa jääks raudtee kasutuspiirkonnast välja.

6. Räpinal puudub alus saada raudteed Peipsile lähemale kui on Tapa–Tartu raudtee. Igasuguste kalkulatsioonide vastu oleks see, kui Peipsiga paralleelselt kulgev raudtee oleks järve kitsamas kohas päris järve ligidal.

7. Sisemaa kihelkonnad – Kambja, Kanepi ja Põlva – on üldises tasapinnas jõukamad kui Räpina, kus ainult üksikud külad ja maja-
pidamised on silmapaistvad. Põlva tööstus on Räpinaga võrreldes elujõulisem.

Alla olid kirjutanud Kähri, Kioma, Kõlleste, Põlva, Timo, Peri, Koiola, Karilatsi vallavalitsuste esindajad, põllumajandusseltside ja piimaühingute, Põlva Haridusseltsi esindajad ning Põlva koguduse õpetaja.

Augusti lõpus otsustas valitsus lõplikult läänepoolse sihi kasuks ning palvekirjade saatmine lõppes.

Raudtee ehitamine

Raudtee ehitustööd algasid 1929. aasta jaanuaris. Tööde läbiviijaks valiti 14 pakkuja seast Taani firma Højgaard ja Schultz, kelle ülesandeks jäid kõik mullatööd, sildade ehitamine ning rööbaste paigaldamine. Jaamahoone ja platvormide ehitamisega tegelesid teised firmad. Ehitaja valikut põhjendati järgmiselt: Taani firma pakutud hinnad on kõige odavamad, neil on kõige paremad ehitustehnilised võimalused ning nad on ka rahaliselt kindlustatud.⁵⁷ Nii suurt ehitustööde lepingut polnud Eestis varem sõlmitud. Ehitustöödel kasutati Taanist toodud ja Eestis haruldast auru jõul töötavat ühekoopalist ekskavaatorit, mis oli suuteline ära tegema 250 inimese töö. Firma peavolinikuna hakkas tööle endine raudteedirektor Villem Reinok.⁵⁸

⁵⁷ ERA 1354–2–394, L 217.

⁵⁸ Villem Reinok sündis 1882. a Riias. Ta õppis Riia Reaalkoolis ja 1902–1908 Riia Polütehnikumis masinaehituse osakonnas. Töötas 1908–1911 Siberis Taga-Baikali raudteel, 1911. a Harkovi kubermangus, oli 1912–1917 Tallinnas elektriäri

Ehitustööde pidulik avamine toimus Tartust 7 km kaugusel Ülenurme möisa aladel, kus raudtee ristub Võru maanteeaga, 10. jaanuaril 1929. Kohale sõitis erirong riigivanem August Rei ja teedeminister Oskar Kösteriga. Kohal olid veel Tartu ja Petseri linnapead ning Tartu maavalitsuse esimees. Riigivanem viis ehitusele esimese kärutäie mulda ning ütles oma kõnes: *riikliselt tervendab see tee meie majandust, soodustab liikumist ja aitab arendada läbikäimist meie suure naabriga*. Pidulikku sündmust varjutas õnnetusjuhtum ööpimeduses Tartusse sõitnud riigivanema erirongiga. Kiltsi jaama lähedal sõitis erirong otsa tresiinale [praegu dresiin – autor], kus peal kaks raudteetöölisi, kes suurel kiirusel sõitnud erirongile ette jäädes silmapilkselt hukkusid. Peapõhjuseks oli ilmselt pimedus: tresiina sõitis ilma tuledeta ja erirongi petrooleumilambi valgus ei ulatunud kuigi kaugele.⁵⁹ Õnneks ehitustööde käigus ja ka hiljem uuel raudteel ühtegi õnnetust ei toimunud. 1929. aasta veebruaris alustati raudteega paralleelselt kulgeva ajutise kitsarööpmelise raudtee ehitamisega, et hõlbustada materjali juurdevedu. Teed ehitati u 30 km ning sinna toodi 8 väikest vedurit ja 360 vagonetti.

