

EESTI KUNSTIAKADEEMIA

Kunstikultuuri teaduskond

Muinsuskaitse ja restaureerimise osakond

Maarja Ruut

Alev ja tema väärtused

Asulatüübi kujunemine, linnaruumiline analüüs ja väärtustamise probleematika
nelja Raplamaa alevi näitel

BAKALAUREUSETÖÖ

Juhendaja: prof. Lilian Hansar

Tallinn 2013

SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	4
1. ALEVITE KUJUNEMISEST	6
1.1 Alevite hooned.....	7
2. RAPLAMAA	10
2.1 Haldusjaotus	10
2.2 Teedevõrk.....	10
2.2.1 Raudtee.....	11
3. ALEVITE AJALOOLINE ÜLEVAADE	13
3.1 Rapla alev	13
3.2 Märjamaa alev	15
3.3 Kohila alev.....	18
3.3.1 Kohila Paberivabrik.....	19
3.4 Kärü alevik	20
3.5 Sarnasused ja erijooned alevite kujunemisel	24
4. STRUKTUURILINE ANALÜÜS	25
4.1 Alevite struktuur	25
4.2 Tõmbekeskuste paiknemine ja kujunemisaegsed hoonestuspiirkonnad.....	25
4.3 Hoonestuspiirkondade laienemine ja krundistruktuur	29
5. ELAMUTE TÜÜBID	32
5.1 Vanemad hooned (19. sajandi lõpp – 1926).....	32
5.2 Eesti Vabariigi aegsed hooned (1926 – 1944).....	37
5.3 Nõukogude periood (1944 – 1991).....	41
5.4 Tüüpiline alevimaja	43
5.5 Aleviaegse hoonestuse seisukord	44
6. VÄÄRTUSED	47

6.1	Dominandid	47
6.2	Väärtuslikud piirkonnad	47
6.3	Hooned.....	48
6.4	Peamised probleemid.....	49
6.5	Ettepanekud	50
KOKKUVÕTE.....		52
ILLUSTRATSIOONIDE NIMEKIRI.....		54
KASUTATUD MATERJALID		56
Kirjandus		56
Publitseerimata käsikirjad.....		57
Arhiiviallikad.....		57
Internetiallikad.....		57
LISAD		59

SISSEJUHATUS

Käesolev bakalaureusetöö kujutab endast alevite ja alevike kui maa ja linna vahepeal asetsevate asustuskeskuste uurimist, võrdlemist ja analüüsimist. Vaatluse alla on võetud neli alevit, millest Rapla on praeguseks linnaks kasvanud, Märjamaa ja Kohila säilitanud alevistaatuse ning Kärü jäänud algupäraselt alevikuks. Antud töös on alevi ja aleviku nimetust sageli kasutatud samas tähenduses, kuna erinevatel ajajärgudel on asulad kandnud mõlemaid nimetusi.

Töö esimeses järgus keskendusin eelkõige alevite kujunemisprotsessi uurimisele ja selle analüüsimisele ning materjali kogumisele. Enne põhjalikumat kirjanduse ja allikate uurimist käisin kõigis neljas töös käsitletavas asulas kohapeal ja lisaks visuaalsele vaatlusele koostasid ka fotodokumentatsiooni. Järgnevalt analüüsisin ajalooliste kaartide võrdluse ja visuaalse vaatluse ning fotode põhjal käsitletavatele asulatele iseloomulikku puithoonestust ja plaanstruktuuri ning lähtuvalt sellest tõin välja ka väärtuslikud piirkonnad ja autentsemal kujul säilinud hooned.

Teema valikul mängis rolli soov tegelda maapiirkondade uurimisega ja sümpaatiat puitarhitektuuri vastu. Kuna ma ise olen pärit Raplamaalt, Juuru alevikust, siis sellest tulenes ka piirkonna valik. Kuna Raplamaa kui ühtne maakond tekkis alles 1990. aastal ja varem pole seda kunagi eksisteerinud, oli palju keerulisem leida selle piirkonnaga seotud ajaloolist materjali. Seda huvitavamaks ja olulisemaks muutus aga teema. Alevite valikul lähtusin sellest, et nad erineksid üksteisest tüübi ja tekkeloo poolest ja oleksid selle võrra paremini võrreldavad. Erinevate kujunemistüüpide analüüsimine annab ka parema pildi üleüldisest alevite arengust. Antud töö raames on uurimise alla võetud vaid neli eelmainitud asulat ning teisi aleviteid ega alevikke ei ole käsitletud.

