

EESTI KUNSTIAKADEEMIA

Kunstikultuuri teaduskond

Muinsuskaitse ja konserveerimise osakond



Erkki Putnik

**Viljandi raudteejaama veetorni ajalooline ülevaade, tehnilise
seisundi analüüs ning säilitamise ettepanekud.**

Viljandi raudteejaama veetorn, Paistu tn 5, Viljandi
linn, Viljandi maakond.

2022/2023. õppeaasta

Arhitektuuri konserveerimise ja restaureerimise täiendkoolituskursuse lõputöö

Viljandi 2023

SISUKORD

SISUKORD	2
SISSEJUHATUS	3
1. AJALOOLINE ÜLEVAADE	5
2. TEHNILISE SEISUNDI HINNANG	9
2.1 VUNDAMENT	9
2.2 SEINAKONSTRUKTSIOONID JA FASSAADID	10
2.3 KATUSEKONSTRUKTSIOONID JA KATUSEKATE	12
2.4 AVAD JA AVATÄITED	15
2.5 PÕRANDAD	18
2.6 INTERJÖÖR	19
2.7 TEHNOSÜSTEEMID	21
3. VÄÄRTUSLIKE DETAILIDE LOETELU	23
4. SÄILITAMISE ETTEPANEKUD	24
5. KOKKUVÕTE	26
KASUTATUD KIRJANDUS JA TEISED ALLIKMATERJALID	27
ARHIIVI ALLIKAD	27
PUBLITSEERIMATA ALLIKAD	27
INTERNETI ALLIKAD	27
PUBLITSEERITUD ALLIKAD	27
SUULISED ALLIKAD	28

SISSEJUHATUS

Käesolev lõputöö on koostatud Viljandis Vaksali tänaval asuva raudteejaama ansamblisse kuuluva veetorni kohta. Viljandi raudteejaam kuulub miljööväärtusliku hoonestusalasse. Miljööväärtusega hoonestusala eesmärk on tagada maakividest majandushoonete säilitamine, restaureerimine ja eksponeerimine. Üldjuhul säilitada ja restaureerida kõik ajaloolised hooned. Ajalooliste hoonete välisviimistluses kasutada hoone ehitamise aegseid materjale, kujundusi- ja ehitusvõtteid. Hoonete ümberehitusel või rekonstrueerimisel taaskasutada ajalooliselt väärtuslike ehitusdetalle ja -materjale.¹ Viljandi raudteejaam asub Pärnu maantee ja Vaksali tänava vahelisel krundil. Veetornist lõunasse jääb jaama peahoone, loodesse linakaupmees Mihkel Veldemanni juugendstiilis villa. Viljandi linna kuulus tuletikuvabrik asub veetornist kirdes, Veetornist kesklinna suunal asub vana vedurite depoo. Veetorn valmis 1895-ndal aastal. 1926-ndal aastal alustati raudtee kaasajastamist ja veetorn sai juurdeehituse.

Kinnistu aadress: Viljandi maakond, Viljandi linn, Paistu tn 5

Ehitusaasta 1895 märgitud müürikivile (mälukivi)

Objekti külastamise kuupäevad: 16 aprill, 22, aprill, 29 aprill.

Käesoleva töö eesmärk on koguda infot hoone ajaloo kohta, anda hinnang hoone tehnilise seisukorra üle ning teha ettepanekuid hoone säilitamiseks.

¹ https://www.viljandi.ee/documents/36926/6021253/kaust+i+-+yp_pohilahendus.pdf/acac79eb-454f-440b-8084-fded28254466 lk 35-36



Foto nr. 1 Viljandi raudteejaama veetorni asukoht kaardil allikas: Maa-amet

1. AJALOOLINE ÜLEVAADE

Kitsarööpmelise raudtee rajamine Eestisse langeb perioodi mil siseturu laienemise ja majandusliku tõusu pinnal parajasti toimus Venemaa raudtee hoogne kasv. Kui esimesel tõusuperioodil 1860-ndate lõpp olid raudteid ehitatud eraseltsid, siis 19. sajandi lõpul toimus see põhiliselt riiklike raudteede ehitamise näol.

Venemaal asutati 1892. aastal insener B. Jalovetski algatusel esimene Juurdeveo Raudteede Selts. 23. detsembril 1894 sai selts loa ehitada kitsarööpmeline tee Valgast Pärnu koos Viljandi haruteega. Seltsil lubati sel puhul suurendada põhikapitali miljoni rubla võrra ja obligatsioonikapitali kahe miljoni võrra.

Mõisaküla-Viljandi teel, mille pikkus oli 42 versta, jätkusid ehitustööd veel järgmise aasta alguseni ja teelõik avati ajutiselt 1897. aasta 31. jaanuaril, alaliseks liikluseks 1. augustil.

Varem Riia ja Pärnu mõjusfääri kuulunud Viljandi oli pärast Balti raudtee valmimist üha enam hakanud Tallinna poole pöörduma. 1897. aastal kulus Tallinn-Viljandi tee dokumentatsiooni korraldamiseks. 1898. aasta juunis teatas ajakirjandus, et valitsuse komisjon on projekti üksikasjadega tutvunud kohapeal ja sellega rahule jäänud. 18. juunil 1900 saabus esimene rong Viljandist Tallinna.²

22. märts 1895 väljavõte ajalehest Sakala: Viljandist: *Töö meie vaksali ehituse juures läheb talviste ilmade pääle vaatamata nobedasti edasi. Esimene tarvilik tükk majapidamises pumbana kaev on juba talvel valmis tehtud ja annab rohkesti vett. Palkisid, laudu, kive, sliprid, kruusa jne on hulk koos ning veetakse ühte lugu edasi. Kantrekülasse, mille lähedale uus vaksal saab on lootusrikkaid ärisid tõusmas. Nagu siitne Sakas leht teatab on nüüd viimane takistus, mida Umala talu peremees teehitusele sünnitas, ka ära võidetud, ilma et maa määramist sunniteel oleks tarvis läinud.*³

² V. Gussarova, O. Karma, G. Lukin, Sada aastat Eesti raudteed. 1970 Tallinn

³ <https://dea.digar.ee/?a=d&d=sakalaew18950322.2.6&e=-----et-25--1--txt-txIN%7ctxTI%7ctxAU%7ctxTA----->