Ehitustöö raudteel jaotati kolme jaoskonna vahel. 1. jaoskond töötas Ülenurmel ja Reolas, 2. jaoskond Põlvas ja 3. jaoskond Petseris. Talvel polnud võimalik mullatöödega alustada ja seda aega kasutati materjali kohaleveoks ning kivide varumiseks sildade ehitusele.⁶⁰

Raudtee ehitus kujunes ka tähtsaks sotsiaal-poliitiliseks ettevõtmiseks, kus loodeti rakendada arvukalt töötatöölisi. Tartu linnavalitsus pöördus teedeministeeriumi poole linna töötute rakendamise sooviga 5. oktoobril 1928. Välja pakuti just naisi, sest Tartus tuli talvel 800 tööta meestöölise kohta 1400 töötut naist. Linn seadis omapoolsed tingimused: võimaluse korral kasutada just naisi, kindlaks määrata päevane töötasu või tükitöö alammäär, palka tuleks maksta korra nädalas, töötajatele tuleks muretseda kodust kaugemal

omanik, 1918–1919 raudtee veojaoskonna ülem ja 1919–1927 raudtee ülem. 1927–1930 Tallinna Tehnikumis õppejõud. Läks 1941. a Saksamaale, kuid tuli 1942. a tagasi. 1945–1955 viibis Siberis vangilaagris, suri 1958. a Elvas.

⁵⁹ Petseri raudtee ehitus avati. Riigivanem viis esimese kärü täie mulda. – Võru Teataja, 12. jaanuar 1929; Õnnetus riigivanema erirongiga. – Samas.

⁶⁰ A. Duvin. Lugasid, lk 67–68.

töötamiseks korterid ja nad tuleks varustada esimese järgu toiduainetega (leib, heeringas).⁶¹ Töö raudteel oli raske ja kui 1929. aasta augustis vähendati Vastse-Kuustes töötajate tunnitasu 30 sendilt 25 sendile, puhkes streik.

Väiksemaid tee õgvendamisi tuli ette ka pärast sihi mahamärkimist, põhjuseks kas looduslikud tingimused või siis vastutulek talupidajatele. Näiteks 1928. aasta novembri lõpus esitati palve sihi parandamiseks plaanitava Holvandi peatuse juures, kusjuures õgvendamise tulemusena lühenes siht 287 m võrra. Vanal sihil oleks tulnud hooneid lammutada ja oleks lõhutud talumajapidamisi Kiisa ja Holvandi külades. Uus siht võimaldas ka paremini Lutsu ojale silda ehitada – ürgoru kitsamas kohas.⁶² Üheks keerukamaks kohaks raudtee-ehituse käigus osutus Holvandi jaama läheduses asuv kinnikasvanud kunagine veskijärv – nn Sokaveski lomp. Kui seda täitma hakati, selgus, et 35 sülla laiuses lombis oli põhjakihi all palju vett. Veskijärve täitmine kestis aasta ja raudtee avamisel polnud enam endise järve asukohta nähagi. Kui riigivanema rong raudtee avamisele sõitis, siis kartsid vanemad inimesed, et rong võib järve põhja vajuda, kuid järve täitmine oli igati õnnestunud ja kohalike kartused asjatud. Kõik raudteesillad üle jõgede ehitati raudbetoonist. Sillad üle Ahja ja Vöhandu jõe projekteeris Ottomar Maddison. Kõige pikem sai üle Piusa jõe viiv sild – 59,2 m. Raudteele ette jäänud metsa kasutati tee-ehituseks – valmistati liipreid ning tarbe- ja küttepuid. Samaaegselt raudtee ja sildade ehitamisega toimus raudteetööliliste puidust majade ehitamine.⁶³

Jaamade asukoha määramisel arvestati, et nad oleksid asulate ja teede läheduses. Jaamu oli esialgu ette nähtud 10: Ülenurme, Reola, Rebase, Vastse-Kuuste, Kiidjärve, Põlva, Ruusa, Veriora, Orava, Kliima, kuid nende arv kasvas vastavalt rahva soovidele. Oluliste suvituskohtadena tulid juurde Taevaskoja ja Valgemetsa, aga ka Laane ja Holvandi. Laane peatuskohta nõudsid Vastse-Kuuste, Vana-Kuuste,

⁶¹ ERA 1354-2-394, L 174.

⁶² Samas, L 211.

⁶³ ERA 1354-2-394, L 339–348.

Kambja ja Krüüdneri valla elanikud.⁶⁴ Põlva peatus oli raudteel üks olulisemaid, kuid raudteejaam asus 3 km kaugusel Põlva alevikust ja kirikust. Raudteejaam ehitati Himmaste küla maadele ja Himmaste elanikud leidsid isegi, et peatuse õige nimetus peaks olema Himmaste. Nad ei hakanud aga Põlva peatuse vastu protestima, sest Lõuna-Eesti ühe vanema kihelkonna, kiriku ja aleviku nimi Põlva tundus loogiline ja õiglane. Omapärane ettepanek jaama nimetuse kohta tuli Himmastega seoses siiski. Tehti ettepanek nimetada üks peatus „Dr. Hurda“ jaamaks, sest Himmastes asub Jakob Hurda sünnikodu. Samas leiti, et Põlva nimetus peaks jääma. Ettepanekut on raske mõista, sest Hurda sünnikodu asub vaevalt 2 km kaugusel Põlva raudteejaamast ja seega suurmehe sünnikoha lähedusse teisele jaamale enam kohta ei olnud.⁶⁵

