

EESTI KUNSTIAKADEEMIA
Kunstikultuuri teaduskond
Muinsuskaitse ja restaureerimise osakond

Maria Silla

**RAUDTEEARHITEKTUUR 1920-1940
ARHITEKTUURNE ANALÜÜS, TÜPOLOOGIA JA KAITSE**

2010/2011. õ-a. Arhitektuuri konserveerimise ja restaureerimise täiendkoolituskursuse
lõputöö

Juhendaja: Leele Välja

Tallinn 2011

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. EESTI RAUDTEE AJALOOST	6
1.1 Eesti Vabariigi ajast tänapäevani.....	6
2. EESTI RAUDTEEARHITEKTUURI ARENGULOOST	8
2.1 Tsaariaeg.....	8
2.2 Eesti Vabariigi aeg.....	9
3. EESTI VABARIIGIAEGSE RAUDTEEARHITEKTUURI KAITSTUS TÄNA.....	12
4. RAUDTEEARHITEKTUURI INVENTUURI ANALÜÜS	14
5. RAUDTEEARHITEKTUURI TÜPOLOOGIA 1920-1940.....	16
5.1 Historitsistlikud jaamahooned	16
5.2. Raudteejaamade tüüpprojektid	17
5.2.1 Ühekordsed kelpkatusega hooned	17
5.2.2 Astmelise kelpkatusega hooned	18
5.2.3 Kõrge kelpkatusega hooned	20
5.2.4 L. Johansonini tüüpprojekt: poolkelp-mansardkatusega 1,5-korruseline puitjaamahoone.....	20
5.2.5 L. Johansonini tüüpprojekt: 1,5-korruselised keskrisaliitidega, poolkelpkatusega hooned	22
5.2.6 L. Johansonini tüüpprojekt: 2-k kelpkatusega puidust, krohvitud jaamahoone-elamu	23
5.2.7 Arvatavalt L. Johansonini tüüpprojekt: 2-korruseline silikaatjaamahoone	23
5.2.8 L. Johansonini tüüpprojekt: 2-korruseline väiksem silikaatjaamahoone.....	24
5.2.9 H. Otloodi tüüpkavand: 2-korruseline kaubalaoga silikaatjaamahoone.....	25
5.2.10 H. Otloodi tüüpprojekt: 2-korruseline silikaatjaamahoone-elamu	26
5.3 Jaamahoone eriprojektid	27
5.3.1 Leon Johansonini looming.....	27
5.3.2 Traditsionalism	28
5.3.3 Traditsionalismist modernismini	29
5.3.4 Hendrik Otloodi üksikprojektid.....	30
5.4 Jaamaelamute tüüpprojektid	31
5.4.1 L. Johansonini 1,5-korruseline poolkelp-mansardkatusega puitelamud	32
5.4.2 L. Johansonini kahekorruseline viilkatusega puitelamu.....	33

5.4.3 Pooleteistkorruselised poolkelpkatusega hooned	35
5.5 Veetornide tüüpprojektid	36
5.5.1 L. Johansonil silikaadist kaheksatahuline ühe paagiga veetorn	36
5.6 Kaubaladude ja pagasikuuride tüüpprojektid	37
5.6.1 Kelpkatusega puidust pagasikuurid	37
5.6.2 Monoliitbetoonist, silinderkatusega pagasi-kaubaait	37
5.6.3 Viilkatusega krohvitud tellisest kaubaait.....	38
5.6.4 Laia räästaga viilkatusega silikaadist kaubaait.....	39
5.6.5 Tugipiilaritega tellisest kaubaait.....	40
5.7 Muud kõrvalhooned.....	40
6. ETTEPANEKUD MUINSUSKAITSE ALLA VÕTMISEKS	41
KOKKUVÕTE	43
KASUTATUD MATERJALID.....	46
LISAD	47

SISSEJUHATUS

Täiendkoolituskursuse lõputöö on sissejuhatuses minu magistritöösse, mis käsitleb Eesti Vabariigi aegset raudteearhitektuuri aastatel 1920-1940, selle väärtuseid, kaitset ja perspektiive. Käesoleva töö eesmärgiks on anda ülevaade Eesti Vabariigi aegsest raudteearhitektuurist, selle mitmekesisusest ja kaitstusest täna; selgitada välja, kas antud perioodi raudteearhitektuuri tänane kaitstus on piisav ning vajadusel teha täiendavaid ettepanekuid muinsuskaitse alla võtmiseks, et esindatud saaks kogu arhitektuurne mitmekesisus. Käesoleva töö üheks oluliseks eesmärgiks magistritöö kontekstis oli luua pilt Eesti Vabariigi aegsest raudteearhitektuurist ja selle senisest inventeerimise seisust, kavandamaks edasisi samme magistritöö ülesannete püstitamisel ja konkreetse tööprotsessi planeerimiseks.

Töö koosneb sissejuhatuses, viiest suuremast peatükist, kokkuvõttest ja lisadest. Esimene peatükk annab teemasse lühikese sissejuhatava ülevaate raudtee ajaloo üldiselt. Teine peatükk käsitleb konkreetsemalt Eesti Vabariigiaegse raudteearhitektuuri arengulugu. Kolmas peatükk vaatleb Eesti Vabariigiaegse raudteearhitektuuri kaitstuse tänast seisust, tuues välja selle, kui palju ja milliseid käsitletava perioodi vaksaliehtisi on hetkel muinsuskaitse all, ning arutleb selle üle, kas tänane kaitstus on piisav. Selles peatükis on kirjeldatud ka, millised on olnud varasemad teemakäsitlused ja tegevused raudteearhitektuuri väärtustamisel. Neljas peatükk analüüsib Martin Jänese ja Urmas Oja 2004. aastal tehtud uurimustööd. Töö põhimahu moodustab viies peatükk, kus luuakse eraldi tüpologia 1920-1940. aastatest pärineva raudteearhitektuuri paremaks käsitlemiseks. Eraldi vaadeldakse jaamahooneid, jaamaelamuid ja kõrvalhooneid. Iga loodud tüübi all esitatakse ka paremini säilinud näited ja võimalikud ettepanekud antud tüübi kaitsmiseks. Viimases, kuuendas peatükis tehakse ettepanekud ja tuuakse välja põhjendused konkreetsete ehitiste muinsuskaitse alla võtmiseks.

Oluliseks alusmaterjaliks töö koostamisel olid Martin Jänese ja Urmas Oja 2004. aastal läbi viidud Eesti raudteearhitektuuri inventeerimisel kogutud materjalid. Ajaloolise osa kirjutamisel olid suureks abiks Küljo Arjaka „Eesti raudtee 140“, Mehis Helme „Eesti kitsarööpmelised raudteed“ ja „Eesti raudteejaamad“. Raudteearhitektuuri kaitstuse ja selle väärtustamiseks tehtud töö käsitlemisel on kasutatud Muinsuskaitseameti mälestiste registri andmeid, 2006. aasta muinsuskaitse päevade seminari materjale ja suulisi andmeid Riin Alatalult, kes oli kuni 2006. aastani Muinsuskaitseametis raudteearhitektuuri väärtustamiseks

käima lükatud protsessi eestvedaja. Käesolevas töös on kasutatud ainult Eesti raudteearhitektuuri puudutavaid käsitlusi. Edasises magistritöös tulevad võrdleva materjalina raudteearhitektuuri kaitsel kasutusele ka Soome jt. Euroopa riikide kogemused.

1. EESTI RAUDTEE AJALOOST

Esimene raudtee Eestis avati pidulikult liikluseks 5. novembril (24. oktoobril vkj) 1870. aastal Paldiski - Tallinn - Narva - Gatshina lõigul.¹ See kuupäev tähistab Eesti Raudtee sünni ning Eesti jaoks uue ajastu algust. Transiitveod Paldiski ja Tallinna sadamate ning Peterburi vahel tõid uusi võimalusi piirkondlikuks arenguks. Jõudsalt hakkas arenema Tallinna sadam. Balti raudtee pani aluse hilisemale arengule. 1877. aastal avati alaliseks liikluseks Tapa - Tartu raudteeliin, mis 1887. aastal pikenes Valgani, kus liin ühendati ehitatava Pihkva - Riia raudteega. Viimasel avati alaline liiklus kaks aastat hiljem.

Uue nähtusena avati 1896. aastal esimene kitsarööpmeline (750 mm) eraraudtee ehk nn juurdeveo raudtee Pärnu ja valga vahel.² Kitsarööpmelised raudteed olid ehituse ja kasutamise kulude poolest odavamad ning kohalikele oludele kergesti kohandatavad. 1897. aastal avati raudteeharu Mõisakülalt Viljandini ning sealt edasi Paide ja Tallinna sadamani. Alaline liiklus eespool mainitud linnade vahel avati 1901. aastal.

Tänu kitsarööpmelisele raudteele hakkas kiiresti arenema kohalik tööstus ja põllumajandus ning infrastruktuur: tekkisid uued asulad ja paljud inimesed said tööd. Rajati paberivabrikud Türile ning kohilasse ja Tallinna turgu arvestav tellisetehas Raplasse. Viljandisse kerkis tuletiku vabrik. Mõisates tegutsevate viinavabrikute toodangu realiseerimine toimus Tallinna kaudu. Veel olid veoste hulgas tähtsal kohal mineraalväetised, importmais, tööstuskaubad ja metsamaterjal.

Täiesti omaette ehitati Peeter Suure merekindluse raudteedevõrk, mis oli samuti kitsarööpmeline. Tööd alustati 1913. aastal Lääne-Eesti saartel ja Tallinna ümbruses. Esimese maailmasõja tõttu jäid aga tööd pooleli.³

1.1 Eesti Vabariigi ajast tänapäevani

Iseseisev Eesti Vabariigi Raudtee (EVR) moodustati 15. novembri 1918. aasta Eesti Vabariigi teedeministri käskkirjaga Looderaudtee, Esimese Juurdeveoteede Seltsi, merekindluse ja sõjaväe väliraudteelõikude baasil. Raudteede hoogsa arendamise käigus sai Eesti 1924. aastal endale Balti riikides esimese elektriraudtee Tallinna lähiliikluses. 1927. aastal hakati auruveo

¹ Arjakas, Küllö. Eesti raudtee 140. Tallinn: As Eesti Raudtee, 2010, lk. 12

² Tammearu, Tõnu. Eesti raudtee areng 1870. aastast tänaseni. Euroopa muinsuskaitsepäevade seminar. Lahkumise ja saabumise paigad. Haapsalu 12. mai 2006.

³ Helme, Mehis. Eesti kitsarööpmelised raudteed 1896-1996. Tallinn, 1996, lk.5

kõrval kasutama ka mootorvedu ja 1935. aastast ilmusid esimesed diiselrongid. Raudteede töökorraldust ja omandit puudutavate reformide toel hakkas 1926. aastal kogu Eesti Vabariigi üldkasutatavate raudteede võrk toimima ühtse riigiraudteede süsteemina.⁴

1940. aastal, kui EVR lülitati NSVL raudteevõrku, oli Eesti üldkasutatavate raudteede pikkus 1447 km, sellest 772 laiarööpmelist ja 675 kitsarööpmelist raudteed. Üleminek auruveduritelt mootorveduritele algas 1957. aastal ja kestis kaks aastat.

1967. aastal hakati Eesti NSV-s kitsarööpmelisi raudteid sulgema ja asendama laiarööpmelistega. Viimane kitsarööpmeline tee suleti 1975. aastal ja sellega lõppes oluline etapp Eesti raudtee arengus.⁵

Eesti Raudtee praeguse transiidipotentsiaali üheks põhialuseks on Muuga sadam, mille esimene järk alustas tööd 1986. aastal. Sadama rajamise algpõhjus oli vajadus teravilja sisseveoks Nõukogude Liitu. Paralleelselt sadama ehitamisega rekonstrueeriti ka raudteed, ühendati uus sadam raudteega ja alustati teise rööppaari ehitust Tallinna ja Tapa vahele.

1991. aastal Eesti Vabariigi iseseisvuse taastamise järel omandas varem sõjaväestatud organisatsioon majandusliku transiidikanali funktsioonid. Riigiettevõtte Eesti Raudtee moodustati 1. jaanuaril 1992.⁶

⁴ Tammearu, Tõnu. Eesti raudtee areng 1870. aastast tänaseni. Euroopa muinsuskaitsepäevade seminar. Lahkumise ja saabumise paigad. Haapsalu 12. mai 2006.

⁵ Arjakas, Külle. Eesti raudtee 140. Tallinn: As Eesti Raudtee, 2010, lk. 16.

⁶ Eesti Raudtee kodulehekülg. <http://www.evr.ee/?id=31736&PHPSESSID=236> Vaadatud 26.04.2011

2. EESTI RAUDTEEARHITEKTUURI ARENGULOOST

2.1 Tsaariaeg

Eesti raudteearhitektuuri ajalugu sai alguse Balti raudtee rajamisega, liinide hoonestamisel kasutati Venemaal levinud tüüpprojekte. 1870. aastal tööd alustanud Paldiski raudteejaam on tüüpprojekti järgi ehitatud historitsistlik puithoone, mis on jaamahooneena kasutusel tänini. Siiski võlgneb Paldiski jaamahoone märkimisväärse osa oma dekooririkkusest 19.-20. sajandi vahetusel ettevõtetud noorenduskuurile.

