



Naissaare raudtee

Tallinna lähedasel Naissaarel on läbi aegade tulnud mitmeid kordi oma elanikkonnast ilma jääda. Ikka ja jälle sai saare asukoht elanikele saatuslikuks. Kui on tarvis valmistuda heaks mahlakaks sõjaks, siis tühja neist inimestest ja nende viginast...

Mati Õun, autori fotod

Algul jäi saar ilma oma algasukatest – kurjadest naistest, nende kaunitaridest tütardest ja koe-rakoonlastest poegadest – nagu legend ütleb. Meile teada oleval ajal tehti saar tühjaks aastal 1914, kui Vene impeerium alustas saarele kükloopliste rannakaitseehitiste püstitamist, ja aastal 1940, kui baaside lepingu alusel ajasid punavenelased elanikud minema, ning aastal 1944, kui sakslased tühendasid saare elanikest, väidetavalt nende sõjale jalgujäämise kartuses.

Meie alustame ajast rohkem kui sajand tagasi. Koos Naissaare muutumisega hiiglaslikuks ehitustandriks algas seal ka tiheda raudteevõrgu ehitus, sest millegipäi tidi tol autovaesel ajal ju ehitusmaterjale, suurtükke ja mehi vedama. Aastaks 1918 oli seal rööpaid

maha pandud 37,7 km ulatuses. Sealse kindluse juurde viiva raudtee peamagistraal pandi maha piki idarannikut ja see kulges Naissaare kaguotsale ehitatud 152 mm patareist kuni saare põhjatipuni. Sellelt peamagistraalilt hargnesid haruteed sadamasillale ja kõigi ehitatavate patareide ning muude tähtsate ehitiste juurde. Rööpmete laius oli 750 mm, nagu mandril olevail kindluseraudteelgi.

Naissaarele toodi kaks väikest auruvedurit, kumbki võimsusega 90 hj. Neist üks oli ehitatud Saksamaal Orenstein & Koppeli tehases, teine Soomes Tampere lina- ja masinavabrikus (Tampella). Vaguneid viidi Naissaarele vast nelja liiki: 5tonnise kandejõuga kahe- teljelised kastvagunid, 8tonnise kandejõuga neljateljelijelised platvormvagu-

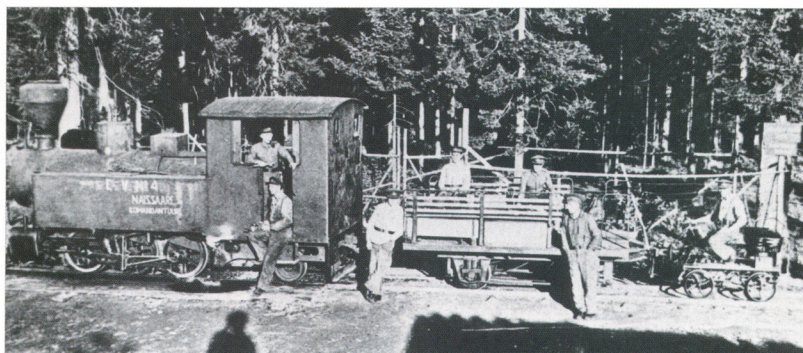




▲ Naissaare vedur nr 3. Mehis Helme foto.

◀ Õnnelikud sõitjaid Naissaare rongil 26. mail 2008. Sõit saarele ja tagasi ning seal tehtud retk saarega tutvumiseks pakub meelde jääva elamuse igaühele.

► Naissaare vedur nr 4. Paremal on dresiin, mis kord omapäi sõitma läks.



nid ja 10tonnise kandejõuga kinnised kaubavagunid (võib arvata, et Naissaare raudteele toodi ka mõni paljuteljelise raskeveovagun, sest millegagi tuli ju kohale vedada ka 51tonnised 12tolliste suurtükkide rauad, 83tonnised 14tolliste suurtükkide rauad ning 250 ja 300 mm pakused soomusedetailid nende suurtükkide pöördtorvide jaoks).