Raudtee ehitamine edenes plaanikohaselt ja 12. septembri hommikul 1930 tehti esimene proovisõit Tartust Ülenurme ja Reolani. 1931. aasta 17. mai hommikul sõitsid Tartust uuele raudteele teedeminister Aleksander Oinas, raudtee direktor Jaan Raudsepp jt, kokku 20 inimest. Sõideti kuni Orajõe sillani, sealt mindi jala (u 1,5 km) Põlvani. 24. mail algas rongiliiklus Tartu ja Taevaskoja vahel, 12. juulist sõitsid rongid juba Põlvani.⁶⁶

Rongid juba sõitsid, kuid raudtee ei olnud veel ametlikult avatud. Ometigi toimus pidulik sündmus Tartu–Petseri raudteel juba enne ametlikku avamist. Riigivanem Konstantin Päts oli koos diplomaatilise korpusega 28. juulil Lõuna-Eestis ringsõidul ning saabus Petserist rongiga ka ehitatavale raudteele. Pidulik sündmus toimus Holvandi jaamast Ruusa poole kohas (u 7–8 km Põlvast), kus mõlemast otsast ehitama hakatud raudtee kokku sai. Riigivanem löi liiprise

⁶⁴ Samas, L 189.

⁶⁵ A. Usin. Dr. Hurda sünnipaigas Himmastes. Kas ei tuleks uue raudtee mõni jaam nimetada „Dr. Hurda“ jaamaks. Põlvale tuleb jätta ikka Põlva nimetus. – Võru Teataja, 24. august 1929. Tänu raudteele toimus Põlva aleviku, praegu linna areng just raudteejaama suunas ja nii on linn enam kui 3 km ulatuses välja venitatud. Aja jooksul tekkis raudteejaama juurde elamute piirkond ning raudteejaama ja aleviku keskkoha vahele kujunes tööstuspiirkond: piimakombinaat, Eesti Energia alajaam, varem ka linakombinaat, EPT, KEK ja MEK.

⁶⁶ Rongid liiguvad uuel raudteel. – Võru Teataja, 28. mai 1931; Rongid sõidavad Põlvani. – Võru Teataja, 14. juuli 1931.

kuldnaela, mis loomulikult kullast ei olnud. Ei möödunud kuigi palju aega, kui avastati „kuldnaela“ kadumine.⁶⁷

Raudtee ametlik avamine toimus 31. oktoobril 1931 Tartus Tamme staadionil. Avakõne pidas riigivanema ülesannetes välisminister Jaan Tõnisson, kes selgitas oma kõnes raudtee vajalikkust autode ja omnibusside ajastul. Ta pidas raudteed meie kliimaatilistes oludes – lume-rohked talved, porised üleminekuajad – kõige kindlamaks liiklusvahendiks. Raudtee läbib jõukamaid maakohti ja ühendab kaugema tagamaa – Petserimaa – Tallinna sadama ja pealinnaga ning aitab põllumajandussaadustel kiiremini ja odavamalt turule jõuda. Tulevikus kujuneb aga raudtee oluliseks teguriks Eesti-Vene vahelises läbikäimises. Veel rõhutas Tõnisson raudtee olulist strateegilist tähtsust riiklikult rasketel silmapilkudel.⁶⁸ 1. novembrist 1931 algas raudteel korraline liiklus. Sõitjaid oli esialgu nii palju, et hommikusele rongile kõik soovijad ei pääsenudki.

Aasta lõpus toimus raudteel intsident, mis tänu vedurijuhi kiirele reageerimisele õnnelikult lõppes. Ööl vastu 29. detsembrit oli keegi Põlvast u 4 km Petseri suunas üle Lutsu oja viivale raudteesillale asetanud kärbikud.⁶⁹ 1932. aasta kevadel avastatud raudtee vajumine ei olnud midagi erakordset, kevadise maa sulamisega oli raudtee kõige rohkem vajunud 84. kilomeetril Kliima ja Petseri vahel ning

⁶⁷ Riigivanem löi kuldnaela liiprisse. – Võru Teataja, 30. juuli 1931; Riigivanema kuldnael varastati liiprist. – Võru Teataja, 1. september 1931.