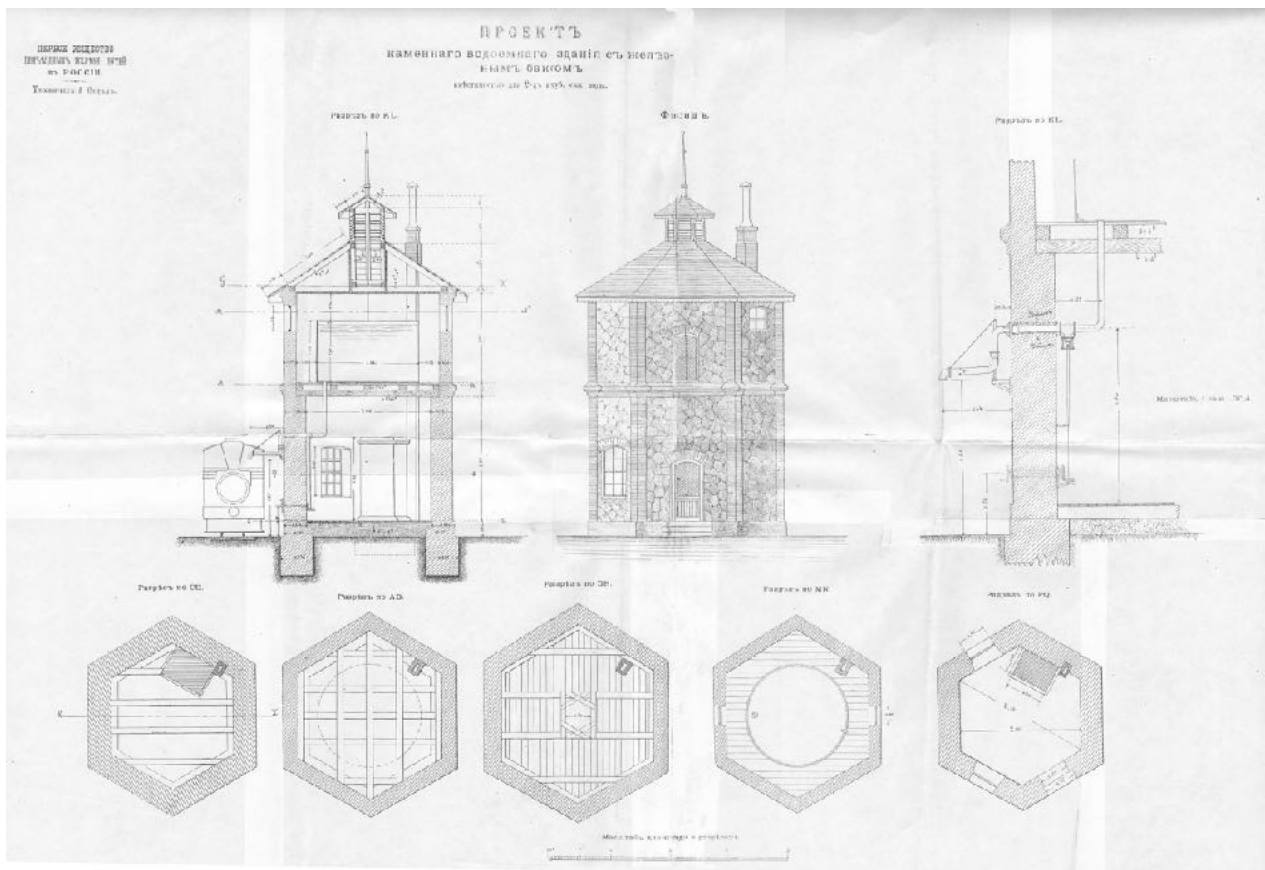


Foto nr. 2 Venemaa Raudteevalitsuse poolt kinnitatud tüüpprojekt. Allikas: hoone valdaja erakogu.

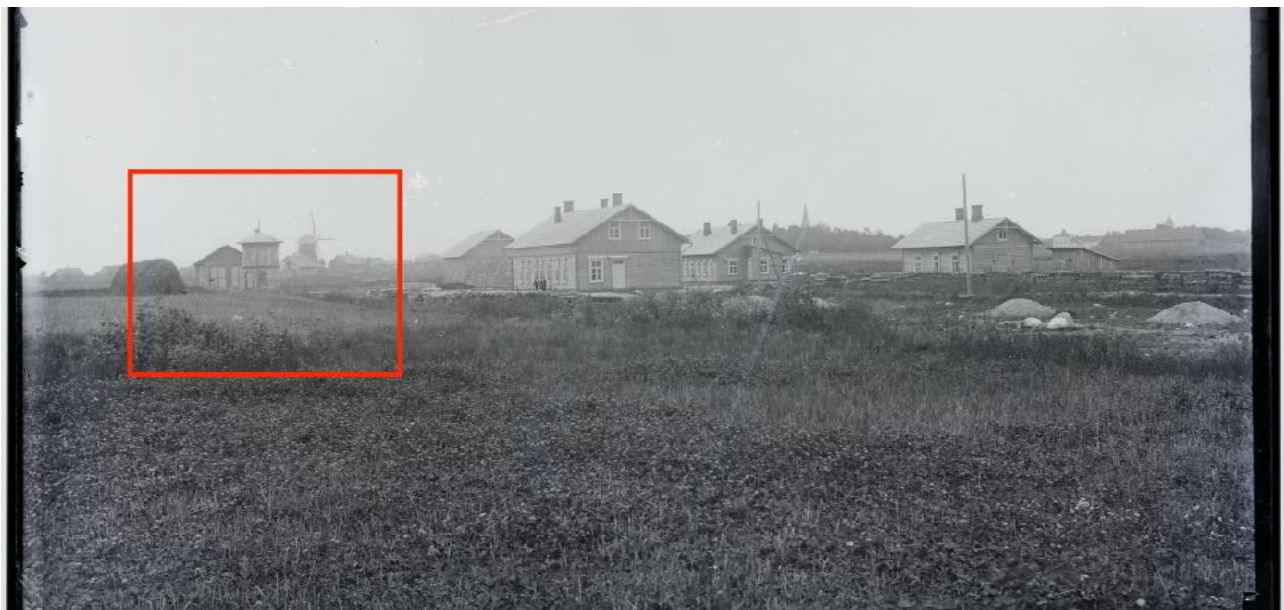


Foto nr. 3 Viljandi raudteejaam, eemalt, 1896 foto J. Riet, VM VMF 424:967 F, Viljandi Muuseum, <http://www.muis.ee/museaalview/2796876>

Sakala 16. detsember 1926 “Tehakse puurkaev. Veemaja ehitatakse kõrgemaks”. Ajalehe artiklist selgub, et Viljandi raudteejaam veetorn vajab uuendamist, varem käisid auruveduri end tankima

Siniallika raudteejaamas ja peatus kestis 15 minutit. Esialgselt Viljandi veetorni veest jagus ainult manööver veduritele. Plaan oli ka kasutada kõrval asuvat tikuvabriku veetorni aga kalli vee hinna pärast jõuti järeldusele, et tuleb raudteejaama veetorn suuremaks ehitada. Veetorni juurdeehitust hakkas tegema A.Tõnisson ja Ko. töid saadeti Tallinnast juhtima kaevumeister Mihkel Luik.⁴

