

**KEES VANAMÖLDER  
TALLINNA REAALKOOL  
9. KLASS**

# MÄRJAMAA ALEVIKU RAUDTEETRANSPORDI KEERDKÄIGUD AASTATEL 1931–1968<sup>1</sup>

JUHENDAJA: PhD JAAK VALGE

## **SISSEJUHATUS**

Raudteel on märjamaalaste igapäevaelus olnud tähtis koht. Raudtee rajamine elavdas tublisti aleviku majandust. Elanikud kasutasid raudteed nii linnasõiduks kui ka kauba- ja postivahetuseks.

Idee kirjutada käesolev uurimistöo raudteest Märjamaal ning selle seost aleviku arenguga tuli Märjamaa Vallavalitsuselt. Teemat oli põgusalt ka varem käsitletud – Mehis Helme oma kitsarööpmeliste raudteede ajalugu käsitlevas raamatus ning sama autor Eesti raudteejaamade kohta ilmunud teoses.<sup>2</sup> Täpsemad käsitlused aga siiski puudusid.

---

1 Uurimus on kirjutatud Tallinnas 2005–2008. aastal ja see pälvis 2008. aastal Eesti õpilaste teadustööde riiklikul konkursil põhikooliastmes III preemia.

2 Helme, Mehis 1996. Eesti kitsarööpmelised raudteed 1896–1996. Tallinn: Autori kirjastus. Helme, Mehis 2003. Eesti Raudteejaamad. Tallinn: Tänapäev.

Käesoleva töö koostamisel on tuginetud nii publitseeritud kirjandusele, arhiivmaterjalidele, ajaleheartiklitele kui ka suulistele mälestustele. Avaldan kaasabi eest tänu raudteeamaloolasele Mehis Helmele, Eesti Raudteemuuseumi teadurile Tõnu Tammearule ning Märjamaa Vallavalitsuse avalike suhete spetsialistile Silver Loidule.

## 1. MAJANDUSOLUSTIK MÄRJAMAA KANDIS 20. SAJANDI ESIMESEL KOLMANDIKUL

Esimesed teated Märjamaal aleviku kujunemise alguse kohta pärinevad 1879. aastast, mil ajalehes „Sakala” kirjutati, et Märjamaa kiriku ümber tundub aegamööda alev sündima. Märjamaal mainiti olevat neli poodi, üks tohtri maja, üks apteek, üks hospital, üks õlle- ja viinakelder.<sup>3</sup>

1934. aastal oli Läänemaa, mille koosseisu tol ajal kuulus ka Märjamaa alevik, kõige hõredamini asustatud maakond Eestis. Sel aastal toimunud rahvaloenduse andmetest selgub, et iga ruutkilomeetri kohta elas Läänemaal 15,7 inimest. 92% inimestest elas maal ning ülejäänud linnades ja alevites. Läänemaal oli vaid üks linn (Haapsalu) ja üks alev (Kärdla). Seega oli Läänemaa üks nõrgemini linnastunud piirkondi Eestis. Aastail 1881–1922 oli Läänemaa elanike üldarv isegi kahanenud 78 000-lt 76 000-le. Tõenäoliselt on kahanemise põhjus rahvastiku lahkumine mujal asuvatesse linnadesse.

Märjamaa kihelkonnas elas 1934. aasta rahvaloenduse andmetel 5879 inimest, neist mehi 2768 ning naisi 3111, sh eestlasi 98,9%.<sup>4</sup> Märjamaa alevikus elas 693 elanikku.<sup>5</sup> Tolleaegse Eesti inimgeograafi Edgar Kandi järgi kuulus Märjamaa alevik asendilt Tallinna välisvööndisse, mille moodustasid Tallinna sõltlasasulad joonel Haapsalu-Märjamaa-Türi-Paide-Tapa. Need asulad kuulusid veel Tallinna kaugemasse mõjuvööndisse. 1930. aastate alguses oli Märjamaa elanike arv näidanud tormilist kasvutempot. Märjamaa aleviku asendiväärtus võitis siis juurde tänu asula lähedalt mööda viinud Rapla-Virtsu raudtee ehitusele.<sup>6</sup>

Läänemaa elanike peamiseks elatusalaks oli põllumajandus. 1934. aasta rahvaloenduse andmetest selgub, et Läänemaal oli põllumajandusega tegeleva rahvastiku osatähtsus rahvastiku üldarvust 80%, mis oli üleriiklikust keskmisest 20% kõrgem. Transpordi ja sidega tegeles 2,4% rahvastikust, mis

3 Sakala 27.01.1879.

4 Haberman et al.1938, lk 92–97.

5 Samas, lk 200.

6 Kant 1933, lk 149.

oli üleriiklikust keskmisest 1,1% madalam.<sup>7</sup> Märjamaa alevik oli kujunenud viljakandvama piirkonna keskuseks keset ümberkaudseid madala põllumajandusliku viljakusega alasid. Märjamaa aleviku 693-st elanikust 595 esin-dasid aga mittepõllumajanduslikke tegevusalasid.<sup>8</sup>

1934. aastal tegutses Märjamaa alevikus 5 tööstusettevõtet, üks neist kesk-tööstusettevõtte (kesktööstusettevõtteks loeti 5–20 töötajaga ettevõtte). Läänemaal tegutses kokku 13 kesktööstusettevõtet. Seega oli Märjamaa Läänemaal suuruselt neljandaks tööstuskeskuseks Haapsalu, Kärkla ja Lihula järel.<sup>9</sup>

Käsitöölisi tegutses 1934. aasta rahvaloenduse andmeil Märjamaa alevi-kus ühtekokku 44, Märjamaa kihelkonnas kokku 64.<sup>10</sup>

Kaubandus ja transport ei olnud Läänemaal kuigi arenenud. Kauban-dusliku rahvastiku osatähtsus oli 1934. aasta rahvaloenduse andmetel Läänemaal 1,8%, mis oli ligi 3 korda madalam üleriiklikust keskmisest, kuid võrreldes 1922. aastaga oli kaubandusega aktiivselt tegelejate osatähtsus tõusnud. 1929. aastal oli Läänemaa ühiskaupluste käive 1 366 000 krooni.<sup>11</sup>

Liiklemine maanteedel ei olnud tihe ning toimus põhiliselt taluveoriista-del, milleks oli enamasti ühehobusevanker. Harva võis maanteedel märgata ka kahehobusevankreid. Neljarattaline ühehobusevanker, millega talupojad oma saadusi turule vedasid või liikumist ühest kohast teise korraldasid, oli kerge veoriist, mis vedas umbes 100 kg koormat.<sup>12</sup>

Auto ilmus Eesti maanteedele enne Esimest maailmasõda. 1920. aastate keskpaigas oli Eestis 415 sõidu- ja 350 veoautot, peale selle veel 282 mootor-ratast. Maal oli liikumas 93 autobussi.<sup>13</sup>

Kuni 1930. aastani mootorsõidukite arv Eestis kasvas. Läänemaal oli 1936. aastal teiste maakondadega võrreldes siiski suhteliselt vähe mootor-sõidukeid: sõiduaautosid 46 (sellest Haapsalus 18), veoautosid 48 (11), moo-torrattaid 50 (11).<sup>14</sup>

Maanteede seisukord ei soodustanud Eestis autode levikut, sest halba-de ilmade tõttu olid kevadel ja sügisel maanteed kohati läbimatud. Talvist liiklust takistas lumi. Liiklust maanteedel elustas postivedu. Inimeste veoks

---

7 Haberman et al.1938, lk 146–147.

8 Kant 1933, lk 95, 149.

9 Haberman et al.1938, lk 182–183.

10 Samas.

11 Samas, lk 184–191

12 Lukk, J. 1926. Eesti: Maa. Rahvas. Kultuur, lk 718–719.

13 Samas, lk 718–719.

14 Haberman et al.1938, lk 214.

maanteedel olid sisse seatud postijaamad, mis allusid maakonna valitsustele ning olid viimaste poolt välja renditud ettevõtjatele. 1926. aastal oli selliseid postijaamu Eestis 66. Postijaamade pidajad olid kohustatud kindlaksmääratud kilomeetritasu eest andma hobust ja vankrit koos kutsariga, et sõidutada reisijaid ühest postijaamast teiseni.<sup>15</sup>

Kuna Läänemaa asub saarte- ja lahtederohkel läänerrannikul, etendasid seal veeteed liiklemises tähtsat osa. Olulisemad laevaliinid olid järgmised: Virtsu-Kuivastu (reisijate arv 1935. aastal 18 663 reisijat), Haapsalu-Eistrepa (Österby) ühenduseks Noarootsiga (12 500 reisijat), Rohuküla-Heltermaa (11 500 reisijat), Haapsalu-Vormsi (9000 reisijat) ning Tallinn-Kärdla (4500 reisijat). Läänemaa sadamatest olid tähtsaimad Haapsalu (seda läbis 1935. aastal 22 000 reisijat), Virtsu (18 500 reisijat), Heltermaa (13 500 reisijat), Rohuküla (13 200 reisijat) ning Kärdla (4500 reisijat). Aastail 1925–1935 paistab silma Virtsu sadama osatähtsuse tõus (1925. aastal 3400 reisijat, 1935. aastal aga 18 500 reisijat). See oli tingitud ühenduse ümberkorraldamisest Saaremaaga – kui varasematel aastatel toimus ühendus suuresti Rohuküla-Kuivastu-Kuressaare laevaliini abil, siis hiljem toimus peaaegu kogu reisiliiklus Saaremaaga Rapla-Virtsu raudtee ja Tallinna-Virtsu autobussiliini ning Virtsu-Kuivastu laevaliini kaudu. See tee oli varasemast palju mugavam ja kiirem.<sup>16</sup>

1936. aastal oli Läänemaal 13 autobussiliini. Sagedasema autobussiliiklusega teeosaks oli Lihula-Laiküla (17 korda nädalas). Tähtsamateks maanteedeks olid Risti-Virtsu maantee, mida kasutas tähtis Tallinna-Kuressaare autobussiliin ja Tallinna-Pärnu maantee. 1936. aasta suvel oli reisijaid veetud kõige enam Tallinna-Pärnu (11 848 reisijat) ja Tallinna-Virtsu liinil (5053). Läänemaa 13-st autobussiliinist töötasid kaheksa aasta läbi, neli liini aga üksnes suvel ja üks ainult talvel.<sup>17</sup>