⁶⁸ Välisminister Jaan Tõnisson avab täna uue raudtee. – Võru Teataja, 31. oktoober 1931; Liikumine uuel raudteel avati pidulikult. Välisminister J. Tõnisson lõikas katki üle tee tõmmatud rahvusvärvilise lindi. Esimesed rongid algasid sõitu pühapäeval. – Võru Teataja, 3. november 1931; Uus tee – uued rahvamajanduslikud võimalused. Lõuna-Eesti siseturule lähemale. – Postimees 1. november 1931; Riigivanema asetäitja avas uue raudtee. – Päevaleht, 1. november 1931; Tartu–Petseri raudtee avati pidulikult. Riigivanema asetäitja ministritega kohal. Teel suur majanduslik ja strateegiline tähtsus. – Vaba Maa, 1. november 1931; Uus raudtee on avatud. Riigivanema asetäitja ja teised ministrid pidulikul sündmusel. Valga jaama tegevus hakkab vähenema. – Lõuna-Eesti, 3. november 1931; Открылась линия Юрьев–Печеры. – Вести Дня, 1. ноября 1931.

⁶⁹ Mootorrongi taheti kraavi lasta. – Võru Teataja, 31. detsember 1931.

41. kilomeetril Põlva lähedal Orajõe silla kohal umbes 80–100 m ulatuses. Rongide kiirust vähendati seal 45 kilomeetrile tunnis.⁷⁰

Jaamahoone ehitamine

Erinevalt tänapäevast, kus vanad jaamahooned on kas lammutatud või suletud ja asemele ehitatud vaid varjualused perroonile, peeti 1930ndatel jaamahoone ehitamist igati vajalikuks. Jaamahooned ei valminud küll rongiliikluse alguseks, kuid 1932. aastal sai nende ehitamine tõelise hoo. Niikaua kui jaamahoonet polnud, oli reisijatel võimalik ootamiseks kasutada selleks otstarbeks kohaletoodud vagunit.

Põlvasse kui ühte peajaama ehitati suur kahekordne kivist jaamahoone. Ehitustööd kestsid viis kuud ja ehitajad andsid jaamahoone üle 7. novembril, misjärel hoone avati reisijatele.⁷¹

Vastse-Kuuste jaamahoonet hakati ehitama 1934. aastal. Augusti keskel oli betoonkividest hoonel juba katus peal ja lõplikult valmis jaamahoone novembril.⁷² 1935. aasta juulis hakati Ülenurmele ehitama jaamahoonet, mis saadi talveks valmis.⁷³

Jaamahooned ehitati valmis, kuid muret tekitas teede olukord ja uusi raudteejaama viivaid teid ei jõutud vajalikul määral ehitada. Põlva raudteejaama juurdepääsuteede halva olukorra üle kurdeti kohe pärast raudteeliikluse algust.⁷⁴ Kirjutati, et jaama pääseb ainult Põlva aleviku poolsest küljest, kuhu 1931. aastal korralik teise klassi maantee ehitati, kuid raudteejaamast Mooste, Kauksi ja Koiola suunas on juurdepääs korraldamata. Sealtpoolt tuli vaid karjatee, mis kevaditi ja vihmastel päevadel raskesti läbipääsetavaks muutus. Võru maavalitsusel oli küll eelmisel suvel kavatsus Põlva aleviku ja raudteejaama vahelist teed pikendada kuni suurteeni, mis läheb Himmaste külast

⁷⁰ Tartu–Petseri raudtee kohati vajunud. Suuremad vajumised Petseri lähedal ja Põlvas. – Postimees, 16. aprill 1932.

⁷¹ Põlvas ehitatakse jaamahoonet. – Postimees, 16. juuli 1932; Põlva jaamahoone avatakse reisijatele. – Postimees, 8. november 1932; Põlva jaamahoone avatakse. – Võru Teataja, 10. november 1932.

⁷² Vastse-Kuuste jaamahoone valmib sügiseks. – Postimees, 17. august 1934.

⁷³ Ülenurme ehitatakse jaamahoone. – Postimees, 13. juuni 1935.

⁷⁴ Põlva raudteejaama juurdepääsuteed korraldamata. – Postimees, 26. mai 1932.



Foto 1. Põlva jaamahoone. – Eesti raudteejaamad = Bahnhöfe in Estland = Estonian Railway Stations. Koost. Mehis Helme. Tallinn, 2003.

Photo 1. Building of Põlva railway station.

