

HUVITAV

Pilk Ohtu rabale ja linnamäele

Põlise keilalasena pole ma ilmselt erapooletu, kuid usun, et Keila võiks vabalt pretendeerida Eesti kauneima väikelinna tiitlile.

KADRI ALLER
RETKEJUHT

Keilas on kõikjal lokkavat rohelist ja läbimõeldud haljastust. Rohelust jagub rohkesti ka vahetult linna piiri taha: Keilast lõunasse jäävasse Ohtu rabasse. Kuigi Ohtu raba kahjuks enam rabaks nimetada ei saa – keskosast on saanud freesturbaväli ning servaalad on turbakaevanduse kuivenduskraavide tõttu metsastunud – leidub siin siiski palju põnevaid näiteid. Näiteks võib Ohtu küllasse viiva tee kraavides juunikuus näha rikkalikult kápalisi, kus õite kauniduse poolest võistlevad omavahel hall kápp, balti ja vööthuulsõrmkápp ning suur káopõll. Kõige lihtsam on amatöörist taimehuvilisel ára tunda halli káppa: nimelt meenutavad selle orhidee õied väike-seid kiivriga sõjamehi, millest tulenevalt kutsutakse seda liiki ladina ja inglise keeles militaarorhideeks (Orchis militaris, military orchid). Lisaks on siinseid metsatukad populaarsed seeneliste ja marjakorjajate seas. Kraaviserva jääb vana Keila-Ohtu-Vasalemma maantee kilomeetripõst ning metsastunud aladelt saab otsida endisaegseid kinnikasvanud turbavõtukohti Eesti Wabariigi päevilt, mil turvast siinkandis veel käsitsi kaevati. Praegusel freesturbaväljal on aga 1941. aastal suvel olnud metsavennapunker, kus Keila, Ohtu ja Tuula mehed (sealhulgas siinsete ridade autori vananõu) varjasid ennast Punaarmee sundmobilisatsiooni eest. Kuuest metsavennast koosnev grupp kasvas peagi ligi 60-liikmeliseks salgaks. Täpne punkri asukoht on küll kahjuks teadmata.

Kultuurimälestisena arvel olev linnamägi

Keilast läbi endise raba kulgevad teed mööda Ohtu poole jalutaja silmab peagi turbatõõstuse hooneid ning seejärel kergelt tõusu maanteed. Tegemist on vana soosaarega, mis kohalike suus on kandnud nii Ohtu kui ka Keila linnamäe nime. Tänapäeval, mil lage rabamaastik on siinkandist kadunud, paistab endine soosaar ümbritsevast maastikust vaevu välja. Kultuurimälestisena arvel oleva linnamäe läbimõõt on 140-150 m ja kõrgusega 1-1,5 m. Siin kasvab nii põliseid ja jämedaid puid (kaski, tamme-sid) kui ka ohtralt sarapuuvõsa.



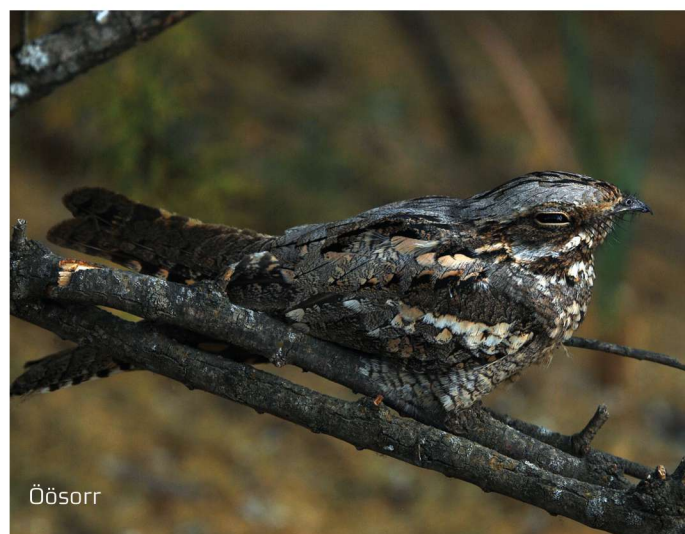
► Keila linnamägi vanal fotol (HMK F6931)