19. sajandi lõpul 20. sajandi algul rajatud vaksalid jagunesid Vene impeeriumis tähtsuse ja raudteeliikluse tiheduse järgi viide eri klassi. Tsaariajal jäi Eesti ainukeseks I klassi raudteejaamaks Tallinna Balti jaam. Paldiski-Peterburi liinil paiknes 21 raudteejaama. Enamik jaamadest kuulus IV ja III klassi.⁷ Mõnevõrra oli ka II klassi hooneid: Haapsalu, Narva, Tapa, Rakvere, Valga. Vähemtähtsates peatuspunktides olid üksnes ooteplatvormid, hiljem ka kerged kivist või puidust ootepaviljonid. 1870. a avatud Paldiski-Tallinn-Narva raudteel andsid tooni III klassi nõuete kohane ohtra puitdekooriga kahekorruseline kroonuhistoritsistlik jaamahoonetüüp (säilinud neli hoonet). 1889 käiku antud Tartu-Valga ja Valga-Petseri liinide jaamadesse (v.a mastaapsemad sõlmjaamad) rajati ühekorruselised madala poolkelpkatusega, samuti rikkalikult dekoreeritud puidust tüüphooned. Analooorse projekti järgi valmisid 1905. a avatud Keila-Haapsalu liini reajaamade peahooned. 19/20. saj vahetuse paiku rajatud Valga-Pärnu, Mõisaküla-Viljandi ja Tallinn-Viljandi liinide arhitektuurse näo määratles ühe-kahekorruseline võrdlemisi askeetliku kujundusega puidust tüüpjaamahoone.⁸

Tähtsamatesse sõlm- ja lõppjaamadesse kerkisid ka eriprojekti järgi ehitatud esinduslikud jaamahooned (Kadrina, Tabivere) ja kõrgeima klassi nõuetele vastavad peahooned (näit Tartu, Tapa, Tallinna Balti jaam). Mõneti eripäraseks kujunes Kadrina jaam, sest sealne puidust jaamahoone ehitati lähedal asuva Palmse mõisa härra ja Balti Raudtee Seltsi esimehe von der Pahleni tellitud eriprojekti järgi. Kadrina jaamahoones on mõisniku jaoks ettenähtud eraldi ruumid.⁹

⁷ Arjakas, Küllö. Eesti raudtee 140. Tallinn: As Eesti Raudtee, 2010, lk. 42.

⁸ Jänes, Martin. Loit, Mari. Raudteearhitektuuri ajaloo ja säilitamisest. Tallinn: Muinsuskaitseamet, 2006, lk. 1

⁹ Arjakas, Küllö. Eesti raudtee 140. Tallinn: As Eesti Raudtee, 2010, lk. 42

Omaette selgelt eristuva tervikrühma tsaarivalitsuse aegsete jaamahooneite seas moodustavad 1913 avatud Peeter Suure Merekindluse raudtee (Liiva-Vääna kitsarööpmeline liin koos kõrvalharudega) ühekorruselised paekivist tüüpjaamahooned.

Kui arvestatav hulk tsaariaegsete jaamade peahooneid on langenud ohvriks sõjahävingule ja uusehitusele, siis lõviosas tollal rajatud vaksalite kompleksides on tänini säilinud üks või mitu jaamatöölise elamut. Ehkki suuruse ja kujunduslike üksikasjade osas mõnevõrra varieeruvad, on need peamiselt ühekorruselised puidust tüüpehitised kõikjal kergesti äratuntavad terve rea iseloomulike ühisjoonte järgi – madal viil- või poolkelpkatus, avasilluste ehissirmid, paljudel konsoltsed puitkarkassiga uksevarikatused jne.

Omaette tähelepanu vääriivad tsaariaegsete jaamade tüüpkavandite järgi valminud, ühtses kujunduslaadis kõrvalhooned – veetornid, pagasikuurid, kaubalaod, käimlad jne –, samuti vähesed eriprojektide järgi rajatud suurejoonelised abihooned nagu näiteks mastapne vedurite ringdepoo Nõmme-Väike jaamas.¹⁰

2.2 Eesti Vabariigi aeg

Iseseisvuse algul oli Eestis 92 raudteejaama, kahe aastakümnega ehitati juurde üle 60 jaamahoone koos mitmesuguste abiruumidega ning üle kümne peatuskoha. Puusillad asendati enamasti raudbetoonsildadega.¹¹

Kui tsaariaegses raudteearhitektuuris kasutatud tüüpkavandid ei jättnud eriti ruumi stiilivariatsioonidele, siis Eesti Vabariigis hakkas moevoolude muutumine tasapisi kajastuma ka vaksaliehitiste ilmes. Eesti Vabariigi algusaastail järgiti olemasolevate jaamahooneite laiendamisel ja esimeste uute raudteeliinide hoonestamisel (Sonda-Mustvee ja Riisselja-Ikla k/r liinid) veel eelnenud perioodil sisse töötatud kujundusprintsiipe, kuid juba 1920.aastate keskpaiku ning lõpu poole kerkis siin-seal juba tolle ajastu üldisele arhitektuuripildile iseloomulikumaid kõrge kelpkatuse, suurte tihedaruuduliste akende ja triipvoodriga puitjaamahooneid (Esna, Kaarepere, Palupera, Pedja, Turba).

1920. aastate algul ehitati uusi jaamahooneid ja taastati sõjas kannatada saanud hooneid. Harjumaal nimetati 1922. aastal von Baranoffi peatuskoht Aruküla peatuskohaks ja sinna

¹⁰ Jänes, M., Oja, U. Eesti raudteearhitektuuri inventeerimine. [www. Muinas.ee](http://www.muinas.ee)

¹¹ Arjakas, Küllö. Eesti raudtee 140. Tallinn: As Eesti Raudtee, 2010, lk. 219.

ehitati tagasihoidlik hoone. 1926. aastal sai Keila jaam juurdeehituse ja uue kivist veetorni. Uusehitistest tuleks esile tõsta 1926. aastal valminud rahvusromantiliselt laadis Järve jaamahoone, mille kavandas nimekas arhitekt Karl Burman.¹²

Uute jaamahoone tüüpikavandid valmisid raudteevalitsuse inseneride ja arhitektide käe läbi. 1928. aastal avatud Lelle-Papiniidu ja Viluvere-Vändra kitsarööpmeliste liinidele kavandas insener Leon Johanson kõrgete mansard- ja poolkelpkatustega puidust tüüpjaamahooneid, tööliste elamud ning ühtlases kujunduslaadis kõrvalhooned. Ehitiste rustikaalne ilme räägib kodukesksusest ja paikkondlikust identiteedist.

Kolm aastat hiljem käiku antud Rapla-Virtsu kitsarööpmelisel ja Tartu-Petseri laiarööpmelisel liinil kerkisid sama projekterija kavandite järgi juba moodsamad, funktsionalismi sugemetega silikaadist ning tellisest mastaapsed tüüpjaamad ja omanäolised kaheksanurkse põhiplaani veetornid. Kahekorruselised viilkatusega vaksalielamud ja väiksemad abihooned säilitasid traditsioonilisema ilme. Tüüpjaamahoone kõrval väärivad märkimist mõningad eriprojektide järgi püstitatud jaamad, näiteks traditsionalistlikus laadis silikaathoone Sürgaveres (1930) ja suurejooneline neobaroki sugemetega tellisvaksal Kiisal(1928).¹³

Kolmekümnendate teisel poolel pääses Eesti raudteearhitektuuris mõjule funktsionalism, mille heaks näiteks on Piils jaamahoone. Arhitekt Hendrik Otloodi kavandite järgi valmisid minimalistliku ja ratsionaalse vormikeelega vaksaliehtised lisaks Piilsile ka Kaarlis, Kilingi-Nõmmel, Tallinnas Kivimäel, Kiviõlis, Lihulas, Vajangul ja Ülenurmel. Kõik nimetatud hooned on vähem või rohkem algupärasel kujul tänini säilinud, va. Kiviõli jaama, mis lammutati.

1929. aastal sai Hiiul valmis lihtne funktsionalistlik, ent uhke kelpkatusega jaamahoone. Tegemist on Eestis esimese põlevkivituhkellistest ehitatud hoonega. Hiiu jaamahoone on Eesti raudteearhitektuuris üks omapärasemaid hooneid, mis on kasutusel tänapäevani. 1929. aastal valmis ka Rahumäe funktsionalistlik jaamahoone. 1936. aastal kasutusele võetud Jõhvi jaamahoonesse projekteriti kaks eraldi ruumi, mis olid mõeldud Toila-Orule sõitva presidendi ja tema külaliste jaoks.¹⁴

¹² Arjakas, Küllo. Eesti raudtee 140. Tallinn: As Eesti Raudtee, 2010, lk. 136.

¹³ Jänes, M., Oja, U. Eesti raudteearhitektuuri inventeerimine. www. Muinas.ee

¹⁴ Arjakas, Küllo. Eesti raudtee 140. Tallinn: As Eesti Raudtee, 2010, lk. 182.

Uute jaamade rajamise kõrval laiendati esimese vabariigi ajal olemasolevaid vaksalikomplekse. Nii täienesid Lelle, Mõniste ja Olustvere jaamad 1920. aastate lõpus Leon Johansonini kavandatud mansardkatusega puitlamute võrra, mitmesse Tallinn-Viljandi liini vaksalisse kerkis samal ajal tellisest tüüpkaubaait. Pidevalt püstitati väiksemaid abihooneid, mis sageli valmisid vanadest liipritest.¹⁵

¹⁵ Jänes, Martin. Loit, Mari. Raudteearhitektuuri ajaloost ja säilitamisest. Tallinn: Muinsuskaitseamet, 2006, lk.4

3. EESTI VABARIIGIAEGSE RAUDTEEARHITEKTUURI KAITSTUS TÄNA¹⁶

Ümberkorraldused Eesti raudteetranspordis on tekitanud olukorra, kus raudteehitised on kaotanud oma esialgse otstarbe ja muutunud raudteeliikluse seisukohalt mittevajalikuks. Raudteeliiklus on aja jooksul vähenenud ning paljud liinid on kaotatud, mistõttu on vaksalite võrgustik tänaseks taandunud pelgalt raudtee ääres asuvate ehitiste kogumiks. Eesti raudtee, kes on hetkel enamuse raudteehitiste omanik, ei ole aga nende säilimisest huvitatud, kuna hooned ei vasta standarditele ning piletimüük toimub tööjõu kokkuhoiu nimel tänapäeval rongist. Nii ongi juhtunud, et suur osa jaamahoonetest seisavad tühjana või on kasutusel vaid osaliselt. Sellest tulenevalt varieerub enamuse jaamaehitiste hooldusaste ja tehniline seisukord rahuldavast avariiliseni. Majanduslikult kasutute hoonete hooldamine käib omanikel tihti üle jõu, samuti ei ole mõeldav kogu raudteearhitektuuri säilitamine museaalse eksponaadina. Kõike seda silmas pidades on raudteearhitektuuri kaitse olnud aktuaalne teema juba mitmeid aastaid.

2004.a. kevadel algatas Muinsuskaitseamet Viru-Kabala raudteejaama lammutustaotluse käsitlemisega pika-ajalise protsessi raudteearhitektuuri väärtustamiseks. 2004.a. suvel teostasid EKA üliõpilased Martin Jänes ja Urmas Oja raudteearhitektuuri inventeerimise. Ühtlasi tegid nad ka ettepaneku rohkem kui 150 hoone kaitse alla võtmiseks kokku 91 jaamas. 2005.a. jaanuaris korraldas Muinsuskaitseamet koostöös Raudteemuuseumiga antud töö tutvustuse ning edastas kogutud materjali ka kohalikele omavalitsustele. 2006.a. jaanuaris pöördus Muinsuskaitseamet uuesti nende kohalike omavalitsuste poole kelle territooriumile potentsiaalsed kaitsealused objektid jäid ning tundsid huvi omavalitsuste hinnangu kohta ajalooliste jaamade säilitamise osas. Niipalju kui vallad vastasid oli vastukaja väga positiivne ja soosiv. Kindel jah-sõna hoone mälestiseks tunnistamiseks anti 56 hoone kohta ja kindel ei 22 hoone kohta.¹⁷

Raudteearhitektuurile pühendati 2006. aasta Euroopa muinsuskaitse päevad ja ilmus kaks raudteearhitektuuri käsitlevat trukist. Üks neist rahvusvaheline Eestis, Islandil, Soomes, Norras ja Rootsis ilmunud muinsuskaitsepäevade trükis, kus Eestit tutvustab Martin Jänese

¹⁶ Peatüki koostamisel on kasutatud suuliseid andmeid Riin Alatalult. Vestlus 8. mai 2011

¹⁷ Alatalu, Riin. Eesti raudteepärandi hetkeolukord ja tulevikuvision. Euroopa muinsuskaitsepäevade seminar. Lahkumise ja saabumise paigad. Haapsalu 12. mai 2006.

artikkel raudteearhitektuurist ja Muinsuskaitseameti poolt välja antud broshüür „Raudteearhitektuuri ajaloo ja säilitamisest“. Viimasena nimetatu sündis loogilise järjena Muinsuskaitseameti algatusel ja AS Eesti Raudtee kaasabil 2004.a. läbi viidud Eesti raudteearhitektuuri inventeerimisele. Raamatu koostamisel on tuginetud inventeerimise käigus kogutud materjalidele ja Muinsuskaitseameti koostatud hooldusjuhenditele. Nimetatud trükised saadeti Muinsuskaitseametipoolt tutvumiseks ka kõigile kohalikele omavalitsustele.

