

EESTI KUNSTIAKADEEMIA
Muinsuskaitse ja konserveerimise osakond

KEILA RAUDTEEJAAMA VEETORN

Evelin Povel

Ajalooline ülevaade,
tehnilise seisundi analüüs
ning säilitamise ettepanekud

Keila 2024



EESTI KUNSTIAKADEEMIA
Kunstikultuuri teaduskond
Muinsuskaitse ja konserveerimise osakond

Evelin Povel

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

Keila raudteejaama veetorn, Turu 7, Keila linn

2023/2024 õppeaasta

Arhitektuuri konserveerimise ja restaureerimise täiendkoolituskursuse lõputöö

Keila 2024

SISUKORD

SISSEJUHATUS	3
1. AJALOOLINE ÜLEVAADE	5
1.1 Keilat läbivad liikumisteed	5
1.2 Raudtee rajamise olulisusest Keila linna kujunemisloos	5
1.3 Keila rongijaama veetorn ja selle kolm ehitusjärku	8
2. TEHNILISE SEISUNDI HINNANG	15
2.1 Vundament	16
2.2 Seinakonstruktsioonid ja fassaad	17
2.3 Katusekonstruktsioonid ja katusekate	19
2.4 Avad ja avatäited	20
2.5 Põrandad	23
2.6 Interjäär ja tehnosüsteemid	24
3. VÄÄRTUSLIKE DETAILIDE LOETELU	27
4. SÄILITAMISE ETTEPANEKUD	28
5. KOKKUVÕTE	30
6. KASUTATUD KIRJANDUS JA TEISED ALLIKMATERJALID	31
7. LISAD	33

SISSEJUHATUS

Keila linnas on kaks olulist ajaloolist maamärki: keskaegne Miikaeli kirik ühes kirikuaia ja kabelitega ning raudteejaama kompleks, mis rajati suuresti 1869.–1870. aastal, mil Keilasse ehitati kolmas rongipeatus Paldiski-Tallinna-Tosno raudteeliinil ning Keilast sai senisest olulisem raud- ja hobuteede sõlmpunkt. Kui kirik ja kirikuaed on riikliku kaitse all ja igasugust tegevust seal tuleb kooskõlastada Muinsuskaitseametiga, siis Keila raudteejaam koos ümbritseva hoonestusega määrati Keila keskosa miljööalasse alles 2002. aasta üldplaneeringuga, mida järgmised planeeringud on õnneks toetanud ja selle osatähtsust suurendanud. Ent alles 1990ndate teisel poolel oli omavalitsuses kaalumisel arvamus lagunevate hoonete võimalikust lammutamisest.¹ Uus, 26. märtsil 2024 kehtestatud linna üldplaneering määratleb raudteejaama ala hooneid väga väärtuslikeks ning säilitamist väärivaiks kui piirkonna, ajastu, stiili, arhitekti loomingu või ehitise tüübi silmapaistvaid näiteid, mis on kujunenud Keila linna maamärgiks või millel on oluline roll Keila kogukonnateadvuse kandjana.²

Selles hoonetekompleksis kõrgub teiste, ühe- kuni kahekorruseliste hoonete keskel veetorn, kõrgusega ligikaudu 18 meetrit. Kunagi nii oluline abivahend auruedurite töös hoidmiseks on viimased 50 aastat jõude seisnud. Olgugi, et veetorn paikneb Tallinnast Turba ja Paldiski poole sõitvate rongide perrooni otsas, kohe raudteerööbaste piiril, ei pööra saabujad-lahkujad sellele tavaliselt tähelepanu – väliselt paistab hoone räsitud ja elutu, nagu seda polekski. Just sellepärast otsustas autor, kes on rongiga Keila vahet sõitnud mitmeid kümneid aastaid, avada enda ja teiste jaoks veetorni vaikiva oleku.

Rongijaama veetorn on ehitatud 1870. aastal ja asub Keila linnas, Turu tänav 7 (katastritunnus: 29601:001:0499). Hoone kuulub aktsiaseltsile Eesti Raudtee.

Autor on võtnud eesmärgi saada ülevaade raudtee olulisusest linna kujunemisloos, anda põgus üldpilt jaamakompleksi hoonetest, dokumenteerida veetorni ehitusetapid, fikseerida olemasolev ehitustehniline seisund ja väärtused ning teha ettepanekud hoone säilitamiseks.

Autor on objekti külastanud 18. jaanuaril, 25. jaanuaril, 1. veebruaril ja 11. aprillil.

Kuna 19. sajandi lõpus rajatud raudtee oli Tsaari-Venemaa strateegiline objekt, siis on kõik olulised raudtee- ja hoonestuse ehitamist käsitlevad allikpublikatsioonid ning projektdokumentatsioon koondunud Venemaa arhiividesse. Rahvusarhiivis raudteehoonestuse

¹ Põldvee, A. Keila raudteejaam – kuum koht? – Lääne-Harju Ekspress, 18.05.1996

² Keila linna üldplaneering. Koostanud OÜ Entec Eesti. <https://keila.ee/kehtiv-uldplaneering/> (vaadatud 12.04.2024).

alast infot ei leidu. Seda kinnitab ka Aadu Must oma viimaseks jäänud raamatus Venemaa arhiividest, viidates, et Balti Raudtee Seltsi arhiivifond asub Venemaa ajalooarhiivis Peterburis, kus on hoiul umbkaudu 1000 säilikut.³ Ka Eesti Raudtee arhiivis raudtee algusaastate dokumentatsiooni ei leidu.⁴ Nõnda on töös 19. sajandi osas toetunud Balti Raudtee Seltsi aktsionäride üldkoosoleku aruannetele ja tüüpprojektidele, mis leitavad venekeelsetel internetilehekülgedel. Hilisemate ümberehitustega seotud projektid on mõningal määral, ent süstematiseerimata kujul säilinud ja hoiul Raudtee- ja sidemuuseumis Haapsalus.



1. Keila raudteejaama hoonetekompleksi asukohad katastrikaardil. Allikas Maa-ameti geoportaal

³ Must, Aadu. Eesti ja eestlaste ajaloo allikad Vene arhiivis: Venemaa ajalooarhiiv (1801—1917). Tartu Ülikooli Kirjastus ja Rahvusarhiiv. Tartu, 2023, lk 484.

⁴ Vestlus Eesti Raudtee AS haldusosakonna juhataja Alar Laurimaaga (18.01.2024).

1.AJALOOLINE ÜLEVAADE

1.1. Keilat läbivad liikumisteed

Keila ajalugu on tihedalt seotud jõega. Arheoloogidel on õnnestunud leida muistse asustuse jälgi jõe paremalt kaldalt praeguse raudteetammi kohalt.⁵ Keila mäele, tänasele Keskväljakule tekkis asustus pärast kiriku ehitamist 13. sajandil. Kirikutornist avanev vaatepilt annab veel tänagi aimu kunagistest liikumisteedest, kus Tallinna või Pärnu poolt Kanamani jõudnuna tuli võtta suund läbi Saue ja Vanamõisa Kumnas asuva kirikumõisani ja sealt lõuna suunas Keilasse, ületada asula piiril vana kivisild üle jõe, liikuda edasi praeguse Tallinna maantee kaudu kirikuplatsile ehk Keskväljakule, kust veidi lääne poole minnes hargnes tee kaheks: üks haru viis Haapsalu ja teine Paldiski suunas. Ka täna kannavad tänavad Haapsalu ja Paldiski maantee nime.

Samasugune ida-läänesuunaline liiklus jätkus ka pärast raudtee rajamist 1870. aastal. Ainult kui hobutee viis Tallinnast Kanamale (ja vastupidi), siis raudtee ehitati enam-vähem mööda mõisate ja külade piire. Tallinna poolt tulles ületab rong Keila jõe silla, Keilast väljasõidul hargneb tee kaheks. Üks haru (rajatud 1870) viib Kloogale ja Paldiskisse, teine (rajatud 1903-1905) Riisiperre ja Turbasse ning 1990ndate aastateni viis Haapsaluni välja. Linna maamärkidena vaadeldavad kirik ja rongijaamakompleks markeerivad omakorda linna ida-läänesuunalist kulgemist.

1.2. Raudtee rajamise olulisusest Keila linna kujunemistoos

Esimene raudtee ehitamise kava esitati Peterburis juba 1845. aastal, millega plaaniti ehitada raudtee Peterburist Narvani ja edasi Tallinna (toona Reval) ning Paldiskini (Baltischport), kuid vähese riikliku toetuse tõttu jäi see teostamata. Ent senisest kiirema liikumisviisi ning efektiivsema kaubaveo vajadus püsis, mis viis lõpuks eraalgatusliku Balti Raudtee Seltsi moodustamiseni 1868. aastal ja ehitustööde käivitamiseni.⁶ 343 versta pikkuse laiarööpmelise Balti raudtee ehitus Paldiskist läbi Tallinna, Rakvere ja Narva kuni Gatšinani ja sealt ühendustega Varssavi raudteeni ning Tosno peatuseni Nikolai raudteel algas mais 1869. Ehitajad Gubonin, Kozakov ja Pavlov võtsid kõik ettetulevad kohustused – raudtee-ehitus,

⁵ Povel, E. Mõnda Keila veskist ja kivisillast. – Keila Leht, 17.02.2023.

⁶ Arjakas. K. Eesti Raudtee 140. AS Eesti Raudtee, 2010, lk 20.

varustus, maade hüvitamine jms – kanda 52,372 rubla eest peatee versta kohta (Paldiskist Tosnoni hulgimaksimumusega 17 964 282 krediitrubla).⁷

Raudteed ehtas kokku 12 000 meest, neist esimeses jaoskonnas Paldiskist Aegviiduni 6018 inimest, kellest viiendiku moodustasid eestlased. 1870 suveks olid tööd lõpetatud ning mitu päeva kestnud avamispidustused Narvas ja Tallinnas algasid kuberner Šahhovskoi saabumisega rongiga Peterburist 24. oktoobril 1870.⁸



2. Paldiski-Klooga-Keilas-Tallinna raudteelõik 1871 (fragment kaardist)⁹

Paldiski-Tallinna liinil avati esimesed peatused Kloogal (Lodensee), mis oli 11 versta kaugusel Paldiskist ja Keilas (Kegel), mis oli Kloogalt 8,5 versta kaugusel (ill 2). Peatusesse ehitati kohe ka jaama- ja abihooned, mis moodustasid omaette asumi raudtee funktsioneerimiseks, tööks ja eluks vajalikuga. Tüüpprojektide järgi ülesehitatud kompleksi kuulusid platvormid, jaamahooned jaamaüleva töö- ja eluruumide ning reisijate ootesaalidega, jaamatöölise elamud, köetavad käimlad, veetornid mahutiga vee hoiustamiseks ning pumbajaamad, pagasiaidad. Lisaks oli kogu Balti raudtee liini ulatuses olemas seitse veduridepood, rööpme- ja pööranguseadmed, töökojad, vahimajakesed, teemeistri ja teetööde artelli elamud iga 10 versta järel jm. Jõgede ületamiseks oli ehitatud hulk sildasid. Jaamades oli petrooliumivalgustus, v.a peajaamas Tallinnas, kus oli gaasivalgustus.¹⁰ Vastavalt jaama suurusele ja tähtsusele jagunesid need viide klassi: peajaam Tallinnas kuulus ainsana Eesti territooriumil esimesse klassi, Paldiskis oli kolmanda klassi ja Keilas neljanda klassi jaam.

