

<https://doi.org/10.3176/hum.soc.sci.1971.3.09>

«SADA AASTAT EESTI RAUDTEED» *

Rongide, autode, busside ja lennukitega oleme sedavõrd harjunud, et on üsna raske sajandi võrra tagasi mõelda aegadele, mil eesti keeles puudus isegi niisugune sõna nagu *raudtee*. Seepärast on kõigiti tervitav Eesti raudtee juhtkonna otsus tellida meie raudtee 100. aastapäeva puhuks ENSV Ta Ajaloo Instituudilt sellesisuline eriuurimus.

Tänu sellele, et töö jaotati kolme teadlase (V. Gussarova, O. Karma ja G. Lukin) vahel, kellest igaüks püüdis süveneda oma uurimislõiku, jõudis nägus raamat tellija lauale enam-vähem tähtjaks. Ta valmis üheaegselt nii eesti kui ka vene keeles ja ta kõõgipoolseks omapäraks on, et osa autoreid kirjutas eesti, osa vene keeles. Seega esineb mõlemas raamatus nii originaalteksti kui ka tõlget.

Seda laadi kollektiivses töös on omad raskused, mille ületamine nõuab täiendavat süvenemist ja aega nii toimetajalt kui ka korrektoreilt. Ilmselt tulebki just ajahäda süüdistada selles, et on jäänud ühtlustamata terminoloogia. Näit. esineb lk-1 47 *pagaaživagun*, lk-1 74 *pagaaživedu*, lk-1 83 *aga* — *pagasijaotaja*. Lk-1 46 ja mujalgi leiame kõrvuti *kaubarongiveduri* ja *kauba-veoveduri*, *reisirongiveduri*, lk-de 96—97 vahel pildiallkirjades *aga* on *reisivedur*, *kaubavedur*; läbisegi esinevad *rööbas* (lk. 17, 45, 136, 202) ja *roobas* (lk. 182, 187, 223); *jaam*, *raudteejaam* ja *liinjaam*; *sauasüsteem* (lk. 139) ja *sausüsteem* (lk. 245), *kapitaal mahutised*, *kapitaal mahutused* (lk. 223) ja *kapitalimahutused* (lk. 243); *pallast* (lk. 182), *ballast* (lk. 142, 247, 250) jne.

Silma torkab eestikeelse tõlke konarlikkus. Kuigi tõlkijad tunnevad raudteeasjan-

dust põhjalikult, on neil vajaka jäänud tõlkijakogemustest.

Mõned näited sellest:

otsustati kutsuda sotsialistlikule võistlusele välja (lk. 185) pro *otsustati kutsuda sotsialistlikule võistlusele; et läbi viia selgitustööd raudteekondade jaamades* (lk. 188) pro *et teha selgitustööd raudteejaamades; oli vaja... ehitada kaheööpmeliseks (!) teelõik Pihkva—Petseri vahel...* (lk. 191) pro *oli vaja ehitada paralleeltee Pihkva—Petseri vahelises raudteelõigus; Ohtuülikooli lõpetanute väljalaskmisega* (lk. 217) pro *Ohtuülikooli lõpetanute rakendamisega*.

Halva tõlke näitena võiks esitada lk. 223 lõpu ja lk. 224 alguse, kus mõte on kohati sedavõrd moonutatud, et autorist arusaamiseks tuli appi võtta venekeelne originaaltekst. Tõlkija on sõnastanud: «*Ainuüksi põlevkivivedude mahtu oli ette nähtud suurendada viisaastaku lõpuks neli korda. Seoses sellega tekkis vajadus Kohtla—Jõhvi jaamade täielikuks rekonstrueerimiseks. Juba sõja-aastatel läbiviidud taastamistööd võimaldasid alustada rongiliiklust. Siiski ei olnud raudteemajandus veel kaugeltki täielikult taastatud, eriti sildade, roobaste ja veeremi remondibaas ja vaksalid. Taastamistööde mahtu ja tempot pidurdas metallipuudus, mis oli iseloomulik esimestele sõjajärgsetele aastatele, mil riik pidi kulutama hiigelsummasid sõja läbi tekitatud kahjude likvideerimiseks. Metallipuudus pidurdas sildade taastamist, liinide pealisehitusse jäid veel raudtee tuhanded rööpajupid. Pärast esmajärgulisi taastamistöid algas raudteemajanduse plaanipärane taastamine. Selle läbiviimiseks loodi Ehitus-Taastamistöõde Valitsus (USVR).*