Võrreldes üksikute transpordiliikide osatähtsust reisijateveos, selgub, et 1935. aastal olid tähtsamad liikumisteed Läänemaal raudteed, mis vedasid umbes 55% kogu reisijate hulgast; teisel kohal olid laevaliinid *ca* 35%-ga. Autobussid vedasid *ca* 10% reisijaist. Laevaliinide peamine tähtsus seisnes saartega otseühenduse loomises, autobussiliikluse aga oli suurelt osalt raudteeliikluse täienduseks, sellele juurdeveo vahendiks. Raudteedega paralleelselt kulgenud autobussiliinidel, nagu Tallinn-Pärnu ja Tallinn-Haapsalu, ei tõusnud bussireisijate arv isegi 5%-ni raudtee omast. Siiski omandasid

15 Lukk, J. 1926. Eesti: Maa.Rahvas.Kultuur, lk 718–719.

16 Haberman et al.1938, lk 212–215.

17 Samas.

bussiliinid iga aastaga järjest suuremat tähtsust tänu sõidutingimuste parandamisele ja kiiruste suurenemisele. Kui reisijate arv neil kasvas kiiresti, jäi raudteel reisijate arv peaaegu samaks.<sup>18</sup>

## 2. KAVAD E HITADA MÄRJAMAALE RAUDTEE

Juba enne Esimest maailmasõda oli päevakorral küsimus luua Tallinna ühendus Saaremaaga Riisipere-Märjamaa-Vigala-Virtsu raudtee abil, mille üks haru pidi keerama ka Vigalast Pärnusse. Vastu töötasid aga Liivimaa kitsarööpmelise raudtee omanikud ja teised mõjukad isikud. Plaan jäi katki.<sup>19</sup>

Järgmine idee tekkis seoses aastail 1918–19 Riisiperest Vaimõisa ligiduse ehitatud metsaveoraudteega. Idee oli pikendada raudteed Vaimõisast edasi Märjamaale. Idee esitanud ajakirjanik tõi põhjuseks selle, et Märjamaa on rahvarikas alev ja Tallinn saaks raudteeühenduse hõlbustamiseks toiduainete vedu Märjamaalt Tallinnasse.<sup>20</sup> Tõsisemalt arutlusele seda ideed siiski ei võetud.

Mõne aja pärast aga tõusid plaanid taas päevakorda. 1919. aasta septembris pöördusid kohalikud ettevõtjad vennad Jaan ja Jüri Kängsepp insener Karl Ipsbergi kaudu Teedeministeeriumi poole, et saada kontsessioon ehitamiseks uus kitsarööpmeline raudteeharu Riisipere jaamast läbi Märjamaa Pärnusse. Kontsessiooni saamiseks oli kavas asutada ettevõtte Märjamaa Juurdeveoraudtee Selts. Teedeministeerium ja Riigi Majandusnõukogu andsid oma nõusoleku majanduslikke ja sõjalisi huve silmas pidades.<sup>21</sup> Olemasolev Tallinna-Viljandi-Mõisaküla-Pärnu raudtee möödus Mõisakülas vaid mõne kilomeetri kauguselt Läti piirist, kus enamlastel oli sõjaolukorras kerge hävitustööd teha ja Pärnu ühendus muu Eestiga ära lõigata. Uus kavandatav raudteeliin pidi lõppema Pärnu jõe paremal kaldal, silda üle jõe ehitada ei kavatsatud. Ühendust Juurdeveoraudteede Seltsi olemasoleva Viljandi-Pärnu raudteeliiniga ei plaanitud luua.<sup>22</sup>

14. jaanuaril 1920. aastal kutsuti Vabariigi Valitsuse käsul kokku erikomisjon Riisipere-Pärnu raudtee ehituse teemal. Anti nõusolek Kängseppi igati toetada.<sup>23</sup>

---

18 Samas, lk 212–215.

19 Päevaleht 22.03.1919.

20 Vanamölder 2006, lk 3.

21 E. V. V. Teedeministeerium Vabariigi Valitsusele. 20.09.1919. ERA F.14. N.1. S.152. L.1. Riigi Majanduse Nõukogu Vabariigi Valitsusele. 4.11.1919. Samas L.2.

22 Sõjavägede Ülemjuhataja Sõjaministrile. 8.12.1919. Samas L.3–4.

23 Erikomisjoni protokoll 14.01.1920. Samas, L.5.

Siht aeti sisse 1920. aasta juunis ja juulis.<sup>24</sup> Ehitatavale raudteele olid esitatud nõudmised, et trass kulgeks võimalikult väheste teekõverike ja tõusude-langustega, kuna eesmärgiks oli kaugemas tulevikus rahaliste vahendite tekkimisel liin ümber ehitada laiarööpmeliseks.<sup>25</sup> Märjamaale plaaniti jaam rajada asustusest loodesse, Lemmiku kanti.<sup>26</sup>

Seoses sellega oli samuti kavas ehitada Riisipere-Pärnu raudtee haruna kitsarööpmeline raudtee Rapla jaamast Märjamaale. Trass kattus alates Rapla jaamast kuni Pühatuni hilisema Rapla-Virtsu raudtee trassiga. Trass juhiti Orgita soost põhja poolt läbi.<sup>27</sup> Kilomeetriarvestuse nullpunktiks võeti Märjamaa jaama telg (Riisipere-Pärnu raudteega paika pandud). Märjamaalt pidi liin edasi minema üle Orgita põldude Pühatu poole.<sup>28</sup>

Riisipere-Märjamaa-Pärnu ja esialgu ka Märjamaa-Rapla raudtee jäid siiski majandusliku kitsikuse tõttu ehitamata ning ka Märjamaa Juurdeveo-raudtee Selts jäi loomata.<sup>29</sup> Lisapõhjuseks võis olla ka vahepealne sõjalise olukorra paranemine, kuna Riisipere-Märjamaa-Pärnu raudtee ehituse vajadus oli olnud tingitud peamiselt riigikaitsevajadusest.

### 3. RAPLA-VIRTUSU RAUDTEE RAJAMINE

#### 3.1. EELTÖÖ

1920. aastate alguses võis Rapla turul tihti kohata Vigala ja Märjamaa rahvast, kes olid tulnud sinna kuni 40 kilomeetri kauguselt. Läänemaa lõunapoolsed vallad asusid 40–60 kilomeetri kaugusel lähimast raudteest. 1920. aastatel toonitati Rapla-Virtsu raudtee tähtsust ja vajadust mitmel korral Riigi Majandusnõukogus, poliitiliste erakondade kongressidel ja rahvakoosolekul ning nõuti selle raudtee ehitust esimeses järjekorras.<sup>30</sup> Insener A. Uusen väitis: „Läänemaa on üks meie kodumaa nurkadest, kus tunti suurt vajadust raudtee järgi.”<sup>31</sup>

24 Tehniline seletuskiri Riisipere-Pärnu laiaroopalise raudtee kava juurde. Dateerimata. ERA F.49. N.1. S.1320. L.1–4.

25 Raudtee sihijamise lubakiri. Dateerimata. Oletatavasti ajavahemikus 01.–06.1920. ERA F.14. N.1. S.152. L.6.

26 Riisipere-Pärnu raudtee tee plaanid. Kuupäev dateerimata. ERA F.49. N.1. S.1325. L.1.

27 ERA F.49. N.1. S.1274. L.111. Dokument pealkirjastamata Dateerimata.

28 Tehniline seletuskiri Märjamaa-Härmeti kitsaroopalise (0,75 mtr.) raudtee kava juurde. Samas L.1–6. Dateerimata.

29 Helme 1996, lk 135.

30 Kannelaud 1926.

31 Uusen 1928.

Juba 1920. aastal hakkas uuesti ilmet võtma plaan ehitada raudtee Läänemaale kirde-edela suunas Raplast Virtsusse. Juba samal aastal aeti insener Landeseni juhtimisel siht Raplast Märjamaale sisse. Kuid siis kerkis üles üldise raudteede võrgu laiendamise kava, mille arendamine kestis mitmeid aastaid.<sup>32</sup>

1920. aastatel asus Märjamaale lähim raudteejaam Riisipere 34 kilomeetri kaugusel. Riisiperre sõitvale bussile maksis ühe otsa pilet 250 marka. See summa käis aga paljudele üle jõu ning tihtipeale kasutati Riisiperre sõiduks hobust. Märjamaalt sõitis läbi ka Tallinna-Pärnu autobuss. Õeldi: „Kõik oleks teisiti, kui oleks raudtee... Aga meie jõud on väike, õhkab Märjamaa.”<sup>33</sup> Loodeti, et Märjamaale raudtee rajamise korral võrsub alev aegamööda linnaks. Oldi kindlad, et raudtee elavdab Märjamaa majanduselu. Enne võis tööstusasutustest Märjamaal nimetada vaid lauavabrikut ja jahuveskit ning mitmeid käsitööharusid. Raudtee ehitusega seoses nähti suuri tulevikuväljavaateid ka suvitajate arvu kasvamiseks.<sup>34</sup>

Kümnendi keskpaigas hakkaski asi uuesti liikuma. Teedeministerium määras raudtee sihi kindlaks ning sellega nõustusid üksmeelselt Läänemaa vallavalitsuste esindajad. Siht aeti sisse juulis ja augustis 1925. aastal.<sup>35</sup>

1928. aastal pidas ettevõtja J. Vahtrik bussiliini Märjamaalt Riisipere raudteejaamani. Buss peatus Vaimõisas, Kükitas, Vardil, Varbolas ja Pajakal. Sõidu hind Märjamaalt Riisiperre oli 2 krooni (võrdluseks 51,3 km rongisõit Riisiperest Balti jaama maksis 1,1 krooni), bussid väljusid Märjamaalt 2:25 ja 15:00, Riisiperest tagasi pärast hommikuse ja õhtuse rongi kohalejõudmist.<sup>36</sup> Kord päevas oli Märjamaal bussiühendus ka otse Tallinnaga. Buss väljus tööpäeviti Märjamaalt 5:30, olles Tallinnas 8:30. Tallinnast väljus buss 17:00, olles Märjamaal 20:00. Ühe otsa hind oli 3,25 krooni.<sup>37</sup> See liin kulgenud aga väga vaevaliselt ja korratult, alatasa juhtunud äpardusi ja reisijaid koheldud ebaviisakalt. Kahtlemata oli kallid ka bussipileti hind, mis ületas kaks korda töölise päevatasu.