Sakala 18. jaanuar 1927. "Palju maksab puurkaev". Sakala artikli kohaselt on lubatud, et veetorni ümberehitus koos puurkaevuga saab valmis 4. juuniks 1927. Puurkaev ehitatakse 500 jalga sügav.⁵

Sakala 31. mai 1927. "Ehitustööd vaksalis". Viljandi vaksali puurkaevu puurimine hakkab jõudma lõpule. *Maalimist veemajale tehakse peale kolmas kord ja veepaak tõstetakse kõrgemale.*⁶

Sakala 13. oktoober 1927. "Kas ettevaatamata ehitamine?" "Vaksali veemaja alus on nõrk" "Jaama puurkaev valmis". 13. oktoobri ajalehest Sakala võib lugeda, et käsil on Viljandi jaama veetorni kolmanda korruse peale ehitamine ja uue veepaagi valamine. ligi kolmkümnend aastat varem ehitatud veetorn oli projekteeritud kahe korruseliseks ja uue veepaagi maht on plaanitud 3-4 korda suurema mahuga. Ajalehe artiklis kirjeldatakse kuidas mitmel korral on tulnud ehituse käigus kuuldavale hoiatavad hääled, et pole võetud arvesse vundamendi ja müüride kandevõimet. Juurdeehitus tõttu peavad vundament ja maakivist müürid kandma nüüd kuus kuni seitse korda raskemat koormust. Artiklis kirjeldatakse, kuidas uue korruse ehitusel ei uuritud vundamendi kandevõimet ja kardetakse et ühel päeval võib torn kokku variseda. *Jaama 570 sügavune puurkaev on nüüd lõplikult ehitajalt A. Tõnisson ja Ko firmalt vastu võetud.* Veemaja ja veepaagi ehituse kõrval on pooleli veel malmtorustiku mahapanek. Veetorni kasutuselevõttuga valmib ka uus veevärk, millest saavad vee raudteejaama teised hooned.⁷

⁴ <https://dea.digar.ee/?a=d&d=sakalaew19261216.2.18&e=-----et-25--1--txt-txIN%7ctxTI%7ctxAU%7ctxTA----->

⁵ <https://dea.digar.ee/?a=d&d=sakalaew19270118.2.28&e=-----et-25--1--txt-txIN%7ctxTI%7ctxAU%7ctxTA----->

⁶ <https://dea.digar.ee/?a=d&d=sakalaew19270531&e=-----et-25--1--txt-txIN%7ctxTI%7ctxAU%7ctxTA----->

⁷ <https://dea.digar.ee/?a=d&d=sakalaew19271013.2.41&e=-----et-25--1--txt-txIN%7ctxTI%7ctxAU%7ctxTA----->



Foto nr. 4 Viljandi, raudteejaam, u 1930, VM VMF 294:12 F, Viljandi Muuseum, <http://www.muis.ee/museaalview/2982114> u. 1930ndad. Veetorn on fotol vasakul

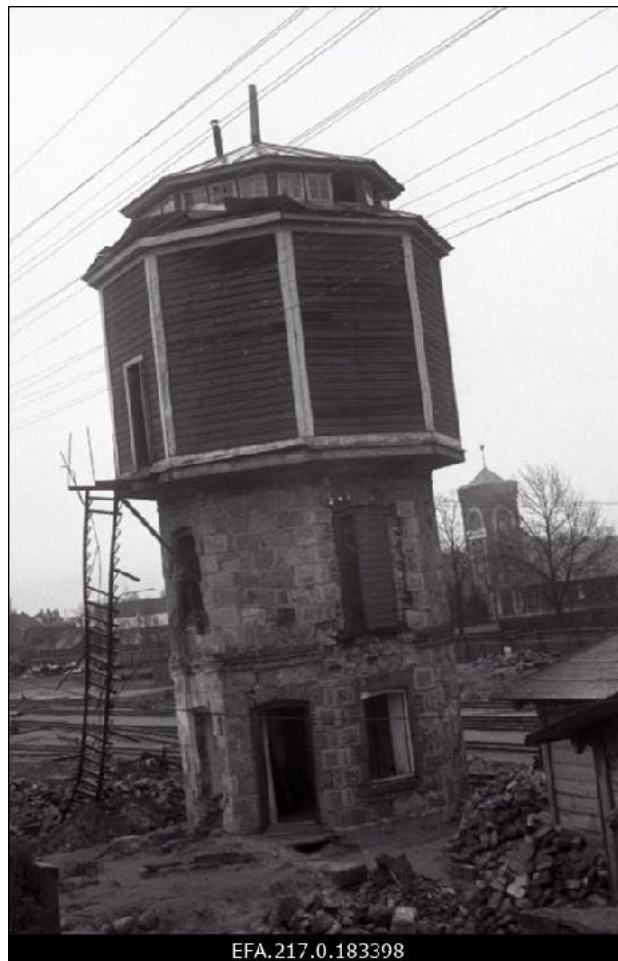


Foto nr. 5 Hans Tõlpt, 11.1944 sõjas purustatud Viljandi raudteejaama veetorn. Allikas: ajapaik.ee

2. TEHNILISE SEISUNDI HINNANG

Viljandi raudteejaama veetorn on 3-korruseline kaheksanurkse vundamendiga rajatis, mille esimesed kaks korrust on laotud murtud ja tahutu maakividest voodriga. Fassaadi kaunistavad savitellistest karniisid, mis jaotab hoone korrused. Avade ümbrused on laotud põletatud punastest savitellistest. Hoone kolmas korrus on ehitatud püstpalkidest seintega, mille fassaadi katavad rõhtsad punnlauad. Katusekattematerjalina on kasutatud käsitsi valtsitud tsingitud terasplekki.

2.1 VUNDAMENT

Hoone sokkel endub pisut, laotud murtud maakividest. Sokkli pealne on viimistletud mördiga, mis on vormistatud ca. 45 kraadise kaldega, et seintelt valguv vesi saaks soklit maha joosta. Vundamendi sügavust on ilma põhjalike uuringuid raske hinnata, aga kui vaadata veetorni joonist (vt. foto nr. 2), siis võid eeldada, et vundament ulatub ligi 1 meetri sügavusele. Juurdeehituse koormuse lisamisega vundamendile näiliseid kahjusid ei õnnestu tuvastada. Aja jooksul on sokklis murenema hakanud mördiga tehtud vuuk. Vundamendi seisukorra põhjalikumaks uurimiseks peaks vundamendi ümbruse etappide kaupa lahti kaevama.