Nii tegeleti 2006. aastani raudteearhitektuuri väärtustamise küsimustega küllaltki intensiivselt kuid paraku siis protsess seiskus ja edaspidi ei ole teemat pea üldse käsitletud. Selle seitsme aasta jooksul alates 2004.aastast tänaseni on Muinsuskaitseamet riikliku kaitse alla võtnud vaid ühe raudteearhitektuuriga seotud objekti – Tondi raudteejaama ja sedagi seoses reaalse lammutamisohuga. Samas on viimase kümnendi jooksul lammutatud mitu kultuuriväärtuslikku jaamahoonet (Lagedi, Palupera, Vaeküla, Lilleküla) ja arvukalt muid raudteearhitektuuri objekte (Nõmme ja Keila ülesõidu hooned alles möödunud aastal).

Hetkel on Eesti riiklike kultuurimälestiste registris 82 nimetust, mis on seotud raudteearhitektuuriga (sh. raudteesillad, viaduktid jm.), sellest vaid 16 nimetust puudutavad Eesti Vabariigi aegset raudteearhitektuuri, neist üheksa on jaamahooned: Kaarepera, Sindi, Koikse, Märjamaa, Laatre, Järve, Rahumäe, Hiiu ja Kivimäe (sealjuures neli neist asuvad Tallinna linnas). Lisaks on selle perioodi raudteearhitektuurist kaitse all veel üks pagasiruum, üks käimla, kolm elamut ja nende abihooned Sindis, üks kaubaait Olustveres ja üks veetorn Märjamaal.

Kui nüüd võrdluseks tuua Eestis ehk enim muinsuskaitsealist tähelepanu pälvinud mõisaarhitektuuri, millega seotud rajatisi on kaitse all 2436 nimetust, siis on raudteearhitektuuri ebapiisav kaitstus ilmne. Loomulikult ei tähenda see, et raudteearhitektuuri kaitse peaks mõisaarhitektuurile järele jõudma. Juba 2004.a. teostatud inventeerimisega tehtud kaitsettepanekute arv tundub kvantitatiivselt ebamõistlik. Samas ei ole Eesti Vabariigiaegse raudteearhitektuuri tänane kaitstus kindlasti piisav ega esinda selle ajastu kogu arhitektuurset tüpoloogiat. Hakkab silma ka, et kaitsettepanekute tegemisel ei ole arvesse võetud üht olulist kriteeriumi ansambllisust. Käesolev töö keskendub neile teemadele põhjalikumalt ja toob välja konkreetsed kaitsettepanekud koos põhjendustega viiendas ja kuuendas peatükis.

4. RAUDTEEARHITEKTUURI INVENTUURI ANALÜÜS

Martin Jänese ja Urmas Oja teostasid 2004. aastal raudteejaamade inventeerimise, et saada ülevaade Eesti raudtee ehituspärandist ja selle hetkeseisust ning teha ettepanekud kultuuriväärtusega ehitiste ja komplekside kaitsmiseks riikliku kultuurimälestisena.

Uurimustöö tulemusena valmis elektrooniline andmebaas. Iga säilinud jaamahoonet või peatuskohta kajastab fotodest ja kirjalikust selgitusest koosnev ankeet, võimaluse korral on seda täiendatud asendiskeemi, hooneplaani(de) jm lisamaterjaliga. Välitöödel tehtud fotodele pakuvad võrdlusmaterjali arhiividest ja mujalt saadud varasemad ülevõtted, tänu millele on andmebaasis põgusalt esindatud ka hävinud jaamaehitised.

Ankeetides on fikseeritud rajatiste asend, arhitektuurne ilme ja väärtuslikud detailid ning antud hinnang tehnilisele seisukorrale. Võimaluse korral on lisatud ka ümberehituste, tuleviku väljavaadete ja muude muinsuskaitse seisukohalt huvi pakkuv teave.¹⁸

M. Jänese ja U. Oja uurimus on käesolevale tööle suurepäraseks alusmaterjaliks, kuid lõplike järelduste ja kaitsettepanekute tegemiseks on see selgelt ebapiisav. Väidetavalt peaks olema iga säilinud jaamahoone kohta olemas ankeet, kuid juba põgusal tutvumisel raudteearhitektuuri puudutavate materjalidega selgub, et mõningad jaamad on siiski inventeerimata jäänud (Hiiu, Vändra, Hanila, Vodja, Pühatu ja Ülenurme). Peale selle on inventeerimata need vaksalid, kus jaamahoone on hävinud, küllaga on säilinud jaamaelamuid ja kõrvalhooneid (nt.Viluvere), ning mõnel puhul on inventeeritud küll jaamahoone ja kõrvalhooneid kuid mitte elamuid (nt.Lelle).

Kõrvalhoonete inventeerimine on olnud tervikuna äärmiselt hektiline. Elamuid, kaubahooneid ja veetorne on inventeeritud kohati kuid enamus kuuridest, lautadest, käimlatest jne. on hoopis inventeerimata jäänud (kuigi osa neist on pildile jäädvustatud).

Ka raudteehitiste tüüpide tabelis esineb puudujääke. Tüüpidesse on jagatud vaid tüüpprojektide järgi valminud hooned (sedagi mitte täielikult) kuid ülejäänud hooned on tabelist välja jäänud, mis seab kahtluse alla tabeli kasutatavuse.

¹⁸ Jänäs, Martin. Eesti raudtee ehituspärandi uurimisest ja kaitses. Muinsuskaitse aastaraamat. Tallinn, 2004. lk 82.

Töös on toodud nimekiri hoonetest mille suhtes tehakse ettepanek kaitsmiseks kultuurimälestisena, kuid põhjendused ja võrdlusmaterjal puuduvad.

Asjakohaste ja põhjendatud kaitseettepanekute tegemiseks tuleks tehtud tööd kindlasti täiendada ning edasi arendada. Käesolev töö teeb sellega algust võttes vaatluse alla küll vaid Eesti Vabariigiaegse raudteearhitektuuri.

5. RAUDTEEARHITEKTUURI TÜPOLOOGIA 1920-1940

5.1 Historitsistlikud jaamahooned

Eesti Vabariigi algusaastail järgiti olemasolevate jaamahooneite laiendamisel ja esimeste uute raudteeliinide hoonestamisel veel eelnenud perioodil sisse töötatud kujundusprintsipi. Nii on sellest perioodist säilinud hulk hooneid, mis olles küll ehitatud Eesti Vabariigi algusaastatel kannavad selgelt möödunud ajastu pitsit ja tõenäoliselt on nii mõnigi neist ehitatud projekti järgi, mille koostamise aeg jäi I maailmasõja eelsetesse aastatesse.

Selles alajaotuses võib välja tuua tüübi, kus riskülilise põhiplaaniga hoone mõlemas otsas paikneb väike pultkatusuga väljasopistuv eeskoda. Sarika- ja pärliniotsad on kujundatud ehisedetailidena. Tiheda kaheksase ruudujaotusega aknaid kaunistavad saelõikeornamendiga puitpitsid. Sellisena on nad selgelt veel eelnenud perioodi raudteearhitektuurist mõjustatud – kuigi viilkatus (mis varasemate tüüpjaamahooneite puhul oli reeglina suhteliselt madalakaldeline) on siin taas traditsiooniliselt 45 kraadne ja liigendatud kehandi asemel on ühtne risttahukaline maht, detailikäsitus on veel historitsismist mõjutatud (puitpitsid, aknad jne).



Ristiküla jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Orajõe jaamahoone 1938.a. Foto M.Helme kogust



Laiksaare jaamahoone aken 2004.a. Foto U.Oja

Selle tüüpprojekti järgi olid ehitatud Massiaru, Laiksaare, Orajõe ja Ristiküla jaamahooned. Orajõe jaamahoone on hävinud ning Laiksaare ja Massiaru on varemeis. Ristiküla jaamahoone on säilinud ümberehitatud kujul.



Kaagjärve jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Lepa jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Vaskräama jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja

Kaagjärve ja **Lepa** ristkülikulise põhiplaaniga ühekorruselised hooned on selgelt kantud tsaariaegse historitsistliku raudteearhitektuuri esteetikast. Lihtsad puithooned omavad kaunist dekoori – kuuese ruudujaotusega aknad on kaunistatud pitsiliste sandrike ja faasitud laudraamistusega, mille allapoole pikendatud külglaudadel on nikerdatud otsad. Väljaulatuvad sarika- ja räästapärilinite otsad on dekoratiivselt tahatud. **Vaskrääma** eristub teistest siia gruppi kuuluvatest hoonetest juba materjalikasutuse poolest – tellistest hoone on erand valdavalt puidust ehitatud raudteehoonete seas, ka on tegemist hoonega, millele jaamahoone roll on pigem külge poogitud kasutades selleks ühte eraldi sissepääsuga ruumi. Valdavalt on tegemist siiski elamuga. Ristkülikulise põhiplaaniga ühekorruseline viilkatusega hoone otsal sopistub välja viilkatusega eeskoda, fassaade raamistavad laiad krohvliseenid. Madala segmentkaarega välisavad on piiratud enduva krohvraamistusega, mille silluse siseserval katmata telliskaar. Väljaulatuvad sarikaotsad on dekoratiivselt tahatud.

Kuna sellesse gruppi kuuluvate hoonete püstitamisel on selgelt kasutatud veel eelneva perioodi arhitektuurivõtteid ja detailikäsitlust, siis tuleks nende hoonete väärtuse üle otsustamiseks vaadelda neid Tsaariaegse raudteearhitektuuri kontekstis ja seetõttu ei ole käesolevas töös antud jaamahoone muinsuskaitselist potentsiaali kaalutud.

5.2. Raudteejaamade tüüpprojektid

5.2.1 Ühekordsed kelpkatusega hooned

Lühikese nelinurkse põhiplaaniga traditsionalistlikud ühe korruselised kelpkatusega puitjaamahooned. Rõhtvoodrile pakub kontrasti profiilliistuga eraldatud püstlaudisriba akendealusel seinavööndil. Avaraamistuse pikendatud külglauad ulatuvad räästast soklini, imiteerides puitsõrestiktarindust. Katuseräästad on kergelt tõstetud, fassaadi katusetahul asetseb väike pultkatusega uuk. Tegemist on n.ö üleminekutüübiga, kus hoone mahuline käsitus viitab n.ö uuele ajastule, samas kui detailid (aknad, laudis jne) viitavad tsaariaegse raudteearhitektuuri traditsioonide jätkumisele.



Ellamaa jaamahoone 1933.a. Foto A.Aia kogust



Taebla jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja

Sellesse gruppi kuulub vaid kaks jaamahoonet, millest Ellamaa jaamahoone lammutati 1990. aastatel. Taebla jaamahoone on säilinud ümberehitatud kujul. Algne jaamaehitis piirdus praeguse hoone lühema, raudteega rööbiti asetseva korpusega. Hiljem, võimalik, et juba enne II maailmasõda, ehitati kinni fassaadist üle poole hõlmanud sissesopistuv katusealune ja lisati hoone tagaküljele pikem, raudteega risti asetsev tiib.

Arvestades tõsiasja, et antud tüübist on säilinud vaid üks jaamahoone, võib kaaluda selle kaitse alla võtmist.

5.2.2 Astmelise kelpkatusega hooned

Ristkülikulise põhiplaaniga traditsionalistlikud 1,5 korruselised kõrge kelpkatusega hooned. Omapärasel moel astmestatud kelpkatuse võimaldab mõlemale pikiküljele kahe korruse kõrguse, ülaosas astmeliselt lüheneva seina, jättes otsaseinad ühe korruse kõrguseks. Asunikutalu laudisega seinu ilmestavad suured tihedaruudulised aknad. Katuse mõlemal kelbal kõrge kors-ten. Hoone II korrusel paiknesid eluruumid. Sellesse gruppi kuuluvad Esna, Pedja (hävinud) ja Turba jaamahooned. Tänapäevani säilinud Esna ja Turba jaamahoone arhitektuurses ilmes esineb mõningaid erinevusi kuid üldjoontes on hooned siiski väga sarnased.



Turba raudteejaam 2004.a. Foto U.Oja



Turba raudteejaam 2008.a. Foto L.Välja

Turba raudteejaam on hiljuti renoveeritud, mis viitab hoone jätkusuutlikkusele uues funktsioonis. Võimaluste piires on arvestatud hoone algse arhitektuurikeelega, kuigi eksterjööris on säilinud vähe autentset substantsi. Vägagi algupärasena on säilinud Esna jaamahoone, mille puhul on andmeid selle kasutusest elamuna, samas on ümbrus hooldamata ja hoonel napib nähtavat omanikuhuvi.



Esna jaamahoone alevipoolne külg. Foto L.Välja 2009.



Esna jaamahoone raudteepoolne külg. Foto U.Oja 2003.

Arvestades siiski asula perspektiivikust (selle originaalse raudteeasula ümbrusesse on tänu RAM kooli filiaalile Vodjas ja Esnal tekkinud arvestatav haritud elanikkond) võiks sellel hoonel olla siiski suur säilimispotentsiaal ja seega ka võimalus kaitsta kultuurimälestisena. Esna puhul tuleb esile tõsta ka jaamaesise munakivisillutise ning mitmete jaamakompleksi kuulunud hoone säilimist, lisaks väärtusliku raudteealevi olemasolu, mis tõstab hoone väärtust olulise osana suuremast ansamblist.