⁷ Доклад правления общества Балтийской железной дороги. Общему собранию гг. акционеров. 3-го октября 1871 года. С-Петербург, 1871. Lk 21:

<https://viewer.rsl.ru/ru/rsl01003868189?page=33&rotate=0&theme=white> (vaadatud 14.04.2024)

⁸ Arjakas. K. Eesti Raudtee 140. AS Eesti Raudtee, 2010, lk 21

⁹ Доклад правления. Aruande lisa, numereerimata (vaadatud 28.04.2024)

¹⁰ Доклад правления, lk 73-75 (vaadatud 14.04.2024)

Erinevalt Paldiskist puudus Keilas eraldi ooteruum daamidele, puhvet ja mõningad muud mugavused.¹¹

Balti Raudtee Seltsi aktsionäride üldkoosoleku aruande põhjal kuulusid Keila jaama kompleksi kivivundamendile ehitatud puidust jaamahoone, 60 sülla pikkune (u 128 meetrit) reisijate platvorm (rajatud muldvallile), 60-süllane platvorm kahe raudteeliini vahel (puidust), käimla, aiaga ümbritsetud puidust elumaja, veehoidla (veetorn) 2000 kuupjalase veepaagiga – kivist hoone puidust ülaosa ja raudplekist katusega, kivist pumbamaja, jääkelder, 10-süllane katuseeta kaubaplatvorm, 10-süllane katusega kaubaplatvorm, 50-süllane piirdeaed, hüdrauliline kraan, puidust rööpaseadmisputkad raudplekist katuse ja ahjuga.¹² Täna on esialgselt kompleksist alles jaamahoone, elumaja, jääkelder, veetorn. Samuti 1907. aastal ehitatud tööliste saun ning kaubaplatvorm pagasiadaga 1920ndatest. Platvormid on küll uued, ent paiknevad sarnaselt varasemale. Hüdrauliline veekraan on hoiul muuseumis ja plaanitakse tagasi panna koos uue turu valmimisega.¹³

Raudteeliini ehitamine mõjutas soodsalt iga väiksematki paikkonda, kus peatus tekkis: inimestel hakkas olema sinnakanti asja. Kasvas elanikkond, rongijaamade ümber hakkasid kerkima asulad. Keilas hakkas rongisõidu kiirelt omaks võtnud kõrgem seltskond peatust kasutama, et siit kalessides edasi Haapsalu kuurordi poole sõita, kaupmehed vedasid vajalikku kaupa ja talunikud leidsid üha enam võimalusi oma talusaaduste viimiseks Tallinna turgudele. Kui 1895. aastal jaama lähedal (Haapsalu mnt 25) vallamaja valmis ning veel aasta hiljem kohalik mõisnik Uexküll mõisa põllule ehituskrunte müüma hakkas, hoogustus asula elu veelgi. Paruni enda eestvõttel kerkisid Jaama tänavale postkontor ja politseimaja ning suurem kivimaja (Haapsalu mnt 8).¹⁴ Rongijaama vahetusse lähedusse ehitas kohalik ettevõtja Tõnu Regastik jahuveski ja villakraasimise veski. Babtistide jutlustaja Podin rajas oma Haapsalu maantee krundile palvemaja, avas selle juures Baptisti Jutlustajate Seminari ja kristliku teemaja.¹⁵ 20. sajandi esimesel veerandil valmis veetorni kõrval Ohtu teel uus meierei - saja sammu kaugusel olev rongipeatus võimaldamas viia toodangut kiiresti Tallinna turgudele. 8000 piimaliitrist 5000 tehti kohapeal võiks, 3000 viidi aga otse tarvitajatele kätte.¹⁶

¹¹ Povel, E. Friedrichshofi platvorm ehk mõnda Saue rongipeatusest. Saue, 2017. Lk 7

¹² Доклад правления... Lk 14: (vaadatud 14.04.2024)

¹³ Vestlus Keila linnaarhitekti Märt Maripuuga (1.02.2024).

¹⁴ Keila kalender 2023, aprill. Numereerimata. Tekst E. Povel. Keila, 2022.

¹⁵ Nurger, H. Keikael. Kegel. Keila. Keila 2003. lk 21

¹⁶ Keila kalender 2023, august. Keila, 2022.

1.3 Keila rongijaama veetorn ja selle kolm ehitusjärku

Veetornide ehitamisel raudteele oli praktiline funktsioon: vesi oli tarvilik auruvedurite töös hoidmiseks, kuna auru sai veest. Uus kogus vett tuli auruvedurisse lasta iga 15-20 versta järel. 1870. aastal vedas Balti raudteel reisivaguneid 16 ja kaubavaguneid 24 Saksamaal Schwarzkopfi tehases valminud auruvedurit.¹⁷ Reisivaguneid oli 258 (sealhulgas direktori- ja tapivagunid), postivaguneid 12 ja kaubavaguneid 1590 (sealhulgas avatud platvormid).

Oma olemuselt on veetorn maapinnast kõrgemalasetsev mahuti, kuhu kogutakse vesi ajal, kui veetarbimine on madal, tavaliselt öösiti. Veetorni kõrgus sõltub vajalikust rõhust torudes, ning veetornide ehitamisel kehtib kõrguse kuldreegel: 1 meetri kõrguse kohta on torudes 0,09 baari rõhku.¹⁸ Ehituslikult koosnevad veetornid kahest põhiosast: kandvast müürist (reeglina kasutatud kivi), millele toetub veepaak. Veepaagi välisvooderdus võib olla nii kivist kui puidust.

Tehnoloogiliselt koosneb veetorni süsteem neljast osast: allikast, kust vesi hangitakse, mehhanismist, mis vee torni või vähesel tarbimisel otse tarbijasse pumpab, mahutist, kus vett hoiustatakse ning tarbijast, kuhu vesi juhitakse.¹⁹

Raudteel kasutati vee kogumiseks ära lähedalasetsevad veekogud, nende puudumisel rajati veetornide lähedusse kaevud. Nii oli tagatud, et vesi on reservuaaris pidevalt olemas (ka madala veesurve või suviti veetaseme alanemise korral) ning rongid said takistamatult edasi liikuda pärast uue veekoguse lisamist auruvedurisse.

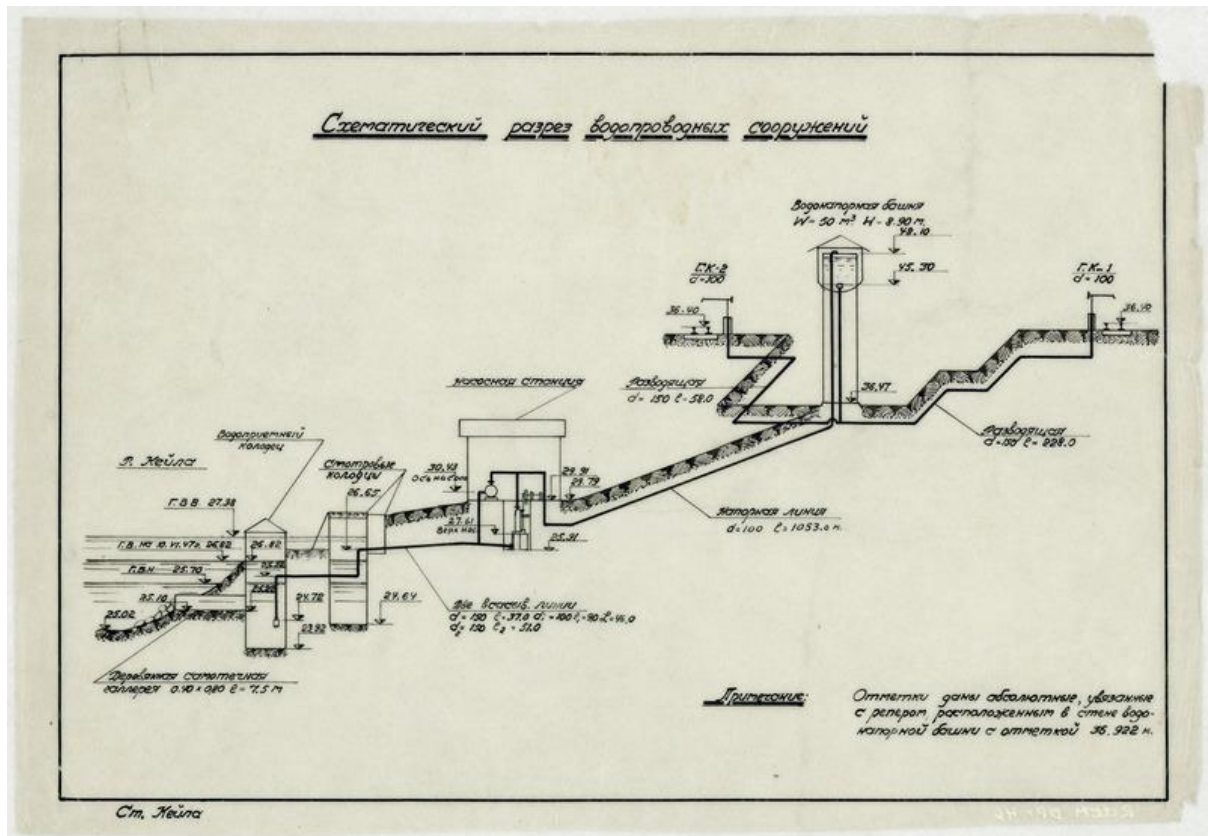
Keilas ammutati vett Keila jõest, kust pumbati vesi pumbamajas paikneva aurumootori abil üles ning juhti neljatolliste malmtorude kaudu veetorni mahutisse. Torude üldpikkus oli 485,5 sülda. Veetorni mahutist oli vesi veetud kuuetolliste malmtorudega (kogupikkus 76 sülda) hüdraulilisse veekraani, jaamahoonesse ja tuletõrje veevõtukohta.²⁰ Vee liikumist Keila jõest veetorni iseloomustab veetorustiku läbilõige (ill 3), mille koostamise aastat ei õnnestunud kindlaks teha.

¹⁷ Доклад правления..., lisa 4. Numereerimata (vaadatud 14.04.2024).

¹⁸ Vikipeedia. <https://et.wikipedia.org/wiki/Veetorn>. (vaadatud 14.04.2024).