Foto nr. 6 sokkel

2.2 SEINAKONSTRUKTSIOONID JA FASSAADID

Esimese ja teise korruse seinad on ehitatud murtud maakividest, mille nurgakivide servade tahumisel on kasutatud hammashaamrit, sellise tahumisega raamistatakse kiviserv murtud pinnast ja saadakse ühtlane küljejoon. Reakivid on murtud ja tahatud neljakandilisteks, kivid on laotud ühtlase reana puudub kaootiline asetsemine müüris, Müüride sisemiste külgede ladumisel on kasutatud murdmata maakive (vaata foto nr. 27). Reakivide murdmisel on kasutatud kivipuure, osadel kividel on näha ka kiiludega murdmise jälgi. Ladumisel on kasutatud lubimörti, müüri viimistlusel on vuugid väljaulatuvad ja vuukimisel on lubimördile lisatud tsementi, mis annab vuukidele parema vastupidavuse välistingimustes. Maakivist fassaad on kaunistatud savitellistest karniisidega, mis eraldab omavale esimest ja teist korrust. Hilisema juurdeehituse käigus on teise ja kolmanda korruse vahele valatud betoonist vahelagi, millele toetuvad püstpalgist seinad. Kolmanda korruse fassaad on kaetud voodrilauaga, mille alumises servas on betoonist vahelage kattev puidust veelaud.

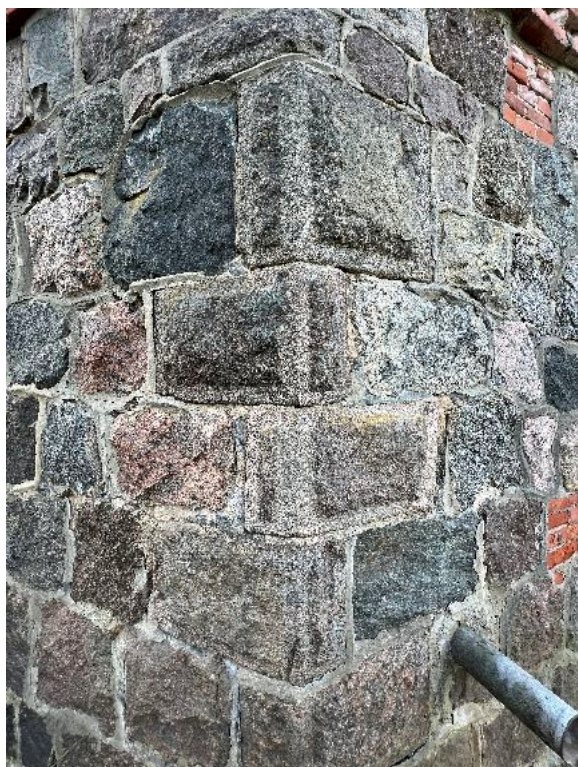


Foto nr. 7 hammashaamiga viimistletud nurgakivid



Foto nr. 8 savitellistest karniisid

1926. aastal juurdeehitusega on muudetud avade funktsiooni, üks esimese korruse akendest on ümber ehitatud ukseks. Teisel korrusel olev aken on kinni müüritud, mille sisse on paigaldatud raudteerelsist rõdu tugitala. 20-nda sajandi esimeses pooles ehitatud lisa hävis 1944. aasta

pommitamises, mis ehitati hiljem uuesti üles, 2019. aastal lammutati kargplokkidest juurdeehitus. Lammutatud hooneosa ehitusest on veel jälgi veetorni fassaadil, kus on näha mõned kargploki jäänused esimese korruse ava raamistuse paremas küljes. Juurdeehituse kõrgus on aimatav ülemise aknarea kinnilaotud tellisvoodri krohvimata osa järgi. Savitellistest karniis on lammutatud osas kahjustada saanud, karniisi peal olevad kiviridade vuugid on tühjenenud. Ilma vuugitaiteta maakivid võivad ajajooksul muutuda varisemisohtlikuks, sest tühjade vuukide vahele pääseb sadevesi, mis külmudes võib kivid müürist välja suruda. Uksesillusel on paar tellist juba välja vajumas. Veetorni lõunapoolsel küljel olev teise korruse aknaava on olnud enne uks, mida on näha veel 1944 aasta pommitamise järgsetel fotodel. Aknaava ääristus ja karniis on hilisemal perioodil restaureeritud. Ladumisel on kasutatud tänapäevaseid savitelliseid.



Foto nr. 9 lammutusest kahjustunud fassaad



Foto. nr 10 veetorni lõuna külj

Müüride lähemal vaatlusel on märgata, et vuugid on osaliselt irdunud, vuuke on vahepeal parandatud mördiga mis pole sinna püsima jäänud. Tühjade vuukide vahelt on näha, et lisaks lubimördile on kasutatud müürisisu täitmisel savitelliste kilde.



Foto nr. 11 lagundenud vuugid fassaadil



Foto nr. 12 paljandunud püstpalgist sein

2.3 KATUSEKONSTRUKTSIOONID JA KATUSEKATE

Veetornil on madala kaldenurgaga valtsplekk nn. telkkatus. Katuse poolitab aknenderida terves perimeetris. Katuse jälgib hoone kaheksanurget kuju, koonduses tipuga hoone tsesntrisse.