Töö teema muudab ka laiemas pildis väga oluliseks tõsiasi, et alevite ja alevike uurimisega ei ole seni peaaegu üldse tegeletud ja nende kohta on vähe otseseid materjale. Ainsana on Eestis mingil määral aleviteid eraldi uurinud ajaloolane ja etnoloog Heiki Pärdis, kelle uurimisvaldkond hõlmab Eesti rahvakultuuri ja maa-arhitektuuri arengut. Lisaks Pärdisile on oma teostes alevite olulisusest kirjutanud etnoloog ja kirjanik Ilmar Talve. Oma mahukas

teoses „Eesti Kultuurilugu: keskaja algusest Eesti iseseisvuseni“ rõhutab ta alevike tekkimist kui eestlaste rahvakultuuri olulist osa nii uue elumiljöö kui ka mentaliteedi kujunemisel.¹

Allikatest toetun alevite üldise kujunemise osas erinevatele Eesti asustust ja 20. sajandi esimese poole kultuurilugu puudutavatele artiklitele ja teaduspublikatsioonidele. Suureks abiks allikate otsimisel on olnud Heiki Pärdi artiklis „Maa ja linna vahepeal 1. Lühiülevaade Eesti alevite kujunemisest ja agrikultuurist“² kasutatud allikmaterjalid. Raplamaa ja konkreetsete alevite ajaloo uurimiseks olen kasutanud piirkonnaga seotud ajaloolisi väljaandeid ja uurimusi. Antud teemaga seotud arhiiviallikaid kahjuks ei leidunud. Alevite plaanstruktuuri analüüsimisel olen peamiselt toetunud Eesti Ajalooarhiivis leiduvatele 1926. aastast pärinevatele alevite asulaplaanidele ning maa-ameti geoportaali ajaloolistele kaartidele. Kaardiandmete võrdluseks olen kasutanud ka ehitusregistrit. Kui tänapäevaste fotode puhul ei ole illustratsiooni all märgitud teisiti, on tegemist autori fotoga.

¹ I. Talve, Eesti kultuurilugu. Keskaja algusest Eesti iseseisvuseni. Tartu: Ilmamaa, 2004, lk 320.

² H. Pärdi, Maa ja linna vahepeal 1. Lühiülevaade Eesti alevite kujunemisest ja agrikultuurist. – Alevist vallamajani. Eesti Vabaõhumuuseumi toimetised, 2010.

1. ALEVITE KUJUNEMISEST

Alev on vormilt linnast väiksem tiheasustusega asula. Adolf Richter seletas oma 1909. aasta Liivimaa aadressiraamatus ära ka alevi ja aleviku erinevused. Alev sarnanes mingil määral linnaga, enamasti oli seal ka omavalitsus, rohkem sillutatud tänavaid ja muid linnaelule omaseid tunnuseid. Alevik aga oli kuhugi mõisa lähedale, teede ristumiskohta tekkinud ilma omavalitsuseta asula. Liivimaale olnud ka omane, et alevikust kujunes alev ja sellest linn. Praeguste seaduste järgi võib Eestis aleviks saada üle 1000 elanikuga tiheasula ja statistikas arvestatakse alevielanikud linlaste hulka. Rahva elulaadi ja mentaliteedi poolest sarnaneb alev aga pigem külaga.³