5.2.3 Kõrge kelpkatusega hooned

Ühe- ja kahekorruselisest plokist koosnev kelpkatusega riskülikulise põhiplaaniga traditsionalistlik hoone. Püstlaudisega vooderdatud ehitise räästaid ääristab nõgusa profiiliga lopsakas laudkarniis. Nurki rõhutavad võrdlemisi laiad puitliseenid. Kahe korruse erinevat funktsionaalset rolli toonitab teise korruse madalam sein ja madalamad ning tihedama ruuduliigendusega aknad. Välisüksed on varustatud valgmiikega.



Palupera jaamahoone 1938.a. Foto A.Aia kogust



Kaarepere jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja

Sellesse grupi kuuluvad Kaarepere, Palupera ja Vaeküla jaamahooned. Palupera ja Vaeküla on tänaseks hävinud ja Kaarepere on muinsuskaitse all. Seega võib selle jaamahoone tüübi osas lugeda kaitstuse piisavaks.

5.2.4 L. Johanson'i tüüpprojekt: poolkelp-mansardkatusega 1,5-korruseline puitjaamahoone

Ristkülikulise põhiplaaniga traditsionalistlikku hoonet liigendavad mõlemal pikiküljel paiknevad keskrisaliidid, mida kroonivad laudkarniisiga raamitud, dekoratiivse poolümaraknaga ehitud kolmnurkfrontoonid. Mansardkorruse aknauugid on varustatud profiiläärise segmentfrontoonidega. Katuse mõlemal kelbal pilujas kaaraken. Tagumise sissepääsu ees on puitpostidele toetuv varikatus, ukse liidab teda flankeerivate kitsaste akendega tervikuks lamekaarne laudraamistus. Samamoodi on raamitud esifassaadi keskrisaliidil sügava lamekaarse tagasiastega peasissepääs. Profiillaudkarniisiga palistatud katuseräästas ulatub lühikeste lõikudena otsaseintele, tõstes esile otsviilude alumisi nurki. Samasugune laudkarniis kulgeb katuse murdejoonel. Nurgad ja tagumise sissepääsu varikatuse postid on vooderdatud laiade kanneleeritud püstlaudadega, korruste vahel ja soklil rõhtlaud. Mõlemal peasissepääsul on kahepoolseid klaasidega ukseid, külgsissepääsudel

ühepoolsed valgmikega tahveluksed. Aknad on suured ja tiheda ruudujaotusega. Hoonet katab püstlaud vooder (triipvooder).



Eidapere jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Sindi jaamahoone 2005.a. Foto T.Sits



Väandra jaamahoone 2001.a. Foto H.Muda



Viluvere jaamahoone 1930.aastatel

Sellesse gruppi kuuluvad Eidapere, Sindi, Väandra, Tori ja Viluvere jaamahooned.

Väandra jaamahoonet eristab teistest poole ehitise laiune madalam väljasopistuv korpus ehitise otsal. Ka tänaseks hävinud Viluvere jaamahoone erines teistest pisut oma astmelise fassaadi ja suurema põhjapindala poolest.

Kuna Tori ja Viluvere jaamahooned ei ole säilinud ning Sindi jaamahoone (koos pagasiruumi käimla ja elamutega) on juba muinsuskaitse all, siis iseenesest võiks öelda, et selle jaamahoone tüübiga on kõik korras. Siiski võiks kaaluda lisaks Eidapere raudejaama kaitset, kuna tegemist on väga algupärasel kujul säilinud seda tüüpi jaamahoonega (autentsed avatäited jm detailid), mida täiendab autentselt säilinud pagasikuur. Kuigi hoone on suhteliselt puutumatult säilinud, on selle ümbrus heakorrastatud, mis viitab elujõulisusele elamuna.

5.2.5 L. Johansoni tüüprojekt: 1,5-korruselised keskrisaliitidega, poolkelpkatusega hooned

Mõlemat keskrisaliiti kroonib lopsaka, puidust profiilkarniisiga raamistatud ja dekoratiivse poolümaraknaga ehitud kolmnurkfrontoon. Tõstetud katuseräästaid ääristav laudkarniis ulatub lühikeste lõikudena otsaseintele, rõhutades otsviilude alumisi nurki. Tagakülje keskrisaliidil sissepääsu kohal puitkarniissirm. Mõlemal kelbil asetseb poolümaruuk. Fassaade ilmestavad laiad nurgalauad ja laudraamistuses kaheksa ruuduga aknad. Peasissepääsul kahepoolne klaasidega välisuks, mille kohal asetseb kaarliistudega liigendatud valgmik.



Koogiste jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Tammiste jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Kõnnu jaamahoone (tagafassaad)2004.a. Foto U.Oja



Tootsi jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja

Sellesse gruppi kuuluvad Koogiste, Tammiste, Tootsi, Kõnnu ja Luuri jaamahooned. Paremini säilinud näideteks neist on Tammiste, Koogiste ja Tootsi. Kaitse alla võttu võiks kaaluda Tammiste või Koogiste jaamahoone puhul. Tammiste jaamahoone näol on tegemist kõige algupärasemal kujul säilinud seda tüüpi jaamahoonega. Koogiste kaitse alla võttu võiks aga kaaluda seetõttu, et seal on peale jaamahoone säilinud ka veel kuur ja käimla ning raudteeäärne elamu koos abihoonete ja kaevuga. Lõpliku otsuse tegemiseks tuleks koostada

võrdlev ekspertiis arvestades tänast tehnilist seisundit ja omandisuhetest tulenevat säilimisperspektiivi.

5.2.6 L. Johansonini tüüprojekt: 2-k kelpkatusega puidust, krohvitud jaamahoone-elamu

Ristkülikulist põhiplaani liigendab kaldpõskedega, iseseisva telkkatusega kõrge risaliit esifassaadil ja väljasopistuv trepikoda tagaküljel. Fassaade ilmestavad krohvraamistuses, (keskaknal lukukiviimitatsiooniga) kümnese ja kaheksase ruuduliigendusega püstaknad, fassaadi keskrisaliidi pööninguosas dekoratiivsed rombaknad. Kergelt tõstetud katuseräästal kulgeb laudkarniis. Esifassaadi valgimikuga peasissepääsul kahepoolne klaasidega tahveluks. Trepikoja mõlemal küljel asetseva sissepääsu piirdega trepimadet katab puitpostile toetuv varikatus ja trepikoja keskel paiknevat kahepoolset keldriust katab konsoolidele toetuv kitsas varikatus.



Ilumetsa jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Raikküla jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Taevaskoja jaamahoone 1936.a. Foto J.Parikas

Selle tüübi alla kuuluvad Ilumetsa, Raikküla, Taevaskoja, ja Kliima jaamahooned. Taevaskoja ja Kliima jaamahooned on tänaseks hävinud. Potentsiaalse mälestisena tuleks kaaluda Ilumetsa jaamahoonet, kuna see hoone on säilinud märksa autentsemalt kui sama projekti järgi ehitatud Raikküla jaamahoone-elamu.

5.2.7 Arvatavalt L. Johansonini tüüprojekt:¹⁹ 2-korruselise silikaatjaamahoone

Tegemist on sümmeetrilise ristkülikulise põhiplaaniga madala kelpkatusega hoonega. Ehitise keskosas asetsev kitsam ootesaalikorpused moodustab mõlemale pikiküljele kõrgema, tagasiastega keskosa. Hoone mõlemal otsaseinal asetseb kergelt eenduv, põhikorpusest pisut madalam trepikoda. Seinad on liigendatud püstsete aknanišidega, mis pikifassaadide kõrgemal keskosal päädivad kolmnurksete pööninguakendega. Esinduslikku muljet süvendab astmeline

¹⁹ Jänes, M., Oja, U. Eesti raudteearhitektuuri inventeerimine.

telliskarniis katuseräästal ja stiliseeritud kvaadriimitatsioon hoone nurkadel, samuti lai betoonvarikatus mõlemal peasissepääsul. Külguksed on varustatud väiksemate konsoolvarikatustega. Katuse otstahkudel paiknevad poolümaruugid.



Märjamaa jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Vigala jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Kiidjärve jaamahoone 1932.a. Foto J. Parikas



Põlva jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja

Sellesse gruppi kuuluvad Märjamaa, Vigala, Põlva, Ruusa ja Kiidjärve (kaks viimast olid dekoorilt veidi lihtsamad ja krohvitud fassaadidega) jaamahooned. Ruusa ja Kiidjärve ei ole säilinud. Märjamaa jaamahoone on koos veetorniga muinsuskaitse all ja sellega on n.ö tüpoloogiline esindatus tagatud. Küllaga võiks ansambllilisust silmas pidades kaaluda Põlva jaamahoone kaitse alla võtmist koos tüüpelamute, tüüpkuuride, tüüpkäimla, kaubaaida ja käimlatega.

5.2.8 L. Johanson'i tüüprojekt: 2-korruseline väiksem silikaatjaamahoone

A-sümmeetrilise põhiplaani askeetliku kujundusega ehitisele lisavad esinduslikkust silikaat-telliskarniis katuseräästal ja stiliseeritud kvaadriimitatsioon nurkadel. Visuaalset rütmi loovad kahe- ja kolmekauparühmitatud kahe korruse kõrgused aknanišid ja sümmeetriliselt paigutatud vihmaveerennid, sissepääsud on nihutatud keskteljelt kõrvale. Fassaadi katusetahul asetseb madal kaaruuk. Sissepääsud on varustatud kitsa betoonist konsoolvarikatusega, tagumist peasissepääsu flankeerib stiliseeritud kvaadriimitatsioon. Peasissepääsudel kahepoolsed klaasidega tahveluksed. Fassaadiviimistluses esineb nii puhasvuuk silikaattellist ja kui krohvitud pinda.



Paeküla jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Rootsi jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Rumba jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Tuudi jaamahoone (tagafassaad) 2004.a. Foto U.Oja

Gruppi kuuluvad Paeküla, Rumba, Rootsi ja Tuudi jaamahooned. Kõige paremini säilinud näide on Paeküla jaamahoone, mille kaitse alla võttu tasub kaaluda.

5.2.9 H. Otlodi tüüpikavand: 2-korruseline kaubalaoga silikaatjaamahoone

Minimalistliku vormikeelega hoone esikülge ilmestavad kogu kahekorruselise korpuse laiuses kulgev konsoolne betoonist varikatus ja ärkel selle all fassaadi keskel. Ärkli peal asetseb teise korruse rõdu. Vaksalihoonega ühe katuse alla mahutatud kaubaaida laadimisplatvorm jätkub kitsama trepiplatvormina peasissepääsu ees. Tagakülje sissepääsul on omaette väiksem trepiplatvorm, mille kohal tema gabariite kordav betoonist varikatus. Ehitise horisontaalaksenti rõhutavad metalltorudest rõdu- ja trepipiirded ning akende all- ja ülaservas kulgevad silikaattellissimsid, mis liidavad nurgaaknad nende ümbernurga-paarilistega terviklikeks kujundusüksusteks.



Kaarli (tagafassaad) jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Vajangu jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja

Tegemist on väga elegantse funktsionalistlikku lahendusega, mis arvestades hoonete suhteliselt perifeerset paiknemist esindavad oma piirkonnas arhitektuurset tipptaset. Sellesse gruppi kuuluvad Kaarli ja Vajangu jaamahooned. Vajangu kui selgelt elujõulisema kasutusega elamuna on sellest tulenevalt saanud ka mitmete muudatuste ja asenduste osaliseks (neist silmatorkavamad muudetud kujul uuendatud avatäited). Autentsema ilme säilitanud Kaarli jaamahoonega pole hetkel selgust funktsiooni ja säilimisperspektiivi osas, mis enne edasist käsitlust (nt ekspertiisina) tuleks välja selgitada.

5.2.10 H. Otloodi tüüpprojekt: 2-korruseline silikaatjaamahoone-elamu

Minimalistliku hoone visuaalse dominandi moodustab alumise korruse fassaadi keskel asetsev ärkel, millel silikaatraamistuses tagasiastega sissepääs. Sissepääsu flankeerivad krohvitud nurgapostidega lintaknad, varustatud allääres kulgeva silikaatsimsiga. Katuseräästaste servad ja alumised pinnad on viimistletud terrassiitkrohviga, aknaavad piiratud eenduva silikaatraamistusega. Tagaküljel asetsev püstne trepikojaaken on kroonitud silikaadist lukukividekoratsiooniga. Fassaadi katusetahul madal riskülikuline uuk.



Piilsi jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja

Ülenurme jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja

Antud gruppi kuuluvad Piilsi ja Ülenurme jaamahooned, mis erinevad üksteisest mõnevõrra küll detailikäsitluse poolest (aknajaotused, katusekalle). Potentsiaalse kaitseobjektina võiks vaadelda Piilsi jaamahoonet, mis on juba algselt elegantsema lahendusega olnud ja algupärasemalt säilinud kui Ülenurme. Piilsi puhul tuleb aga tõsiselt kaaluda selle säilimisperspektiivi – üksildane asukoht soode ja metsade vahel ei pruugi tagada funktsiooni ja kasutust järgnevatel aastatel. Hetkel on hoone kasutuseta aga suletud avadega.