25. mail 1928. aastal võttis Eesti Riigikogu vastu Raudteevõrgu Arendamise Seaduse. Selle seadusega määrati kindlaks uute raudteede ehituskava aastateks 1928–37. Seadus otsustas lõplikult Rapla-Märjamaa-Rumba-Lihu-

---

32 Riigiraudteede Peadirektor Teedeministrile 15. IX 1928. ERA F.49. N.1. S.1223. L.8.

33 Vaba Maa 27.08.1925.

34 Vaba Maa 24.01.1929.

35 Kannelaud 1926.

36 Märjamaa-Riisepere vahelise autoomnibussi liini 1928 sõiduplaan. ERA F.30. N.3. S.784. L.13.

37 Tallinn-Märjamaa autobussi liini sõiduplaan. ERA F.30. N.3. S.781.L.14. Dateerimata.

la-Virtsu raudtee ehituse, määrates selle teostamise aja aastatesse 1928–31. Seadus nägi ette, et raudtee ehitatakse kergetüübiliste kitsarööpmeliste raudteede tehniliste nõuete kohaselt. Ehituskuludeks määrati 2 959 000 krooni, veeremi muretsemiseks veel 1 385 000 krooni. Koos selle seadusega võeti vastu ka raudtee ehitamiseks maade ja ehitiste sundvõõrandamise seadus.<sup>38</sup>

Lõplikult aeti siht sisse koos parandustega 1928. aastal. Välitööd algasid 25. juunil A. Uuseni juhtimisel Rapla jaamast ning lõppesid 11. augustil Virtsu sadamas. Tööd muutis raskeks vihmane suvi ja madalad alad. Võrreldes 1925. aastal aetud sihiga tuli uus siht kilomeetri võrra pikem.<sup>39</sup> Kaks kõverikku korrigeeriti üheks kilomeetril 28–31.<sup>40</sup> Pühatu kandis otsustati põhjapoolse sihi kasuks.<sup>41</sup>

### 3.2. RAPLA-VIRTSU RAUDTEE EHITUS

1928. aasta oktoobris alustati Rapla-Virtsu liinil metsa ja võsa raiumist kogu võõrandatud maa-ala laiuses (24 m). Raiatud mets töödeldi raudtee tarbeks palkideks, liipriteks ja küttepuidudeks.<sup>42</sup> Raskusi puidu hankimisega tekkis Märjamaa-Lihula vahelisel teosal. See kant oli ehituseks kõlbavast metsast suuremas osas lage. Teedeministeerium plaanis seega osta Märjamaa metskonnast puitu 2000 ehituspaldi mahus.<sup>43</sup> Üheaegselt metsa raiumisega tehti ka mullatöid ning muretseti sildade ja hoonete tarvis materjali. Ehituse hõlbustamiseks veeti trassi äärde telefoniliin ning ehitati elumajad, mis valmisid 1929. aasta suvel. Mullatööd ja sillad said valmis 1930. aasta sügisel. Sildade ja truupide ehituseks vajalik materjal muretseti raudtee lähistelt. Sillad ja truupid ehitati kivimüüritisega, betoonist ja raudbetoonist kandeosadega. Tööde juhataja oli A. Uusen.<sup>44</sup> Ehitaja-insener oli K. Ipsberg.<sup>45</sup>

Ballasteerimine (killustikballastiga rööbastee rihtimine) ja pealisehituse ehitamine toimus korraga nii Rapla kui ka Virtsu poolt. Ehituses tarvitati Raudteevalitsuse reservist 1926. aastal Teedeministeeriumi poolt muretset-

---

38 Uusen 1928.

39 Riigiraudteede Peadirektor Teedeministrile 15. IX 1928. ERA F.49. N.1. S.1223. L.8.

40 Rapla-Virtsu raudtee tee plaan ERA F.49. N.1. S.1314. L.1. Dateerimata.

41 ERA F.49. N.1. S.1313. L.24. Dokument pealkirjastamata. Dateerimata.

42 Riigi Raudteevalitsus Politsei Peavalitsusele 12. juunil 1928. ERA F.30. N.3. S.19. L.18.

43 E. V. Teedeminister Härä Põllutööministrile jaanuaris 1930. ERA F.49. N.1. S.1223. L.50.

44 Riigi Raudteevalitsus Politsei Peavalitsusele 12. juunil 1928. ERA F.30. N.3. S.19. L.18.

45 Protokoll Nr. 2. 1/X – 28 a. ERA F.49. N.1. S.1223. L.14.



### Raudtee muldkeha rajamine Märjamaale 1920. aastate lõpus.

Foto Märjamaa koolimuuseumi fondist.

tud rööpaid (tüüp nr 16 kaaluga 19 kg/m) ning koos nendega muretsetud side- ja aluslapp. Rööpanaelu ja polte valmistasid Tallinna Sadamatehased, pööranguid aga Möisaküla tehas. Liiprid ja pöörmepressid valmistati osaliselt metsamaterjalist, mis oli raiutud raudtee võõrandatud maa-alalt, muu osa valmistas Riigi Metsatööstus. Tagavara-jaamateedele paigutati osaliselt kergemad vanad rööpad (tüüp nr 11 kaaluga 11,16 kg/m).<sup>46</sup>

Märjamaal teostas tee pealisehituse ja ballasteerimise töid ettevõtja J. Kaasik. Pealisehituse tööga tehti algust 1930. aasta juunis ja kahelt poolt maha pandud tee otste ühendamiseks lõpetati 58. kilomeetril 1931. Aasta 23. septembril. 1930.–31. aastal võeti tee ballasteerimiseks kruusa ka Märjamaa kruusakarjäärist, mis asus jaamast kahe kilomeetri kaugusel Haimre nõmmes. See karjäär ammutati raudtee ehituse tarvis lõplikult.<sup>47</sup> Ballasteerimiseks tarvitati umbes 600 m<sup>3</sup> killustikku kilomeetri kohta.

Hoonete ehitust Rapla-Virtsu liinil teostasid ettevõtjad K. Didvig, J. Tartland, R. Treubeck, F. Ruudi, Tooming ja Jakobson. Iga jaama taha rajati ka juurdesõidutee maanteeõidukitele. Puurkaeve rajasid A/S K. Siegel, veetorustikku ja veemaju rajas ehitaja A. Tõnisson.<sup>48</sup>

1926. aastal planeeriti Märjamaa jaama asukoht Uuemõisa talu põllule,

46 Uusen 1931; Parnabas 1983.

47 Samas.

48 Uusen 1931.

Haimre puiestee ja Kasti tee vahele, umbes üks kilomeeter alevi keskusest lõunasse. Raudteed koos jaamaga alevile lähemale ei viidud, kuna siis oleks raudtee läbinud põldusid ja takistanud alevi kasvamist jaama suunas.<sup>49</sup>

Sihiajamisel 1925. aastal selgus, et Orgita raba on liiga sügav, mistõttu viidi raudtee ümber Orgita raba põhjapoolse osa. Esialgse plaani järgi pidi kilomeetril 34,2 asuva peatuskoha nimetuseks saama Joosva, hiljem otsustati aga Paeküla kasuks.<sup>50</sup>

Märjamaal tehti maade võõrandamisega algust septembris 1928.<sup>51</sup> Ühtekokku võõrandati Märjamaa vallast 25 hektarit maad 14 talust, mille eest tasus Raudteevalitsus talunikele kokku 1798 krooni. Haimre vallas aga võõrandati 2,4 hektarit maad 4 talust ühtekokku 227 krooni eest.<sup>52</sup>

Märjamaa jaam paigutati umbes kilomeetri kaugusele Pärnu maanteest lõunasse. Jaama tasapinna pikkuseks arvestati 600 meetrit, millest umbes pool sattus riigi metsa ja teine pool asunik Artur Riidebachi põllule.<sup>53</sup> Riidebach esitas aga hulganisti palveid jaam enda maalt kõrvale nihutada. Uueks jaama asukohaks pakkus ta paika Haimre teest Virtsu poole.<sup>54</sup> Kummalegi poole jaama nihutada ei olnud aga võimalik. Rapla poole nihutamist takistas Järta järv, Virtsu poole aga ebasobiv profiil jaama ehituseks ning see viinuks jaama ka asundusest liialt kaugemale. Jaama nihutamine polnud nii lihtne, nagu Riidebach seda ette kujutas. Lisaks oleks kaugemale nihutamine leidnud vastuseisu Märjamaa elanike ja alevivalitsuse poolt, kuna Riidebachi pakutud jaamakoht asus alevist üleliia kaugel. Neil põhjustel Riidebachi palveid ei rahuldatud.<sup>55</sup>

Märjamaa raudteejaam rajati Uue-Märjamaa asunduse riigirendi krun-dile nr 2. Jaama ümber kavandati ka ehituskruundistik. Ehituspiirkond oli vajalik iga tähtsama raudteejaama juures. Eriti tarvilik oli see Märjamaal,

---

49 Kannelaud 1926.

50 Samas.

51 Lääne-Saare prefekt Märjamaa ja Lihula jaosk. Politseikomissaarile. 26. septembril 1928. ERA F.30. N.3. S.19. L.58.

52 Teedeministeeriumi Raudteevalitsus Teedeministrile 19. detsembril 1929. ERA F.49. N.1. S.1222. L.Nummerdamata; Teedeministeeriumi Raudteevalitsus Teedeministrile 10. veebruaril 1930. Samas L.Nummerdamata; Teedeministeeriumi Raudteevalitsus Teedeministrile 7. juunil 1930. Samas L.Nummerdamata; Teedeministeeriumi Raudteevalitsus Teedeministrile 26. juunil 1931. Samas L. Nummerdamata; Teedeministeeriumi Raudteevalitsus Teedeministrile 24. jaanuaril 1933. Samas L. Nummerdamata.