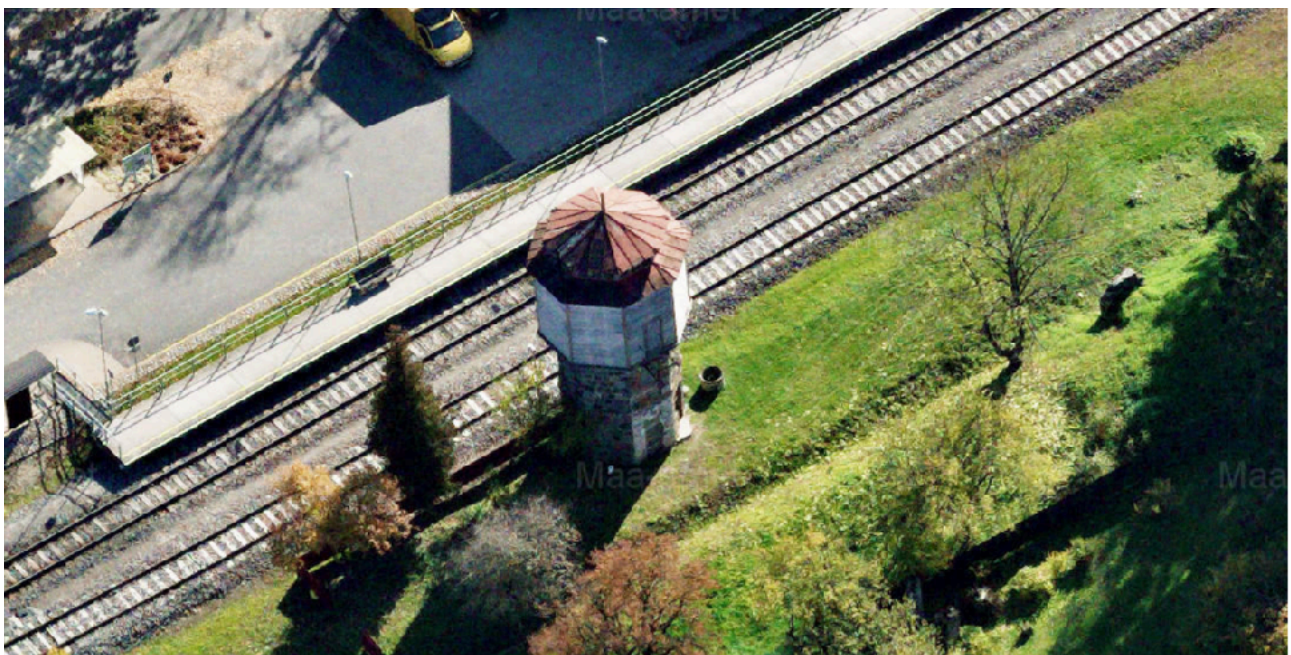


Foto nr. Kuvatõmmis raudejaama veetorni aerofoto. Allikas: Maa-ameti fotoladu

Aknaridadest ülespoole jäävat katusekonstruktsiooni ei olnud võimalik vaadelda, sarikad on kaetud profileeritud laudisega. Laeladudade naelutusridade järgi võib oletada, et akende ridadest ülespoole jääval katusel on kuusteist sarikat ja tüüpiliselt valtsplekk katusele on sarikad kaetud tiheda laudisega. Keskelt toetab ülemisi katusesarikaid kaheksanurkne püsttala, mida toetab igast nurgast üks sarikas läbimõõduga 12x17 cm. Samad sarikad on ka alumise katuse sarikateks, tõenäoliselt on iga sarikapaari vahel veel üks lisarikas, mida räästalaudise alt näha ei ole. Püsttala toetub taladest sõrestikule, mis koosneb neljast risttalast, mille keskele on lisatud üks lisatala. Talade ühenduskohad on pool-poolega tapitud. Neli põhitala toetuvad püstpalkidest seina murispuule. Aknaread on kolme aknaraami kaupa, mille vahel on üks püsttala, millele toetub sarikavöö. Alumise katuse valtsplekiserv on naelutatud aknalengi peale, välimise aknaraamiäär ulatub selliselt üle plekiserva ja puudub vajadus aknaplekkidele.



Foto nr. 13 katusekonstruktsioon



Foto nr. 14 püsttalale koonduvad sarikaotsad



Foto nr. 15 katusepleki serv painutatud aknalengile

2.4 AVAD JA AVATÄITED

Veetorni esimese korruse uks on olnud sepistatud latthingedega, mis on lengi küljes veel alles. Ukseleng on säilinud algupärasena, ukseleht ise arvatavasti on mingil ajahetkel välja vahetatud. Latthingede kinnitamisel on kasutatud tänapäevaseid polte ja naelu ning laudade paigutus ei ole ajastule kohane. Olemasolevat ust on korduvalt lõhutatud ja uuesti parandatud. Kõik esimese ja teise korruse avad on ääristatud savitellistest voodritega ja laotud kaarsillustega. Aknaavad on hetkel väljast laudisega kaetud, väljaarvatud kolmanda korruse akende read. Esimese korruse üks aknaava on puurkaevu hoone juurdeehitusega ümber tehtud ukseavaks, teine aknaava on säilinud oma algsel vormil välja arvatud kaarsillus, mis on uuesti laotud. Teisel korrusel on kolm aknaava, Veldemanni villa poolsel küljel kus asus puurkaevu juurdeehitus on aknaava täielikult kinni laotud, krohvitud on avast see osa, mis jäi juurdeehitusest kõrgemale. Raudtee poolsel küljel olev aknaava on säilitanud oma kuju ja vormi, kuid ava parempoolset tellisvoodrit on restaureeritud. Esimese ja teise korruse aknaraamide olemasolu oli võimalik vaadelda ainult hoones sees. Tegemist on kaheraamsete ja viieteist ruuduga akendega. Esimesel korrusel on säilinud aknaraamid, klaasid on suuremalt jaolt puruks. Raamide seisukorra selgitamiseks tuleks raamid lengidest eemaldada ja teha täiendavaid uuringuid. Teisel korrusel on raudtee poolsel küljel mõlemad raamid omal kohal, kuid enamus klaasidest on lõhutatud. Teise akna sisemine raam vedeleb põrandal ja klaasid on kõik katki, välimine raam on lengi küljes. Veetorni peale ehitatud kolmandale korrusele pääses puurkaevu maja katuselt, osaliselt säilinud metallist rõdule toetus metallist trepp. Uks millest pääseb veepaagi ruumi ei ole ehitusaegne, uks on liimpuit kilpidest valmistatud. Veetorni ülemised aknad on kaheraamsed. Osadel raamidest on säilinud kitt, kuid enamustel on see asendatud liistuga. Iga aknaraam on jaotatud neljaks ruuduks. Raamide seisukord on väga erinev, laetaladelt võis leida välimisi aknaraame mille alumised osad on tapi kohtadest mädanenud. Välisfassaadil on kolmanda korruse akende kohale paigaldatud profileeritud ehisliist.