¹⁹ Toom, J. Eesti veetornid. Tüpoloogiline ülevaade ja uuskasutus. Bakalaureusetöö. Tallinn, 2019. EKA digiteek: https://digiteek.artun.ee/fotod/loputood/bakalaureus/event_id-349 (vaadatud 14.04.2024).

²⁰ Доклад правления, lk 15 (vaadatud 1.02.2024).

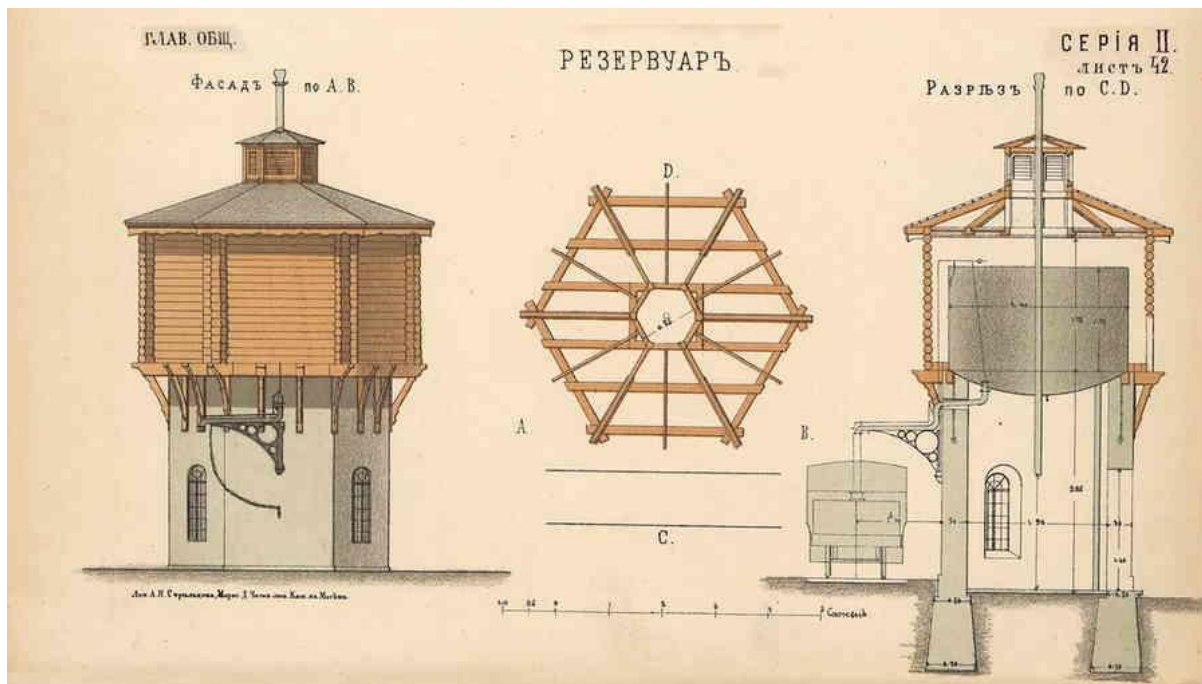


3. Veevõtusüsteem Keila raudteejaamas, dateerimata. RdtM DPr 46

Keila esimene veetorn oli ehitatud Venemaa raudteehoonete tüüpprojekti järgi (ill 4). Sarnase lahendusega veetornid olid veel näiteks Püssis, Tapal, Kabalas, Jõhvis ja mitmes Venemaa jaamas. Kahekorruselise tornja põhiplaani kuusnurkse rajatise seinakonstruktsioon oli paekivist. Esimese korruse müüridele toetus metallist veepaak, mahuga 2000 kantjalga ehk 56,6 kantmeetrit. Põhjapoolsele küljele suunatud tahus oli valgmikuga uks, kaks valgmikuga akent asetsesid uksest üle tahu ida ja lääne suunas. Akende sillused olid punasest tellisest. Punasest tellisest oli ka esimese ja teise korruse vaheline karniis. Vahelae materjal tüüpprojektist ei ilmne. Materjalikasutust kinnitab foto Balti Raudtee Seltsi 1870. aasta albumist (ill 5).²¹ Torni alumisel korrusel paiknes raudahi vee soojendamiseks, täite- ja väljaviigutoru, mis sisenesis sokli kaudu põhikorruse alt (ill 6) ning veemõõdulatt, mis on tänaseni säilinud. Kui tüüpprojektis on veekraan kinnitatud otse seina külge, siis Keilas paiknes hüdrauliline veekraan eraldi (ill 7). Väljast oli paagikorrusel palkvooderdus. Telkkatus oli aktsionäride 1871. aasta aruande kohaselt raudplekist.²² Selle peal väike torn korstna läbiviiguga.

²¹ Албом видов Балтийской железной дороги от Тосны до Балтийского порта. <https://visualhistory.livejournal.com/1626213.html> (vaadatud 14.04.2024).

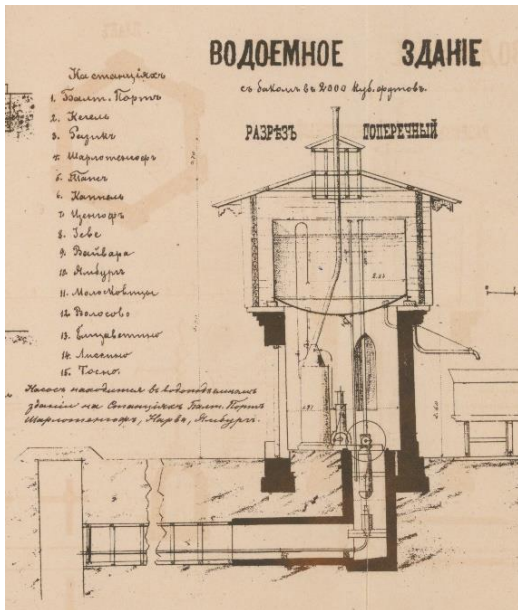
²² Доклад правления, lk 14. Vaadatud 1.02.2024.



4. Tüüprojekt, mille järgi on ehitatud Keila veetorn 1870. aastal. Balti raudtee 1873/74 jooniste ja skeemide albumist (Raudtee- ja sidemuuseum)



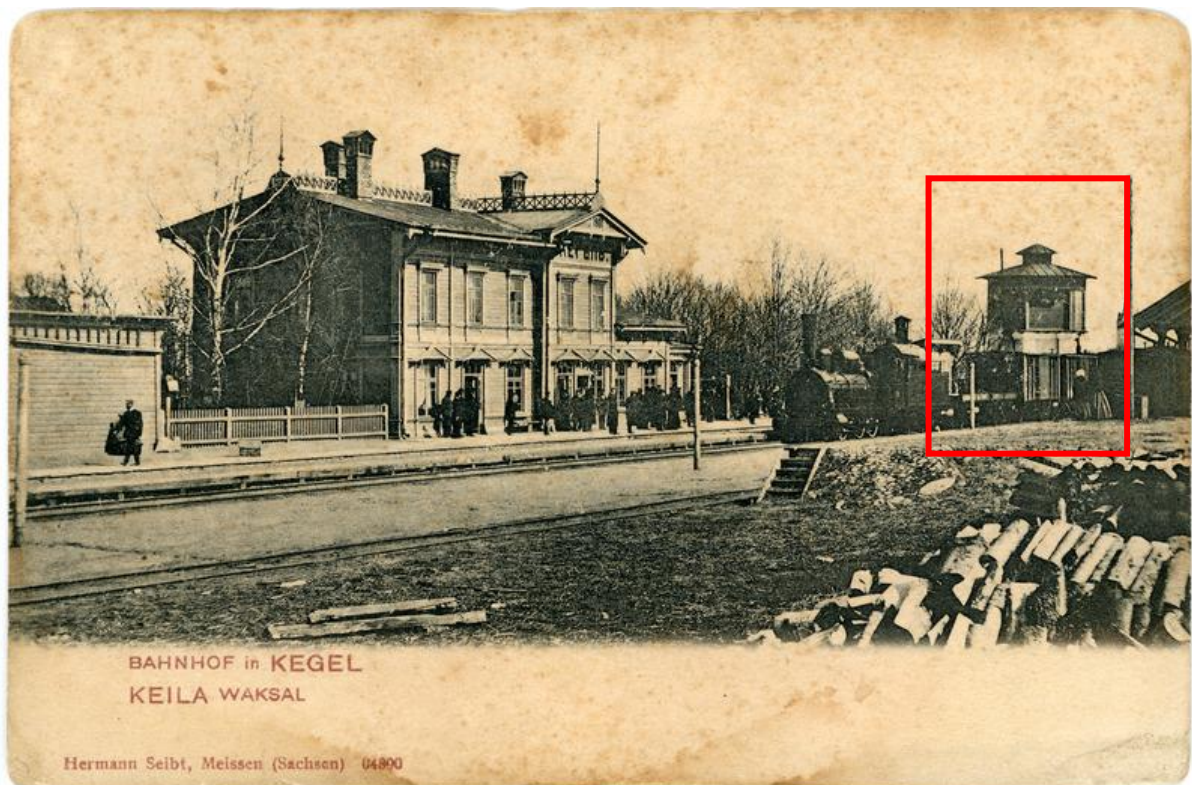
5. Keila jaamakompleksi ehitus 1870. aastal. Albumist „Balti raudtee vaated Tosnost Paldiskini“