53 Riigiraudteede Peadirektor Teedeministrile 24 X 1928. ERA F.49. N.1. S.1223. L.15.

54 Riigiraudteede Peadirektor Teedeministrile 28 X 1928. Samas L.17.

55 Riigiraudteede Peadirektor Teedeministrile 24 X 1928. Samas L.15.

ERA F.49. N.1. S.1313. L.25. Dokument pealkirjastamata. Dateerimata.

kus jaam asus otse aleviku külje all ning ehituspiirkond ühendas aleviku raudteejaamaga. Märjamaal müüdi enne aga suur osa ehituspiirkonnast Riidebachidele ning neil avanes võimalus seda kalli hinna eest edasi müüa.<sup>56</sup>

Veevarustussüsteem ehitati peale Märjamaa ka veel Vigala, Lihula ja Virtsu jaamadesse. Mootorpumbad tõtsid vett puurkaevudest (asusid Märjamaal otse veetorni läheduses) veetorni raudbetoonist anumasse, kust vesi juhiti torustiku abil hüdrantkraanidesse.<sup>57</sup>

Märjamaa, Vigala, Lihula ja Virtsu jaamade kaetud ja lahtiste kaubaplatvormide ehitustööde väljaandmiseks kuulutati välja konkurss.<sup>58</sup> Töövõtja kohustus Märjamaale rajama kaubaaida hoone väljaspoolt krohvitud telliskivist seintega ja tsingitud plekk-katuse ning kaubaplatvormiga.<sup>59</sup> Pakkumise käigus anti tööd teostada Elmar Zenobskile 16 720 krooni eest.<sup>60</sup>

Märjamaa jaama elumajade ehituse algseks hinnaks arvestati 24 685 kr.<sup>61</sup> Märjamaa 3-korterialise elumaja ehituse tähtajad olid järgmised: alusmüürid pidid olema valmis 15. maiks 1929, maja pidi katuse all olema 20. juuniks, sisemised tööd pidid valmis olema 15. juuliks ja maja vajumisega seotud tööd ning viimistlemine pidi saama tehtud 1. septembriks 1930.

Teise Märjamaa 4-kortelilise elumaja ja sauna alusmüürid pidid olema valminud 1. juuniks 1930, elumaja ja saun pidid katuse all olema 1. septembriks 1930 ning sisemised tööd pidid olema lõpetatud 1. novembriks 1931.

9. juulil 1932. aastal võeti üks Märjamaa elumaja vastu, ehituses leiti aga vigu ja puudusi ning nende kõrvaldamiseks seati tähtajaks 1. august 1932. Lõplikult võeti elumajad koos puuduste äramärkimisega vastu 7. augustil 1932. aastal.<sup>62</sup> Kahes elumajas oli põrandapinda kokku 285,11 m<sup>2</sup>.<sup>63</sup>

Märjamaal ehitas nii veetorne, elumaju, muid hooneid kui ka hiljem jaama-hoone ettevõtja Jaan Tartland.<sup>64</sup> Märjamaa jaama veetorni (tolleaegse nimetuse-

---

56 Vaba Maa 28.11.1931.

57 Uusen 1931.

58 Tartu-Petseri ja Rapla-Virtsu raudteede kaubaaitade ja kaetud ning lahtiste kaubaplatvormide ehitustööde väljaandmise võistpakkumise kava. Samas L.84. Dateerimata.

59 Leping Nr. 98/171. 13. XI 1930. Samas L.101-107.

60 Raudteede jaoskonna juhatajale. Samas L.113. Dateerimata.

61 Riigikontrolli teedeosakonna märkused Rapla-Virtsu raudtee eelarves (21. nov. 1930) võimalikkude kulu vähenduste kohta. ERA F.66. N.17. S.1061. L.167–172.

62 ERA F.49. N.1. S.1223. L.152–153. Dokument pealkirjastamata. Dateerimata.

63 Eelarve Rapla-Virtsu kitsarööplise raudtee ehitustööde ja materjalidega varustamise kohta 21. novembril 1930. ERA F.66. N.17. S.1061. L.146–162.

64 J. Tartland Maksujouetuks tunnistatud Eesti Kommerts Panga hooldajatele 4. veebruaril 1931. ERA F.49. N.1. S.1223. L.170.

ga veemaja) maksumuseks arvestati algselt 13 000 krooni.<sup>65</sup> Veetorni hoone pidi katuse all olema 15. novembril 1930 ning lõplikult valmima 1. augustil 1931. aastal. Tartland aga andis veetorni üle alles 14. jaanuaril 1932. aastal. Raudteevalitsus tuvastas, et Tartlandi ehitatud hoonetel ilmnis puudusi: elumajale oli pandud vähem talasid, kuuridele vähem sarikaid, kuuride sõrestikus oli kasutatud alamõdulisi prusse, puhaste laudade asemel oli kasutatud poolpuhtaid ja pinnalaudu.<sup>66</sup> Puudused arvati Tartlandile makstud lõpparvest maha.<sup>67</sup>

Raudteevalitsus esitas Ehitusametile ettepaneku jätta Märjamaa jaamahoonne esialgu ehitamata. Kaks hoonet oli valmis ja Raudteevalitsuse idee järgi võis ühesse neist ajutiselt jaama kontori sisse seada. Jaama töötajad tuli ettepaneku järgi aga alevisse elama saata. Samuti tehti ka Lihula ja Vigala jaamades.<sup>68</sup>

Ehitusel olid Märjamaa piirkonna töölised kõik pärit Petserimaalt, ühtekokku töötas piirkonnas 15 valdavalt vene rahvusest töölis.<sup>69</sup>

Rapla-Virtsu raudtee tarbeks valmistati A/S Fr. Krulli tehases kümme uut kitsarööpmelist auruedurit.<sup>70</sup> Esimese veduri vastuvõtt toimus 1931. aasta aprilli alguses. Vedurile omistati seeria Sk, esimene vedur kandis numbrit 151. Tegu oli esimese Eesti Vabariigi ehitatud veduriga, mille kavand oli koostatud Berliinis A. Borsigi tehases vastavalt Eesti oludele. Vedur oli kohandatud põlevkiviküttele, omas kaht kõrgrõhusilindrit ning oli ette nähtud vedama 260-tonnist rongikoosseisu 10-promillisel (1 meeter tõusu 1000 m tee kohta) tõusul kiirusega 15 km/h. Proovisõidul Türitl Tallinna saavutati aga täiesti rahuliku käiguga 180-tonnise rongiga kiirus 45 km/h.<sup>71</sup> Vaguneid valmistisid Rapla-Virtsu raudtee tarbeks Raudteevalitsuse tehased ligi 300.<sup>72</sup>

Rapla-Virtsu raudtee rajamine soodustas Märjamaa aleviku kasvu. Tolleaegse väljenduse kohaselt majad „muudkui tõusid mühinal” ja „raha hakkas nagu kiiremini jooksuma”. Raudtee liitis tihedamalt Lihula ja Vigala ümbruse ning soodustas metsa väljavedu, mis andis teenistust paljudele.<sup>73</sup>

65 Riigikontrolli teedeosakonna märkused Rapla-Virtsu raudtee eelarves (21. nov. 1930) võimalikkude kulu vähenduste kohta. Samas L.167–172.

66 Riigikontrolli Teede osakonna märkuste leht Nr. 7. 1933 septembri kuu. Samas L.219.

67 Seletus ERA F.49. N.1. S.1223. L.221. Dateerimata.

68 Riigikontrolli teedeosakonna märkused Rapla-Virtsu raudtee eelarves (21. nov. 1930) võimalikkude kulu vähenduste kohta. ERA F.66. N.17. S.1061. L.167–172.

69 Rapla-Virtsu raudtee tööliste nimekiri. ERA F.49. N.1. S.704. L. nummerdamata. Dateerimata.

70 Uusen 1931.

71 Blomerius 1931.

72 Uusen 1931.

73 Vaba Maa. 20.07.1936.

1928. aastal avas I. Ojasson Märjamaal raamatu- ja kirjatarvete kaupluse.<sup>74</sup> Juba 1929. aasta paiku kerkis üles tõsisem kavatsus rajada Märjamaa alevi südamesse rahvamaja. 1931. aasta talvel veeti talgute korras metsast kohale vajalik puitmaterjal, peagi saadi kokku ka vajalik rahasumma. Rahvamaja kogumaksumuseks arvati 1 002 000 krooni.<sup>75</sup> 1933. aastal avas A. Sauna Märjamaal ka avaliku einelaua.<sup>76</sup> Kuni 1932. aasta kevadeni Märjamaal turgu ei olnud. Siis muretsetes Haimre Vallavalitsus endale turuloo ja igal kolmapäeval hakati Märjamaa raudteejaama juures turgu pidama. Veidi hiljem muretsetes ka Märjamaa Vallavalitsus endale turuloo ning hakkas teispäeviti Märjamaa laadaplatsil turgu pidama.<sup>77</sup>

21. juunil 1931. pandi külaliste toimetamiseks Märjamaa laulupäevale käiku erirong Raplast Märjamaale, mis oli esimene reisirong veel alaliseks liikluseks avamata Rapla-Virtsu raudteel.<sup>78</sup>

96 kilomeetri pikkune Rapla-Virtsu raudteeliin avati liikluseks 1. detsembril 1931. Enne Märjamaad jooksid aga paar pidurongi vagunit rööbastelt maha. Sellest ei tehtud mingit numbrit, vagunid upitati tagasi rööbastele ja sõit läks edasi.<sup>79</sup>

#### 4. RAUDTEE MÄRJAMAAL 1931–1940

16. oktoobril 1932. aastal kirjutas ajaleht Vaba Maa artiklis „Läbi metsiku lääne“ järgmist: *./.../ Asi seisab selles, et rong sõidab Tallinnast Virtsu 9 tundi. Omnibus suvel aga „hingab“ sama maa ära 3,5 tunniga. Selles on vahe. Sõiduhind aga on peaaegu üks ja iga rehkendaja inimene, kellel vaja läbistada seda maad, ei sõida raudteel – milleks? Kas ainult selleks raisata ligi kuus tundi, et lasta endal nina alt mööda libiseda raudteevalitsuse „rahvamaju“? Selles seisabki nimetatud raudtee ekspluatatsiooni kalkulasioonide nael. Talvel olevat asjad korras, aga suvel – siis omnibuse konkurents ajavat asjaomaseil hambad risti. See on raudtee kulude nii öelda süstemaatiline hõõveldamine. Kuid inimese leidlikkusel pole piire ja seetõttu tuleb raudtee meestel arvestada veel juhuslike koorimistega. ./.../ Nii on reisijatega. Kuid kaubaga samuti.*

---

74 Märjamaa jaoskonna politseikomissaarile. 10. oktoobril 1928. ERA F.30. N.3. S.19. L.95.

75 Vaba Maa 20.07.1931.

76 Vaba Maa 16.10.1932.

77 Vaba Maa 30.04.1932.

78 Vaba Maa 20.06.1931.

79 Helme 1996, lk 151.

*Vana raudteelane jutustab: „Küsin Märjamaa kaupmehelt, miks ta oma kaup laseb vedada autol. Ta ei tunnud mind, seletas – ”Väga lihtne põhjus: Toob auto ühe natukese Tallinnast, teise natukese Pärnust ja mul on kaup kohal samuti kui raudteega. Aga on mul siis vaja, et maksuinspektor raudtee veo-kirjade järgi kui peeglist uuriks mul läbi viimase ömblusevahe. Lähikäik – see on minu enda asi.” Kohalikud sõidud ja veod – siingi ei saa teha illussioone. Tonkmani sadam pidi looma uue navigatsiooniliini Kasari ja harujõgedel, kuid see liin jäi õhku rippuma, mitte ei laskunud jõgede rohtunud pinnale. Läänlase asjaolude hindamiseetodile pole seni veel leidunud valemit. Seal ajab omakasu, kalkuleerib ja arvestab puhta loogika järgi, teisel on konser-vatiivne kui ajateivas, löö või püsti maasse.*

Kitrarööpmelise raudtee tehnilised vahendid hakkasid ajale jalgu jääma. Oma osa oli ka pikki seisuaegu ja madalat kiirust eeldavatel sõiduplaanidel.