Foto nr. 16 esimese korruse välisuks



Foto nr. 17 esimese korruse säilinud ukseleht



Foto nr. 18 esimese korruse aken



Foto nr. 19 teise korruse aken



Foto nr. 20 kolmanda korruse aknaraam



Foto nr. 21 kolmanda korruse aknasulus

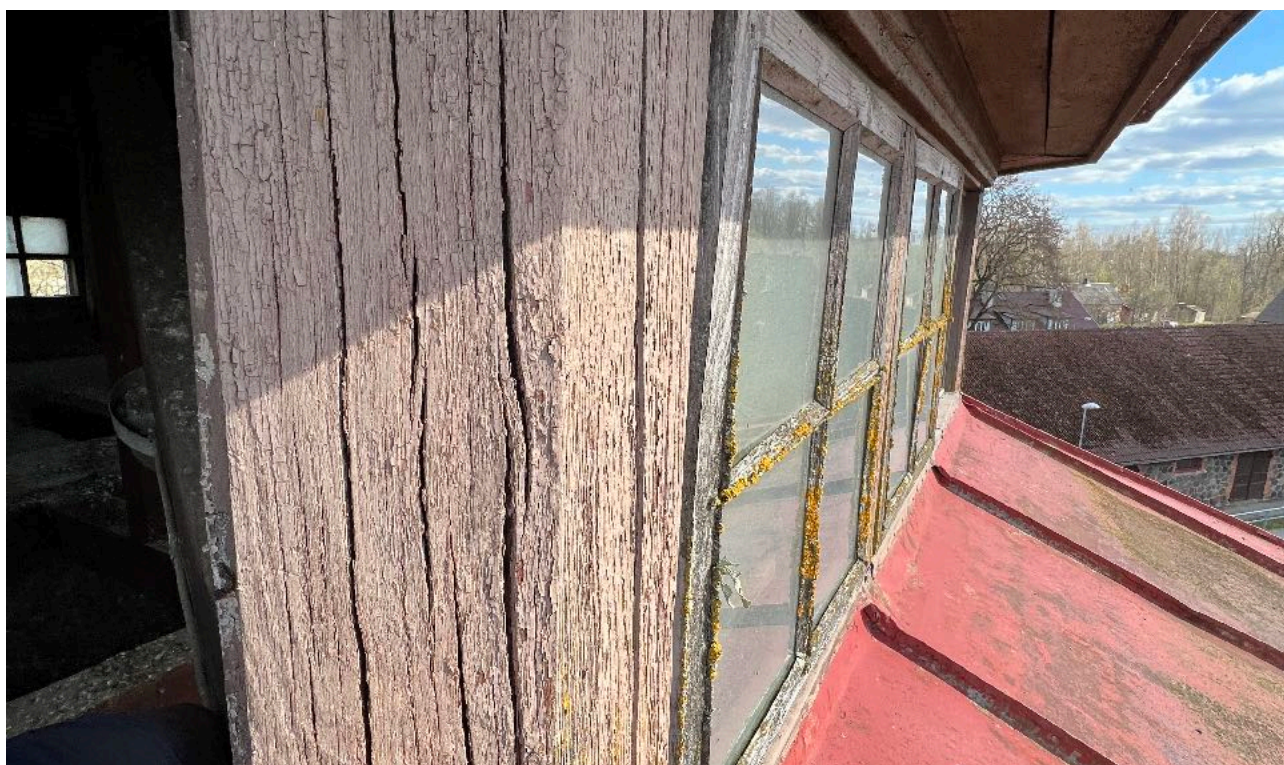


Foto nr. 22 kolmandnda korruse aknad väljast

2.5 PÕRANDAD

Esimese korruse põrand on valatud betoonist kui vaadata tüüprojehti (foto nr. 2) siis seal on kirjeldatud puidust laakidel laudpõrandat. Ka teise korruse põrand ei ole tõenäoliselt algupärane. Tüüprojehtis on märgitud puidust talad, mida katavad põrandalaad, kuid puuduvad andmed, kas ehitusel järgiti tüüprojehtis kirjeldatut. Lisaks ei ole teada, kui tugevasti sai 1944. aasta pommitamises veetorni interjööri kahjustada. Hetkel on risti põrandaga kaks metallist tala. Kolmanda korruse lagi on valatud raudbetoonist. Hoonet väljast vaadeldes on märgata kohti, kus betooni seest paistab raudtala, mille peal lagi kannab.

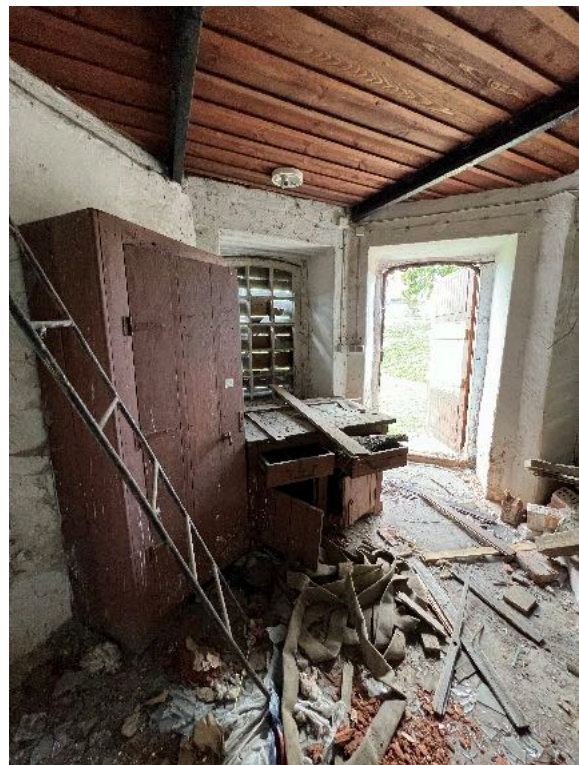


Foto nr. 23 esimese korruse põrand Foto nr. 24 teise korruse põrandat kandvad laetalad



Foto nr. 25 kolmanda korruse betoonist paljandunud metalltala. All paremas nurgas dateeritud müürikivi "1895"

2.6 INTERJÖÖR

Esimese ja teise korruse seinad on krohvitud ja värvitud valgeks, teisekorruse ühest seinast on krohv seinast tükina eemaldunud ja on näha kuidas müüride sisemised voodrid on laotud murdmata kividest. Selline ehitusviis on tavaline maakivist müüride puhul kui seinad kaetakse krohviga ja kive ei eksponeerita. Kolmanda korruse püstpalk seinad on samuti lubikrohviga viimistletud krohvi armeerimiseks on kasutatud puidust liiste, esimene kiht liiste on diagonaalis püstpalkidega, teine ja kolmas kiht on omavahel läbipõimitud vertikaalis ja horisontaalis. Seintest kuni aknaridadeni on kitsas kaldlagi, mis on vooderdatud rooplaatidega ja krohvitud lubikrohviga, tõenäoliselt on rooplaati kasutatud soojustusmaterjalina. Kui veetorni köeti, siis lae alla tõusev soe õhk sai selliselt kaldlaelt peegeldada tagasi veepaagile, et vältida vee külmumist külmade ilmadega. Sellise teooria järgi võiks ka arvata, et laelaudade all on kasutatud soojustusmaterjale.



