

Enne kui Raplast sai linn

Ülo Lohk

**Meenutusi 1960-1980ndate
Raplast**

2018

Rapla raudteejaam ja selle ümbrus ning rongiliiklus

1960-1970ndatel oli Rapla kahe osa, keskuse ja jaama ümbruse, vaheline kaugus ja erinevus enam tuntav kui praegu. Rapla koosnes nagu kahest eraldi asulast, mida ühendas bussiliin Rapla bussijaama ja Rapla raudteejaama vahel. Meenub ühe Rapla Kruubiveski vana valvuriproua ütetus, et see on ju siin Rapla neegrilinnaosa. Eks ta vihjas sellele, et suuremad poed, ametiasutused, postkontor, polikliinik, haigla, kultuurimaja, koolid, lastead ja enamus muu eluks vajalik asus Rapla keskasulas. Jaama ümbruses oli vaid kaks väikest poodi, üks oli Rapla Tarbijate Kooperatiivi pood Jaama tänava ja Viljandi maantee nurgal ja teine oli raudteelaste pood ORŠ samuti Jaama tänava ja Viljandi maantee nurgal teisel pool Jaama tänavat, mille selleaegne hoone on ammu lammutatud. Viimasest oli kord nädalas, kaubapäeval, ka midagi osta (mitut sorti sinki, vorsti, viinereid, suitsuvorsti ja muud defitsiitset kaupa). ORŠ kui raudteelaste pood oli erivarustamise all ja allus Balti Raudtee Valitsusele, mis asus Riias (asutuse täpse nimetusega võin eksida, aga rahvas seda nii nimetas). Vaatamata sellele, et tegemist oli raudteelaste poega, said sealt ka kõik teised osta. Raudteelastel oli töötõendi esitamisel eesõigus ehk väljapool järjekorda osta. Seega töötõendi ettenäitamisel teenindati enne raudteelasi ja siis alles teisi. Kuid kaupa jätkus tavaliselt kõigile. Järjekord tekkis juba mitu tundi enne kauba saabumist. Tuldi ka kaugemalt kui Raplast, sest järgmine ORŠi pood oli alles Türil.

Rapla Tarbijate Kooperatiivi pood Jaama tänava ja Viljandi maantee nurgal (praegu vanakraami pood) koosnes kolmest osakonnast. Üksest sisenedes jäi vasakut kätt tööstuskaupade osakond, kus müüdi hädavajalikke tööstuskaupu ja ka kangaid. Paremat kätt jäi kõigepealt kuivtoiduainete ja jookide osakond ning selle taga oli lihaosakond. Kõik kolm osakonda mahtusid sellesse praeguse mõiste järgi pisikesse poodi ära. Müük toimus muidugi ainult leti tagant. Aja jooksul poe osakondi muudeti mitmeid kordi. Küll ühendati kaks toiduosakonda, siis vahepeal

likvideeriti tööstuskaupade osakond, siis toodi see jälle tagasi. Meelde on jäänud 1960ndatest see, et mõnikord võeti mind kui last poodi kaasa selleks, et saaks kaks saia osta, sest oli aeg, mil igale inimesele müüdi vaid üks sai. Meenub ka Jaama poest tore müüjatädi, kes mulle kui ma sidruneid ostsin ka ühe apelsini lisas. Apelsine ju avalikult müügil ei olnud. Ju tal hakkas väiksest poisist kahju, keda saadeti sidruneid ostma.

Rapla raudteejaam oli oluliseks liiklussõlmeks ka 1960-1970ndatel. Kitsarööpmelise rongiga sai Raplast sõita Viljandi, Pärnu ja Virtsu. Virtsu läks Raplast edasi vaid pool rongi, ülejäänud koosseis jäi Raplasse maha ootama, millal rong Virtsust tagasi jõuab. Rong väljus Tallinn-Väiksest Virtsu 6-7 vagunilisena, millest pooled Raplas lahti haagiti ja pärast Virtsust tulekut jälle tagasi haagiti. Seega peatus Virtsu rong Rapla jaamas alati üsna pikalt, ca 30 minutit. Reisijatel oli võimalik keha kinnitada ja aega veeta Rapla jaama puhvetis, mis oli ka Rapla jaama ümbruse ainus toitlustuskoht. Puhvetis sai kohapeal korralikult süüa ja juua ning ka kaasa võtmiseks oli selle aja kohta piisav valik saiakesi, maiustusi, limonaade. Lõuna ajal sai jaama puhvetist sooja toitu. Menüüs olid praed ja supid. Jaama puhvetis käisid lõunat söömas ka Rapla kruubiveski ja Vasara metallitsehhi töötajad.