1933. aasta algul kuulutas Ehitusamet välja võistupakkumise Märjamaa ja Vigala jaamahoone ehitustöödeks. Märjamaale oli plaanitud telliskivist välisseintega ja krohvitud siseseintega, väljastpoolt silikatsiitkividest 0,5 kivi paksuse, puhta, krohvimata välisvooderdusega hoone. Sel pidid olema sisemised kapitaalseinad ja trepikoja seinad tulekindlast ehitumaterjalist (massiiv-tsementkivist, põlevkivi-tuhakivist, silikaattelliskivist, punasest telliskivist), puust vaheseinad, sisemised trepid kuni teise korruse põranda kõrguseni paekivist astmetega, tulekindlate postide ja lagedega.<sup>80</sup>

16. juunil 1933. aastal toimus võistupakkumine Märjamaa jaama peahoone ehitaja töövõtja väljaselgitamiseks. Teedeminister kinnitas juba järgmisel päeval töövõtjaks insener A. Martini, kes nõustus tööd teostama kokku 19 810 krooni eest. Kuid kroon devalveeriti 28. juunil 35% võrra ning Martin avastas, et algse summaga on tal võimatu Märjamaa jaama ehitisi enda peale võtta. Ta edastas Ehitusametile vastava avalduse, milles palus enda tagatise tagasi maksta. Martin teatas, et tema on nõus ehitised valmis ehitama 33 200 krooni eest. Seepeale pöördus Ehitusamet uuesti pakkumisest osavõtnud töövõtjate poole, et nad teataksid täiendavalt oma hinnad Märjamaa jaama ehitiste kohta. 30. juulil pöördusid Ehitusameti poole järgmised töövõtjad: R. Holstof teatas, et tema on nõus ehitustööd teostama 32 350 krooni eest, W. Pihlak 34 500 krooniga ning vennad Edenbergid olid nõus tööd teostama 35 000 krooni eest. Komisjon andis Märjamaa jaama

---

80 Võistupakkumise kava tulekindlast ehitusmaterjalist jaamahoone ehitustööde väljaandmiseks Tartu-Petseri ja Rapla-Virtsu liinil. ERA F.66. N.17. S.1070. L.363. Dateerimata.

ehitustööd teostada kõige odavamale pakkujale R. Holstofile,<sup>81</sup> kel tuli ehitada nii jaama peahoone kui ka pagasiait ja jääkelder.

Töövõtja Holstofile anti koos lepinguga kaasa detailne Märjamaa jaama peahoone ehituse kirjeldus. Kirjelduse järgi tuli nii sise- kui ka välisseinte, korstnate, ahjude jms ehitusel kasutada tsemendi, lubja ja liiva segu vahekorraga 1:2:8. Laed tuli vooderdada krohvi all poolpuhaste laudadega. Sarikad tuli asetada vahekaugusega 0,8–0,9 m, vahelae tugitalad pidid olema vahekaugusega 0,9 m. Paksemad siseseinad tuli teha sõrestikseintena, paigutades latid vahekaugusega 8 cm. Korstnad ja korstnjalad tuli müürida üles telliskividest segul 1:2:8 (tsement-lubi-liiv). Hoone katus tuli katta tsingitud 4,5 kg/m<sup>2</sup> raskuse plekiga kahekordsete horisontaalsete ja vertikaalsete valtsidega. Kõik sisemised ukсед tuli kruntida, kittida ja üks korda katta valge õlivärviga. Kõikides ruumides tuli kruntida ka krohvlaed ja krohvitud seinad. Kruntida tuli ka puupõrandad ja kõik plekist välispinnad peale katusepinna.<sup>82</sup>

1933. aasta 1. juunil tehti Märjamaa jaamahoone ehitusega algust. Töid juhatas ettevõtja-insener A. Martin.<sup>83</sup>

1. jaanuaril 1934 kell kaks päeval avati Märjamaa jaama peahoone pidulikult kohaliku vaimuliku talitusega. Vastvalminud jaamahoone ruumid olid avamisel rahvast puupüsti täis. Uus jaamahoone oli silikaatkividest nägus kahekordne ehtis ning ühtlasi suuremaid ja nägusamaid jaamahooneid sellel liinil. Jaamahoone oli ka üks suuremaid hooneid Märjamaa alevikus. Hoone oli läinud maksma ligi 40 000 krooni.<sup>84</sup> IV klassi jaamahoones oli 179 m<sup>2</sup> ametiruumi, 45 m<sup>2</sup> postkontori ruumi ja 206 m<sup>2</sup> elukortereid – üh-tekokku 430 m<sup>2</sup>.<sup>85</sup>

Märjamaa jaam oli üks Rapla-Virtsu liini rahvarohkemaid. Põhilisteks kaubaveoartikliteks Rapla-Virtsu raudteel olid puit, väetis ja kariloomad.<sup>86</sup>

Alates 1934. aastast hakati Eesti raudteedel rakendama huvirongide liiklust, mis oli mujal maailmas – Ungaris, Itaalias, Belgias, Prantsusmaal ja Inglismaal – väga populaarseks osutunud. Huvirongiga võis linnasaginast väsinud kodanik vabal päeval sõita hallide müüride vahelt looduse rüppe,

---

81 Akt. 30. juuni 1933. Samas L.363.

82 Märjamaa jaamahoone ehitustööde kirjeldus. Juuni 1933. ERA F.66. N.17. S.1070. L.378–383.

83 Rahvaleht 25.07.1933; Rahvaleht 27.07.1933.

84 Vaba Maa 04.01.1934.

85 Eelarve Rapla-Virtsu kitsarööplise raudtee ehitustööde ja materjalidega varustamise kohta 21. novembril 1930. ERA F.66. N.17. S.1061. L.146–162.

86 Jõgisalu 2005.



**Jaamahoone 1934. aastal.**

Foto Mehis Helme erakogust.

lähemale vallatlevaile päikesekiirtele ja vulisevale jõeale – nagu luuleliselt kirjutas H. Veerus. Rongide sihtkohaks olid valitud siseriiklikuks turismiks sobivad paigad, paljud reisijad eelistasid lõpetada oma huvireisi mõnes kuurortlinnas. Eelistatuimateks huvirongide sihtjaamadeks Eestis olid Tallinn (rongid Tartust, Pärnust või mujalt), Klooga, Pärnu, Elva, Tartu, Narva, Haapsalu, Kiisa, Aegviidu, Taevaskoja jne. Huvirongi sõidupilet oli soodustuste tõttu väga odav, edasi-tagasi pilet maksis huvirongis vaid 30% tavarongi hinnast. Ka Virtsu liinil võis mõnikord huvironge kohata, harva oli Virtsu ka Tallinnasse suunduvate huvirongide lähtepunktiks, nendes huvirongides oli keskmiselt 225–380 reisijat. Tallinnast Virtsu matkajate arv oli aga enamasti väiksem.<sup>87</sup>

1935. aastal müüdi Märjamaa jaamas 8865 piletit. Kaubasaadetisi võeti vastu ühtekokku 2886 ning saadeti välja 4014. Pagasisaadetisi võeti vastu 1496 ning anti välja 1835. Ronge sõitis terve aasta jooksul Märjamaalt läbi 1828, sh 1996 kaubavagunit. Märjamaa jaamas oli palgal viis ametnikku (jaamaülem, jaamakorraldajad jt).<sup>88</sup>

1937. aastal müüdi Märjamaa jaamas 10 994 piletit (24% rohkem kui 1935. aastal), võeti vastu 3548 kaubasaadetist (22% rohkem kui 1935. aas-

<sup>87</sup> Veerus 1935.