6. Veetorni läbilõige tüüpprojektis.



7. Keila jaama hüdrauliline veekraan enne demonteerimist 2016. aastal. Foto Valdur Vacht

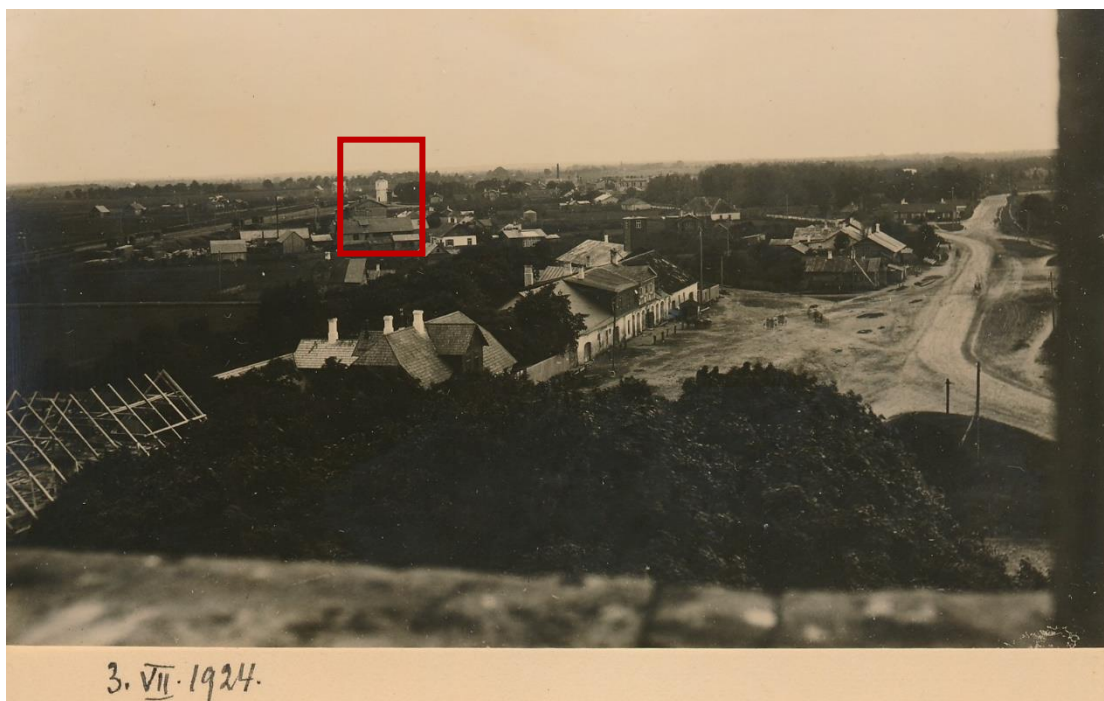


8. Keila rongijaam umbes 1900. aastal. Postkaart. Haapsalu ja Läänemaa Muuseumid SA HM F 124:6 Ff

Aksionäride 1871. aasta ülevaatest selgub, et jaamade hooned vajasid pisiremonti juba aasta pärast käikulaskmist. Nii oli kivihoonetes vajalik uuesti lubjata niiskusest kahjustunud

seinad ning samuti paigaldada raudahjud hoonete kuivana hoidmiseks.²³ Ka Keila jaamale oli pisiremondiks 82 rubla eraldatud, täpne tööde nimekiri ega hulk aruandes ei kajastu.

1920ndate alguses on Keilas ette võetud suurem renoveerimine – alumine kandekonstruktsioon pikenes veetorni senisele üldkõrgusele, tekitades topeltkõrge esimese korruse. Senine puitvooderdus paekiviseinte ümbert eemaldati, uue korruse pealeehitamisel kasutati telliseid. Kas ümberehitamise põhjuseks oli soov tõsta veemahuti kõrgemale, paagiümbruse puidust välisvooderduse põlengud²⁴ või midagi veel, töö koostamise käigus ei selgunud. Ka kõik teised Eestis paiknevad sama tüüpprojekti järgi ehitatud veetornid on varem või hiljem ümber ehitatud. Hiljemalt 1924. aastaks olid veetorni ehitustööd lõpetatud, seda kinnitab Keila kirikuõpetaja Ado Köögardali tehtud dateeritud foto kirikutornist (ill 9).²⁵



9. Ado Köögardali ülesvõtte Keila kiriku tornist. (Anu Saluäär-Kalli erakogu)

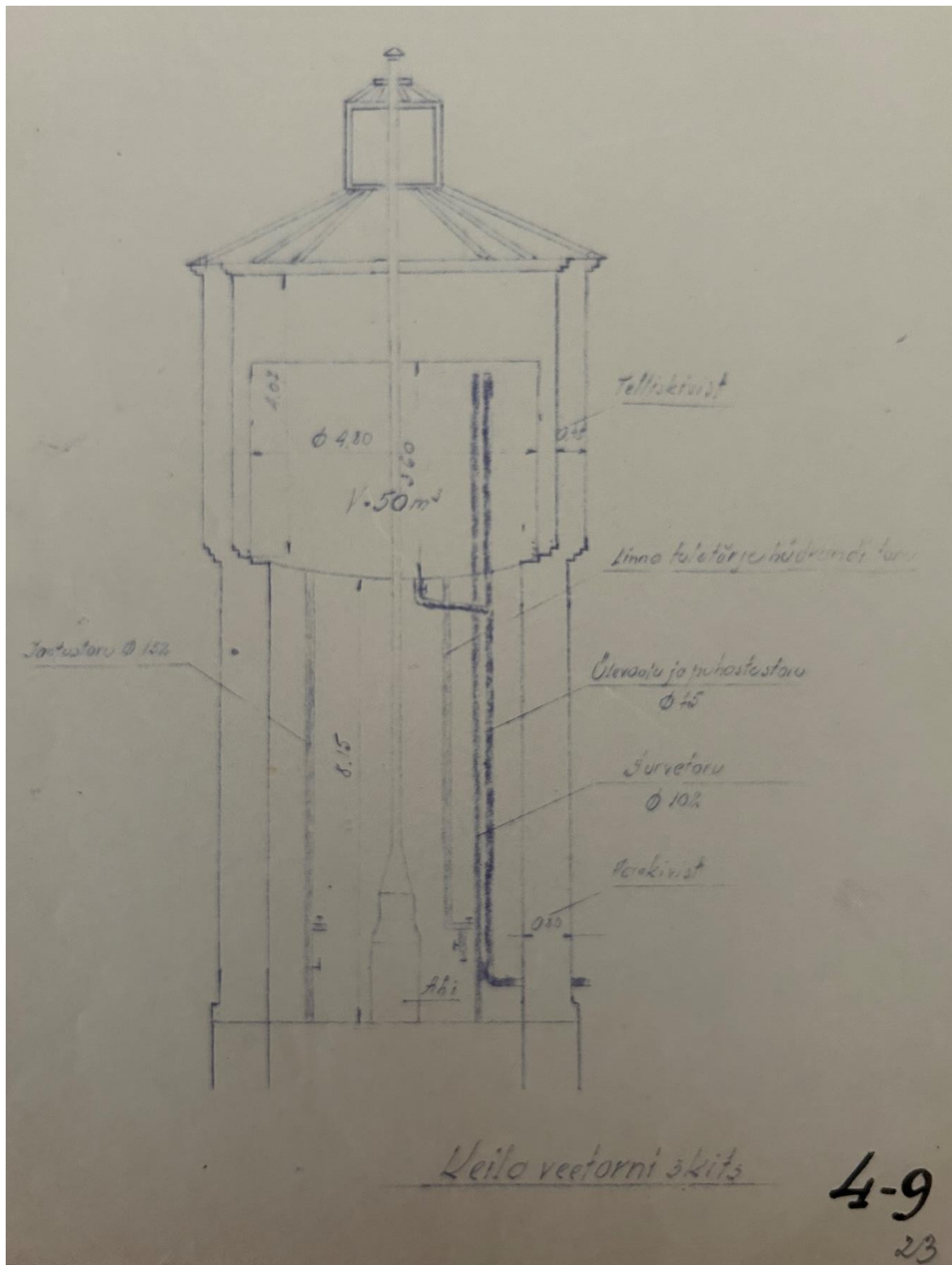
Raudtee- ja sidemuuseumi arhiivkogus on säilinud üksikud veesüsteemi ümberehitamisega seotud skitsid, neist üks leht ka veetorni kohta (ill 10).²⁶

²³ Доклад правления... Lisa I, lk 80

²⁴ Raudtee- ja sidemuuseumi teaduri Tõnu Tammearu e-kiri 22.01.2024

²⁵ Anu Saluäär-Kalli erakogu

²⁶ Keila raudteejaama veevärgi skeemid, plaanid, projektid, 1922-1975. RdtM DPr 46



10. Keila veetorni skits 1920. aastate algusest

Kolmas ümberehitusjärg on 1960. aastate teisest poolest. Raudteevalitsuse Dorprojekti Tallinna filiaalis valminud Keila raudteejaama veetorni kapitalremondi projekt on dateeritud 1965.

aastaga. Kui kiiresti töid alustati, ei õnnestunud välja selgitada, ent tõenäoliselt üsna kohe.²⁷ Veetornile lisandus veel üks korrus, mille võrra tõsteti kõrgemale veemahuti. Projekti tegemisel kasutati osaliselt tüüpprojektide elemente (näiteks katuse puhul), kuid suuresti oli tegemist vana ehitise ümberehitamisega. Pärast 1965. aastat on hoone eksterjäär ja interjäär püsinud muutumatult (ill 11).

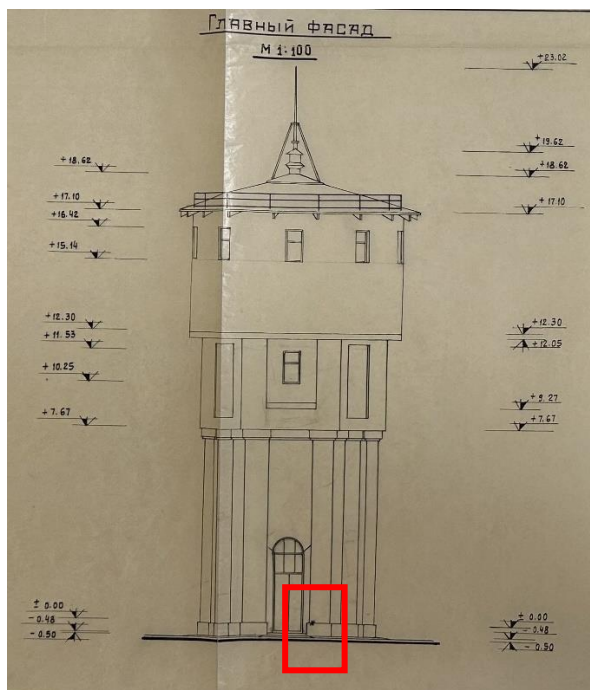


11. Keila rongijaama veetorn aprillis 2024 (foto Alari Tammsalu)

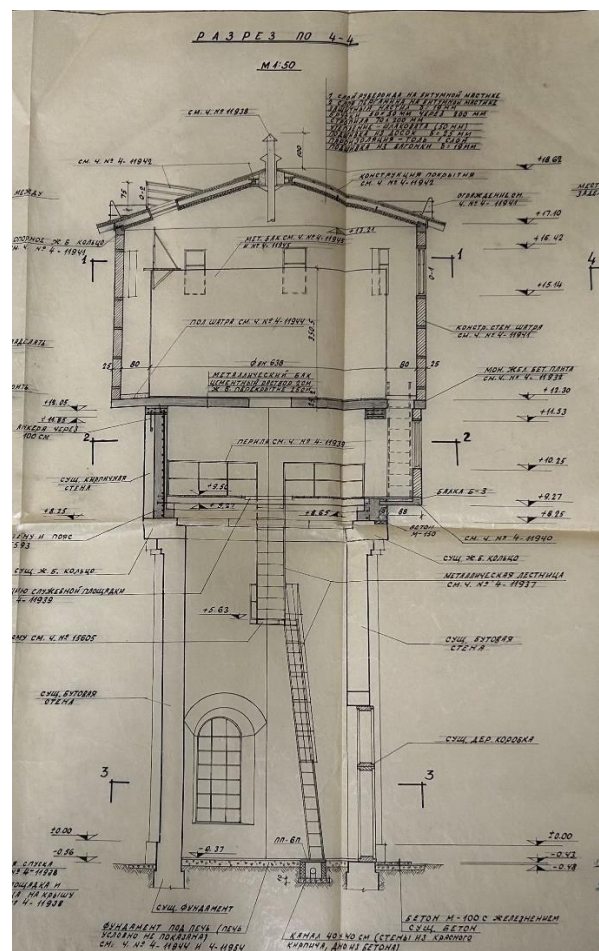
²⁷ Vestlustes Keila põliselanikega määratletakse ümberehitamise ajana 1960ndate keskpaika.