NSV Liidu Teede Rahvakomissariaat suunas selleks Eesti raudteele tööle spetsiaalse ehitusjaoskonna kvalifitseeritud

* V. Gussarova, O. Karma, G. Lukin, Sada aastat eesti raudteed, Tallinn, 1970. 227 lk.

töolistega ja insener-tehnilise personaliga, varustatuna ehitusmehhanismide ja liikuvate töökodadega. Eesti raudteel toimus Keila jaama kollektiivi eeskujul purustuste taastamine kollektiivi enda jõududega.»

Tõlke puuduseks on siin nagu mitmel pool mujalgi ka see, et autoripoolsed rõhuasetused taandridade näol on kaduma läinud või asendatud uute, kohatute rõhkudega.

Retsensent sai venekeelse teksti (lk. 196) abil nende lõikude mõttest aru järgmiselt:

«Ainuüksi põlevkivivedu pidi viisaastaku lõpuks neljakordistuma. See nõudis põlevkivibasseinits asuvate raudteejaamade täielikku rekonstrueerimist.

Sõja-aastail raudteel tehtud taastamistööd olid võimaldanud avada liikluse. Kuid transpordimajandus polnud tollal veel kaugeltki täielikult taastatud. Paljud rajatised, näiteks sillad, rööbasteed, veeremi remondibaas ja jaamahooned, s. o. kõige tömahukamad objektid, olid püstitatud ajutisena. Taastamistööde tempot ja ulatust oli pidurdanud metallipuudus. Sellest tulenesidki raskused esimestel sõjajärgsetel aastatel. Metallinappuse tõttu oli edasi lükkunud sildade kapitaalne taastamine ja normaalpikkuses rööbaste kõrval oli rööpmestikku jäänud tuhandeid rööpaajuppe.

Pärast hädapäraseid töid, millest olenes rongiliikluse käimapane, algas plaanipärane teedemajanduse taastamine. Selleks loodi Ehitus- ja Taastamistöde Valitsus (USVR). NSV Liidu Teede Rahvakomissariaat suunas Eesti raudteele täielikult komplekteeritud ehitusjaoskonna, mille koosseisu kuulusid kvalifitseeritud töölised ja insener-tehniline personal ning mis oli varustatud vajalike mehhanismide ja liikuvate töökodadega.

Keila jaama kollektiivi eeskujul toimus kogu Eesti raudteel purustuste likvideerimine ka raudteelaste endi jõududega.»

Lk. 243 on loodud sõna majandusökonoomia (!), mis peab vastama venekeelsele sõnale экономика. Ka lauses увеличились накопления в социалистическом хозяйстве on tõlge kujunenud täielikuks omaloominguks: suurenesid sotsialistliku majanduse kapitalimahutused. Siin on tegemist juba kahekordse mõõdalaskmisega!

Laitmatu tõlke saamiseks oleks ilmselt tulnud raudteelastele eelistada kvalifitseeritud tõlkijaid, sest keeleoskus ja tõlkija-

kogemused näivad üles kaaluvat ainevaldkonna tundmise. Pealegi saab erialaseid termineid spetsialistide abiga alati täpsustada.