<sup>88</sup> Eesti Riigiraudteede tegevus 1935/36, lk 37.

tal) ning saadeti välja 3984 kaubasaadetist. Pagasisaadetisi võeti vastu 2488 ning saadeti välja 2752.<sup>89</sup>

1935. aastal alustasid Tallinna Sadamatehased mootorvagunite ehitamist kitsarööpmelise raudtee tarbeks. Mootorvagunite jõuallikaks oli 125-hobujõuline diiselmootor. Vagunid võeti liinidel kasutusse 1936. aastal ja neid tähistati Riigiraudteel tähiselega DeM-1 ja DeM-2. 1937. aastal valmisid samas tehases veel kaks sarnase ehitusega mootorvagunit DeM-3 ja DeM-4. Neile paigutati 150-hobujõuline jõuallikas. Ülekanne toimus elektriliselt – diisलगeneraatorilt veomootoritesse. Mootorvaguni pikkus oli 13,85 m, vagunis oli 40 istekohta. Mootorvagunitele võis järele haakida ühe reisivaguni, millesse mahtus istuma veel kuni 44 reisijat. Taoline mootorrong võis arendada kiirust kuni 60 km/h. Vagunid DeM-3 ja DeM-4 võeti kasutusele Pärnu-Mõisaküla-Viljandi ja Tallinn-Märjamaa-Virtsu liinidel.<sup>90</sup>

15. maist 1938. aastal käivitati Virtsu liinil mootorrongiliiklus ülalkirjeldatud rongikoosseisudega. 1938. aasta suvel sõitis Virtsu liinil kolm rongipaari päevas, kaks neist olid mootorrongid, kolmas reisi-kauba segarong, mis oli käigus vaid tööpäevadel. Tol aastal pakuti kõigis Virtsu sõitvates rongikoosseisudes vaid III klassi mugavusi. Üks mootorrong väljus Tallinn-Sadama jaamast 0:35, olles Märjamaal 2:27 öösel, teine jõudis Märjamaale 18:15 õhtul. Tagasi Tallinna suunas väljusid mootorrongid Märjamaalt 7:28 ja 21:16. Mootorrongi sõiduaeg Tallinn-Sadama jaamast Märjamaale kestis keskmiselt 1 tunni ja 50 minutit, võrdluseks sõitis aaurong 1937. aasta suvel sama teed 2 tundi ja 40 minutit.<sup>91</sup>

1939. aasta arvutuste kohaselt maksis kitsarööpmelise Sk-seeria veduriga aaurongi sõidukilomeeter 0,7737 krooni. Veduritega S, A, B, D ja E aga 0,6571 krooni. Ent mootorvaguni DeM sõidukilomeeter maksis vaid 32 senti, seega tekkis kokkuhoid diiselmootorrongide ekspluaterimisel.<sup>92</sup>

2. oktoobril 1938. aastal avati lisaks veel Orgita peatuskoht (ca 6 kilomeetrit Pühatult ning 2 kilomeetrit Märjamaa jaamast), kus oli esialgu vaid nõudepeatus mootorrongidele.<sup>93</sup>

1935. aastal maksis sõit II klassis Tallinn-Sadama jaamast Märjamaale 2 krooni ja 15 senti, III klassis sõidu eest võeti 1 kroon ja 70 senti. 10 kg pagasi veo eest sel liinil tuli aga tasuda 30 senti.<sup>94</sup> 15. maist 1938. aastal aga hinnad

89 Eesti Riigiraudteede tegevus 1937/38, lk 38.

90 Kasak 1939.

91 1938. a suvine sõiduplaan. 1937. a suvine sõiduplaan.

92 Kasak 1939.

93 Talvine 1938/39. a sõiduplaan.

94 1935. a. suvine sõiduplaan.

tõusid: II klassis maksis sõit Märjamaale 2.80 ja III klassis 1.85, pagasiveo hind jäi siiski samaks.<sup>95</sup>

1930. aastatel saavutas Eesti raudteevõrk oma suurima ulatuse, hakati tegema rohkesti soodustusi reisijate arvu suurendamiseks. Kui aastatel 1934–35 veeti Eestis kitsarööpmelistel raudteedel veidi üle 1 miljoni reisija ning kaupa 815 000 tonni, siis aastatel 1939–40 veeti reisijaid juba 1,6 miljonit ning kaupa 904 000 tonni. Need arvud näitavad nii Eesti Riigiraudtee kui ka terve Eesti majanduse heaolu tol perioodil.<sup>96</sup>

1939. aastal saavutas Eesti kitsarööpmelise raudtee kiireim rong (mootorvagon seeriast DeM) Rapla-Virtsu teel keskmiseks kiiruseks 49,9 km/h.<sup>97</sup>

## 5. MÄRJAMAA-HAIMRE KILLUSTIKU JUURDEVEO RAUDTEEHARU

1930. aastal koostatud eelarves Rapla-Virtsu raudtee ehitustööde kohta märgiti ära Rapla ja Märjamaa karjääri teeharude ehitamine, et varustada raudtee-ehitust killustikuga.<sup>98</sup> Karjääriteed valmisid novembriks 1930 ning nende ehitus osutus odavamaks kui algul oli osatud ette näha.<sup>99</sup>

Harutee pikkus oli ühtekokku 2,3 kilomeetrit, põoranguid oli kaks.<sup>100</sup> Haru suundus Haimre tee ülesõidu lähedusest kruusakarjääri, mis asus Kasti tee läheduses.<sup>101</sup> Karjäär ammutati veo käigus raudteele lõplikult.<sup>102</sup> Karjääritee demonteeriti 1932. aastal.<sup>103</sup>

## 6. MÄRJAMAA JAAM 1940–1944

1. oktoobril 1940. aastal Eesti Vabariigi Raudteed likvideeriti ning Eesti raudteed organiseeriti NSV Liidu raudteevõrku kuuluvateks, algasid muutused raudtee töös.<sup>104</sup>

95 1938. a. suvine sõiduplaan.

96 Helme 1996, lk 185.

97 Gussarova, Karma, Lukin 1970, lk 150.

98 Eelarve Rapla-Virtsu kitsarööpmelise raudtee ehitustööde ja materjalidega varustamise kohta 21. novembril 1930. ERA F.66. N.17. S.1061. L.146–162.

99 Riigikontrolli teedeosakonna märkused Rapla-Virtsu raudtee eelarves (21. nov. 1930) võimalikkude kulu vähenduste kohta. ERA F.66. N.17. S.1061. L.167–172.

100 Akt nr. 170. Rapla-Virtsu k/r liini ülevaatus tagajärgede üle 1. III 32. Samas L.365–383.

101 Rahuoja 2005; Uusen 1931; Ong 2006.

102 Uusen 1931.

103 Akt nr. 170. ERA F.66. N.17. S.1061. L.365–383.

104 Helme 1996, lk 188.

1940. aasta augusti esimesel poolel oli Märjamaa jaamas (XII maksujaoskond) 12 päevatöölist ning 5 jaamatöölist.<sup>105</sup>

Juulis 1941. aastal jõudsid Saksa väed Eesti territooriumile. Algas Eesti raudteede jaoks keeruline aeg. Rindejoone lähenemisel evakueeriti raudtee varasid, hävitati hooneid ja teed. Punaväelased organiseerisid kiirkorras hävitusrongi, mille koosseisu lülitati Mõisaküla tehastes valminud mootorvagnid DeM-1 ja DeM-2. Vagunite seinad olid vooderdatud liivakottidega ning varustatud kuue raskekuulipildujaga kummalgi mootorvagnil. Meeskond koosnes hoolikalt välja valitud vene ja eesti t ekistidest. Erirongi ülesandeks määrati kõigi raudteelaste ustavuse kontrollimine. Mitteusaldatavate ja kahtlaste jaamaametnike osas võeti kasutusele terror ja vägivald, sest raudteetransporti peeti sõjaolukorras väga oluliseks strateegiliseks objektiks. Rapla-Virtsu liinil tapeti raudtee-teenistujad, keda süüdistati Märjamaale jõudnud sakslaste abistamises. Selle süüdistusega mõrvati Lihula jaamakorraldaja Johannes Laretei. Seejärel suunduti tagasi Rapla suunas. Teel tehti peatus Märjamaal, kust sakslased olid põgenema sunnitud. Arreteeriti jaama ajutine ülem Riikoja süüdistatuna reeturluses (kuigi meest sakslaste sissetungi ajal selles ametis polnud). Mehe laip leiti hiljem Hagudi jaama lähedalt kraavist. Kaasa viidi ka jaamaülem Laube, kes jäigi kadunuks.<sup>106</sup> Juulis-augustis 1941 mõrvati Läänemaal hulk kohalikke elanikke, mille sooritajaks peeti hävitusrongi meeskonda.

Juulist septembrini 1941 vahetus raudteel võim: Eesti raudteed läksid üle Varssavis asuva Saksa Idaraudtee Väliraudteedireksiooni FBD-4 (Riias) haldusesse. Pärast Nõukogude armee lahkumist tuli Rapla-Virtsu teel teha sildade taastamistöid 3000 riigimarga eest.<sup>107</sup>

1942/43. aasta talvises sõiduplaanis teenindas Virtsu liini üks rongipaar päevas.<sup>108</sup>

1944. aasta veebruaris seisis Punaarmee taas Eesti piiril ja algas pealetung, millega kaasnes Saksa vägede hävitustöö raudteel.

## **7. MÄRJAMAA JAAM NÕUKOGUDE VÕIMU OLUDES**

Sõjapurustused Rapla-Virtsu raudteel olid suured – läks kaua, kuni Eesti raudteede süsteem sõjast toibus ning suudeti taastada normaalne liiklus

---

105 Märjamaa jaama tööliste tabelid 1940. ERA F.49. N.1. S.1926. L.Nummerdamata.

106 Helme 1996, lk 189–190.

107 Angaben über Brücken der Estnischen Eisenbahnverwaltung. 15.06.1942. ERA F.R-273. N.1. S.177. L.2.

108 Eesti raudtee kitsarööpmeliste rongide sõiduplaan. Kehtiv 2. novembrist 1942.

kõigil teedel. Rapla-Virtsu raudteel stabiliseerus olukord mingil määral 1945. aastal. Enne seda seal regulaarset liiklust ei toimunud. Sõitsid vaid kaubarongid väljakutsete alusel suuremate kaubakoguste tarvis. Plaaniväliselt liikus aga ka segaronge. Sõjajärgsel ajal nappis ka reisijaid.<sup>109</sup>

1944. aastal nimetati Märjamaa uueks jaamaülemaks Pärtel, kes tegutses selles ametis kuni raudtee sulgemiseni.<sup>110</sup> 1945. aastal kehtinud tehnikorraldusakti järgi oli põhiühendusviisiks Rapla ja Vigala jaamadega Philaxi plaatsaupaaraat. Maksimaalne lubatud kiirus Vigala ja Rapla suunas oli 30 km/h.<sup>111</sup>

Pöörmeid teenindati noorema pöörmeseadja poolt. Teed nr 1 ja 2 olid vastuvõtu- ja ärasaateteed reisi- ja kaubarongidele. Tee nr 3 oli jaamatee peale- ja mahalaadimiseks. Teed nr 4, 5, 6 ja 7 olid aidateed. Kõik jaama pöörangud olid varustatud ripplukkudega ja valgustatud petrooleumlampidega. 1945. aastal olid Rapla-Virtsu teel kasutusel vedurid seeriastest Sk, K, B, Gk ja G.<sup>112</sup>

1950. aasta lõpus oli Märjamaa jätkuvalt IV klassi jaam. Sel ajal liikus Rapla-Virtsu teel lisaks ka juba Kk-, Uk- ja Gr-tüüpi auruvedureid. Maksimumkiirused olid muudetud suuremaks ja vastavaks veduritüübile – need olid 30, 35, 40 ja Sk-l isegi 50 km/h.<sup>113</sup>

1956. aastal hakkas Kaluuga masinatehas tootma mootorvedureid TU2 kitsarööpmeliste (750 mm) raudteede jaoks. Esmalt rakendati vedureid uudisraajoonides. Mootorveduril TU2 oli rattapaari valem 0-2-2-0, tühimagiga 32 tonni. Veduri maksimaalkiirus oli 50 km/h ning võimsus 300 hj.<sup>114</sup> 10. märtsil 1957. aastal saabus Tallinn-Väikese depoosse esimene siniseks värvitud kitsarööpmeline mootorvedur TU2-075.<sup>115</sup>

28. märtsil 1957. aastal saabusid Tallinn-Väikese jaama esimesed kolm Poolas Wrocławis vaguniremonditehases „Pafawag” valmistatud kitsarööpmelise täismetallvagunit. Kõik vagunid olid varustatud automaatpiduritega, samuti olid neil oma dünamomasinad akumulaatoriga. Vagunitel oli veekü-

---

109 Kasak 2005.

110 Rahuoja 2005.

111 Eesti Raudtee Märjamaa jaama tehnilis-korraldusakt 25. mail 1945. ERA FR-1267. N.3I. S.158. L.1–14.

112 Eesti Raudtee Märjamaa jaama tehnilis-korraldusakt 25. mail 1945. ERA FR-1267. N.3I. S.158. L.1–14.

113 Техническо распорядительный акт станций Мярьяма, Эстонской ж. д. 7. Декабря 1965. ERA FR-1267. N.3I. S.1105. L.1–14.