Linnusest või muudest kaitserajatistest jälgi leitud pole, seega on nimest hoolimata olnud tegu lihtsalt pelgupaigaga, kuhu sõdade eest paku mindi. Eesti Wabariigi päevil oli keilaste seas tegemist armastatud jalutuskohaga, kus väarikas eas puud andsid paigale hiietaolise mulje. Seetõttu oli 1922. a siinkandi rahvas väga nõrduinud, kui riik linnamäel raiet teostama asus. Üks murelik keilalane on 2. jaanuaril 1922 Päewalehes kirjutanud nõnda: „Keila elanikele on selle metsa kaotus tuntaw, sest et siin lähedal kuskil metsasid ei ole, wälja arwatud wáike Keila mánnik, mille iga pöósa all suisel ajal mitu inimest kobaras koos páikese warju otsiwad.“ 29. märtsil on Päewalehes lisatud: „Suurem osa kaski on juba maha saetud ja súlda laotud, járel on weel tammed, kuid ka need on nummerdatud ja tulewad wist peatselt mahasaagimisele.“ Eeltoodud read náitavad ilmekalt, kui palju madalam oli Eesti metsasusprotsent 1922. aastal, mil Keila oli ümbritsetud peamiselt põllu- ja karjamaade ning loopealsetega. Seetõttu oli tollal siinsetele elanikele iga wáike metsatukk rekreatsioonipaigana asendamatu. Keila linna piiresse 19. ja 20. sajandi vahetusel istutatud mánniku puud olid toona veel wáikesed. Rahvasuu on linnamäe kohta talletanud nii mõnegi kaasahaarava legendi. Náiteks usuti, et soosaarel on asunud linn, mis wajus pehmesse rabas-tise. Udustel hommikutel pidawat aga hea õnne korral siiski nágema vine seest kerkivat linna ühes marssiva sõjaváega. Linna nágemist pidawat hõlbustama ka

see, kui Keilast linnamäe poole liikudes kordagi silmi ei pilguta. Kuna tegemist on endise soosaarega, siis leidub teateid, et seal olewat asunud muistne kants, kuhu pääses läbi raba ainult kitsast teerada mööda, mida saab láibida waid teed tundva inimese juhtimisel. Rahvapárimuse járgi olewat turbavõtmisel rabast palke wälja tulnud, mis táhistanud wana sootee asukohta. Leidub ka ülestáhendusi linnamäele nõiduslikult ilmunud ja kadunud kaevust, mis oli raudristidega kaunistatud; katsest máe sisse wajunud linna needusest wabas-tada ning linnamäel náhtud walgetest kogudest ja kummalistest hááltest, kes káskinud inimestel linnamäelt lahkuda.

Öörandajad võivad kuulda öösorri

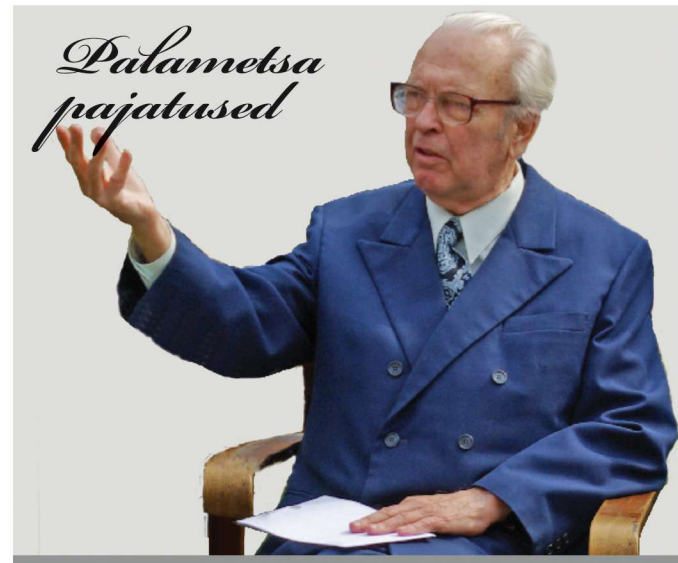
Avastamist jagub siinkandis ka linnuhuvilistele ja öölembestele rándajatele: nimelt võib linnamäe ümbruses náha-kuulda