Moostesse ja Kauksi, kuid kava üle olid kohalikud talupidajad rahulolematud, sest teed taheti rajada läbi nende kõige paremate põldude. Põllumeeste ägeda protesti tõttu jäi tee-ehituse kava kalevi alla. Veelgi raskem oli Laane raudteejaama pääseda, sest sinna varem teed ei olnudki. Ümbruskonna elanikud nõudsid 1932. aasta lõpus talvel tee ehitamist. Töolisteks pakuti Krüüdneri jt naabervaldade töötuid ja Krüüdneri vallavalitsus esitas vastava palve teedeministriumile. Tee vajadust põhjendati veel ümbruskonna suurte metsadega, mille kasutamine tee puudumisel võimatu on.⁷⁵

Majanduskriisi tõttu ei saanud mõelda järgmiste liinide ehitamisele ja 1932. aasta kevadel muutis riigikogu raudteede arendamise seadust ning kõik tähtajad jäid lahtiseks. 24. märtsil vastuvõetud eelnõu sätestas juba regulaarselt töötavate Tartu–Petseri ja Rapla–Virtsu

⁷⁵ Laane raudteejaama pääsemiseks. – Postimees, 12. detsember 1932.

raudteede väljaehitamise Järgmistel aastatel arutati, kas eraldada raha kiirelt areneva autotranspordi või raudteede arendamiseks.

Uus elu raudtee ümbruses

Juba arvukates palvekirjades rõhutati, et raudtee olemasolu aitab kaasa paikkonna majanduse edendamisele ja nii ka oli. Raudtee tõi kaasa aktiivse ehitustegevuse ja uute asulate tekke raudteejaamade juurde. Veriora raudteejaama ümbruses oli varem mets, kuid juba mõne aastaga oli sinna kerkinud peale raudteemajade 15 maja ja tööstusettevõtet, sealhulgas töötas saeveski. Ka Põlva raudteejaama ümbrusse, mis asus alevikust 3 km kaugusel, olid kerkinud elumajad, kauplused, tööstusettevõtted. Taevaskoja kujunes tartlaste armastatud väljasõidukohaks, kus järjest anti välja uusi krunte elumajade ehitamiseks. Ka Valgemetsas ehitati uusi maju. Muutusid inimeste ja eriti talumeeste kaubaveokite liikumissuunad. 1932. aasta jaanuaris kirjutati *Võrumaa Teatajas*,⁷⁶ et koormad ei liigu enam Võru suunas, kuna uus raudtee on Võrule justkui piiri ette lõiganud. Uus elusoon on koondanud endale uue ümbruse. Hommikune Tartusse suunduv rong ei suutnud mõnikord kõiki sõitasoovijaid ära mahutada. Tartu oli kaugetele piirkondadele, kust varem hobusega terve päev linnasõiduks kulus, vaid 1,5–2 tunni kaugusele tulnud. Neid inimesi, kes elus esimest korda rongi nägid, polnud sugugi vähe.

Ka *Postimehes* ilmus mitu artiklit uue elu kohta raudtee ümbruses.⁷⁷ Elumajade ehitamiseks tellis põllumajandusministeerium arhitektidelt projektid, seega pöörati suurt tähelepanu raudteejaamade ümbrusele. Ajalehes kirjutati, et elu on läinud uutesse rööbastesse ja kogu ümbruskond on hakanud kultuuristuma. Tähtsamaks raudteejaamaks kujunes Põlva, mis ületas teisi nii reisijate- kui kaubaveo poolest. Piletimüüki kokku võttes oli kõige rohkem sõitjaid muidugi

⁷⁶ Elu uue raudtee piirkonnas. – *Võrumaa Teataja*, 30. jaanuar 1932.

⁷⁷ Raudtee elustav mõju ümbrusele. Mõnda Tartu–Petseri raudtee ümbruskonnast. – *Postimees*, 6. mai 1933; Tartu–Petseri raudtee – Kagu-Eesti elusoon. Kolm peajaama. – *Postimees*, 16. november 1933.

Tartusse, aga ka Tallinnasse ja Petserisse. 1. novembrist 1931 kuni 1. novembrini 1933 oli sõitjaid järgmiselt:⁷⁸

Põlva suurt reisijate arvu tõstsid Võrust Võru–Põlva omnibussiga rongile saabunud. Ka Petseri oli lähemale ümbruskonnale tõmbekeskuseks. Siiski oldi sunnitud tõdema, et võrreldes muu Euroopaga tuleb reisijateveo suurendamiseks veel palju ära teha.