2. TEHNILISE SEISUNDI HINNANG

Kroonuhistoritsistlik Keila raudteejaama veetorn sai oma praeguse kuju 1965. aasta ümberehitusega. See on kolmekorruseline kuusnurkse vundamendi ja põhiplaani ehitis, mille esimene kõrge korrus moodustab peaaegu poole (7,7 m) hoone seinakonstruktsioonide kogukõrgusest (17,1 m). Hoone kogukõrgus ilma piksekaitseta on 18,6 meetrit, suhteliseks kõrguseks 0,00 m on mõõtmisel arvestatud sokli ülemine serv ukse paremal küljel (märgitud joonisel punasega) (ill 12). Veetorni iga ümberehituse järguga on hoonele lisandunud üks korrus, mille võrra on tornis paiknevat veemahutit kõrgemale tõstetud. Torni esimene kõrge korrus on laotud paekivist, teine ja kolmas tellistest, teine korrus on betoonvooderdusega. Hoone esimest ja teist korrust jaotab astmeline karniis, mis on laotud tõenäoliselt tellistest, teist ja kolmandat korrust monoliitsest raudbetoonist vahelagi. Katusekattematerjalina on kasutatud valtsplekki.



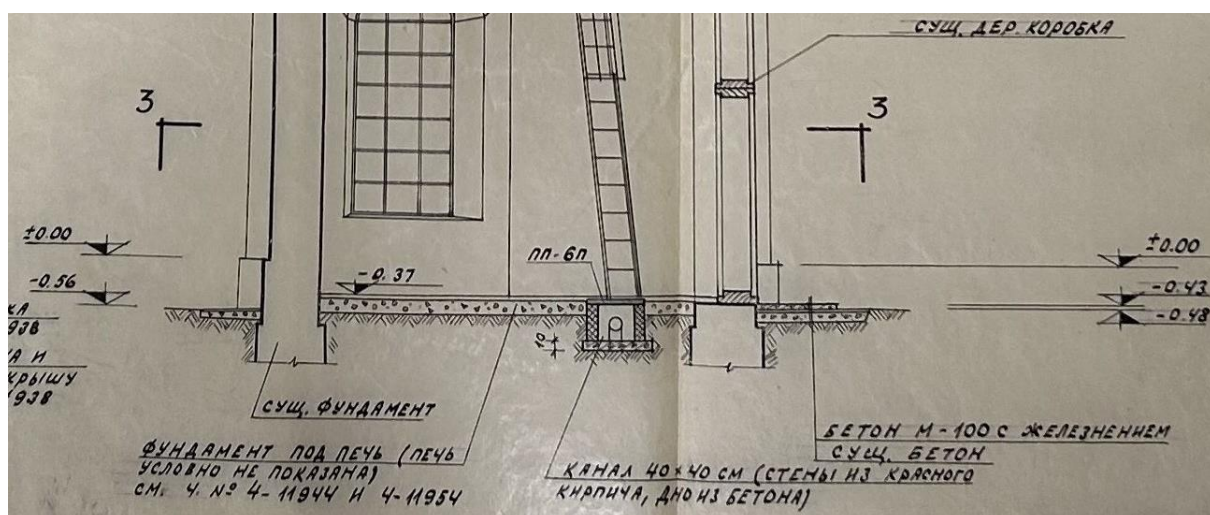
12. Suhteline kõrgus 0,00 m (märgitud punasega)
Dorprojekti joonised (1965)



13. Veetorni läbilõige (1965)

2.1 Vundament

Hoone vundament on laotud paekivist, selle sügavust on ilma põhjalike uuringuteta keeruline hinnata. 1965. aasta projektjooniste järgi ulatub vundament hinnanguliselt ligi 1 meetri sügavusele. Sama joonise järgi on rajatud põranda alla eraldi horisontaalne raudbetoonist tasapind ahju toetamiseks ning 40x40 cm tellistest ja betoonpõhjaga kanal (ill 14). Paekivist sokkel ulatub ümbritsevast maapinnast kõrgemale ligikaudu 40-50 cm (raudteerööbaste poolt rohkem ja haljasala poolt vähem), sokkel endub 10 cm ulatuses. Sokkel on viimistletud krohviga ja värvitud sarnaselt kandekonstruktsioonidele, sokli pealne umbes 45-kraadise kaldega, et seintelt valguv vesi saaks maha joosta. Näilisi kahjustusi, mis võivad olla tekkinud hilisemate juurdeehituste koormuse lisamisega, ei ole tuvastatud. Osaliselt on soklit kattev krohvikihit irdunud ning paekivi neist kohtades murenema hakanud (ill 15). Vundamendi seisukorra põhjalikumaks uurimiseks peab selle ümbruse etappide kaupa lahti kaevama.



14. Vundamendi projektjoonis 1965 (fragment)



15. Lagunev sokkel (2024). Autori foto

2.2. Seinakonstruktsioonid ja fassaadid

Esimese kõrge korruse seinad on laotud pækivist, vuugitaitena on kasutatud lubimörti. Teise korruse (esimese juurdeehituse etapp) seinad on laotud tellistest ja seestpoolt raudbetooniga tugevdatud. Kolmanda korruse (teise juurdeehituse etapp) seinad on laotud silikaattellistest. Esimese ja teise korruse seinakonstruktsioonid järgivad kuusnurkse vundamendi joont, teisele korrusele on 1965. aasta ümberehituse käigus juurde ehitatud väike silikaattellistest erker (ill 16), kus paikneb ülakorrusele viiv redel. Kolmanda korruse seinakonstruktsioon, mis toetub monoliitsele raudbetoonist vahelaele, järgib selle ümarat kuju (ill 17).



16. Väike erker teisel korrusel (2024). Autori foto



17. Veetorni kolmas korrus järgib vahelae kuju (2024).
Autori foto

Esimese korruse müüride nurgad eenduvad seinapinna keskmisest osast, moodustades nelinurksed pilastrid hoone kuues nurgas, mille vahele jäävad pilastritevahelised pinnad moodustavad visuaalselt nišid (ill 17). Mõõtmistulemused andsid pilastri laiuseks 87 cm ja niši

laiuseks 156 cm. Uksest vasakule jäävas nišis paistab läbilõigatud toru, tegemist on 1965. aastal paigutatud ülevoolutoruga.

Esimest ja teist korrust eraldab astmeline karniis, teise korruse seinad on sammaste vahel teostatud petikakendena, mille allservas väike kalle (kaldenurka polnud võimalik mõõta), et seintelt valguv vesi saaks maha joosta. Ka teise ja kolmanda korruse vahele, monoliitse vahelae alla jääb väike astmikkarniis (ill 18).



18. Petikaken ja korrustevahelised Astmikkarniisid (2024). Autori foto



19. Fassaadi krohvikihid esimesel korrusel (2024). Autori foto

Esimese ja teise korruse fassaad on krohvitud kahe kihi lubikrohviga: esimene, müüritist kaitsev kiht on paksusega umbes 2 cm, krohvi täitena on kasutatud erineva fraktsiooniga kivikesi ja punase tellise tükikesi, teine krohvi kiht on kuni 1 cm, peene fraktsiooniga (ill 19). Seinte vaatlusel ilmneb vähemasti kaks erinevat värvikihti, krohvi kihti katab heledam kollakas-oranž toon, välimine on olnud pisut tumedam roosakas-oranž toon. Värvisondaaži vaatluse käigus ei teostatud. 1965. aasta projektikirjelduse kohaselt on kasutatud lubivärve.

Kolmanda korruse silikaatsein ning teisel korrusel paiknev erker ei ole krohvi- ega värvikihiga kaetud (ill 17).

Käesoleval ajal on fassaad määrdunud, värvikihid pleekinud ja tükati eemaldunud, seintel esineb niiskuskahjustusi (ill 20 ja 21). Krohv on osaliselt murenenud ja maha kukkunud.



20. Niiskuskahjustused fassaadil (jaanuar 2024)



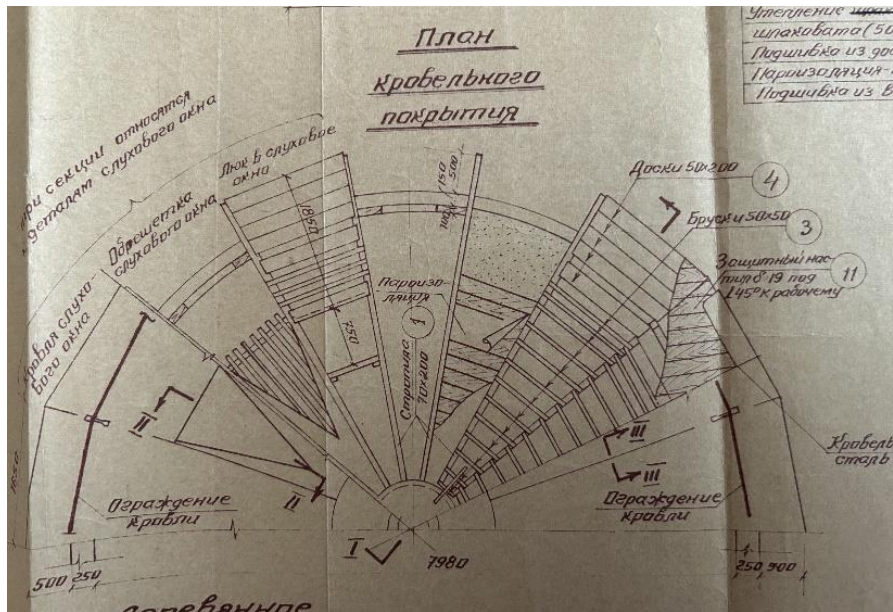
21. Määratud fassaad (aprill 2024). Autori fotod

2.3 Katusekonstruktsioonid ja katusekate

Veetorni katus on aastast 1965-1966, kui torni viimast korda ümber ehitati. Uuringute käigus ei õnnestunud hoone seestpoolt katuseni jõuda (hoones olev redel sinna ei ulatunud), väliseks vaatluseks oli appi võetud droon. Katusekonstruktsiooni kirjeldamisel on toetutud 1965. aasta projektjoonistele (ill 22), mille kohaselt on katus tehtud tüüpprojekti järgi.²⁸ Katus on kaetud terasest valtsplekiga, mille all järgmised kihid: kaitsekiht (materjal joonistest ei selgu), 50x50 mm roovid iga 200 mm järel, sarikad 70x200 mm, soojustuseks räbu vill, laudis, 1 kiht aurutõket, voodrilaudadest vooderdus. Katusele on ehitatud ka vintskapp (ill 23), võimalik, et katusele pääsuks. Projektijooniselt nähtub katuse servas ka piire, võimalik, et lumetõkkeks ning katuse hooldaja ohutuse tagamiseks. Käesoleval ajal piire katusel puudub (ill 23).