5.3 Jaamahoone eriprojektid

5.3.1 Leon Johanson loomingu

Peale tüüpprojektide järgi valminud jaamahoone on L. Johanson loomingu tänaseni säilinud veel kaks eriomelise jaamahoone – Karuse ja Koikse.

Traditsionalistliku üldkäsitlusega **Karuse** on ristikülkilise põhiplaani kahekorruselise kelpkatusega traditsionalistlik hoone. Visuaalse dominandi loob fassaadi keskosas püstakendega flankeeritud ja kitsa laudsirmiga varustatud tagasiastuv peasissepääs. Fassaadide külgsektorites ja teise korruse otstel tekitavad rahuliku rütmi rõhtliistude varal terviklikeks kujundusüksusteks liidetud aknapaarid. Fassaadi peasissepääsu tähtsust rõhutab sissepääsu kohal asetsev teise korruse kaaraken. Nurki ilmestab karniisilõikudega imiteeritud kvaader. Igal katusetahul paikneb lai madal kaaruuk.



Karuse jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Koikse jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja

Koikse on aga tuntavate funktsionalismi sugemetega ühekorruselise kelpkatusega ehitis. Esiküljel domineerib tugevalt eenduv silikaattelliskarniisiga keskrisaliit. Katuse otstahkudel

on madalad kaaruugid, väliskuse kohal asetseb kitsas varikatus. Hoone nurgad on kaunistatud kvaadrit jäljendavate ülestikku paigutatud rõhtsate ehisvaolõikudega. Keskrisaliidi seinal hoone põhimahu katuseräästa kõrgusel kulgeb katkematu ehisvagu.

Koikse jaamahoone on mälestisena kaitse all. Tulenevalt Karuse jaamahoone omanäolisusest ja heast säilivusest võib kaaluda ka selle jaamahoone kaitse alla võtmist, kuigi hetkel on hoonel väga teadlik ja restaureerimismeelne omanik, mis vähendab ohtu hoone säilimisele võimalikult algupärasel kujul.

5.3.2 Traditsionalism

Lisaks eelpool mainitud Eesti Raudtee Valitsuse arhitekti Leon Johansonitraditsionalistlikele tüüpprojektidele on veel rida traditsionalismi sugemetega eriprojekte, mille autorluse kohta esialgu andmed puuduvad.

Kärevere jaam ehitati väikese puidust jaamahoone asemele 1920tel kahekordne paekiviehitus. Osaliselt krohvitud hoone eklektilises arhitektuuris kohtuvad traditsionalistlik murdkelpkatuse ja segmentfrontooniga keskviil eelnenud ajastu kroonuhistoritsismi meenutavate tellisest rõhtvööde, avaaäraste ning laiade fassaadipiiretega. 1931 valminud **Sürgavere** jaamahoone ehitati tollal uudismaterjalina kasutusele tulnud põlevkivituhktellisest. Juugendliku üldilmega plastiliselt liigendatud poolkelpkatusega ehitise igat külge ilmestab lai trapetsiline katuseviil, esifassaadi elustab kergelt taanduva sissepääsu kõrval kaldpõskedega ärkel.

Kiisa vaksal sai 1928. a koguka, massiivsete eenduvate külgtiibadega neobaroki sugemetega kivihoone. Kahte massiivset külgtiiba ühendab kitsam keskosa, mille mõlemal fassaadil profiiläärise laia varikatuse all peasissepääs, mille mõlemal küljel kitsas aken.



Kärevere jaamahoone 2009.a. Foto L.Välja



Sürgavere jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Kiisa jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja

Tänaeni on säilinud veel Tudu, Kunda ja Laatre jaamahoone, mis kõik on erinevad traditsionalistlikus laadis ehitised. **Tudu** lihtne ristkülikulise põhiplaani kelpkatusega

jaamahoone on tundmatuseni remonditud. Ka **Kunda** ristkülikulise põhiplaaniga ühekorruselise viilkatusega hoone originaalsubstansist on vähe säilinud. **Laatre** ristkülikulise põhiplaaniga ühekorruseline kelpkatusega jaamahoone sobiks oma iseenesest paremini esimese tüüpprojekti alla kuhu kuuluvad Ellamaa ja Taebla, kuid Laatre ei ole tüüpprojekti järgi valminud. Laatre jaamahoone on muinsuskaitse all.



Tudu jaamahoone 2004.a.
Foto U.Oja



Kunda jaamahoone 2004.a. Foto
U.Oja



Laatre jaamahoone 2004.a. Foto
U.Oja

Muinsuskaitse alla võiks võtta Kärevere või Kiisa jaamahoone, kui neobarokse raudteearhitektuuri hea näite.

5.3.3 Traditsionalismist modernismini

1926. a Karl Burmani kavandatud **Järve** jaamahoone harmoneerub hästi ümbritseva aedlinna romantilise traditsionalismi käsitlusega. Unkaotstega kelpkatuse ja räästaalusega rehetaret meenutav ehitus on hiline näide omanäolise andega arhitekti rahvusromantilisest juugendi tõlgendusest, milles 1920ndatel ei puudu ka traditsionalismi hõng.

1929. aastal sai **Hiiu** valmis lihtne funktsionalistlik, ent uhke traditsionalistliku kelpkatusega jaamahoone. Tegemist on Eestis esimese põlevkivituhktelistest ehitatud hoonega. Hoolimata kõrgest kelpkatusest mõjub Hiiu vaksal oma selge, otstarbekohase plaanilahendusega juba päris moodsalt. Ka Rahumäe (1930) jaamahoone on ehitatud põlevkivituhktellisest ja järgib üsna sama käekirja kui Hiiu oma.

1938. aastal Grigori Tumma projekti järgi valminud **Paide** jaamahoone paistab silma kõige moodsama arhitektuurse käsitlusega. Jaamahoone otsale nihutatud ooteruumiga plaanilahendus saab esmakordselt ka väljast loetavaks, modernistlikku üldmuljet ei riku kõrge ootesaali püstaknaid ekraaniks siduv graniitkrohvaamistuski.



Järve jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Rahumäe jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Hiiu jaamahoone 2009.a. Foto Maria Silla



Paide jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja

Järve, Rahumäe ja Hiiu jaamahooned on muinsuskaitse all.

5.3.4 Hendrik Otloodi üksikprojektid

H.Otloodi loomingust on peale ülal toodud tüüpprojektide säilinud veel kolm funktsionalistlikku silikaatjaamahoonet – Kilingi-Nõmme, Lihula ja Kivimäe jaamahooned.

Kilingi-Nõmme on riskülikulise põhiplaaniga kahekorruseline kelpkatusega hoone, mille põhimahule liitub otsas väike ühekorruseline plokk. Fassaadi peasissepääsu ja seda ääristavate akende kohal asetseb konsoolne betoonist varikatus Pööningut valgustavad madalad uugid.

Lihula jaamahoone on samuti riskülikpõhiplaaniga kahekorruseline madala kelpkatusega hoone. Mõlemal pikiküljel paiknevad tsentrist kõrvale nihutatud, laia konsoolvarikatuse alla paigutatud peasissepääsud. Lai konsoolne varikatus katab ka otsasissepääsu ja selle kõrval kulgevat madalate akende rivi, mille liidab katkematuks lindiks avade allääres kulgev terrassiitkrohvsimss. Mõlema hoone ühisnimetajateks on lihtne risttahukaline kehend, puhasvuuk silikaattelistest fassaad ja konsoolsed varikatused.



Kilingi-Nõmme jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Lihula jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja

Kivimäe jaamahoone on asümmeetrilise põhiplaaniga ühekorruseline lameda kelpkatusega hoone. Sopiliselt tagasiastuv esisein tekitab fassaadile varieeruva sügavusega katusealuse, mille räästast toetavad tellispostid. Fassaadi räästaalust seinariba ääristab terrasiitkrohviga simss. Samasugune rõhtvöö kulgeb katusealusest fassaadi perimeetrile astuva väljasopistise seinal suurte akende allääre kõrgusel, teiste akende allservas lühemad simsid. Terrasiitkrohviga on viimistletud ka laia katuseräästa serv ja aluspind. Kivimäe jaamahoone on üks funktsionalistilikuma



Kivimäe jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja

üldilmega hooneid kaasaegsete hulgas, iseloomulik on ka linnalähirongide raudteejaamadele (Järve, Rahumäe, Hiiu, Kivimäe) avar katustatud väliooteala. Kivimäe jaamahoone on muinsuskaitse all.

5.4 Jaamaelamute tüüpprojektid

Kuigi tolle aegsetele jaamahoonele on omane, et lisaks ootesaalile ja kassaruumile oli neil ka elamisfunktsioon (enamasti II korrusel), valmis Eesti Vabariigi perioodil ka terve rida raudteetöötajatele mõeldud elamuid. Enamik neist valmis Eesti Raudtee Valitsuse arhitekti Leon Johansonini tüüpkavandite järgi.

5.4.1 L. Johansonini 1,5-korruseline poolkelp-mansardkatusega puitelamu

Suurem tüüp

Traditsionalistliku üldilmega hooned on sümmeetrilise põhiplaaniga, poolkelp-mansardkatusega ja püstlaudvoodriga. Mansardkorruse keskel paikneb kolme akna laiune väljaehitis, mida kroonib laudkarniisiga raamistatud, dekoratiivse poolümaraknaga ehitud kolmnurkfrontoon. Puidust profiilkarniisiga ääristatud katuseräästad ulatuvad lühikeste lõikudena otsaseintele, tõstes esile otsviilude allnurki. Triipvoodriga kaetud fassaade ilmestavad laiad nurgalauad, avatäidete piirded ja suured, tiheda ruuduliigendusega aknad. Katuse mõlemal kelbal paikneb poolümaruuk. Hoonel on kolm sissepääsu – kaks esi- ja üks tagafassaadil. Ilmselt jaguneb elamu neljaks korteriks – kaks ülemisel ja kaks alumisel korrusel.



Tori jaamaelamu 2004.a. Foto U.Oja



Sindi jaamaelamu 2004.a. Foto U.Oja



Viluvere jaamaelamu 2003.a. Foto L.Välja



Olustvere jaamaelamu (tagafassaadaad) 2004.a. Foto U.Oja



Lelle jaamaelamu (tagafassaadaad) 2004.a. Foto U.Oja



Mõniste jaamaelamu 2004.a. Foto U.Oja

Sellesse tüüpi kuuluvad Lelle, Viluvere, Tori, Sindi, Vändra, Olustvere ja Mõniste jaamaelamud.

Väiksem tüüp

Selle, väiksemat tüüpi, elamu erinevus eelmisest tüübist on põhiplaaniline: kui eelmise tüüpi kolme sissepääsuga korterelamusse oli planeeritud mitu korterit siis selle tüüpi puhul on

ilmselt tegemist 1-2 korterilise elamuga. Kuigi kujunduslikult on nendel hoonetel ka omavahel väikesi erinevusi on loodud tüübi aluseks plaanilahendus, mis nendel hoonetel on siiski kõigil sarnane.



Vändra Jaamaelamu 2008.a. Foto L.Välja



Sindi jaamaelamu 2004.a. Foto U.Oja



Viluvere jaamaelamu 2003.a. Foto L.Välja

Tüüpi kuuluvad Vändra, Sindi ja Viluvere jaamaelamud. Kõik kolm Sindi elamut on muinsuskaitse all, millega on ka viimase kahe tüübi kaitstus piisav. Täiendavaid ettepanekuid võib teha kui on inventeeritud ka hetkel inventeerimata jaamaansamblid (Lelle, Viluvere, Vändra) ja teostatud ekspertiis.

5.4.2 L. Johansonini kahekorruseline viilkatusega puitelamu

Ristkülikulise põhiplaani keskrisaliidiga kahekorruseline viilkatusega hoone. Risaliidi sissepääsu kohal asetseb väike kaaraken. Fassaadi keskel risaliidina eenduvat trepikoda kroonib laudkarniisiga raamistatud kolmnurkfrontoon, mida kaunistab dekoratiivse liigendusega poolümaraken. Üleulatuva räästaservata otsviiludele annavad viisnurkse kuju alumistest viilunurkadest välja kasvavad parapetjad astmed. Külgmisi katuseräästaid ääristav lopsakas laudkarniis jätkub katkematu vööna ka otsaseintel, markeerides otsviilude alumisi servi. Hoone nurki raamistavad puitpilastrid päädivad rõhtsate profiillistudega piiritletud lakooniliste kapiteelidega. Risaliidi sissepääsu kohal asetseb väike kaaraken.

Tüüp jaguneb omakorda kaheks – on ühe sissepääsuga ja kahe sissepääsuga hooned. Kaks varianti erinevad teineteisest pisut ka fassaadi risaliidi kujunduselt. Ühe sissepääsuga hoonetel on risaliidi teisel korrusel kitsas akende rida, mille all paikneb ristliistudest kaunistus. Kummalgi pool peast asetsevad kaks väikest neljase ruudujaotusega akent. Kahe sissepääsuga hoonel on peale risaliidil paikneva peaukse tagaküljel kaldpõskedega eeskoda. Risaliidil paiknevad aknad on teisel korrusel pikemad kui esimesel variandil ja kahe väikese

akna asemel asetseb kummalgi pool peasissepääsu üks piklik aken. Originaal ukсед olid ristliistudega kaunistatud klaasiga tahveluksed.