Käesolev retsensioon valmis raamatu eestikeelse variandi alusel. Venekeelset* kasutas retsensent vaid mõnede ebakohtade selgitamiseks. Sealjuures torkas silma toimetatutõ erinevus: venekeelses raamatus on detaile rohkem kärbitud, mistõttu käsitlus on kompaktsem ja ülevaatlikum.

Sellise teose koostamisel on ilmselt keerukas arvestada üldise ja lokaalse suhet, sest paratamatult tuleb silmas pidada tema põhilugejat — kaadritöölisi. Seetõttu on retsensendilgi raske eelistada üht või teist varianti.

Raudtee tulek Eestisse kujutab endast Tsaari-Venemaal hooguvõtva raudteede ehitamise üht osa. Sellest majanduselule nii tähtsast protsessist aga on raske ülevaadet saada vaid ühe skeemi abil (lk. 256 ja 257 vahel), mis annab küll hea ettekujutuse Eesti NSV territooriumil paiknevatest teedest ning nende ehitamise (ekspluateerimise) aegadest, kuid millest ei piisa Eesti aladele ehitatud esimese raudtee erinevate projektide võrdlemiseks, kuna nende vaidlusalused lõigud — Balti raudtee ühendamine mingi punktiga Peterburi—Oranienbaumi või Peterburi—Varssavi raudteel ning Gatšina—Tosno lõik üldse — paiknevad Peterburi lähikonnas. Niisama ei aita olemasolev skeem mõista mitmete hilisemate raudtee ehitamise plaanide saatus, nagu Tartu teelõigu pikendamine Vjazma suunas Pihkva või Ostrovi kaudu (lk. 39), uus Tallinna—Moskva liin, mis pidi läbima Staritsa, Ostaškovi, Voloti, Šeloni, Pljussa, Vasknarva ja Kiltsi (lk. 77) ja kavatsus ühendada Tartu Smolenskiga (lk. 78).

Ka alajaotuses «Uued teevarud» (lk. 127—136) annab kaardi või skeemi puudumine teravalt tunda.

Kaardimaterjali nappus ja mõningane keeleline konarlikkus ongi teose olulisemateks puudusteks. Positiivset koguneb märksa rohkem.

Sisuliselt on käsitlus üles ehitatud loogiliselt. Balti raudtee tekkeloo alustamine raudtee kui sellise sünnist ja esialgselt levi-

* В. Гусарова, О. Карма, Г. Лукин, 100 лет железных дорог Эстонии. Таллин, 1970. 280 с.

kust on kõigiti põhjendatud, sest see võimaldab lugejal jälgida uue transpordi- ja liiklusvahendi edusamme laial foonil ning sügavamalt mõista raudteede üldist võidukaiku. On antud kujukas pilt erinevate ringkondade huvist raudteede ehitamise vastu Eesti aladele: ühed arvestasid üksnes dividende, mida tsaarivalitsus garanteeris, teistele tähendas raudtee majanduse elavdajat, võimalust toota laiemale turule ja teenida transiitvedudelt, kolmandad nägid selles suurt ajavõitu suhtlemises.

Raamatus pajatatakse raudteede ehitamise tehnilistest, majanduslikest ja olustikulistest üksikasjadest. Eriti huvipakkuvad on viimased, sest tolleaegne töökorraldus ja -tingimused erinesid suuresti tänapäevastest. Eri perioodide kaupa antakse ülevaade muutustest veeremi koosseisus ja teede eksploateerimise korras, vedudest ja liiklusest, raudtee kulusid ning tulusid mõjutanud asjaoludest.

Hästi on esile toodud Balti raudtee mõju teistele elualadele, eelkõige linnastumisele ja töölisklassi kujunemisele (lk. 51).

Sajandivahetusest peale, mil Eesti raudteelased kasvava töölisklassi ühe osana astusid revolutsioonilise võitluse radadele, on raamatus suurt tähelepanu pööratud nende klassivõitluse avaldustele, osavõtule 1905., 1917. ja 1940. aasta revolutsioonist. Õrnestunult on näidatud raudteelaste erinevate kihtide erinevat suhtumist revolutsioonilistesse sündmustesse (lk. 101 jj.), kõhklosti ja otsinguid oma klassipositsiooni määramisel.