	Tallinn	Tartu	Petseri
Põlva	1113	9448	1829
Vastse-Kuuste	290	9935	381
Veriora	510	3690	1766

Raudteejaamad kujunesid aktiivseks kaubaveokohaks. 1934. aastal valmis Põlvas uus kaubaplatvorm, mis anti osaliselt käiku 30. oktoobril, kui algas riigipoolne rukki kokkuost. 1937. aastal kurdeti, et Põlva jaamas on puudu rendimaatükkidest ja metsamaterjali vedajatele on kõik platsid juba välja renditud. Põlva jaama kaudu veeti Tartu–Petseri raudteel kõige rohkem metsa välja.⁷⁹ Ka väiksemad jaamad tahtsid kaubaveoks suuremaid õigusi ja 1933. aastal saatsid 167 Taevaskoja ümbruse (Valgesoo, Mammaste, Eoste ja Himmaste küladest) inimest Raudteevalitsusele palvekirja, kus paluti jaamale tariifijaama õigusi, millega jaam avataks kõikideks kaubaoperatsioonideks. Jaamas toimus seni vaid piletite müük ja reisijate pagasi vastuvõtt. 1. aprillil 1935 avanes Taevaskoja inimestel võimalus väikesaadetisi vastu võtta ja välja saata.⁸⁰ Raudteejaamadesse ehitati eraldi hooned pagasi vastuvõtmiseks ja väljaandmiseks, sest suuremate kaubapartiide kõrval oli arvukalt ka väiksemaid saadetisi.

Raudtee, mis oli eri piirkondade ühendajaks, võis samas olla ka lahutajaks. Neid põllumehi, kelle maatükid jäid mõlemale poole

⁷⁸ Tartu–Petseri raudtee – Kagu-Eesti elusoon. Kolm peajaama. – Postimees, 16. november 1933.

⁷⁹ Eeskujulik kaubaplatvorm Põlva jaama. – Postimees, 25. oktoober 1934; Põlva jaamas rendimaatükkidest puudus. – Postimees, 3. märts 1937.

⁸⁰ Taevaskoja tariifijaamaks? – Postimees, 21. november 1933; Uusi tariifijaamu raudteel. – Postimees, 11. märts 1935.

raudteed, polnud sugugi vähe. Kahjude hüvitamist, eriti just Tartu lähedal, nõuti juba enne ehitustööde algust 1928. aastal. Kevadel 1932 kurtsid aga Põlva ümbruse põllumehed, et ülekäigukohti on sügava kaeviku tõttu vähe, ka on mõned endised teed suletud ja nii ei pääse kuidagi teisele poole raudteed. Tuletati meelde, et maa võõrandamislepingus lubati põllumeestele raudteeäärse vaba riba kasutamist, kuid kevadel keelas raudteepolitsei raudtee ääres liiklemise ära.⁸¹ Nii see kahjuks oli ja raudtee väheste varjukülgedega tuli harjuda ja leppida.

Raudteevalitsus püüdis rongiliiklust igati edendada ja nii tehti hinnasoodustusi ning pandi käiku lisaronge, mis viisid reisijaid tuntud suvituskohadesse. Erirongid Taevaskotta aitasid kaasa paiga tuntuse levimisele ja soodustasid kohapealset elamuehitust. Kahjuks tõi suur huviliste tulv kaasa ka ebameeldivaid intsidente, mis päädisid 1934. aasta juunis Taevaskojas suure kaklusega. Väiksemas ulatuses oli kaklus kohalike ja linnast tulnute vahel algatatud juba eelmisel väljasõidul. 10. juuni õhtul kella 7 ja 8 vahel toimunud kohalike ja ühepäeva-suvitajate vahelises kakluses osales üle paarikümne inimese, kusjuures kõik see toimus sadade pealtnägijate silme all. Kaklejad olid kõik eelnevalt alkoholi tarvitanud. Kakluses kasutati kõiksugu vahendeid: kõlasid revolvripaugud, lendasid kivid ja kaikad, välkusid pussid. Vigastada sai kümmekond suvitajat, neist kaks tõsiselt: ühele löödi pussiga rindu, teisele selga, kusjuures haavad olid rasked. Kohal viibinud kolm politseinikku ei suutnud korda tagada. Õnneks tuli kaklusele ootamatu lõpp saabuva rongi näol. *Postimehes* arutleti pikemalt, kes peaks sellistel väljasõitudel korda pidama. Raudteevalitsuse käiku lastud suvitajate rongid olid suurt tähelepanu pälvinud ja nendega sõitis linnast maale sageli mitu tuhat inimest. Arvati, et kui rongis peavad korda raudteeametnikud, siis väljasõidukohtades peaks korrapidamine olema Raudteevalitsuse ülesanne ja selleks, et nii suur rahvahulk end igati hästi tunda saaks, ei piisa kolmest politseinikust.⁸² Õnneks jäi nii ulatuslik kaklus erandiks

⁸¹ ERA 1354-2-394, L 241; Põlva raudteejaama lähedal ei pääse põllumehed põldudele. – *Postimees*, 11. mai 1932.