Puhveti edukam müügiartikkel oli vaadiõlu, mida sai ka kaasa osta. Käidi ikka 3-liitriste purkidega ostmas. Oli ka neid, kes istusid puhvetis õllevaadi otsas, arutasid elu-olu üle ja jõid oma õllekannu puhvetis tühjaks. Vaatamata sellele, et puhvetis oli vaadiõlu müügil, ei mäleta, et oleks sellest mingit pahandust olnud või et kedagi oleks häiritud. Kord oli majas. Selle eest kandsid ilmselgelt hoolt kaks legendaarset puhvetipidajat Miia ja Vilma, kes olid heas mõttes puhveti hirm ja arm.

1969 aastal avati laiarööpeline raudtee Tallinna ja Rapla vahel. Algul sõitsid nii kitsarööpeline rong Viljandi ja Pärnu ning laiarööpeline rong Tallinnast Raplani paralleelselt. Kuid varsti jäi kitsarööpeline rong minevikku. Kui laiarööpeline

raudtee sai Pärnuni valmis, muutus ka ühendus Pärnuga paremaks ja kiiremaks. Raplast Pärnusse väljus rong päevas kolmel korral. Hommikul ja õhtul kõigis peatustes peatuv rong ja kella 11 paiku kiirrong. Rongid olid valmistatud Ungaris ja olid puidust istmetega. Peagi pikendati laiarööpalist raudteed Pärnust edasi Mõisakülani ja sealt edasi Riiani. Oli aeg, kus Rapla alevist sai rongiga Riiga sõita. Reisi pikkus oli ca 5 tundi. Kahjuks oli see rong mõeldud lätlastele Tallinnas käimiseks, sest Raplast Riia suunas väljus rong õhtul kella 17-18 paiku ja Riiga jõudis vastavalt kella 22-23 paiku. Rong tuli Riist tagasi hommikul. Seega riialastele ideaalne ühendus ühepäeva reisiks Tallinna.

Jaama ümbruse olulisemad tööandjad olid kruubiveski, Vasara metallitsehhi (valmistati rehasid ja muid aiatööriistu), meierei, teedevalitsus ja Rapla Tarbijate Ühistu laod ja varumiskontor.

Rapla sisene bussiliiklus.

1960-1970ndatel aastatel oli bussiühendus isegi tihedam kui tänapäeval. Nüüd sõidab buss bussijaama ja raudteejaama vahet ainult rongide ajal, siis oli ka vahepealseid väljumisi. Tean, et inimesed, kes töötasid Rapla keskusel jõudsid lõuna ajal liinibussiga jaama juures kodus lõunatamas käia. Sõiduplaani koostamisel oli sellega arvestatud.

Jaama liinil sõitsid LAZ bussid (Lvovi Autotehase bussid), mis olid Raplas suurima mahutavusega bussid. Jaama bussid olid alati rahvast puupüsti täis. Kasutasin ka ise seda bussi koolis käimisel. Eriti hull oli olukorda talvel, kui koolilastel oli vaja suusad kooli kaasa võtta. Suuskade ja suusakeppide otsad pidid olema kotiga kaetud. Õmmeldi spetsiaalsed suusakotid, mis suusaninadele ja suusakeppidele peale tõmmati. Siis pidid bussi mahtuma nii lapsed kui ka suusad. Kuigi bussid olid rahvast viimase võimaluseni täis, olid ometi olemas imelised inimesed, konduktorid, kes suutsid sellises busses edasi-tagasi liikuda ja veel ka kõigile pileteid müüa. Kuidas nad suutsid oma keha pidevalt muundada, et rahvamassist läbi liuelda, ei suuda senini mõista. Pileti hind sõltus sõidu pikkusest.

Meelde on jäänud, et mingil ajal oli raudteejaamast bussijaama pileti hind 6 kopikat ja mingil ajal 5 kopikat. Kahjuks ei mäleta, kas see oli seotud bussijaama asukohaga Mahlamäel ja hiljem selle praeguse asukohaga Tallinna mnt alguses. Kui sõitsid näiteks raudteejaamast Estoplastini, siis tuli maksta sõidu eest 3 kopikat. Oli ka 2 kopikaline pilet, mis tuli maksta veel lühema sõidu eest.

1970-1980ndatel aastatel lisandus bussiliin bussijaama ja Rapla Tarbijate Ühistu kaupluslao, Viljandi mnt 124, vahel. Siis oli bussijaamast jaama suuna ööpäevas ca 40 väljumise ringis ja sama palju loomulikult ka tagasisuunas. Kaupluslaoni sõitsid PAZ bussid, mis olid mahutavuselt väiksemad kui LAZ bussid. PAZ bussis oli 22-23 istekohta, LAZ bussis 32. Sõitjatest puudus ei olnud.