114 Eesti Raudteelane 7.02.1957.

115 Eesti Raudteelane 12.03.1957.

te, istekohti jätkus ühes vagunis 39 inimesele.<sup>116</sup> Peagi viidi kogu reisiliiklus kitsarööpmelistel raudteedel üle taolistele täismetallvagunitele.

Probleeme aga jätkus. 31. jaanuaril 1957. aastal kirjutati ajalehes „Eesti Raudteelane“: „Virtsu liinil on üheks manöövritöö keskuseks Märjamaa jaam. Et manöövritöö toimuks siin ohutult, selleks on üles seatud valgustuspunktid. Kuid viga seisab selles, et need punktid ei anna valgust, sest puuduvad elektripirnid. Rongi- ja veduritöötajad soovivad, et valguspunktid seataks kiiresti korda.”<sup>117</sup>

25. novembril 1957 toimus väike avarii: kell 11:45 sõitis Märjamaa-Vigala jaama vahel 35. kilomeetril Tallinna-Pärnu maantee valveta ülesõidukohal Märjamaa poolt tulnud rongile nr 661 otsa auto. Tegu oli segarongiga, mille koosseisus oli neli vagunit ning mida vedas diiselveður TU2-095 vedurijuht Nekrassovi juhtimisel. Raudteele lähenedes auto ei peatunud ega vähendanud isegi kiirust, vaid sõitis suurel kiirusel rongile küljelt sisse. Rongi kogu veerveo koosseis läks õnnetuse tagajärjel rööbastelt maha. Seepeale esitas raudteetöölised Teeametile ettepaneku vähese liiklusega ülesõitjate sulgemiseks ja valveta ülesõitjatele valve paigaldamiseks. Kuna autojuht, kellele kuulus ka auto, töötas Tallinna Taksopargi teenistuses, siis kanti kulud selle asutuse arvele.<sup>118</sup>

Kuigi 1960. aastatel ei võetud tee hooldust eriti tõsiselt, oli Rapla-Virtsu raudtee kitsarööpmelise kohta siiski korralikus seisukorras, sest tegu oli kergetüübilise teega, kus oli peamine reisijatevedu. Kaubavedu piirdus enamasti naftasaaduste veoga Virtsu naftabaasi. 1960. aastate teise poole sõiduplaan Virtsu liinil sisaldas ööpäevas ühte reisirongipaari ja ühte kaubaringipaari. Reisijaid oli küllaldaselt – sügisel ajal leidis palju Rootsi rabasse sõitvaid marjulisi, lisaks ka raudtee ümbruse jõgedele minevaid kalamehi. Märjamaal kaubavahetus kuigi aktiivne ei olnud, kuid seal laaditi nii puitu kui ka muud küttematerjali.<sup>119</sup>

1960. aastatel arvas (enamuses Eestisse Venemaalt tulnutest koosnev) Raudteevalitsuse juhtkond, et kitsarööpmeline raudtee tuleb likvideerida. Kitsarööpmelise raudtee veomahud ja kiirused jäid ebapiisavaks Nõukogude sõjaväe vajadustele. Raudtee oli aga NL-is strateegilise tähtsusega sõjaline objekt, mis pidi võimaldama armeele segamatu liikumisvabaduse. Lisaks oli kitsarööpmelise raudtee probleemiks ka küllaltki kohmakas ümberlaadimine

---

116 Eesti Raudteelane 30.03.1957.

117 Eesti Raudteelane 31.05.1957.

118 Eesti Raudtee ülema käskkiri nr. 159. 30. nov. 1957. ERA FR-1267. N.3I. S.2387. L.5–6.

119 Pikk 2005.

suuremates sõlmjaamades. NL-i Kaitseministeeriumi survele hakkas kohalik raudtee juhtkond otsima vahendeid kitsarööpmeliste raudteede sulgemiseks. Esmalt alustati Liiva-Vääna ja Rapla-Virtsu teedel reisijate arvu vähendamisega, muutes sõidugraafikud reisijaile ebasobivaks. Nii saadi lahti reisijaist, kaubaliikluses kasutati aga peenemat nippi: suurematele klientidele saadeti korraldus saata oma kaup laiarööpmelisega teistesse jaamadesse, kuna kitsarööpmeline on suletud (tegelikult aga raudtee töötas). Soovitud tulemused olid käes. Koostati teaduslik põhjendus ja saadeti Moskvasse. Nõukogude Liidu ministrite nõukogu andiski 1960. aastate lõpul loa „Vabariigi raudteetranspordi arendamise eesmärgil osa kitsarööpmelisi pealiine ümber ehitada laiarööpmeliseks ning vähemtähtsad liinid sulgeda.” 1959. aastal suletigi kitsarööpmeline raudtee Nõmme-Väikese ja Vääna vahel.<sup>120</sup>

Rapla-Virtsu kitsarööpmelise raudtee sõiduplaanid muudeti sobimatuks Kuivastu-Virtsu praamide liiklusgraafikuga. Praam pandi saabuma Virtsu sadamasse ca 30 min pärast Tallinna rongi väljumist. Reisijate arv raudteel vähenes ja seda kasutati ettekäändena liini sulgemiseks.<sup>121</sup>

13. mail 1968. aastal andis Balti Raudtee Eesti Raudteekonna juhataja A. Kotov korralduse Rapla-Virtsu kitsarööpmeline raudtee alates 26. maist 1968 rongiliikluseks sulgeda.<sup>122</sup>

25. mail 1968. aastal väljus kell 16:23 Tallinn-Väikese jaamast viimane reisirong Virtsu. Rongi vedas mootorvedur TU2-262, mis oli ehitatud leinarnäuga, küljel loosung „Hüvasti, Virtsu! 1931–1968. Nii ajaratas ringi käind...” Igasse jaama, kus rong peatus, olid seda tulnud ära saatma peaaegu kõik kohalikud inimesed. Pikemad hüvastijätumiitingud toimusid Raplas, Märjamaal ja Lihulas. Orkestrid mängisid leinamuusikat.<sup>123</sup> Rongi juhtis vedurijuht Paul Sutt, kes oli juhtinud ka kõige esimest rongi Virtsu raudteel. Virtsusse jõudes sõitis vedur üle pauke tekitavatest petarditest.<sup>124</sup>

Raudteeliikluse lõpetamisel Virtsu-Tallinna liinil olid negatiivsed tagajärjed. Bussiliiklusele panustamine osutus ebakindlaks, sest Saaremaa suunal oli reisijate arv nii suur, et bussiliikluse veovõimsusest jäi väheks.<sup>125</sup> Raudtee sulgemine tähendas saarlastele äralõikamist mandrist ning soodustas tugevalt ääremaastumist nii Saaremaal kui ka mandril, kuna mitmedki

---

120 Helme 1996, lk 253–254.

121 Pikk 2005.

122 A. Kotovi määrus Rapla-Virtsu raudtee sulgemise kohta, 13. mai 1968.

123 Helme 1996, lk 254–255.

124 Kiviloo 1968.

125 Pikk 2005.



**Viimane reisirong Märjamaa jaamas 1968. aastal.**

Foto Eesti Muuseumraudtee arhiivist.

suured asulad jäid kümnete kilomeetrite kaugusele lähimast raudteest, mis oli olnud kohalikele pikemate vahemaade läbimisel ainsaks tõsiseltvõetavaks transpordivahendiks.<sup>126</sup>

## KOKKUVÕTE

Läänemaa oli üks neist Eesti piirkondadest, kus tunti XX sajandi alguses suurt vajadust raudtee järele. Raudtee ehitamiseks läbi Märjamaa oli tehtud kavandeid juba enne Esimest maailmasõda, idee tasandile need aga jäidki. 1920. aastate algul tehti kavandeid laiarööpmelise raudtee ehituseks Riisiperest Pärnuni. Ka see plaan jäi teostamata. Juba 1920. aastate algupoole hakati pooldama raudtee ehitust pigem ida-lääne suunal. 1925. aastal määrati kindlaks Raplast läbi Märjamaa Virtsu kulgeva raudtee siht.

1928. aastal alustati Rapla-Virtsu raudtee ehitustöid. Liiklus avati Rapla-Virtsu kitsarööpmelisel raudteel 1. detsembril 1931. aastal. Jaamahoone ehitus lükati aga rahaliste võimaluste puudumise tõttu edasi lähiaastateks. Jaama kontor asus ajutiselt teenistujate elamutes. Märjamaa uus ja uhke jaa-

---

126 Jõgisalu 2005.

mahoone, mis oli tollal üks suuremaid hooneid Märjamaa alevikus, avati 25. detsembril 1933.

1938. aastal toimus Tallinn-Virtsu liinil osaline üleminek mootorveole. Sõitu alustasid Tallinnas valminud diiselmootorvagunid DeM-1 ja DeM-2. Märjamaa läheduses avati peatuskoht Orgital.