Nõukogude võimu taaskehtestamisel Eestis 1940. aasta suvel asusid raudteelased sotsialismi ehitajate esiridadesse.

Eesti NSV astumine NSV Liidu koosseisu andis võimsa tõuke Teise maailmasõja algusest peale märgatavalt känguma hakanud tootlike jõudude arengule Eestis. Nüüd avanenud võimaluste realiseerimisel etendas raudtee otsustavat osa. Kõrvuti suurenenud ülesannetega kasvas ka raudteelaste poliitiline ja tööalane aktiivsus.

Raamat annab hea pildi Kommunistliku Partei mõju tugevnemisest raudteelaste hulgas ja uue ühiskondlike organisatsioonide tegutsemisest kommunistide juhtimisel. Üksikasjalikult on jälgitud raudteelaste ideelisel suunamisel tõhusat tööd teinud Raudtee Poliitosakonna tegevust, mille tulemused kajastusid nii raudteelaste

töös kui ka nende aktiivses osavõtus ühiskondlik-poliitilises elust.

Mehiselt abistasid raudteelased Nõukogude vägesid Suure Isamaasõja raskel ajal. Sõjajärgseil aastail ei säästnud nad energiat teedemajanduse taastamisel ja hiljem selle tehnilisel rekonstrueerimisel. Asjalikult on analüüsitud organisatsioonilisi otsinguid töö otstarbekamaks korraldamiseks raudteel. Põgusamalt on käsitatud raudteelaste elutingimusi. Selles osas esineb kõrvuti konkreetsete andmetega ka üldsõnalisi konstateeringuid. Lk-l 232 näiteks on juttu töötasude reguleerimisest ja üldse töö tasustamisest, kusjuures töötasude suurust ei esitata ei absoluutselt ega ka teiste kutsealadega võrreldes. Tuleb märkida mõningat segadust rahalistes näitajates nõukogude korra aastail. On toodud andmeid sõjakahjude, investeeringute ulatuse, raudteelaste premeerimise ja teiste summade kohta, kusjuures vääring on märgitud vaid ühel korral (lk. 264). Kuna vääringut on muudetud, vajanuks kõik andmed sellekohast täpsustamist.

Raudtee omaaegne võidukaik on mõistetav. Hästi seletavad seda ka andmed kaubaveo ulatusest Tartu—Riia liinil 1860-ndail aastail koos võrdlevate andmetega vedude maksumusest voorimeestega ja raudteel (lk. 41—42). Ometi ei jäänud raudtee ainuvalitsejaks. Tehnika edusammud viisid uute transpordivahendite osatähtsuse tõusule. Seepärast oleksid huvitavad olnud andmed sellegi kohta, kuidas on muutunud raudtee osatähtsus vabariigi transpordisüsteemis eri aastakümnete lõikes mõningate põhinäitajate, näiteks veosekäive milj. t/km ja reisijate käive milj. reisija-km alusel.

Raamat «Sada aastat Eesti raudteed» on üldiselt hästi kujundatud. Rahule võib jääda ka fotode valikuga. Nende juurde kuuluvad selgitavad tekstid aga jätavad osaliselt soovida. Joonised ja fotod ei ole ajalooramatus üksnes pildid teksti elavdamiseks, vaid neil tuleb edasi anda ka teksti täiendavat informatsiooni. Seepärast peaks nende juurde kuuluma dateering, vähemalt aastaarv. Seda nõuet aga pole käesolevas raamatus järjekindlalt täidetud.

Üldkokkuvõttes kaaluvad uurimuse «Sada aastat Eesti raudteed» positiivsed küljed tugevasti üles temas esinevad mõningad puudujäägid ning lugeja saab sellest teo-