Öösorri

öösorri (Caprimulgus europaeus) – hõredate rabamánnikute asukat. Tegemist on öise eluviisiga linnuga, kelle kassi nurrumist meenutawat laulusorinat võib kuulda máist septembrini páikeseloojangust páikesetõusu-ni. Eriomase laulu tõttu on öösorr pälvinud rahvasuus palju nimesid, nagu náiteks vokilind, soristaja, hobuseorel. Liik kuulub III kaitsekategooriasse ning Eestis on hinnanguliselt 5000 - 10 000 pesitsuspaari. Rástasuurune öösorr toitub peamiselt ööliblikatest ning saagi püüd-misel on tal abiks erilise kujuga nokk, mis avaneb mitte ainult üles-alla, waid ka kórvale. Nágemisteravus on neil lindudel võrdwáarne kakkude omaga ning tánu pea külgedel asetsevatele suurtele tumedatele silmadele náeb öösorr piltlikult öeldes ka selja taha. Lisaks nurruvale laulule on öösorrile omased ka hüüded „kruu-k“ ning teravad tiivaplaksatused (kuula náiteks siit: <https://eoy.ee/oosorr/oosorr/>). Kuna öösorr muneb maapinnale, hukkuvad pea pooled kurnad rõõvluse tõttu või muudel põhjustel. Táiskasvanud isendeid ohustavad aga ka autoliiklus ning toidubaasi wáhenemine: intensiivpõllumajanduse ja pestitsiidide kasutusega kaasneb putukate arvukuse langus. Öösorrid püüavad tihti saaki teede kohal ning laskuvad seejärele trassile puhkama, kuid autotulede eredas valguses tarduvad hüpnotiseeritult paigale ning hukkuvad rataste all. Niisiis, soovitame tungivalt jätta auto koju või lähimasse parklasse ning minna öösorre kuulama jalgsi. Sealjuures tehke ennast kindlasti hellkuritega náhtavaks, sest Ohtu ja Keila vahel liigub sõidukeid ka öisel ajal. Kes pelgab omapái öisel maastikul liikuda, saab tulla kampa MTÜ Oma Retkede jalutuskáikudele, mille kohta saab infot Facebook'i lehel „Ringkáigud Keilas“ või kirjutades kadri.aller@gmail.com.

Tánavu suvel toimus kaks hilisõhtust linnamáeretke, mida kindlasti kordame ka tuleval aastal. Toredat avastamist!



Esimesed raudteed tsaaririigis

Kesk- ja Láäne Euroopas algas 19. sajandi 2. veerandi laialdane raudteevõrgu kujundamine. Venemaale tuli wastava kavaga Austria kodanikust tšehhi aadlik F.A. von Gerstner – matemaatiku haridusega ettevõtja, kes taipas asja táhtsust ja paljulubavust riigi hiigelmõõteid arvestades. 1835. a esitas ta oma plaani keiser Nikolai I-le. See plaan nági ette noolsirget magistraali uue ja wana pealinna vahel. Edasi Moskvas raudteeühendust táhtsamate Volgááärsete linnade ja Musta mere sadamatega. Ja siis juba wáhemtáhtsaid teid.