⁸² Kaklus Taevaskoja väljasõidul. Kümmekond haavatut, neist kaks raskesti. Maa- ja linnameeste vaheline tüli. – *Postimees*, 12. juuni 1934; A. P. Tumedad varjud ilusale ettevõtmisele. – *Postimees*, 12. juuni 1932.

ja järgmistel väljasõitudel kohalike ja linna suvitajate vahel enam nõnda teravat vastasseisu ei tekkinud. Puhkajatele mugavuste loomiseks oli suvitusrongis tavaliselt ka einelauavagun, kuid seal müüdav alkohol tekitaski lisaprobleeme. Õigus oli neil, kes nägid ka raudtee varjukülgi – puutumata maanurk oli hakanud linnastuma selle sõna halvemas mõttes.

Huvirongid sõitsid ka järgmistel aastatel. 1935. aasta juunis väljus grupisõidu rong Petserisse, kuhu müüdi 543 piletit. Sama aasta 21. juulil oli Taevaskotta väljuval rongil koguni 46 vagunit, millega sõitsid loodusesse 1600 tartlast. Suvitajate lõbustamiseks sõitis kaasa orkester. Sageli ei jätkunud vaguneid, sest suvitajate rongid sõitsid ka Elvasse ja nii võeti kasutusele kaubavagunid, kuhu sõitjate jaoks pingid sisse pandi.⁸³ Tolleaegsed reisijad ei osanud veel mugavustega ronge nõuda ja leppisid tänapäeva mõistes üsna kehvade tingimustega.

Kokkuvõtteks

Tartu–Petseri raudtee oli esimene omariikluse ajal ehitatud laiarööpline raudtee, mille ehitamine leidis üksmeelset toetust nii riigikogus kui valitsuses. Riiklikult peeti oluliseks raudtee strateegilist tähtsust ja võimalust Venemaaga transiitvedusid edendada, kohalik elanikkond pidas eelkõige silmas oluliselt kiiremat liiklust ja kaubavedu. Autod ja omnibussid ei suutnud veel 1920ndate lõpus raudteetranspordile konkurentsi pakkuda. Raudtee parandas tunduvalt Setumaa ja Võrumaa ühendust Tartuga. Varem oli olnud Setumaa liiklemis-suund peamiselt Pihkvasse, kuid nüüd kujunes uueks tõmbekeskuseks Tartu. Ühendustee Tartust Petseri kaudu Pihkvasse, millest oli unistatud juba 19. sajandi keskpaiku, sai lõpuks teoks.

Kui Tartu–Petseri raudtee ehitamise vajalikkuses olid kõik üksmeelel, siis raudtee sihi kindlaksmääramine tõi kaasa ennenägematu koosolekute ja palvekirjade tulva. Ehitatav raudtee töötas Kagu-Eesti elanikele majanduselu aktiveerumist, paremaid liiklusolusid

⁸³ Ilus ilm meelitas tartlasi maale. Tung Petseri rongile. – Postimees, 16. juuni 1935; Suur väljasõitjate arv. 46 vaguniga Taevaskotta. – Postimees, 21. juuli 1935.

ja kiiret ühendusteed nii Tartu kui Tallinnaga. Ida- ja läänesihi pooldajate vahel toimunud võitlus tõendab ilmekalt raudtee ehitamise vajalikkust. Idasihi pooldajad Räpina ümbruskonnast püüdsid oma piirkonna paremust tõestada naabrite halvustamise ja valeandmete esitamisega. Kindlasti polnud Räpina ümbruskond Eestis kõige arenenum ja kõige viljakama pinnasega. Määravaks said läänesihi paremad looduslikud tingimused, mis tagasid tunduvalt väiksemad ehituskulud ning raudtee läbis tihedama asustusega piirkondi. Vastu tuldi ka idasihi pooldajatele: selle asemel, et raudtee otsesihis, sealjuures märksa paremates tingimustes, Põlvast Oravale ehitada, pöörab raudtee peale Põlvat ida suunas. Kompromiss-siht rahuldab läänesihi, kuid kahjuks mitte idasihi pooldajaid. Raudtee-ehitus aktiveeris elanikkonda ja ühise eesmärgi nimel peetud koosolekutel asutati raudtee toetuseks isegi komiteesid, et igati ehitustöödele kaasa aidata.