Orava jaamaelamu 2004.a. Foto U.Oja



Märjamaa jaamaelamu 2004.a. Foto U.Oja



Veriora jaamaelamu 2004.a. Foto U.Oja



Vigala jaamaelamu 2004.a. Foto U.Oja

Tänu asjaolule, et jaamaelamud on tihti olnud järjepidevalt elamutena kasutusel, on sellest tüübist säilinud võrdlemisi palju näiteid. Tüübi alla kuuluvad Koikse, Märjamaa(2tk), Vigala(2tk), Virtsu(4tk), Põlva(2tk), Veriora(2tk) Ruusa, Lihula, Reola, Vastse-Kuuste, ja Orava jaamaelamud. Ruusa jaamaelamud ja üks Virtsu elamutest on hävinud. Mitte ühtegi selle tüüpi jaamaelamut ei ole kaitse all. Sellest grupist on kõige algupärasemal kujul säilinud Vigala kirdeelamu, kuid silmas pidades ansambelilisust võiks mälestisena kaitse alla võtta Märjamaa jaamaelamud, kuna seal on juba kaitse all jaamahoone ja veetorn. Märjamaa kahe jaamaelamu näol oleks esindatud selle grupi nii ühe kui ka kahe sissepääsuga elamutüüp.

Teisest küljest aga tasuks ehk kaaluda hoopis Põlva vaksali kogu ennesõjaaegse jaamakompleksi muinsuskaitse alla võtmist, kuna tegemist on ilmeka ja võrdlemisi terviklikult säilinud näitega 1931. a rajatud Tartu-Petseri liini jaamadest ning esimese

vabariigi aegsest vaksaliehitusest üldisemalt. Seda enam, et Põlva jaamahoone näol on tegemist ainsa säilinud näitega 1931. a rajatud Tartu-Petseri laiarööpmelise liini suurtest silikaatjaamahoonetest. Lõpliku otsuse langetamiseks tuleb läbi viia võrdlev ekspertiis kõigi eelnimetatud “kandidaatide” kohta.

5.4.3 Pooleteistkorruselised poolkelpkatusega hooned

Ristkülikulise põhiplaaniga hoone katuse mõlemal pikitahul asetseb pultkatusega väljaehitis katusekorruse akendega. Idapoolsel sissepääsul on konsoolne varikatus. Sellest tüübist on säilinud vaid Esna ja Järva-Jaani jaamaelamud. Esna puhul on välisvooder, avatäited samuti avade ja nurkade raamistuslauad sekundaarsed. Korstnad on plekiga üle löödud. Hoone on säilitanud küll algupärase mahu ja on sellisena oluline osa jaamaansamblist, iseseisvat väärtust kultuurimälestise kandidaadina siiski ei oma. Märksa parem on lugu Järva-Jaani elamuga, mis on säilinud praktiliselt autentsena. Siin on küll miinuseks jaamahoone puudumine (tundmatuseni ümber ehitatud), samas on säilinud munakivisillutisega jaamatee ja mõned kõrvalhooned, mis lasevad siiski ansambli omaaegset rolli aimata. Lisaks tuleb arvestada, et tegemist on aleviku kontekstis ühega vähestest professionaalse arhitektuuri ilmingutest. Roll riikliku kultuurimälestisena vääriks kaalumist.



Esna jaamaelamu 2004.a. Foto U.Oja



Järva-Jaani jaamaelamu. 2004.a. Foto U.Oja

Peale selle olid veel inventeerimise ajal 2004. aastal säilinud Eesti Vabariigi ajast Eidapere, Keeni, Tudu, Kiisa, Lelle (väike elamu) vernakulaarse ilmega jaamaelamud, mis jätkates eelmise perioodi traditsioone, selles ajalõigus iseseisvat väärtust ei oma. Kuid lõplikke seisukohti tuleb selgitada, mis ajastusse need ikkagi kuuluvad.

5.5 Veetornide tüüpprojektid

5.5.1 L. Johansonil silikaadist kaheksatahuline ühe paagiga veetorn

Kui raudteejaamade osas nägime variatsioonide rohkust nii materjalikasutuse kui detailikäsitlemise osas, siis veetornidega on asi lihtne --

Kaheksatahulise põhiplaaniga, telkkatusega torni vahelae kõrgusel kulgev telliskarniis eraldab ülemise veemahutikorruse ka eksterjööril omaette üksuseks. Ülemise korruse seinapinnad on liigendatud vaevumärgatava tagasiastega riskülikniššidega, alumine osa sügavamate ümarkaarniššidega. Katuseräästast ääristab lopksakas laudkarniis. Igal teisel seinatahul paikneb eenduvas silikaatraamistuses kolmnurksillusega vertikaalaken, ülakorrusel väiksemad kui all. Alumise korpuse akende kohal kaarniššide tipus asetsevad täiendavalt dekoratiivsed rombiknad. Välisuks on varustatud konsoolse betoonvarikatusega, mille kohal paikneb kolmnurkne valgmik.



Lihula veetorn 2004.a. Foto U.Oja



Märjamaa veetorn 2004.a. Foto U.Oja



Vigala veetorn 2004.a. Foto U.Oja

Teistest veidi erinev on Lelle jaama veetorn. Analoogse kavandi järgi rajatud Rapla-Virtsu kitsarööpmelise liini veetornidest eristab seda kaheksatahulise telkkatusega torniosaga liituv kelpkatusega ühekorruseline pumbamaja. Erinev on ka seinamaterjal (tellis ja krohv puhasvuugil silikaadi asemel) ja alumiste välisavade ümarkaarsillused (Rapla-Virtsu veetornidel on need kolmnurksed). Lelle veetornil on ka teistest erineva kujuga akna avad.



Lelle veetorn 2004.a. Foto U.Oja

Tänapäevani on säilinud Lelle, Märjamaa, Vigala ja Lihula jaamade veetornid. Viluvere ja Virtsu veetornid on hävinud. Märjamaa jaama veetorn on muinsuskaitse all.

Veel on säilinud Keila ja Mustvee jaamade veetornid, kuid Keila puhul on selgelt loetavad hilisemad ümberehitused ja lisandid. Mustvee erineb oluliselt eelnevast tüübist ja on kahjuks inventeerimata vajades täiendavat informatsiooni kogumist.

5.6 Kaubaladude ja pagasikuuride tüüpprojektid

5.6.1 Kelpkatusega puidust pagasikuurid

Üks enamlevinud variante on ruudukujulise põhiplaaniga kõrge kelpkatusega puidust ühekordne hoone. Enamasti asunikutalu laudisega hoonel on kalasabamustrilise laudise ja sepishingedega kahepoolsed uksed ja kahel küljel tiheda ruudujaotusega horisontaalsed aknad.



Paeküla pagasikuur 2004.a. Foto U. Oja



Orava pagasikuur 2004.a. Foto U.Oja



Rumba pagasikuur 2004.a. Foto U.Oja

Tüübi alla kuuluvad Paeküla, Orava, Rumba, Rootsi, Sindi, Eidapere, Tori ja Sangaste pagasikuurid. Rootsi pagasikuur on varemeis. Neist kaitse all on juba Sindi, samas on selle autentsus restaureerimistöodes kaotsi läinud ja võiks kaaluda ka mõne analoogi kaitsmist. Esiolgu hinnangul on kõige algupärasemal kujul säilinud Paeküla pagasikuur, kuid selle hooneliigi puhul on esmatähtis seotus ülejäänud jaamaansambliga – ilma ei ole selle hooneliigi kaitsmisel mingit mõtet.

5.6.2 Monoliitbetoonist, silinderkatusega pagasi-kaubaait

Üks erandlikumaid hoonetüüpe meie raudteearhitektuuri hulgas ja oma koorikbetoonist katuslaega efektne näide varasest betoonikasutusest. Madala silinderkatusega, ruudukujulise põhiplaaniga ühekorruselise hoonel on kahepoolsed lükanduksed. Monoliitbetoonist ehitise madalatel segmentjatel viiluväljadel paiknesid tiheda ruuduliigendusega valgmikud. Gruppi

kuuluvad Kaarepere, Keeni ja Palupera kaubaaidad. Kõik kolm säilinud hoonet on sarnase konstruktsiooni ja kujundusega. Palupera erineb teistest mõõtmete (oluliselt piklikum põhiplaan) ja pikikülje kaubavärvate kohal olev konsoolse varikatuse poolest. Märksa redutseeritumal kujul näeme analoogilist varikatust ka Kaarepere kaubaaidal. Selle hoonetüübi roll nii Eesti raudteearhitektuuri kui betoonikasutuse ajaloos on oluline ja seega ka kaitstud riikliku kultuurimälestisena. Nendest sobivaima valik on aga keeruline.



Kaarepere kaubaait 2004.a. Foto U.Oja



Keeni kaubaait 2004.a. Foto U.Oja



Palupera kaubaait 2004.a. Foto U.Oja

Ansambelisuse aspektist tundub loogiline kaitsta Kaareperet, kuna sealne jaamahoone on juba muinsuskaitse all, samas on see esindatud näidetest kõige vähem autentsena säilinud. Keeni kui eelmisega analoogne on säilinud silmapaistvalt algupärasena ja on sellisena väga väärtuslik, samas puudub nii siin kui Paluperas ansambli toetav roll – mõlemas kompleksis on ülejäänud hooned erinevatest ajastustest, pigem juhuslikku laadi ja silmapaistva väärtuseta ning sellisena terviklikku ansamblit ei moodusta. Ilmselt tuleks siin eelistada üksikmälestise väärtust ansambliväärtusele, samuti arvestada hoonete elujõulisust ja kasutusperspektiivi, milles osas hetkel ülevaade puudub.

5.6.3 Viilkatusega krohvitud tellisest kaubaait

Seda märksa traditsioonilisema käsitlusega hoonetüüpi iseloomustab risküliline põhiplaan, telliskonstruktsioon pritskrohviga fassaadidega ja viilkatus. Fassaade raamistavad laiad silekrohvliseenid, ka avasid ümbritseb krohvraamistus. Mõlemal küljel asetseb ukseava, selle kõrval väikesed horisontaalaknad. Uksed on kahepoolsed kalasabavoodri ja sepishingedega. Aknad on tiheda ruudujaotusega. Väljaulatuvad sarika- ja räästapärliiniotsad on dekoratiivselt tahutud, viile ilmestavad ehispennid. Keava kaubaait erineb teistest selle poolest, et omab ka otsasissepääsu.



Keava kaubaait 2004.a. Foto U.Oja



Lelle kaubaait 2004.a. Foto U.Oja



Olustvere kaubaait 2004.a. Foto U.Oja

Selle tüübi alla kuuluvad Viluvere, Keava, Lelle ja Olustvere kaubaaidad, neist Viluvere on tänaseks hävinud. Olustvere kaubaait on muinsuskaitse all, millega võib lugeda tüübi kaitstuse piisavaks. Täiendavad objektid mälestise staatuses sellest tüübist võiks siin kõne alla tulla eelkõige mõne ansambli terviklikkuse tagamise eesmärgil.

5.6.4 Laia räästaga viilkatusega silikaadist kaubaait

Tüüp on eelmisele väga sarnane, sellest eristavad vaid madalam katusekalle koos laia räästaga ja puhasvuuk silikaattelistest viimistlus. Ristkülikulise põhiplaaniga hoonet kaunistavad nurgaliseenid ja raamistused avadel.



Vigala kaubaait 2004.a. Foto U.Oja



Lihula kaubaait 2004.a. Foto U.Oja



Karuse kaubaait 2004.a. Foto U.Oja

Selle tüübi alla kuuluvad Vigala, Lihula, Karuse ja Virtsu kaubaaidad. Esialgse hinnangu kohaselt on neist paremini säilinud Virtsu kaubaait, kuid kuna ükski nimetatud hoone ei ole põhjalikumalt inventeeritud, siis täpsemate hinnanguteni saab jõuda peale täiendavaid uuringuid.



Virtsu kaubaait. 2008. Foto T.Padu

5.6.5 Tugipiilaritega tellisest kaubaait

Eelmisest märksa mahukam ja suuremate kaubakoguste tarvis mõeldud hoonetüüpi iseloomustab ristkülikuline põhiplaan, viilkatus. Mis raudteepoolsel küljel moodustab diagonaalsetele tugedele toetudes konsoolse varikatuse. Seinakandetarindus on liseenidena eenduvate tugipiilaritena toodud fassaadile. Mõlemal küljel on 1-2 ukseava. Hoonel on puidust kahepoolsed lükanduksed. Kõrgel räästa all asetsevad horisontaalaknad.



Vastse-Kuuste kaubaait 2004.a. Foto U.Oja



Veriora kaubaait 2004.a. Foto U.Oja

Tüüpi kuuluvad Vastse-Kuuste, Veriora ja Võru kaubaaidad. Kultuurimälestise kandidaadidena on nad üsna võrdsed (mõlemal olemas ka n.ö toetav ansambel L. Johansonitüüpprojekti järgi ehitatud elamute jms abihoonete näol) ja ilma võrdleva ekspertiisita oleks ilmselt raske üht teisele eelistada.

Eesti Vabariigist on säilinud veel Avinurme, Kiling-Nõmme, Surju, Esna, Kärkna, Raiküla, Kiisa, Mustvee(2tk), Tudu, Märjamaa, Sindi ja Turba kaubaaidad. Nendele hoonetele hinnangu andmiseks on vaja esmalt teostada inventeerimine.