Foto nr. 26 kaldlael nähtav rooplaat



Foto nr. 27 teise korruse seinast langenud krohv

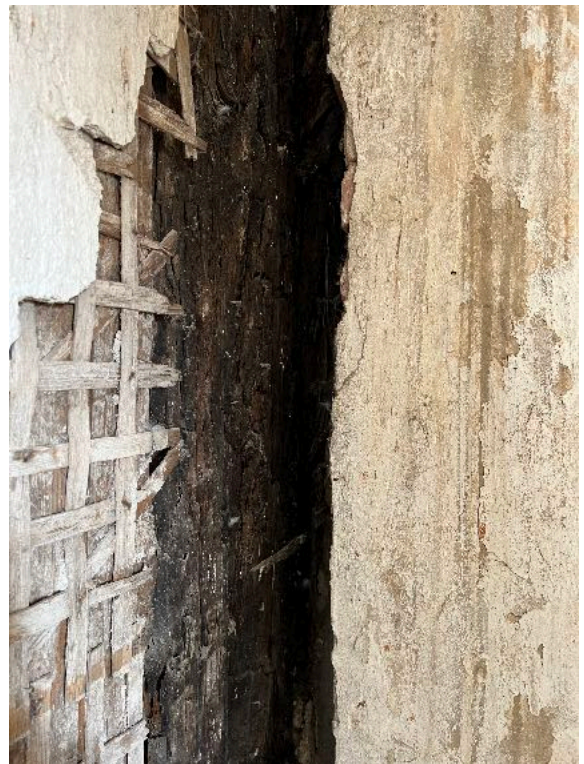


Foto. nr 28 kolmanda korruse kahjustunud püstpalk sein

2.7 TEHNOSÜSTEEMID

Ümber hoone kõndides on näha, kuidas läbi fassaadi on toodud vee torusid. Raudtee poolisel küljel on säilinud üks veetoru detail, mis oli osa auruvedurite veega laadimisel. Esimesel korrusel on nii malmist torusid kraanidega, kui ka tsingitud raudtorusid. Välisukse vastas olevas seinas on näha korstnalõõri, mis on seinaga tasa. Võib oletada, et esimesel korrusel toimus veetorni kütmine ahjuga. Teisel korrusel samas seinas on eenduv krohviga kaetud müüri osa, mis on tõenäoliselt esialgne korsten. Teisel korrusel on ka puidust skaala millel on numbrid, tõenäoliselt vaadati sellega paagi täituvust veega. Kolmandal korrusel on suur betoonist veepaak, mis on kaetud puidust luugiga. Veepaak on ümara kujuga, teiselt korruselt tulevad torud lähevad läbi põranda paaki. Üks toru tuleb ka paagi kohalt välja. Kas veepaagil on ka topelt seinad, seda uurimuse käiguse ei selgunud, sest paaki kattev puidust kaan tundus varisemisohtlik ja üksinda seda liigutada ei jõudnud. Paagi välisküljel on kohati betoon lagunenu ja paistab armeerimisel kasutatud raudlatte.

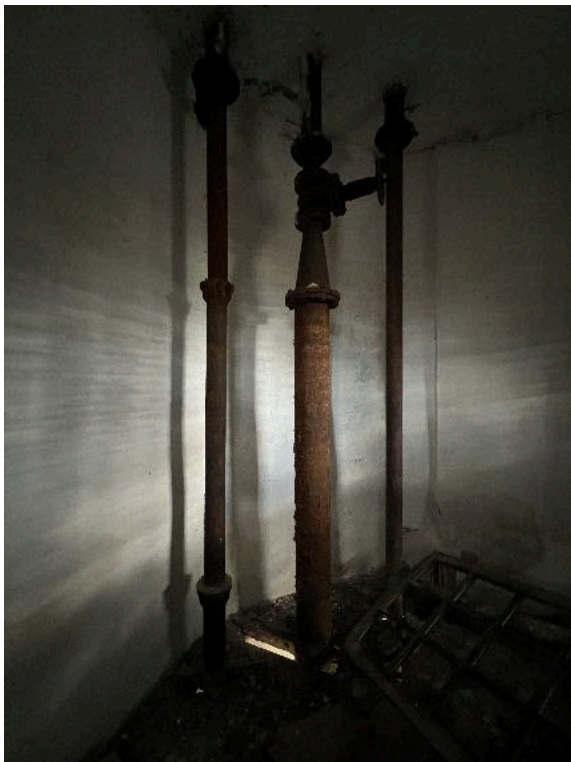


Foto nr. 29 läbi korruste veepaaki minevad malmist veetorud



Foto nr. 30 puidust skaala



Foto nr. 31 veepaagi kõrval asetsev korsten



*Foto nr. 32 veepaagi välimisest küljes lagunenud
betoon*



Foto nr. 33 veepaagi puidustkate ja veetoru

3. VÄÄRTUSLIKE DETAILIDE LOETELU

Veetorn on oluline hoone Viljandi raudteejaama tervikust, esialgselt kasutati veetorni manöövervedurite varustamiselt veega. Hilisema ümberehituse käigus sai veetornist vee auruedurid ja puurkaevu väljaehitamisel ka teised raudteejaama territooriumil olnud hooned. Veetorn on tugevalt seotud Eesti kitsarööpmelise raudtee ajaloo ja omab väga olulist rolli kultuuriloos kui ka muinsuskaitsealises väärtuses.

Alljärgnevalt on esitatud hoone väärtuslikest detailidest ja tarinditest

1. Murtud maakividest maht, maakivikehand katusekonstruktsioonid, sokkel ja fassaad. (foto nr. 6-8; foto nr. 10; foto nr. 13-14)
2. Dateeringuga "1895" voodrikivi (mälukivi). (foto nr. 25)
3. Põletatud savitellistest karniisid. (foto nr. 8)
4. Sepistatud hingedega esimese korruse ukseleht. (foto nr. 17)
5. Viieteist ruuduga kaheraamsed aknad esimesel ja teisel korrusel. (foto nr. 18-19)
6. 4 ruuduga kolmanda korruse aknad koos säilinud sulustega. (foto nr. 21)
7. Betoonest veepaak. (foto nr. 31-32)
8. Malmist veetornid manustega. (foto nr. 29)
9. Puidust nummerdatud skaala. (foto nr. 30)
10. Profileeritud ehisliist kolmanda korruse akende kohal. (foto nr. 21)