Esialgne äriplaan nägi ette võimalikku kahjumit, kuid esimesed aastad näitasid, et liin oli majanduslikult väikeses kasumis. Reisijateveo suurendamiseks pani raudteevalitsus käima suvised soodushinnaga erirongid, millega sõitis suvituskohadesse kuni mitu tuhat tartlast. Taevaskoja, aga ka Valgemetsa kujunesid just tänu raudteele tuntud suvituskohadeks. Raudteejaamade lähedusse (Põlva, Veriora) kerkisid uued asulad arvukate elumajade ja tööstusettevõtete ja ettevõtetega. Raudteel oli soodne mõju ka teedeehitusele, sest uued tõmbe- ja vedurite jaamade näol nõudsid ka paremaid maanteid.

Tartu–Petseri raudtee oli kasulik investeering tulevikku, sest ka 80 aastat hiljem on oluline transiitkaubandus Venemaaga ja autode tulv pole suutnud reisijatevedu välja suretada. Peale sõiduvõimaluste kohalikele elanikkonnale pakub rongiliiklus tartlastele mugavat ja kiiret ühendusteed looduskunite kohtadega (Valgemetsa, Taevaskoja, Ilumetsa, Piusa).

THE STRUGGLE FOR THE TARTU– PECHORY RAILWAY IN THE 1920S

Summary

The railway first reached Estonia in 1870, when the Tallinn–St. Petersburg line was opened on 24 October. As early as 1849 and 1857, Fr. R. Kreutzwald and J. W. Jannsen had introduced the Estonians to a steam carriage moving on rails. Both men considered railway very important both from the point of view of traffic flow and economy. The railway soon reached the southern part of the Government of Livonia. The Tapa–Tartu railway was completed in 1876, and in 1888, Tartu got a railway connection with Riga via Valga. People dreamt of a Tallinn–Pskov railway via Pechory as early as the last decades of the 19th century, but the actual construction began only in the late 1920s. As early as 1920, the route of the Tartu–Pechory railway was marked at ground level, but the construction failed to begin due to economic difficulties. Transit to Russia was also considered (Tallinn–Moscow direct line).

Early in 1928, people in south-eastern Estonia (Põlva, Kanepi, Kambja, and Rāpina parishes) became active in their demands for rail connections. Meetings were arranged, signatures gathered, and petitions sent to the Prime Minister, the government and ministries. In the petitions sent early in the year, the reasons given for the importance of the railway for the region were economic and strategic. The railway was considered so important that each village and small town wanted it to pass them as near to them as possible. The eastern route via Kauksi was supported by the people in Rāpina parish, whereas the western route via Põlva was favoured by the people in Põlva parish, as well as, by the communes in Kanepi and Kambja parishes. On 25 May 1928, the Third Estonian Parliament passed the *Railway Network Development Act*, but it did not fix precisely the middle section of the route. The marking of the route began in June; the engineers who worked on it proposed that the railway should be built along the western route: it would be considerably cheaper (there would be

less excavation work), it would pass more densely populated areas, and it would be farther from waterways. The struggle for the route continued all through the summer. Those in favour of the eastern route tried to depreciate the opponents in every way by presenting false information: they have sand hills, less developed agriculture, and poor soil that never yields a good harvest. The people were informed about the developments by the local newspaper *Võru Teataja* (the Võru Gazette). At the end of August, the Estonian government determined the route once and for all, and the disputes came to an end. The final route was a compromise: after Põlva, the railway went east to Pechory to satisfy the inhabitants of Röpina parish, instead of going in a straight direction.

The construction of the railway began in January 1929. The Danish company Højgaard & Schultz was chosen as the builder; it was to carry out all the excavation work, the building of bridges, and the installation of rails. The railway was festively opened in Tartu on 31 October 1931; the traffic, however, had partly started as early as spring. An important task was to erect station buildings. In the following summers, trains with reduced ticket prices were arranged for holiday makers, and these often took several thousand inhabitants of Tartu to natural beauty spots.

The new railway began to mould its surroundings: new small towns emerged in the neighbourhood of Veriora and Põlva stations (the railway was three kilometres from the small town of Põlva), and Taevaskoja developed into a popular summer resort. The remote Pechory County got a direct train connection with Tartu and Tallinn. The increased transport of goods demanded better roads and gave an impetus to road construction. The Tartu–Pechory (Koidula) railway is still transporting passengers and goods today.