5.7 Muud kõrvalhooned

Peale eelmainitud ehitiste on Eesti Vabariigi aegsest raudteearhitektuurist säilinud veel terve rida kõrvalhooneid jm rajatisi: saunad, kuurid, laudad, käimlad, keldrid ja kaevud. Ka nende hulgas on kindlasti kultuuriväärtuslike tunnustega ehitisi, mida tasub väärtustada, ning ehk ka kaitsta, kuid kuna hetkel puudub nende kohta dokumentatsioon pea täielikult, siis jääb nende hoonete põhjalikum inventeerimine, tüpologiseerimine ja kaitsettepanekute tegemine minu edasise magistritöö osaks.

6. ETTEPANEKUD MUINSUSKAITSE ALLA VÕTMISEKS

Käesoleva töö järel dustena teeks ettepaneku teostada ekspertiis ja kaaluda arhitektuurimälestisena riikliku kaitse alla võtmist järgnevatele Eesti Vabariigiaegsetele raudteearhitektuuri rajatistele:

Taebla jaamahoone – ainukene selle tüüpprojekti esindaja, mis on tänaseni säilinud. Seda küll veidi ümberehitatud kujul. Tõenäoliselt juba enne II maailmasõda, ehitati kinni fassaadist üle poole hõlmanud sissesopistuv katusealune ja lisati hoone tagaküljele pikem, raudteega risti asetsev tiib.

Esna jaamahoone – hoone asub kunagises üsna unikaalses raudteealavikus, mida ümbruskonna arenguid arvestades, omab teatud elujõulisust ja säilimisprospektiivi. Peale jaamahoone on säilinud veel munakivisillutis ning mitmed jaamakompleksi kuulunud hooned, mis tõstab hoone väärtust olulise osana suuremast ansamblist.

Eidapere jaamahoone – tegemist on kõige algupärasemal kujul säilinud seda tüüpi jaamahoonega. Kuid tuleb silmas pidada, et tegelikult on selle tüüpi kaitstud juba Sindi jaamahoone näol tagatud.

Tammiste või Koogiste jaamahoone - Tammiste jaamahoone näol on tegemist kõige algupärasemal kujul säilinud seda tüüpi jaamahoonega, samas Koogiste jaamahoone võiks kaitsta ansamblina kuna seal on säilinud ka terve rida kõrvalhooneid. Lõpliku otsuse tegemiseks tuleks koostada võrdlev ekspertiis arvestades tänast tehnilist seisundit ja omandisuhetest tulenevat säilimisprospektiivi.

Ilumetsa jaamahoone – kuna on säilinud tunduvalt autentsemal kujul kui sama projekti järgi ehitatud Raikküla jaamahoone-elamu.

Paeküla jaamahoone – kõige algupärasemal kujul säilinud selle tüüpi esindaja.

Karuse jaamahoone – hästi säilinud omanäoline Leon Johansonini loomingu näide. Kuigi hetkel on hoonel väga teadlik ja restaureerimismeelne omanik, mis vähendab ohtu hoone säilimisele võimalikult algupärasel kujul.

Kaarli jaamahoone – Hendrik Otlodi tüüpprojektidest parim funktsionalismi näide.

Piilsi jaamahoone – on algupärasemalt säilinud ja elegantsema lahendusega kui teine, tänaseni alles olev, sama tüüpprojekti esindaja Ülenurme jaamahoone. Piilsi puhul tuleb aga tõsiselt kaaluda selle säilimisprospektiivi – üksildane asukoht soode ja metsade vahel ei pruugi tagada funktsiooni ja kasutust järgnevateks aastateks. Hetkel on hoone kasutuseta aga suletud avadega.

Kärevere või Kiisa jaamahoone – kui neobarokse raudteearhitektuuri hea näide.

Märjamaa jaamaelamu - Sellest grupist on kõige algupärasemal kujul säilinud Vigala kirdeelamu, kuid silmas pidades ansambllilisust võiks mälestisena kaitse alla võtta Märjamaa jaamaelamud, kuna seal on juba kaitse all jaamahoone ja veetorn.

Paeküla jaama pagasikuur – kui kõige algupärasemal kujul säilinud selle tüübi pagasikuur. Kuid kindla kaitsettepaneku tegemiseks tuleb kõik selle tüübi hooned inventeerida.

Kaarepere jaama kaubaait – Kuna Kaarepere jaamahoone on muinsuskaitse all, siis võiks ansambllilisust silmas pidades kaitse alla võtta ka Kaarepera kaubaaida. Kuid kindla otsuse langetamiseks tuleb teostada võrdlev ekspertiis.

Virtsu jaama kaubaait – kui algupärasemalt säilinud tüübi esindaja. Kuid täpsemate hinnanguteni saab jõuda peale täiendavaid uuringuid.

Veriora jaama kaubaait – kui ilmekaim tüübi esindaja.

Käesolevale tööle tuginedes on tehtud üldised kaitsettepanekud Eesti Vabariigiaegse raudteearhitektuuri väärtustamiseks ja säilimise kindlustamiseks. Silmas on peetud, et esindatud oleks kogu tolaegse raudeearhitektuuri tüpologia, silmapaistvamad näited ning ansambllilisus. Konkreetsemate ettepanekute tegemiseks tuleb teemakäsitlust jätkata, teha täiendavaid uuringuid ning nii mõnelgi juhul teostada võrdlev ekspertiis selgitamaks välja kõige parema säilimisperspektiiviga ehitised või hoonete grupid. See aga on juba minu magistr töö üks edaspidiseid eesmärke.

KOKKUVÕTE

Käesolevas töös on antud ülevaade Eesti vabariigiaegsest raudteearhitektuurist. On käsitletud lühidalt raudteeajalugu üldiselt ja konkreetsemalt Eesti Vabariigiaegse raudteearhitektuuri arengulugu. Vaatluse alla on võtud raudteearhitektuuri kaitstust täna, tuues välja kui palju ja millised käsitletud perioodi vaksaliehtised on hetkel muinsuskaitse all, ning kirjeldatud millised on olnud varasemad teemakäsitlused ja tegevused raudteearhitektuuri väärtustamisel. Lühidalt on antud ülevaade Martin Jänese ja Urmas Oja 2004. aastal tehtud uurimustööst ning analüüsitud tehtud töö puudujääke. On tehtud katse luua tüpologia, mis võimaldaks säilinud raudteearhitektuuri rajatise jagada teatud gruppidesse, et nende võrdlevat muinsuskaitsest analüüsi oleks lihtsam teostada. Eraldi vaadeldakse jaamahooneid, jaamaelamuid ja kõrvalhooneid. Iga loodud tüübi all on esitatud ka paremini säilinud näited ja võimalikud ettepanekud antud tüübi kaitsmiseks. Täiendkoolituskursuse lõputööga on loodud esialgne andmebaas 1920-1940. aastatel loodud raudteearhitektuuri pärandist ja tehtud täiendavaid kaitsettepanekuid.

Tööst järeldub, et kuigi raudteehitised on kaotanud oma esialgse otstarbe ja muutunud raudteeliikluse seisukohalt mittevajalikuks on hooneid, mis tänini säilinud ja tähelepanu vääriavad, veel palju. Ometi on hetkel Eesti riiklike kultuurimälestiste registris vaid 16 nimetust, mis puudutavad Eesti Vabariigi aegset raudteearhitektuuri, neist üheksa on jaamahooned, kolm elamud ja neli kõrvalhooned. Pooled nimetatud objektidest kuuluvad Sindi raudteejaama kompleksi. Kindlasti ei ole see piisav ega esinda selle ajastu kogu arhitektuurset tüpoloogiat. Loomulikult on kasutuseta seisnud raudteearhitektuuris hulk hooneid, mille kaitsmine on juba hilineanud (hooned mis on juba pöördumatult hävinud, hooned mis on ümberehituste käigus ja tulekahjudes kaotanud pea kogu oma ajaloolise ja arhitektuurse väärtuse jne.), kuid on ka hooneid mille puhul mälestise staatus olek vägagi põhjendatud.

Kuna 2004.a. kevadel Viru-Kabala raudteejaama lammutustaotluse käsitlemisega seoses Muinsuskaitseameti poolt algatatud protsess raudteearhitektuuri väärtustamiseks 2006. aastal seiskus, siis on teema uuesti tõstatamine igati põhjendatud. Käesolev töö on aluseks ja tõukeks edasise magistr töö kirjutamisele ja loodetavasti ka selle pärandiliigi süsteemsele kaitsele edaspidi. Töös on teadlikult jäetud lahtisi otsi ja püstitatud vastamata küsimusi, et neile magistr töös lahendusi leida. Ka kaitsettepanekute tegemisel on jäetud paljude hoonete

puhul mitmeid võimalusi ja valikuvariante, mis sõltuvad edasistest uuringutest ja ekspertiisidest.

Siinne töö toetub vaid Eesti raudteearhitektuuri puudutavatele alusmaterjalidele, Edasises magistritöös tulevad võrdleva materjalina raudteearhitektuuri kaitsel kasutusele ka Soome jt. Euroopa riikide kogemused. Teostatakse täiendav inventeerimine ja arhiiviuuringud. Eraldi võetakse vaatluse alla kahe peamise tollaegse Raudteeameti ehitusvalitsuse arhitekti Leon Johanson ja Hendrik Otloodi looming. Kirjanduse ja välitööde põhjal antakse põhjalik ülevaade antud perioodi raudteearhitektuurist ja käsitletakse vaatluse all olevate hoonete väärtusi, kaitstust ja võimalikke tuleviku perspektiive.

Täiendkoolituskursuse lõputöö valmimisel olid abiks ja toeks Leele Välja ja Riin Alatalu.

KASUTATUD MATERJALID

Kirjandus

Alatalu, Riin. Eesti raudteepärandi hetkeolukord ja tulevikuvision. Euroopa muinsuskaitsepäevade seminar. Lahkumise ja saabumise paigad. Haapsalu 12. mai 2006

Arjakas, Küлло. Eesti raudtee 140. Tallinn: As Eesti Raudtee, 2010

Helme, Mehis. Eesti kitsarööpelised raudteed 1896-1996. Tallinn, 1996

Helme, Mehis. Eesti raudteejaamad: vanu fotosid Aivo Aia ja Mehis Helme kogust. Tallinn, 2003

Jänes, Martin. Eesti raudtee ehituspärandi uurimisest ja kaitsest. Muinsuskaitse aastaraamat. Tallinn, 2004

Jänes, Martin. Loit, Mari. Raudteearhitektuuri ajaloo ja säilitamisest. Tallinn: Muinsuskaitseamet, 2006

Loog, Jüri. 125 aastat raudteid Eestis. Tallinn, 1997

Salmin, Aleksander. Eesti raudteed 130 aastat. Tallinn, 2000

Tammearu, Tõnu. Eesti raudtee areng 1870. aastast tänaseni. Euroopa muinsuskaitsepäevade seminar. Lahkumise ja saabumise paigad. Haapsalu 12. mai 2006.

Allikad internetist

Eesti Raudtee kodulehekülg. <http://www.evr.ee/>

Jänes, M., Oja, U. Eesti raudteearhitektuuri inventeerimine. <http://muinas.ee/>

Eesti kitsarööpmelised raudteed - <http://www.hansaco.ee/raudtee/>

<http://www.histrodamus.ee/>

Vestlus

Alatalu, Riin. Suulised andmed. Vestlus 8. mai 2011

LISAD



MUINSUSKAITSEAMET

KÄSKKIRI

Tallinn

18.märts 2004 nr. 9

Ajutise kaitse alla võtmine

Muinsuskaitseaduse (RT I 2002, 27, 153; 47, 297; 53, 336; 63, 387) § 11 ja Vabariigi Valitsuse 10. septembri 2002. a. määruse nr 287 "Kultuuriväärtusega asja ajutise kaitse alla võtmise ja kaitse lõpetamise kord" (RT I 2002, 77, 455) alusel

käsin:

1. Võtta arhitektuurimälestisena neljaks kuuks ajutise kaitse alla Tabivere jaamahoone Muinsuskaitseameti Jõgevamaa vaneminspektoril Helju Sihveril väljastada 10 päeva jooksul käesoleva käskkirja jõustumisest arvates punktis 1 nimetatud ehitise omanikule või valdajale ning asukohajärgsele kohalikule omavalitsusele kaitsekohustuse teatis.
2. Registriosakonnal kanda hoone ajutise kaitse all olevate kultuuriväärtusega asjade nimekirja, kusjuures ajutise kaitse kord kehtestatakse vastavalt muinsuskaitseaduse § 11 lõikele 3.
3. Muinsuskaitseameti Jõgevamaa vaneminspektoril Helju Sihveril ja arhitektuurimälestiste peainspektoril Jaan Valil selgitada nelja kuu jooksul välja punktis 1 nimetatud hoone vastavus mälestiste tunnustele ning valmistada ette materjalid esitamiseks Muinsuskaitse Nõukogule.

Anneli Randla
Peadirektor

Lisad:

Tabivere Vallavalitsuse kiri 10. märtsist 2004. a. nr.7-4.2/98



MUINSUSKAITSEAMET

Aruanne

Vastavalt Eesti Raudtee ja Muinsuskaitseameti vahelisele koostöö kokkuleppele ostis Muinsuskaitseamet elektroonilise andmebaasi Eesti raudteejaamade arhitektuuri kohta. Andmebaasi eesmärk on dokumenteerida, kirjeldada ja fotografeerida olemasolevaid raudteejaamade komplekse. Andmebaas hõlmab raudteejaamade või nende komplekside hoonete ja rajatiste arhitektuurse lahenduse, tehnilise seisukorra, arhitektuuriajalooliselt väärtuslike detailide fikseerimist koos fotode esitamisega ja ettepanekutega kaitse alla võtmiseks.