4. SÄILITAMISE ETTEPANEKUD

1. Tühjaks pudisenud vuugid fassaadil tuleb puhastada vanast lahtisest vuugist. Peale vuukide puhastamist peab vuugid ära pesema, pesemiseks võib kasutada survepesu. Enne vuukimist tuleb kontrollida, et müüris poleks lahtiseid kive. Lahtised kivid tuleb eemaldada, puhastada ja mördiga tagasi müüri paigaldada. Kivide tagasiladumisel tuleb kivid fikseerida kivikiiludega, selliselt et kivi ei saa müürist välja vajuda. Vuugid tuleb täita lubi-tsementmördiga jälgida tuleb esialgset vuugitehnikat. Ladumise ja vuukimise ajal peab olema õhutemperatuur ööpäeva ringselt vähemalt +5 kraadi. Enne vuukide täitmist tuleb kivid niisutada, et lubi-tsementmört nakuks kividega. Vuukides peab jälgima, et vuugid ei jää liiga õhukesed tuleb vältida mördi liiga kiiret kuivamist, et vältida hilisemaid mörasid. Vuuke tuleb veega kergelt niisutada. Vuukima peab, selliselt et vuugiserv kinnituks korralikult kivi välimise servaga.
2. Lammutuse käigus seinad jäänud kärgetellised tuleb eemaldada ja asendada põletatud savist täistellistega, olemas olevatele tellistele võimalikult sarnastega. Telliste ladumisele peab eelnema telliste niisutamine, selleks tuleb müüri paigaldatavad savitellised panna veeämbrisse likku. Telliste ladumisel tuleb jälgida, et tellised ei kuivaks liiga kiiresti. Savitellised on poorsed ja imavad mördist vee kiiresti välja, mis põhjustab mördi liiga kiiret kuivamist ja nii ei teki mördi ja tellise vahel nakkumist.
3. Säilitada tuleb hoone püstpalk seinad. Niiskuskahjustusi saanud pehastunud palgid tuleb väljavahetada võimalikult kuiva ja kvaliteetse okaspuitpalgiga. Kuna seinu katab lubikrohv, siis kahjustunud mahu selgitamiseks tuleks krohv järk-järgult eemaldada, kuni jõutakse tugeva ja säilinud puiduni. Asendatud palgid võib jätta krohvimata. Palgi vahede tihendamiseks tuleb kasutada linatakku.
4. Fassaadilaudis tuleb puhastada mustusest ja selgitada kahjustunud laudade maht. Välisel vaatlusel laudise kahjustusi ei täheldatud. Puhastamiseks võib kasutada nõrka survepesu, kui fassaad on kuivanud, siis tuleks lauad värvida linaõli värviga. Värvimisel ajal on soovituslik tellingud katta võrgu või kilega, et vältida värvimise ajal liiga intensiivset päikest.
5. Puidust veelauad tuleb asendada uutega, et vältida betooni edasist kokku puudet sademetega. Veelauaks tuleb valida võimalikult tihe okaspuit. Veelaua alumisse serva tuleb freesida veesoon. Veelauad tuleb värvida linaõlivärviga.

6. Katust kandev talastik tuleb säilitada olemasoleval kujul. Katusekate vajab üksikutest kohtades parandusi. Tähelepanu tuleb pöörata korstna läbiviigu juures, kolmandal korrusel on korstna juures krohv seintelt maha langenud ja püstpalkidest sein selles osas pehastunud. Tõenäoliselt sealt ka katus lekib. Katuse plekk tuleks pesta ja kaaluda katusepleki värvimist.
7. Kolmanda korruse välimised aknaraamid tuleks restaureerida, katkised kohad plommida, puudu olevad klaasid asendada õhukese uue klaasiga, võimalusel taaskasutada vana klaasi. Klaasimisel kasutada linaõli kitti. Välimised raamid värvida linaõlivärviga. Hoone säilimise mõttes oleks esialgu tarvilik ainult välimised raamid restaureerida, et neid saaks uuesti ette panna ja hoonet ilmastikuolude ja lindude vastu kaitsta. Hetkel on osad avad ilma akendeta ja sealt pääsevad linnud veepaagi ruumi.

5. KOKKUVÕTE

Viljandi raudteejaama veetorn on oma eksisteerimise ajal läbinud kahel korral uuenduse. Esimest korda peale valmimist oli vajadus veetornile lisada puurkaev ja uus veemahuti. 1944. aastal sai veetorn teise maailmasõja pommitamises pihta. Juurde ehitatud pumbamaja hävis täielikult. Peale sõja lõppu ehitati uus pumbamaja, mis 2019. aastal uuesti lammutati.

Kõikidest nendest tegevustest hoolimata on veetorni algupärane murtud maakividest müüritis säilinud koos avade ja tellistest karniisidega. Veetorni säilitamine on oluline, et tulevased põlvkonnad saaksid näha tükikest meie raudteetranspordi ajaloost, selleks tuleks kindlasti ette võtta restaureerimistööd avatäidete ja kahjustunud konstruktsioonides. Sälima peab senine hoone maht.

Veetorni restaureerimise korral oleks võimalus sinna teha väike muuseum. Esimese ja teise korruse ruumid seda võimaldaksid. Kolmandale korrusele kus asub veepaak on juurdepääs raskendatud, kuna üks mis viib torni ülemisele osale on väga kõrgel. Üheks võimalikuks lahenduseks oleks rajada hoone fassadile ahridektuuriga sobiv keerdtrepp, mis ulatuks ukseni. Võib planeerida kolmanda korruse perimeetris vaateplatvormi, millest avaneksid vaated piirkonnas asuvatele tähelepanuväärsetele väärtusikele arhidektuusetele üksik objektidele.

Kui hoonele sihtotstarbelist kasutust ei leita, tuleks hoone seisukorda parandada konserveerivas võtmes, et edasist lagunemist pidurdada. Kõige paremini säilib kasutusel olev pärand.

KASUTATUD KIRJANDUS JA TEISED ALLIKMATERJALID

ARHIIVI ALLIKAD

1. Viljandi muuseumi arhiivikogu.

PUBLITSEERIMATA ALLIKAD

1. Hoone valdajalt saadud tüüpprojekt.

INTERNETI ALLIKAD

1. Maa-ameti kaart <https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/maainfo>
2. https://fotoladu.maaamet.ee/?basemap=hybriidk&zlevel=10,25.57409,58.36597&foto=5511915&overlay=aasta&valik=2006&HD=12,85.00150,-179.53978&HD=img/a7r3/2021-10/04,2021-10-04-12-59-57_K1.jpg,7952,5304
3. <https://dea.digar.ee/?a=d&d=sakalaew18950322.2.6&e=-----et-25--1--txt-txIN%7ctxTI%7ctxAU%7ctxTA----->
4. <https://dea.digar.ee/?a=d&d=sakalaew19261216.2.18&e=-----et-25--1--txt-txIN%7ctxTI%7ctxAU%7ctxTA----->
5. <https://dea.digar.ee/?a=d&d=sakalaew19270118.2.28&e=-----et-25--1--txt-txIN%7ctxTI%7ctxAU%7ctxTA----->
6. <https://dea.digar.ee/?a=d&d=sakalaew19271013.2.41&e=-----et-25--1--txt-txIN%7ctxTI%7ctxAU%7ctxTA----->
7. <https://www.muis.ee>
8. https://www.viljandi.ee/documents/36926/6021253/kaust+i+-+yp_pohilahendus.pdf/acac79eb-454f-440b-8084-fded28254466
9. https://www.viljandi.ee/documents/36926/6021253/kaust+i+-+yp_pohilahendus.pdf/acac79eb-454f-440b-8084-fded28254466 lk. 35-36.

PUBLITSEERITUD ALLIKAD

1. V. Gussarova, O. Karma, G. Lukin Sada aastat Eesti Raudteed. Tallinn 1970 lk 64-70

SUULISED ALLIKAD

1. Vestlused kohalike koduloo uurijatega.