Tehniline progress katkes 1940. aastal, kui Eesti raudteed ja veerem rakendati sõjaväe teenistusse.

1957. aastal toimus kitsarööpmelistel raudteedel teine tehnoloogiline hüpe – kogu liiklus viidi üle mootorveole, võeti kasutusele diiselledurid seeriast TU2, samuti ka Poolas valmistatud reisivagunid, liinilt kadusid auruvedurid.

1960. aastatel võeti suund kitsarööpmeliste raudteede likvideerimisele või ümberehitamisele. Sõiduplaanid muudeti ebasobivaks ning reisijate arv vähenes.

26. mail 1968. aastal väljus Tallinn-Väikese jaamast leinarüüs viimane rong Virtsu suunas. Hiljem kaaluti ka laiarööpmelise raudtee ehitust Virtsuni, kuid see takerdus rahapuuduse taha.

## **KIRJANDUS**

### **KIRJANDUS**

G u s s a r o v a, Veera, K a r m a, Otto, L u k i n, Georgi 1970. Sada aastat

Eesti Raudteed. Tallinn: Eesti Raudtee

H e l m e, Mehis 1996. Eesti kitsarööpmelised raudteed 1896–1996. Tal-

linn: Autori kirjastus

P a r n a b a s, Aleksei 1983. Oodatud päev. – *Koduloolane* 21.07.,

### **ALLIKAD**

1938. a suvine sõiduplaan. Maksev 15. maist 1938. Kirjastus Edu. Tallinn  
1938

1937.a suvine sõiduplaan. Maksev 22. maist 1937. Kirjastus Eesti Raudtee.  
Tallinn 1937

## **Kees Vanamõlder**

- 1938/39. a talvine sõiduplaan. Maksev 2. oktoobrist 1938. Kirjastus Edu. Tallinn 1938
1935. a suvine sõiduplaan. Maksev 15. maist 1935. Kirjastus Estotrükk. Tallinn 1935
- Eesti raudtee kitsarööpmeliste rongide sõiduplaan. Kehtiv 2. novembrist 1942. Eesti Raudteevalitsuse väljaanne. Tallinn 1942
- Bl o m e r i u s, H. A.-S. „Franž Krulli” tehase poolt ehitatud vedurid. Eesti Raudtee nr 2 1931
- Eesti Riigiraudteede tegevus 1935/36 a. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1936
- Eesti Riigiraudteede tegevus 1937/38 a. Riigi Statistika Keskbüroo. Tallinn 1936
- Eesti: Maa. Rahvas. Kultuur. Haridusministeeriumi kirjastus. Tartu 1926
- Fotod Eesti Muuseumraudtee arhiivist
- Fotod M. Helme erakogust
- Fotod Märjamaa koolimuuseumi kogust
- H a b e r m a n, Harald, K a n t, Edgar, K r u u s, Hans, L u h a, Artur, T a m m e k a n n, August Ferdinand 1938. Läänemaa. Maateaduslik, ma-janduslik ja ajalooline kirjeldus. Tartu: Eesti Kirjanduse Selts
- K a n n e l a u d, J. 1926. Rapla-Virtsu raudtee kava. – *Eesti Raudtee*, nr 7
- K a n t, Edgar 2007.1933. Eesti rahvastik ja asustus. Tartu: Kirjastus Ilma-maa
- K a s a k, I. 1939. Raudtee motoriseerimisest. – *Raudtee*, nr 1.
- U u s e n, A. 1928. Rapla-Virtsu raudtee ehitus. – *Tee ja Tehnika*, nr 9
- U u s e n, A. 1931. Rapla-Virtsu raudtee. – *Eesti Raudtee*, nr 5/6
- V a n a m õ l d e r, Kees 2006. Riisipere-Vaimõisa kitsarööpmeline metsa-veoraudtee 1918–1924. Käsikiri asub autori ja Eesti Raudteemuuseumi valduses
- V e e r u s, H. 1935. Huviringid 1934. –1935. aastal. – *Eesti Raudtee*, nr 3

## **Suulised allikad**

- J õ g i s a l u, H. suuliselt autorile 1.12.2005
- K a s a k, O. suuliselt autorile 20.10.2005
- M u r r e, H. suuliselt autorile 1.12.2005
- O n g, E. suuliselt autorile 16.07.2006
- P i k k, H. suuliselt autorile 20.10.2005
- R a h u o j a, A. suuliselt autorile 31.07.2005

## Ajaleheartiklid

- J. M. Lääne Maakonnast. – *Sakala* 27. jaanuar 1879
- Uute raudteede ehitamine. – *Päevaleht* 22.03.1919
- Märjamaa – ida-lääne keskkocht. – *Vaba Maa*, 27. august 1925
- Tulevane linn – Märjamaa. – *Vaba Maa* 24. jaanuar 1929
- Märjamaale kerkib rahvamaja. – *Vaba Maa* 20. juuni 1931
- Laulupäev Orgita lossi pargis. – *Vaba Maa* 20. juuni 1931
- Märjamaa jaam ja tema ehituspiirkond. – *Vaba Maa* 28. november 1931
- Märjamaal kaks turgu. – *Vaba Maa* 30. aprill 1932
- Läänemaalt Märjamaale restoran. – *Vaba Maa* 16. oktoober 1932
- Müürisepad Märjamaal „sunnitööl”. – *Rahvaleht* 25. juuli 1933
- Tallinna Müürisepad ja ins. Martin. – *Rahvaleht* 27. juuli 1933
- Läbi metsiku lääne. – *Vaba Maa* 16. oktoober 1932
- Läänemaalt Märjamaa uus jaamahoone avati. – *Vaba Maa* 4. jaanuar 1934
- Märjamaa alevik vajab iseseisvust. – *Vaba Maa*. 20. juuli 1936
- Soojusvedur TU-2. – *Eesti Raudteelane* 7. veebruar 1957
- Saabus esimene soojusvedur. – *Eesti Raudteelane* 12. märts 1957
- Saabusid esimesed kitsarööpmelised täismetallvagunid. – *Eesti Raudteelane* 30. märts 1957
- Kaev, E. Tuled ei põle. – *Eesti Raudteelane* 31. mai 1957
- Kiviloo, H. Nii ajaratas ringi käind... – *Tööraha Lipp*, 30. mai 1968

## Arhiiviallikad

- ERA F.14. N.1. S.152. Kirjavahetus ministeeriumidega seisuslike asutuste varanduste valitsemise küsimuses; seaduse eelnõu rüütelkondade jt seisuslike asutuste ja nende varanduste kohta; Märjamaa Juurdeveo Raudteede ehitamise põhikiri, eelarve, seletuskiri kontsessiooni kohta ja sihiajamise kava
- ERA F.30. N.3. S.19. Ettekanded, teated ja kirjavahetus teede ja sildade seisukorra, trükikodade ja raamatukaupluste avamise, Rapla-Virtsu raudtee alla võõrandamisele kuulunud kinnisvarade kohta aktide koostamise ja teistes küsimustes. Massu õpperingi „Teadus”, kooperatiivühing „Läänemaa” Kirjastusühisuse ja Haapsalu Teatriühingu põhikirjad. Tutvumiseks saadetud tuletikutoosetikettide proovid
- ERA F.49. N.1. S.704. Rapla-Virtsu raudtee tööliste nimekiri
- ERA F.30. N.3. S.781. Märjamaa Vabatahtliku Tuletõrje Ühingu ülevaatuse akt. Kirjavahetus seaduste ja määruste täitmise üle järelevalve teostamise küsimuses. Teetöökohuslaste-talupidajate nimekirjad

- ERA F.30. N.3. S.784. Prefekti salajased korraldused. Jaoskonna politseiko-  
missari ettekanded Kolovere rajooni konstaabli ebateadliku töössesu-  
tumise ja ebaviisaka käitumise kohta ning sama rajooni konstaabli ette-  
kanne Kolovere vallamajas 14. aprillil 1929 toimunud kõnekoosolekut
- ERA F.49. N.1. S.1222. Toimik Tartu-Petseri ja Rapla-Virtsu raudteede alla  
maa võõrandamise kohta
- ERA F.49. N.1. S.1223. Kirjavahetus asutuste ja organisatsioonidega Rapla-  
Virtsu kitsaroopalise raudtee ehitamise kohta
- ERA F.49. N.1. S.1274. Toimik Märjamaa-Rapla kitsaroopalise raudtee  
ehitamise kohta
- ERA F.49. N.1. S.1313. Rapla-Virtsu raudtee plaanid
- ERA F.49. N.1. S.1314. Rapla-Virtsu raudtee plaanid
- ERA F.49. N.1. S.1320. Seletuskirjad Riisipere-Pärnu laiaroopalise raudtee  
ehitamise kava juurde
- ERA F.49. N.1. S.1325. Riisipere-Pärnu raudtee tee plaanid
- ERA F.49. N.1. S.1926. 67 ja 68. piirkonna – Märjamaa – tööliste palgale-  
hed
- ERA F.66. N.17. S.1061. Kirjavahetus Rapla-Virtsu raudtee ehitustööde  
revideerimise eelkontrolli teostamise kohta. Riigi Raudtee Valitsuse ja  
firmade ning isikute vahel sõlmitud töö- ja hankelepingud. Raudtee  
ehituse plaanid ja projektid
- ERA F.66. N.17. S.1070. Lepingud, projektid ja kirjavahetus uute hoonete  
ehituse kohta Tartu-Petseri ja Rapla-Virtsu raudteel
- ERA F.R-273. N.1. S.177. Kirjavahetus Hauptseisenbahndirektion Nord-  
iga, Generalkommissaarist in Reval-iga ja Eisenbahn-Betriebsdirektion  
Reval-iga raudteesildade ümberehitamise ja taastamise kohta koos  
kalkulatsiooni ja aruannetega
- ERA F.R-273. N.1. S.929. Märjamaa jaama veemaja masinisti Kaljurand,  
Juhani süüdistus veevärgis tekkinud rikked
- ERA F.R-273. N.1. S.1631. Vaguni mahahaakimise kohta Märjamaa jaamas  
puksi põlemise tõttu
- ERA F.R-1267. N.31. S.158. Техническо-распорядительный акт станции  
Марьяма
- ERA F.R-1267. N.31. S.1105. Техническо-распорядительный акт  
станции Марьяма
- ERA F.R-1267. N.31. S.2387. Акты, протоколы, заключения по  
крушению поезда №661 на перегоне Марьяма-Вигала