Impeeriumist wabariiki

Bolševiseerunud Vene sõjaväe lahkumisel Naissaarelt 1918. aasta veebruari lõpul jäi sealne raudtee lõhkumata ja

langes kaheksaks ning pooleks kuuks Saksa sõjaväe kätte. Seejärel läks Naissaar koos sealse raudteega Eesti vabariigile. Saarel seati korda vaid kaks rannapatareid ja mitmed senised raudteeharud osutusid üleliigseiks. Üles võeti 14,2 km mittevajalikke raudteid ja pärast seda jäi neid Naissaarele vaid 23,5 km. Alles jäi piki kogu saart põhjast lõunasse kulgev raudteeliin, millest hargnesid raudteeharud sadamasse, lõunarannikul olnud Väikeheinamaa külasse ja Esimese maailmasõja aegse 234 mm Ameerika patarei positsioonile; väiksemaid harusid saare põhja- ja

kaguotsas mujalegi. Raudtee kuulus Naissaare komandantuurile ja vedas sõjamehi ning nende varustust priit, tsiviliste aga tasu eest. Vedureid oli saarel endiselt kaks, need said numbriks 3 ja 4, kuna merekindluste vedurid nr 1 ja 2 töötasid Aegnal.

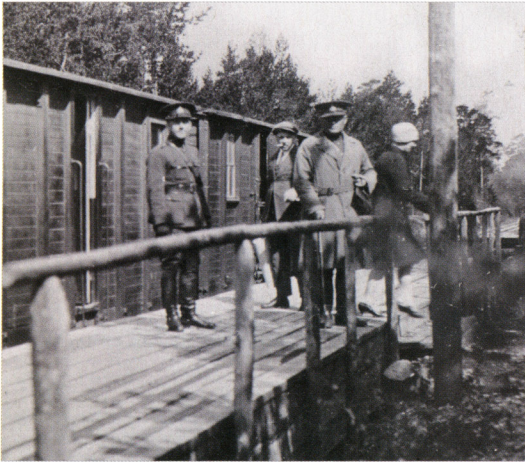
Vedurite-vagunite kõrval kasutati Naissaare raudteel ka mitut dresiooni. Neist üks ehitati komandantuuri töökojas saare põhjaotsal 1929. aastal ja oli varustatud vesijahutusega sisepõlemismootoriga. Ilmselt olid just dresiidid kiireimateks sõiduriistadeks Teise maailmasõja eelsel Naissaarel, sest tol

ajal seal tehtud fotodel pole kusagil autosid näha.

Seoses Naissaare raudteega meenuvad mõned tagantjärele lõbusa tunduval lood, mida on jutustanud Naissaarel aega teeninud August Rajamäe. Augusti jutu järgi läinud rongis mõnikord lõomaks sõdurpoiste ja kohalike noorte meeste vahel – ajendiks ikka tüdrukud. Tavaliselt jäänud võitjaks mündrikandjad (organiseeritud jõud!), kes lahinguühedega, "Tursad maha!" loopinud oma vastased liikumalt rongilt kahele poole pöösaisse.



Raudtee rannapatarei nr 5 juures eelmise vabariigi aegu. Sõjaväele kuuluv oli siis heakorratatud.



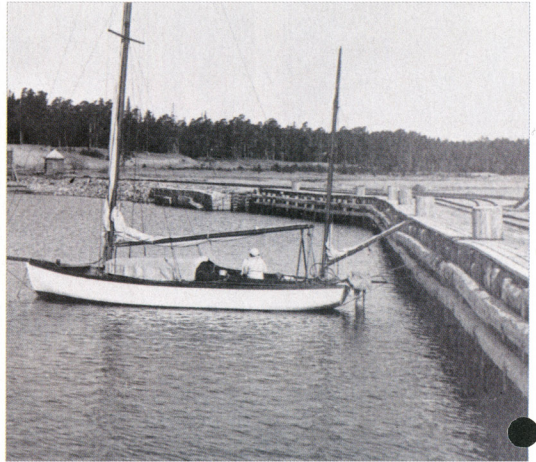
Rong Naissaare komandatuuri juures platvormi ääres 1930. aastail.