Nikolai kõhkles ning nimetas asja arutamiseks spetsialistidest erikomisjoni, kes aga pidas pakutud plaani ülemáára lennukaks ning kalliks. Konservatiivsete veendumustega rahandusminister J. Kankrin toonitas, et párisorjuslik riik ei waja üldse raudteid. Vedurid ja veerem tuleb ju wálismaalt osta. Talvel liiklus seiskub, sest rongid ei pááse tuisuvaludest lábi. Talumeeste vooritöö hakkab kánguma, metsad raiutakse maha liiprite ja kütuse saamiseks, kahtlane element hakkab omatahtsi mööda riiki sõitma.

Keisrit paelus aga plaani militaarne aspekt. Raudteed võimaldasid wágesid ja relvastust hoopis kiiremini ja wáhema wáevaga riigi ühest osast teise toimetada. Nii andis ta Gerstnerile loa ehitada Inglismaa eeskujul 25 versta pikkune prooviraudtee Piiterist lõunakaarde jääwa peenema seltskonna wáljjasõidukoha Pavlovskini.

1836. a septembris tehtigi esimene proovisõit. Seda igaks juhuks mitte auru-, waid hobusejõul. Kolm ratsut suutsid lühikest rongi vedada veerand tunniga 3 versta kaugusele. Núüd láks töö táie hooga káima ja 30. oktoobril avati keisri, õukondlaste, ministrite ja teiste táhtsamate persoonide osavõtul juba aurujõudu kasutav tee. 250 huvilist istus wagunites, rongi lõpu olid haagitud eriwagunid veiste ja ehitusmaterjali tarvis. Et náidata uue ettevõtmise praktilist külge. Vedurit juhtis Gerstner ise, kelle korraldusel oli kile auruvile asendatud hoopis mahedamat signaali andva agregaadiga.

Jaamahoone asus igati kenas Pavlovski pargis. Samas olid restoran, kontserdisaal, kasiino jne. Uljas rongisõit tulihobusest veetuna muutus peagi pealinna peenemas seltskonnas moeasjaks. Esialgu toimus liiklus ainult pühapäeviti, peagi aga teistelgi nádalalõpupáevadel. Reisijate meeleolu tõstmiseks kõlas rongi saabumisel ja lahkumisel reibas puhkpillimuusika. Huviliste tungi ei wáhendanud ka õige kallid piletid. Edasi-tagasi sõit I klassis maksis lihttöölise kuupalga – 5 rubla. III klassi lahtises wagunis, kus sádemed, suits ja tolm võisid reisijate rõivaid rikkuda, poole wáhem. Aga ikkagi sõideti, eriti kui min-di kogu perekonnaga.

Núüd asuti ligi 700 versta pikkuse Peterburi – Moskva kahe rõõpapaariga magistraali planeerimisele ja ehitamisele. Kaaluti võimalust suunata trass kaarega lábi Novgorodi, aga sellest loobuti tee lühendamise huvides. Tööle kulus üle 8 aasta ja ametlikult avati tol ajal maailma kõige põhjapoolsem raudteemagistraal 1851. a 1. novembril.

40-kilomeetrisel sõidukiirusel kestis teekond ühest pealin-nast teise 21 tundi ja 45 minutit. Kaasa arvatud peatused wá-hestest jaamadest. Peagi kihutasid kiirrongid juba 60 km tunnis ja teeloleku aeg lühenes 12 tunnile. Võrreldes senise 3 ööpáeva kestnud loksumisega postitõllas oli wahe wágagi suur. Kasutusel oli sellel magistraalil 164 vedurit ja 2670 wagunit.

Párast Nikolai I surma 1855. a anti magistraalile Nikolai raudtee nimetus. Kaotus Krimmi sõjas pidurdas tunduvalt uute raudteede rajamist. Alles 1862. a avati 1200 versta pikkune tee Peterburist lábi Pihkva ja Vilniuse Varssavisse, kust pááses juba edasi Viini, Prahasse ning Berliini, teisisõnu Kesk- ja Láäne-Euroopasse.