Veetornil on madala kaldenurgaga nn telkkatus, koosneb 18 teravatipulisest kolmnurgast, mille tipud koonduvad hoone tsentrisse. Kolmnurkdetailide ühendusliited asuvad sarikatega kohakuti. Välisel vaatlusel on katus korras, ent kohati roostetanud.

²⁸ Keila raudteejaama veevärgi skeemid, plaanid, projektid, 1922-1975. Numereerimata. RdtM DPr 46



22. Katusekonstruktsiooni projektjoonis (1965)



23. Valtspolekist telkkatus lõuna suunas avaneva vintskapiga (aprill 2024). Foto Alari Tammsalu

2.4 Avad ja avatäited

Algselt on veetornil olnud kaks valgmiikuga üheksa ruuduga akent ja samasugune valgmiikuga välisuks. Praegu on alles vaid üks. Võrdluses vanade fotodega ei ole ukseava suurendatud ega vähendatud. Leng ja kahepoolne topeltuks kaheosaliste tahveldatud ukselehtedega (ülemine 45

cm ja alumine 111 cm) võivad olla algupärased või hilisemad (ill 24), säilinud ümberehitusjoonistes pole ust mainitud. Siseukse kohal säilinud valgniku osas üheksa ruuduga jaotus, välisküljel nelja ruuduga hilisemast ajast pärinev jaotus. Fassaadi pool on uksele peale löödud püstipidine laudis. Uste servad raamistatud terasraamiga, millel tabaluku aasad. Uks lukustub tabalukuga (ill 26), samuti kasutatakse ukse lukustamiseks puitprussi, mis kinnitatakse kruvidega ukse välisvooderdusele (ill 27).



24. Topeltuks seestpoolt (2024). Autori foto 25. Valgmik ukse kohal (2024). Autori foto



26. Ukse lukustus tabalukuga.
Autori fotod jaanuaris 2024

27. Ukse välislaudis ja lukustuseks kasutatav puitpruss.

Esimese korruse valgmikuga aknad on teise ümberehitamise käigus kinni müüritud. Nii välis- kui siseseinas joonistuvad aknaavad selgesti välja. Sees kumavad lubivärvi alt ka valgmikke ääristavad tellisest (1870. aastal tehtud foto järgi hinnates savitellised) kaarsillused (ill 28). Esimese korruse ülemises osas on olnud kolm väikest kuue ruuduga akent, mis on seinakonstruktsiooni raiutud esimese ümberehituse käigus. 1965. aasta ümberehitusega on need kolm ava kinni müüritud, ent joonistuvad fassaadil ülejäänud seinapinna taustal välja (eriti niiskete ilmade korral) (ill 30).



28. Kinnimüüritud esimese korruse akna nišš interjööris



29. Kinnimüüritud esimese korruse aken eksterjööris
Autori fotod jaanuaris 2024.



30. Kinnimüüritud väike aken. Autori foto



31. Veetorni fassaad ja aknad 1958. aastal. Foto: RdtM_Ff1576

Kolmanda ehitusjärguga kavandati ülemise korruse ülaserva viis väikest ristkülikukujulist akent. Aknaruudud jagatud kaheks (ill 32). Üks samasugune aken on ka erkeril. Aknaraamide seisukorda pole eraldi selgitatud, osaliselt on aknad klaasitud, osaliselt papi- ja vineeritükkidega kinni pandud tuvide eemalhoidmiseks²⁹. Raamide ja klaaside seisukorra määramiseks tuleb teha täiendavad uuringud. Välisel vaatlusel ilmsid aknaavade allservas niiskuskahjustused. Katusele avaneb ka 1965. aastal ehitatud vintskapp. Jooniste kohaselt on aknal olnud ees puidust sõrestik, praegu on vintskapi aknaava seestpoolt käepäraste vahenditega kinni löödud (ill 23).



32. Kolmanda korruse aknad aprillis 2024.
Foto Alari Tammsalu

2.5 Põrandad

Esimest korrust katab puidust laakidel laudpõrand, mille lauad on osaliselt lahti ja sisse vajunud. Samuti katab esimese korruse põrandat kohati umbes 15 cm kiht tuvisõnnikut ja tuvilaipasid, mis annab tunnistust, et hoonet pole ammu kasutatud (ill 33). Maapinna ja laudpõranda vaheline ruum on umbes 30-40 cm kõrge, täite- ja väljaviigutorud pole vaadeldavast avausest nähtavad. Põranda ja maapinna vahele on kandvuse tugevdamiseks laotud neli rida silikaattellised.

Esimese ja teise korruse vahel on betoonpõrand ja teise ning kolmanda korruse vahel raudbetoonist monoliitne vahelagi, mis täidab ühtlasi põranda funktsiooni. Sellele on tsemendisega kinnitatud veepaak. Betoonpõrandad on hästi säilinud. Väljast paistavad teise ja kolmanda korruse vahel paljandunud metallankrud iga 100 cm järel, mis monoliitset vahelage alumise hoonemahuga seovad (ill 34).

²⁹ Autori vestlus Eesti Raudtee töölisega, kes hoonet hooldamas käib (25.01.2024).



33. Esimese korruse põrand (2024). Autori foto



34. Paljandunud metallankrud teise ja kolmanda korruse vahel (2024). Foto Alari Tammsalu

2.6 Interjäär ja tehnosüsteemid

Kõrge esimese paekivist korruse seinad on krohvitud ja värvitud lubivärviga valgeks, põrandast umbes ühe meetri ulatuses kollaseks. Teise korruse seinakonstruktsioone on seestpoolt tugevdatud betooniga, värvi alt kumavad betooni valamisel kasutatud laudise piirjooned. Teise ja kolmanda korruse seinad on krohvitud tsementkrohviga ja värvitud valgeks.



35. Vana veepaagi alumine ots (2024). Foto Märt Maripuu



36. Teine korrus veetorustikuga (2024).
Foto Märt Maripuu

Esimese ja teise korruse vahel on vana veepaagi põhi, säilinud on selle alumine ots (ill 35). Paagi põhjale on auk sisse löödud metallredeli paigaldamiseks järgmistele korrustele pääsemiseks. Teisel korrusel lai käigurada sein ja veetorustiku vahel (ill 36). Kolmandale korrusele saab erkeri kaudu, kuhu on paigutatud metallredel. Ülemisel korrusel on umbes 40 cm laiune rajake: vasakule jääb veetorni välissein, paremale malmist veepaak, mis tundub olevat pealt lahtine (ill 37). Käesoleva töö raames ei õnnestunud seda kindlaks teha.



37. Kolmas korrus: käigutee sein ja mahuti vahel
Foto Märt Maripuu (2024)

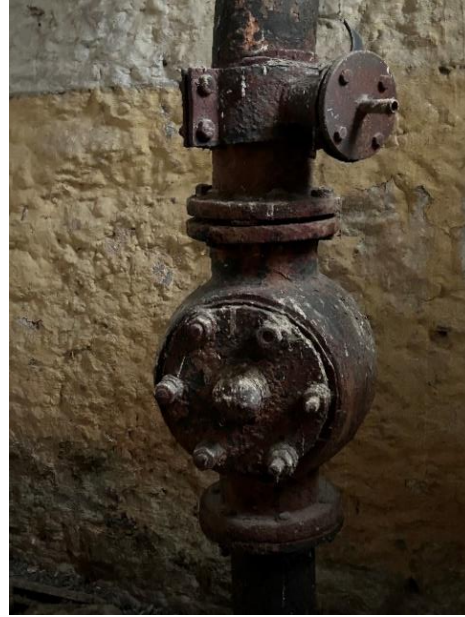


38. Metallredel ja raudahi (2024). Autori foto

Osa tehnilisest sisseseadest on veetornis alles. Lisaks 1965. aastal paigaldatud veemahutile ja 1920ndatest säilinud veemahuti põhjale on alles vana puuküttel raudahi (ill 38), mille abil soojendati vett, mõõdulatt, mille abil mõõdeti vee taset paagis (ill 39) ning osaliselt ka torustik: täite- ja väljaviigutoru ning linna tuletõrjehüdrandi toru (ill 40).



39. Puidust veemöödu latt (2024)



40. Tuletõrjehüdrandi sõlm (2024). Autori fotod

Käesoleval ajal veetornis elektrit ei ole, ent selle varasemast olemasolust annavad tunnistust nõukogudeaegsed laternad esimesel ja teisel korrusel, mõned ripuvad elektrijuhtmed ning vana elektrikarbik esimese korruse seinal (ill 41).



41. Elektrikarbik esimese korruse seinal (2024).
Autori foto

3. VÄÄRTUSLIKE DETAILIDE LOETELU

Keila raudteejaam kõigi säilinud hoonete ja ehitistega on 19. sajandi lõpus–20. sajandi alguses rajatud tervikkompleks, millest ühe olulise osa moodustab veetorn. Rajatuna laiarööpmelise raudtee-ehituse esimesel ehk 1870. aastal on sel oluline koht Keila linna kujunemise loos, mil asula sai uue tõuke arenguks ja laienemiseks. Tänapäeval, kus veetorn on minetanud oma esialgse funktsiooni varustada auruvedureid veega, etendab see eelkõige ajaloolist ja õppeotstarbelist, samuti kultuuriloolist ja muinsuskaitselist väärtust nii Keila kui Eesti kontekstis.