Naissaare raudtee mootordresini ehk rahvakeeles dresiina sisepõlemismootori käivitamine käis vändaga, nagu see tollaste automootorite puhulgi kombeks oli. Kuna aga see kena väike sõiduriist liikus rööbastel kergelt, kasutati käivitamiseks ka teist meetodit – pandi käigukangist kõik sisse ja lükati dresiin liikuma. Ning peagi käivitus turtsumise ja popsumise saatel mootor, tuli vaid kärke olla ja liikuvale dresiinile ise peale hüpata. Augustiga aga juhtus dresiinile käiku sisse lükates selline lugu, et tal jäi saapanina liipri taha ja ta kukkus ninali. Dresiini mootor oli aga juba käivitud ja rõõmsalt pop-sudes sõitis see piki raudtee minema. Lugu juhtus saare põhjaotsas ja dresiin suundus omapäi lõunasse. Muidugi jooksis end püsti ajanud August ise-

päsele dresiinile järele, kuid mehe ja dresiini kiirused olid võrdsed ja vahe nende vahel ei vähenenud, aga oluliselt ka ei suurenenud...

August teadis, et raudteeharude pöörangud Ameerika pataraisse ja Väikeheinamaa külasse on igapäevaselt raudtee pealiinist lahku lülitatud, aga millises asendis on sadamasse mineva raudteeharu pöörang? Kui see on lülitatud sadamasse sõidule, keerab dresiin seal end mere poole minema ja ei peatu enne, kui on sillaotsalt vette sulpsatanud. Kui pöörang on suunatud Lõunakülale ja sealsele Rannapatareile nr 4, pole hullu – dresiin sõidab, kuni raudtee lõpeb.

Augusti kergenduseks läbis dresiin sadama pöörangu ja jätkas teed Lõunakülala suunas. Nüüd võis jooksja juba



Naissaare raudtee tuleb otse sadamasilale.

tempot maha võtta – meres igatahes dresiin seda võidujooksu ei lõpeta!

Okupatsioonides

Esimesele Eesti vabariigile järgnenud 1940.–1944. aasta okupatsioonides ei toimunud Naissaare raudteel väga suuri muudatusi, selleks jäi nende aeg liialt lühikeseks. Vast ainult niipalju, et 1944. aastal viisid sakslased Naissaarelt ära veduri nr 4 ja see kadus kuhugi. Nagu ikka vedurid lõpuks kaovad.

1944. aasta sügisel alanud poole sajandi pikkuse punase okupatsiooni hakul viidi Naissaare vedur nr 3 Möisakülala remonti. Talle maaliti küljele ka uus tähis PT 3 (slaavi tähed) ja pärast saadeti tagasi Naissaarele. Seal töötas see väärikas vedur veel 1950. aastail, kuid siis kadus seegi. Saarele toodi mõned

auruveurid seeriast 159; 1958. aastal ka üks roomiktraktori T-54 baasil ehitatud diiselveur ja aastail 1969–1970 neli automotri MD54-4. 1970. aastate lõpul toodi Naissaarele kolm diiselveurit TU6A, mille võimsuseks oli 127 hj. Võib arvata, et selleks ajaks olid auruvedurid ja mitmed muudki nõukogudeaegsed veovahendid oma töö lõpetanud, sest N. Liidu tehnika ei hiilunud eriti oma tööolblikkusega. Aastal 1986, kui siinkirjutaja koos kitsarööpmeliste raudteede spetsialisti Mehis Helmega esimest korda Naissaarel käis, oli ka kolmest TU6A-tüüpi vedurist töökorras üks, teistelt võeti varuosi.

On selge, et eespool loetletud kümnekond nõukogude veovahendit ei olnud saarele toodud niisama lustituteks. Peaasjalikult tuli neid kasutada

Diiselveur TU6A (127 hj) Naissaare sadamas 2001. aasta suvel. Mehis Helme foto.