Ettevalmistavad tööd ning andmebaasi koostamine toimus ajavahemikus september 2003- november 2004.a.

Kronoloogia:

24.09.2003 Tutvumine Viru-Kabala raudteejaama kompleksiga Lääne-Virumaal.

Osalejad: Urmas Oja (EKA üliõpilane, andmebaasi koostaja), Martin Jänes (EKA üliõpilane, andmebaasi koostaja), Riin Alatalu (Muinsuskaitseameti (MKA) järelevalveosakonna juhataja), Jaan Vali (MKA arhitektuurimälestiste peainspektor), Aleksander Danil (insener, Sille OÜ), Tarvi Sits (MKA Pärnumaa vaneminspektor), Rita Peirumaa (MKA Pärnumaa vaneminspektor)

30.09.2003 Urmas Oja ja Martin Jänes edastasid Riin Alatalule ja Jaan Valile tutvumiseks Viru-Kabala vaatlusaruande. Aruanne edastati tutvumiseks Eesti Raudteele.

Muinsuskaitseamet tegi omapoolsed ettepanekud aruande täiustamiseks.

15.10.2003 Aleksander Danil esitas Muinsuskaitseametile Viru-Kabala raudteejaama tehnilise seisukorra ülevaatus.

Talv 2003/2004 Arhiiviuuringud, töö raamatukogudes ja Haapsalu Raudteemuuseumis
Kevad/suvi 2004 Välitööd

06.02.2004 Urmas Oja ja Martin Jänes esitasid Muinsuskaitseametile heaks kiitmiseks väljatöötatud inventeerimisankeedi.

15.10.2004 Urmas Oja ja Martin Jänes andsid andmebaasi üle Muinsuskaitseametile.
andmebaas on 9 CD-l:

- 1) Raudteejaamad Aakre-Järva-Jaani
- 2) Raudteejaamad Järve-Kohila
- 3) Raudteejaamad Kohtla-Nõmme- Loodi
- 4) Raudteejaamad Luuri-Paeküla
- 5) Raudteejaamad Paide-Rakvere
- 6) Raudteejaamad Rapla-Söödi
- 7) Raudteejaamad Sürgavere-Turba

- 8) Raudteejaamad Tuudi-Viljandi
9) Raudteejaamad Viluvere-Ülenurme
Lisad (statistika, raudteeliinid)

12.11.2004 Martin Jänes ja Urmas Oja andsid üle täiendavad lisad:
Raudtee-ehitiste tüüpide tabel
Ettepanekud kaitse alla võtmiseks
Sissejuhatus Eesti raudteearhitektuuri
Eesti raudteeliinid

Finantsaruanne:

Muinsuskaitseamet on teinud seoses raudteejaamade inventeerimise projektiga järgmisi väljamakseid:

12.12.2003	koopiad	415 krooni
27.02.2004	Urmas Oja lepingu I osa	17.000 krooni
27.02.2004	Martin Jänes lepingu I osa	17.000 krooni
12.11.2004	Urmas Oja lepingu II osa	10.000 krooni
12.11.2004	Martin Jänes lepingu II osa	10.000 krooni
27.12.2004	Sille OÜ Viru-Kabala rdtj tehniline seisukord	10.000 krooni

Kokku: 64.415 krooni

Eesti Raudtee on teinud seoses raudteejaamade inventeerimise projektiga järgmisi väljamakseid:
05.10.2004 Muinsuskaitseamet 20.000 krooni

Koostas: Riin Alatalu, Muinsuskaitseameti järelevalveosakonna juhataja
30.detsember 2004.a.



MUINSUSKAITSEAMET

Hr. Riivo Sinijärv
Tegevdirektori asetäitja
Eesti Raudtee AS
Pikk 36
15073 Tallinn

Meie:18.03.2004 nr. 1.1-7/112

Raudteearhitektuuri inventeerimine

Lugupeetud hr. Sinijärv,

Pöördun Teie poole murega Muinsuskaitseameti ja Eesti Raudtee (ER) koostöö ebakorrektsuse pärast.

2003. aasta mais pöördusid kodanikud meie poole seoses Viru-Kabala raudteejaama lammutamisaotlusega. Meieni jõudnud info kohaselt kavatses ER lammutada ka teisi tühjalt seisvaid jaamahooneid. Et Viru-Kabala jaamahoone on näide heas tehnilises seisukorras olevast 1870. aastal ehitatud stiilsest puitpitsdekooriga kroonuarhitektuurist, võttis Muinsuskaitseamet hoone ajutise kaitse alla.

Võtsin kohe ühendust ER kinnisvara osakonna töötaja Alar Laurimaa ja ER kommunikatsioonidirektori Margus Väravaga ja arutasime nendega Eesti raudteearhitektuuri kultuuriloolise väärtuse ja selle kaitse vajalikkuse ning võimalikkuse üle. Ühiselt jõudsime seisukohale, et Eesti raudteearhitektuur tuleb inventeerida ja kaardistada hetkeolukord ning korrektse info alusel võtta kaitse alla silmapaistvad jaamakompleksid või hooned.

Muinsuskaitseamet üritab vältida nn. tulekahju kustutamise taktikat ehk võtta kaitse alla vaid hooned, mida ähvardab lammutamine. Olemasolevate varade kaardistamine ja eri valdkonniti üldise olukorra selgitamine aitab teha põhjendatud valikuid mingi valdkonna, perioodi- või stiilinäite valimiseks muinsuskaitse aluste objektide nimekirja. Valiku kriteeriumid on ka hoone tehniline olukord, funktsioon või kasutuse leidmise võimalikkus, ansambli terviklikkus, asukoht jms.

Tutvustasin hr. Väravale nimetatud vajadust ja Muinsuskaitseameti põhimõttelist valmidust korraldada raudteearhitektuuri inventeerimine. Hr. Värav kiitis idee heaks ja plaanis seda ühitada ka Eesti Raudtee juubelialbumi ideega. Samuti lubas ta ER poolt rahalist toetust, sest Muinsuskaitseameti piiratud eelarve juures ei saa kulutada märkimisväärset osa meie inventeerimiseks määratud summadest ainuüksi raudteearhitektuuri peale.

Meie kokkuleppe kohaselt on kaks inimest Muinsuskaitseameti tellimusel töid tegemas, valmimas on ka kaks bakalaureusetööd Eesti raudteearhitektuurist, kuid tööde lõpule viimiseks on vaja, et Eesti

Raudtee täidaks lubaduse ning tasustaks välitöödega seonduvad kulutused. Hr Laurimaa ja hr Värav on teadlikud, et projekti (Eesti Raudtee ettepanekul vähendatud) eelarve on 65 000 krooni ning hoolimata lubadusest projekti rahastada, samas korduvalt osalust vähemaks kaubeldes, ei ole meile jõudnud ühtegi krooni. Margus Värav on palunud mul võlga meelde tuletada, mida ma olen ka teinud, kuid kahjuks ei ole raha liikunud. Oleme töid alustanud, kuigi meie saadetud lepinguprojektile ei ole me saanud ka ER poolset ametlikku heakskiitu.

Lõpetuseks. Alar Laurimaa suulise kinnituse põhjal peatas Eesti Raudtee 2003. aasta suvel kõik jaamahoone lammutusplaanid. 12. märtsil 2004 sai Muinsuskaitseamet pöördumise Tabivere vallavalitsuselt Tabivere jaamahoone ajutise kaitse alla võtmiseks seoses Eesti Raudtee taotlusega see aastatel 1900-1910 ehitatud jaamahoone lammutada.

Loodan, et leiate võimaluse kohtumiseks ja korrektse koostöö võimaluste arutamiseks.

Riin Alatalu
Järelevalveosakonna juhataja
tel: 6403011
gsm: 51-19439
riin@muinas.ee

Anija Vallavalitsus

Raudteearhitektuur kui kultuuripärand.

Muinsuskaitseameti tellimusel ja AS Eesti Raudtee kaasabil valmis 2004.a. sügisel põhjalik raudteejaamade ehitiste inventeerimine. Töö koostajad, kunstiteaduse üliõpilased Martin Jänes ja Urmas Oja sõitsid suvel läbi kõik praegused ja kunagised raudteejaamad Eestis, kirjeldasid ja pildistasid neid, tegid ulatuslikke arhiiviuuringuid ning süstematiseerisid kogutud andmed.

Uuringu teksti osad on leitavad Muinsuskaitseameti koduleheküljel www.muinas.ee?? Oma valla raudteehoonete ankeetide ja fotodega saate tutvuda maakonna muinsuskaitse inspektori juures.

Ajal, mil ajalooline raudteearhitektuur on saanud suure tähelepanu osaliseks kogu Euroopas, on vaja teha otsuseid ka Eesti omanäolise ja veel üsna terviklikult säilinud raudteearhitektuuri säilitamise küsimuses.

Mitmed jaamahooned ja kompleksid on tänasel päeval riikliku kaitse all. Raudtee arhitektuuri inventeerimise tulemusena tehti ettepanekuid mitmete oluliste ehitiste riikliku kaitse alla võtmiseks, teiste hulgas ka **Kehra jaama peahoone ja kaks kivist jaamaelamut.**

Seoses sellega palume Teil vastata järgmistele küsimustele:

1. Kelle omanduses on nimetatud hooned?
2. Mis on nende tänane funktsioon?
3. Mis on nende perspektiivne funktsioon?
4. Kas vallavalitsus peab hoonete riikliku kaitse alla võtmist vajalikuks?
5. Kas hoonete säilitamiseks on vaja abi? Millist?

Ootame Teie vastuseid 17. veebruariks.

Lugupidamisega,

Riin Alatalu
Peadirektori kt



MUINSUSKAITSEAMET

Annemari Oherd
Reisijateveo juht
AS Edelaraudtee
Kaare 25
72213 TÜRI

Raudteearhitektuur

Lugupeetud pr Annemari Oherd,

Muinsuskaitseametil on hea meel tutvustada oma värskemaid trükist- „Raudteearhitektuuri ajaloost ja säilitamisest“.

Trükis sündis loogilise järjena Muinsuskaitseameti algatusel ja AS Eesti Raudtee kaasabil 2004.a. läbi viidud Eesti raudteearhitektuuri inventeerimisele. Raamatu koostamisel on tuginetud inventeerimise käigus kogutud materjalidele ja Muinsuskaitseameti koostatud hooldusjuhenditele. Trükise tiraaž on hetkel 2000 eksemplari, huvi korral oleme nõus seda kokkulepitavatel tingimustel AS Edelaraudteega jagama.

Ühtlasi märgime, et Muinsuskaitseameti algatused raudteepärandi väärtustamiseks on leidnud nii kohalike omavalitsuste kui üldsuse poolt positiivset vastukaja.

Ka tänavused Euroopa muinsuskaitsepäevad on pühendatud saabumise ja lahkumise paikadele eesmärgiga tutvustada laiemalt transpordi osa meie ajaloos. Käesolevaga saadame Teile tutvumiseks Eestis, Islandil, Soomes, Norras ja Rootsis ilmunud muinsuskaitsepäevade trükise, kus Eestit tutvustab Martin Jänese artikkel raudteearhitektuurist.

Lugupidamisega,

Riin Alatalu
Järelevalveosakonna juhataja

Kutse

Muinsuskaitseamet ja Haapsalu Raudteemuuseum ootavad Teid seminarile

„Eesti raudteearhitektuur“

Haapsalu Raudteemuuseumis 26.jaanuaril kell 11

Korraldajate nimel

Agne Trummal

Deana Põder

Muinsuskaitseamet

Raudteemuuseum

135 aastat Eesti raudteed

Eesti Raudteemuuseum

Palume oma osalemisest teada anda hiljemalt 21.01.2004 info@muinas.ee või 6403050

Päevakord:

- 10.30 Kogunemine
- 11.00 Seminari avamine. Riin Alatalu Muinsuskaitseamet
- 11.15 Raudteearhitektuuri inventeerimine. Martin Jänes ja Urmas Oja
- 11.45 Eesti Raudtee jaamahooned eile, täna, homme Peep Pobbul AS Eesti Raudtee
- 12.05 Raudteearhitektuuri tehnilisest seisukorrast ja kasutusvõimalustest. Jaan Vali Muinsuskaitseamet
- 12.20 Haapsalu raudteejaama korrastamine EASi kaasabil. Deana Põder. Haapsalu Raudteemuuseum
- 12.30 Raudteejaamad uues funktsioonis, Tallinna näitel. Leele Välja Tallinna Kultuuriväärtuste Amet
- 12.45 Raudteepärandi kaitsmisest Soomes. Pertti Pyhtilä Soome Instituut
- 13.00 Diskussioon
- 13.30 Teepaus
- 14.00 Haapsalu raudtee alguse lugu. Alfred Lumeste Läänemaa Muuseum
- 14.15 Ekskursioon Haapsalu Raudteemuuseumis
- 15.00 Seminari lõpetamine

EESTI RAUDTEEDE KAART

— Autobuseliinid