Veetorni väärtuslikud detailid ja tarindid on:

1. Esimese kõrge korruse paekivimaht (sokkel, seinakonstruktsioonid, fassaad) (ehitatud 1870) (ill 11, 17, 18, 30, 31)
2. Kinnimüüritud valgimikaknaavad (nähtavad interjööris) punasest tellisest sillustega (1870) (ill 28, 29)
3. Malmist veetorstik manustega (osaliselt 1922, osaliselt 1965) (ill 36, 40)
4. Raudahi (võimalik, et 1870) (ill 38)
5. Puidust veeskaala (1870) (ill 39)
6. Malmist vana veepaagi needitud põhi koos põhjadetailiga (1870 või 1922) (ill 35)
7. Malmist uuem veepaak (1965) (ill 37)
8. Monoliitne betoonvöö teise ja kolmanda korruse vahel (1965) (ill 34)
9. Telkkatus koos vintskapiga (1965) (ill 23)
10. Kahepoolne tahveluks (1870 või 1922) (ill 24, 25)

4. Säilitamise ettepanekud

Ehitise konstruktsiooniline olukord on visuaalsetele vaatlustele tuginedes stabiilne ning hoone tuleb kindlasti säilitada. Linnakodanikud, kellega autor on vestelnud, pole selles osas päris üht meelt olnud. On neid, kes ootavad kolemaja lammutamist ja neid, kes igatsevad 1922. aasta ehitusjärgu koopiahoonet. See viimane on tõenäoliselt tingitud sellest, et esimesest järgust on vähe pilte säilinud ja teise ehitusjärgu heledates toonides sihvakas ja nägus torn peegeldab rahulikku rahvusromantilist aega Eesti ajalooos. Autor on seisukohal, et veetorn tuleb säilitada sellisel kujul, nagu see on olnud alates 1965. aastast, jättes alles hoone kogu enam kui 150-aastase ajaloo ning avades vaatajale kõik ehitusjärgud koos ajale iseloomuliku materjalikasutuse ja arhitektuursete lahendustega. Kuna veetorni seisukord on rahuldav, siis on selle kordategemine võimalik ilma ulatusliku sekkumiseta konstruktsioonidesse.

Ettepanekud on esitatud nimekirjana:

1. Veetorn asub miljöölal ning moodustab koos teiste jaamakompleksi kuuluvate hoonetega olulise linnavärava, seetõttu tuleb säilitada selle maksimaalne vaadeldavus ümbruskonnas.
2. Koristada hoone 50 aastaga sinna kogunenud bioladestustest (sõnnik, korjused, pinnas).
3. Säilitada terviklikult olemasolev paekivikonstruktsioon. Kuna raudteerööpad on aja jooksul veetornile aina lähemale paigaldatud, on vajalik kaaluda vundamendi seisukorra hindamiseks surfide tegemist. Sokkel ja seinad tuleb puhastada mustusest ja vetikatest ning selgitada välja võimalik niiskuskahjustus. Vajadusel tellida täiendav niiskuse ja seente uuring spetsialistidelt. Lisaks tuleb sokkel puhastada lahtisest krohvist ja paekivitükkidest ning plommida ja hüdroisoleerida. Kogu kandekonstruktsiooni ulatuses eemaldada lahtine krohv, täita tekkinud augud uue jämedateralise lubikrohvi, mis on võimalikult sarnase koostisega eelmisele kihile. Katta krohviparandustega paekivikonstruktsioonid uue kattekihiga, kasutades lubikrohvi. Krohvimise ajal peab õhutemperatuur olema ööpäevaringselt vähemalt +5 kraadi ehk krohvimistööd tuleb lõpetada augusti keskpaigaks.
4. Fassaadi värvikihtide kindlakstegemiseks kaaluda värvisondaaži tegemist, selle puudumisel eelistada heledaid sooje toone (seoses värvikihtide ebahühtlase koorumisega on hoone viimased 50 aastat olnud ebamääraselt mitmevärviline).
5. Vaadata üle kolmanda korruse aknaraamide seisukord: välimistel aknaraamidil plommida katkised kohad, katkised klaasid asendada uue õhukese klaasiga, võimalusel taaskasutades vana klaasi. Raamid värvida linaõlivärviga. Klaasimisel kasutada linaõli kitti. Sarnaselt

vaadata üle ja korrastada vintskapi aken. Aknad on vaja korda teha, et linnud ei pääseks veetorni ning samuti ilmastikuolude kaitseks.

6. Vaadata üle ja säilitada telkkatus olemasoleval kujul: kontrollida üle katusekonstruktsioonid, vaadata üle valtspleki seisukord, sealhulgas vintskapi ja korstnaviigu juures. Katuseplekk pesta, eemaldada võimalikud roosteplekid, selgitada välja, kas ja millise värviga on plekipinda värvitud ning katta plekk uue värvikihiga.
7. Võimalusel jätta alles olemasolev valgmikuga uks: varasemate värvikihtide väljaselgitamiseks teha sondaaz, puhastada ukselehed ja leng olemasolevatest õlivärvikihtidest ja katta seintega sobivas toonis linaõlivärviga. Kaaluda võimalust taastada algne üheksa jaotusega valgmik. Uue ukse korral lähtuda olemasolevast lengist.
8. Võtta üles esimese korruse puitpõrand ning tühjendada põrandaalune ruum ladestunud mustusest ja pinnasest, katta õhukese liiva või kruusakihiga, jättes põrandakonstruktsiooni alla tuulutusvahe. Vaadata üle põrandalaudade seisukord, vajadusel asendada pehkinud lauad uutega.
9. Interjööris puhastada seinad mustusest ja katta valge lubivärviga kogu ulatuses.
10. Säilitada kogu sisseseade: torud ja redel puhastada roostest ja katta roostekaitsega, ahi puhastada roostest, parandada ahjuava ja plommida keevitusega roosteaugud. Puidust veemõõdik mustusest puhtaks pesta. Säilitada seinapeal ka elektrijaotuskarbik.

KOKKUVÕTE

Keila raudteejaama veetornil on oluline koht Keila linna kujunemisloos. Alates 1870. aastast on hoone olnud kolm ehitusjärku: esimene ehitati koos raudtee rajamisega tüüpprojekti järgi, järgmises kahes järgus on tõstetud veemahutit iga kord ühe korruse jagu, mis on võimaldanud suurendada rõhku veetornides. Veetorn oli eelkõige vajalik auruvedurite mootorite jahutamiseks, ent mahutit kasutati veel ka tuletõrje veevõtukohana.

Kuna 1970. aasta paiku lõpetasid sõitmise viimased auruvedurid, siis on omaaegne vajalik veehoiustsüsteem minetanud oma funktsiooni ja seisnud 50 aastat tühjana, olles kasutuses vaid raudteele vajaliku lokaatori postina.

Vaatamata ümberehitustele on osatud säilitada veetorni algne kuusnurkne põhikonstruktsioon. Kui 1870. aastal olid pea pooled Eesti laiarööpalise raudtee jaamade veetornid ehitatud sama tüüpprojekti järgi, siis nüüd on neist vaid Keila puhul säilinud esialgne kuusnurkne lahendus. Ainuüksi see detail viitab vajadusele Keila rongijaama veetorn renoveerida ja muinsuskaitse alla võtta. Ühtlasi on Keilas säilinud arvestatav kontsentratsioon algselt püstitatud jaamahoonetest ning vähetähtis pole ka sinne ajalooline teede sõlmpunkt, mis võimaldas rongiga tulijail Keila jaamas valida sõidusuund Paldiskisse või Haapsallu. Kõik need nüansid viitavad samuti vajadusele võtta muinsuskaitse alla ühe tervikuna kogu jaamakompleks.

Hoone seisukord on rahuldav, seetõttu ei nõua säilitamine ja remontimine laiaulatuslikke ehitustöid. Küll tuleb arvestada tööde teostamisel eritehnikaga, olgu siis katusekatte kordategemiseks või sisetöödel.

Hoone maht ja fassaad peavad säilima olemasoleval kujul. Veetorni restaureerimise korral on võimalus kasutada esimest korrust soojal ajal galerii, muuseumi või turismiinfopunktina. Ülemistele korrustele on aga juurdepääs raskendatud, sinna viiv raudtrepp pole galeriikülastajatele kindlasti turvaline. Siinkohal pakub autor välja hoopis ronimisseina rajamise läbi kõigi korruste. Ülemist, kolmandat korrust, kus on säilinud viis akent, saavad ronijad perimeetris ümber veemahuti kasutada vaateplatvormina Keila Keskpargi, kiriku ja Lõuna-Keila suunal. Veetorni kõrval on juba olemas avar rattaparkla, pargi-ja-reisi parkla autodele, väike kiirsöögikoht, kus saab ka tualetti kasutada. Ühtlasi planeerib linnavalitsus veetorni kõrvale uue turu rajamist, sellisel juhul muutub see osaks suuremast kompleksist, kus on mõnus aega veeta ja end hästi tunda.

Kui hoonele sihtotstarbelist kasutust ei leita, tuleb see kindlasti korrastada ja säilitada konserveerivas võtmes, et edasist lagunemist pidurdada.

6. Kasutatud kirjandus ja teised allikmaterjalid

Arhiiviallikad

Arhitektuuriajaloolised eritingimused raudteejaama ümbrusele. Muinsuskaitseameti arhiiv A-4948_ERA.5025.2.5938.

Keila generaalplaani arhitektuurne osa. Rahvusarhiiv ERA.R-1992.2.8.

Keila raudteejaama veevärgi skeemid, plaanid, projektid, 1922-1975. Raudtee- ja sidemuuseum (SA Haapsalu ja Läänemaa muuseumid) RdtM DPr 46.

Laarmann, E. Keila linn. Laiendatud eritingimused. Kd I. Seletuskiri ja joonised. Muinsuskaitseameti arhiiv A-1255_ERA.T-76.1.11504.

Lindmaa-Pihlak, P. Keila linn. Keila keskosa arhitektuurised väärtushinnangud. Arhitektuuriajaloolised eritingimused raudteejaama ümbrusele. Muinsuskaitseameti arhiiv A-4948_ERA.5025.2.5938.

Internetiallikad

Keila linna üldplaneering. Koostanud OÜ Entec Eesti. Keila linna koduleht: <https://keila.ee/kehtiv-uldplaneering/> (vaadatud 12.04.2024).

Toom, J. Eesti veetornid. Tüpoloogiline ülevaade ja uuskasutus. Bakalaureusetöö. Tallinn, 2019. EKA digiteek: https://digiteek.artun.ee/fotod/loputood/bakalaureus/event_id-349 (vaadatud 14.04.2024).

Veetorn. Vikipeedia: <https://et.wikipedia.org/wiki/Veetorn> (vaadatud 14.04.2024).

Альбом видов Балтийской железной дороги отъ Тосны до Балтийского порта. Kirjastus "Шерер, Набгольц и Ко". <https://visualhistory.livejournal.com/1626213.html>. (vaadatud 14.04.2024).

Доклад правления общества Балтийской железной дороги. Общему собранию гг. акционеров. 3-го октября 1871 года. С-Петербург, 1871. <https://viewer.rsl.ru/ru/rsl01003868189?page=33&rotate=0&theme=white> (vaadatud 14.04.2024)

Сборник сведений о железных дорогах в России 1870-1872. С-Петербург, 1875. <https://elib.rgo.ru/safe-view/123456789/216720/1/MTIxMDg2NzdfU2Jvcn5payBzdmVkZW5peSBvIHpoZWxlem55a2ggZG9yb2fQsGtoIHYgUm9zc2lpLCAxLnBkZg==> (vaadatud 17.12.2023).