Rong miinikestade ja muu vanarauaga 1992. aasta suvel. Mehis Helme foto.

seoses Naissaare keskele tekitatud miinilaoga nr 2748, aga küllap kõlbavad muudekski kroonumeeste tähtsateks sõitudeks, näiteks seenel käimiseks.

Samal ajal kui rööbasveokite arv Naissaarel suurenes, vähendati veidi sealsete rööbasteede pikkust. Üles võeti Ameerika patareisse ja Väikeheinamaa külasse viinud liinid, samuti paralleelliinid endistes Naissaare kesk-ladudes. Samal ajal aga pandi maha uued paralleelteeid miinilaos ja taastati sealt Esimese maailmasõja aegsele rannapatareile nr 6 viinud liin. Viimast kasutati perestroika lõpuaegadel ja uue Eesti vabariigi algaastail miinide vedamiseks saare edelarannale, kus nad troitüülist tühjaks põletati.

Pärast N. Liidu kokkukukkumist jäi Naissaarele peremehetsema Vene merevägi. See kasutas kitsarööpmelist raudteed põhiliselt miinikestade ja miiniankrute ning muu vanametalliks saanud kroonukraami veoks sadamasse, et see dollarite eest läände läkitada. Naissaarel veeti traktoritega üles ka maa sees olevaid side- ja elekrikaableid, et neil isolatsioon maha põletada ja kaablite vask ning alumiinium samuti maha müüa. 1992. aasta augustis saarel käies avastasime, et selle rüüstatöö käigus oli Naissaare kesk- ja põhjaotsas mitmel pool üles võetud ka raudteerööpaid, kui need kaablite üleskiskujaile ette jäid.

Uues Eesti vabariigis

Naissaare raudtee totaalne hävitamine planeeriti aga juba uues Eesti vabariigis. 1995. aasta jaanuarikuus jõudis minuni teave, et tollane äriorganisatsioon Kaitseliidu Fond kavatab vanametalli kokkukorjamise sildi all üles võtta Naissaare kitsarööpmelise raudtee ja selle vanarauana maha müüa. Teades üht-

teist kitsarööpmelistest raudteedest, arvasin kohe, et selle taga on salaplaan – tegelikult ei müüda neid mitte vanarauaks, vaid just rööpmeteks. Sest Euroopas on palju mitmesugustele sellsidele, ühingutele ja ka rikastele eraisikutele kuuluvaid muuseumihõngulisi kitsarööpmelisi raudteid, mis aeg-ajalt ikka lisarööpaid vajavad. Samas teadsin, et meie eestimaisel Muuseumraudtee Ühingul oli plaan Naissaare raudtee korda teha ja kasutusele võtta.

Lühidalt öeldes – Kaitseliidu Fondi rüüsteplaanile tuli vastu astuda ja koos tollase muinsuskaitseameti peadirektori Jaan Tammega sai seda ka tehtud. Tamm kuulutas Naissaare raudtee ja selle veereva koosseisu ning üht-teist muudki vana ja väärtuslikku saarel kaitsealuseks mälestiseks. Kaitseliidu Fondi lepingupartner kaitseministeerium oma kantsleri isikus aga elas ilmselt sellist vastutõotamist valuliselt üle ja tollal kaitseministeeriumis töötanud siinkirjutajal lasti kirjutada seletuskiri oma sanktsioneerimata koostööst muinsuskaitseametiga. Uue Eesti vabariigi institutsioonides hakkas tasapisi võimust võtma põhimõte, et ametnik ei ole oma peaga mõtleja, vaid ülemuste käskude elluvijja.

Raudtee jäi sedapuhku siiski paika, kuid meie looduskaitse ministeeriumi mahitusel õnnestus seda ja sealset veeremit lõhkuda osaühingul Sanora 1998. aastal.

Praegu on Naissaare lõunaosa ainuke paik, kus omaaegselt Imperaator Peeter Suure Merekindluse raudteest veel tükk alles on. Alles on ka üks töökorras diiselvedur TU6A ja vast paar vagunit. Üks vähestest Naissaare alalisest elanikest Peedo Lehla teeb saare külastajatele mõnikord selle veeremiga väikese sõidu. [22]