Publitseerimata allikad

Raudtee- ja sidemuuseumi teaduri Tõnu Tammearu e-kiri 22.01.2024.

Kirjandus ja publitseeritud allikad

Arjakas, K. Eesti Raudtee 140. AS Eesti Raudtee, 2010.

Kadakas, U., Saluäär-Kall, A. (koostajad). Ado Köögardali päevaraamat 1924. Harjumaa Muuseum, 2024.

Keila kalender 2023. Tekst E. Povel. Keila, 2022.

Must, A. Eesti ja eestlaste ajaloo allikad Vene arhiivis: Venemaa ajalooarhiiv (1801—1917). Tartu Ülikooli Kirjastus ja Rahvusarhiiv. Tartu, 2023.

Nurger, H. Keikael. Kegel. Keila. Keila, 2003.

Povel, E. Friedrichshofi platvorm ehk mõnda Saue rongipeatusest. Saue, 2017.

Povel, E. Mõnda Keila veskist ja kivisillast. – Keila Leht, 17.02.2023.

Pöldvee, A. Keila raudteejaam – kuum koht? – Lääne-Harju Ekspress, 18.05.1996.

Suulised allikad

Vestlus Eesti Raudtee AS haldusosakonna juhataja Alar Laurimaaga (18.01.2024).

Vestlus Keila linnaarhitekti Märt Maripuuga (1.02.2024).

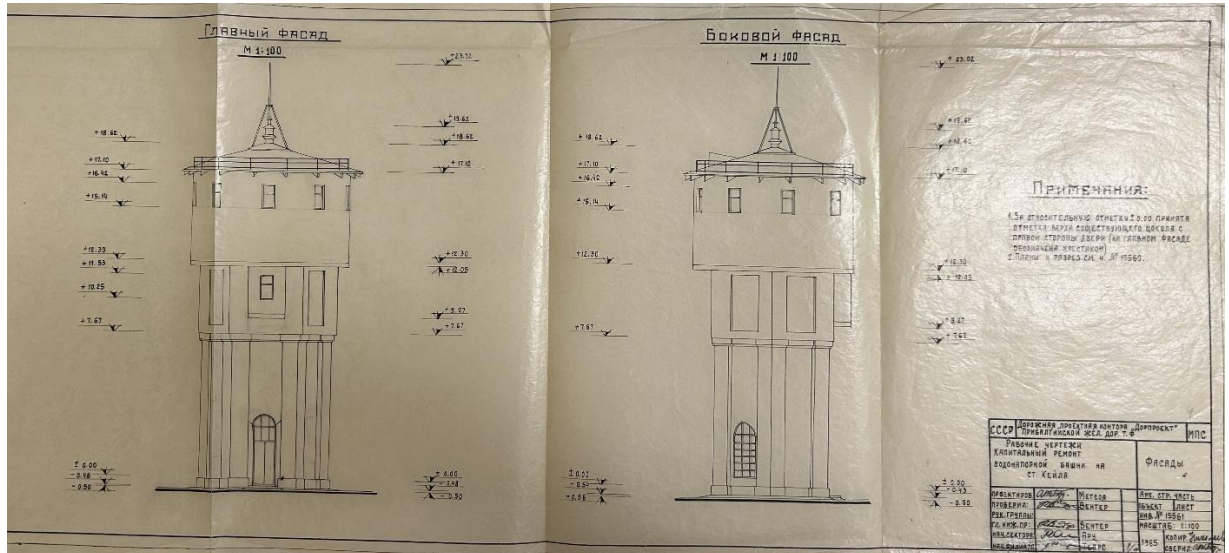
Vestlus Raudtee- ja sidemuuseumi teaduri Tõnu Tammearuga (28.03.2024).

Vestlus Eesti Raudtee töölisega, kes hoonet hooldab (25.01.2024).

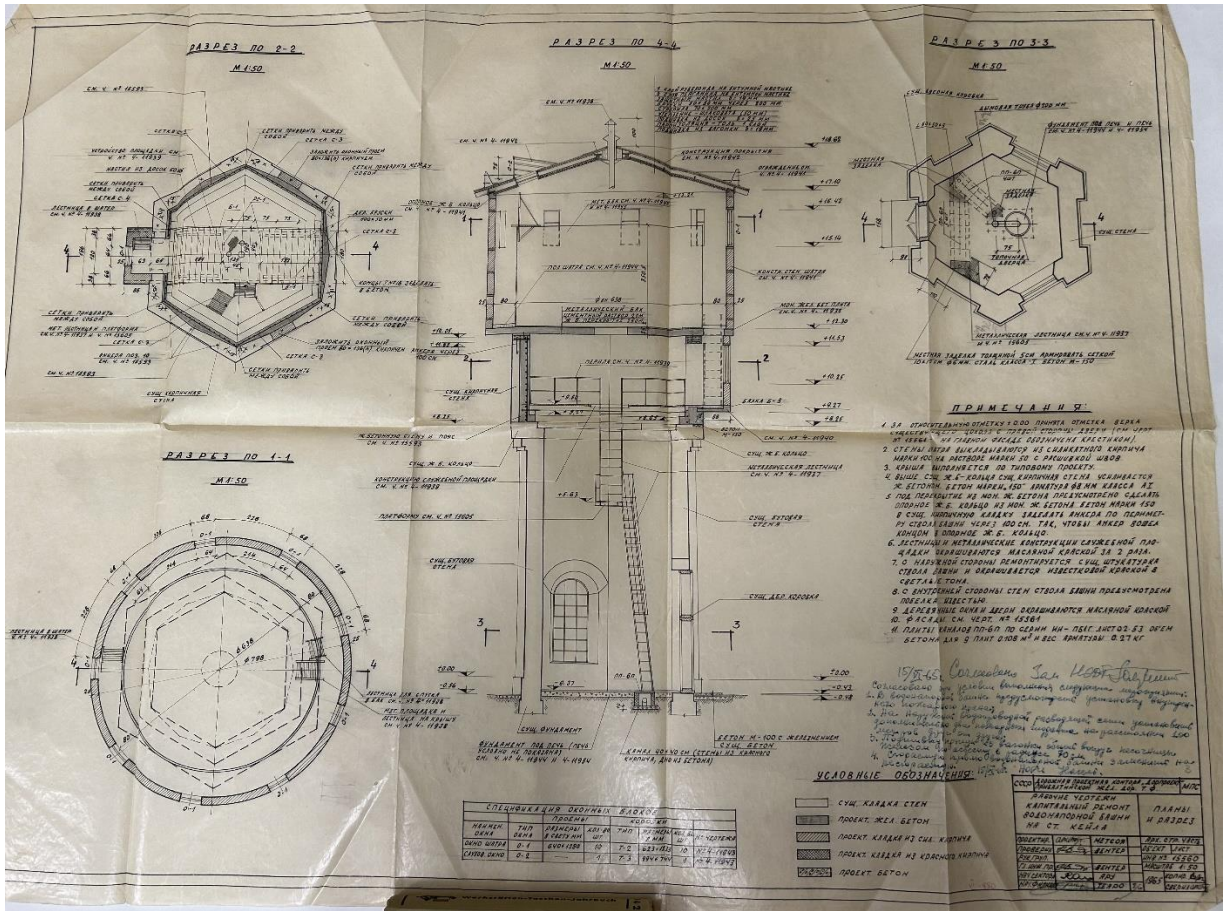
Vestlused Keila elanikega (sügis-talv 2023/2024).

7. LISAD

7.1 Keila raudteejaama veetorni 1965. aasta kapitaalremondi olemasolevad projektjoonised.
Raudtee- ja sidemuuseum RdtM DPr 46

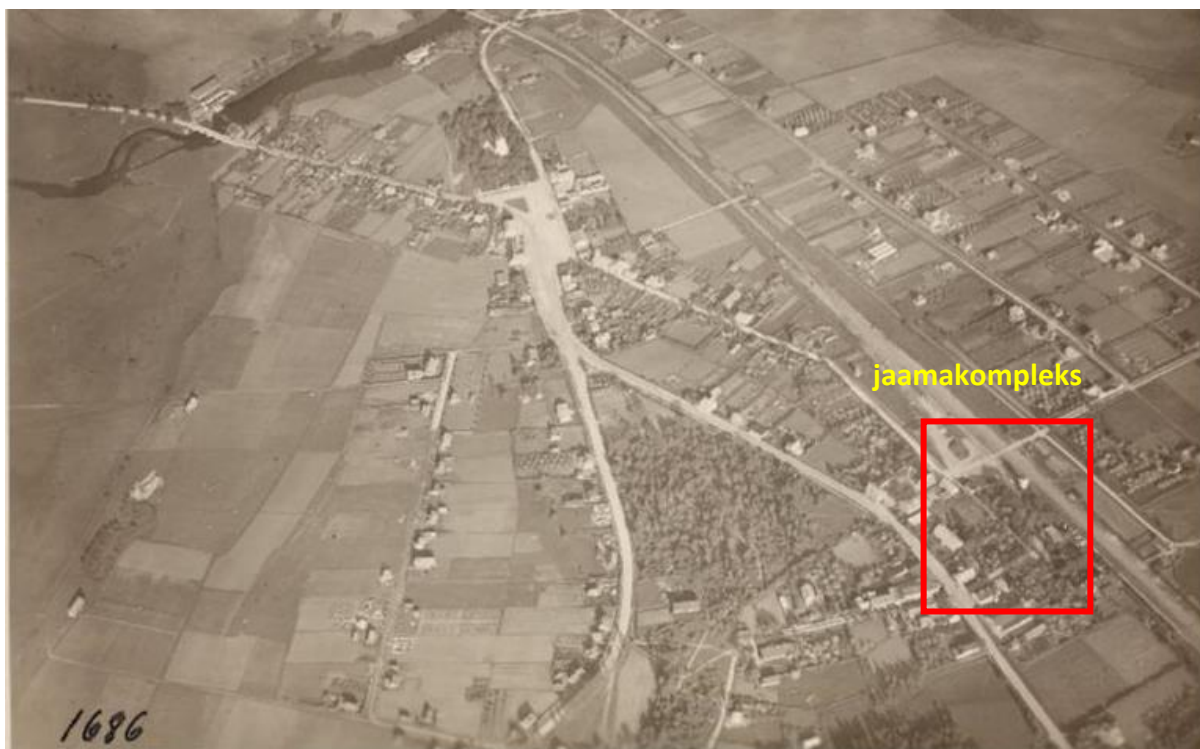


Pea- ja külffassaad



Läbilõiked

7.2 Vanad fotod Keila raudteejaama veetornist



Aerofoto 1930.-1940. aastatest. Lennuväedivisjoni fotopositiivide album-registraator ERA.624.1.227.64.274



Postkaart 1930ndad. ERM Fk 3075:27



Keila raudteejaam lõuna poolt 1930 HMK F 6920



Esimene elektrirong saabus Keilasse (1958) RdtM Ff 965:93