Alevid olid Eestis olemas juba keskajal, kuid hävisid Liivi sõjas peaaegu täielikult. Uuesti hakkasid alevid tekkima 18. sajandil, kuid arvukalt hakkas neid kerkima 19. sajandi teisel poolel seoses kapitalistliku turumajanduse ja tööstuse arenguga. Rohkelt aitas kaasa tsunftikorra kaotamine 1866. aastal, mis võimaldas paljudel maainimestel, kellele põllumajanduses tööd ei jätkunud, vabamalt käsitööst elatuma hakata. Osad alevikud tekkisid kihelkonnakirikute ümber, kuna seal olid soodsad tingimused käsitöö ja kaubanduse edendamiseks ja läheduses polnud konkureerivaid linnu. Alevikud kujunesid ka uutesse kohtadesse, kus varem peale teede hargnemiskohas oleva kõrtsi suurt midagi ei pruukinud olla. Väga suurt rolli alevite arengus mängis 19. sajandi lõpust alates raudteede areng, kuna rongijaamade ümber tekkis rohkelt alevikke.⁴

19. sajandi keskpaigas algas käsitöölise ja kaupmeeste asumine maale. Uue nähtusena maaühiskonnas hakkas sel perioodil kihelkonnakeskustesse tekkima alevikke. Enne seda olid peale kiriku ja pastoraadi seal olnud vaid kõrts ja köstrimaja, mõnel pool ka kihelkonnakool. Väljaspool seniseid linnu tekkivad keskused olid uueks nähtuseks nii Eesti selleaegses asustuspildis kui ka sotsiaalses õhustikus ja tähendasid uue elukeskkonna kujunemist Eesti ühiskonnas. Keskustesse kolisid elama käsitöölised ja väikekaupmehed, lisandusid vallavalitsus ja poed. 18. sajandil oli Eestis vaid kaks alevikku: Lihula ja Põltsamaa. Peale pärisorjuse kaotamist tekkisid Põhja-Eestis Jõhvi, Koeru ja Märjamaa, Lõuna-Eestis Kanepi. Tööstusalevikest tekkisid peale Põltsamaad Räpina, ja 19. sajandi esimesel poolel veel Kärkla ja Sindi. Raudteede ehitamine 1870. aastast alates tõi maaühiskonna kultuurmaastikku veel

³ H. Pärdi, Maa ja linna vahepeal 1. Lühiülevaade Eesti alevite kujunemisest ja agrikultuurist. – Alevist vallamajani, lk 53–56.

⁴ Samas, lk 54.

uue raudteejaama-aleviku tüübi, mis tavaliselt oli eraldi või kaugemal vanadest kihelkonnakeskustest. Raudteejaamade juurde tekkinud alevid saavutasid tähtsama positsiooni alles sajandi lõpukümnendel ja –vahetusel, kuna raudteed valmisid suhteliselt hilja.⁵

20. sajandi alguses oli käibel nii alevi kui aleviku mõiste, kuid need ei tähendanud ilmtingimata iseseisvat haldusüksust. Alev võis tähistada nii maa-asulat kui ka näiteks linnaosa. 1917. aastal andis Vene Ajutine Valitsus välja Aleviseaduse, millega anti võimalus uut liiki haldusüksuste – alevite tekkeks. Alev allus maakonnaavalitsuse järelevalvele ja oli seotud ka selle eelarvega. Samal aastal asutati Nõmme, Jõhvi ja Türi alevid. Alevite tegelike administratiivpiiride kinnitamine võttis üsna palju aega, need kinnitati alles 1920. aastate keskpaiku. Alevite moodustamine jätkus 1920. aastate algul hoogsalt. Esimesed alevid said linnadeks 1926. aastal, 1938. aasta Linnaseadusega muudeti kõik senised alevid, välja arvatud Võõpsu, linnadeks. 1945. aastal hakati taas aleveid moodustama. Samal aastal loodi kaheksateist alevit, järgnevatel aastatel tekkis neid veel. Uued alevid liigitati vastavalt NSV Liidus kehtinud määrangutele linna tüüpi, töölis-, või kuurortaleviteks. Uute alevite moodustamine ja ka nende linnadeks nimetamine jätkus veel mitu aastakümnet. 1961. aastal tühistati eelmainitud alevite liigitus, määrati ka linnaliste asulate minimaalsed suurused – alevis pidi elama vähemalt 2000 elanikku, kellest 2/3 pidid olema töölised või teenistujad ja nende pereliikmed. 1974. aastal jõustus Eesti NSV asulate linnade, alevite, alevike ja külade kategooriasse arvamise korra põhimäärus, mille tulemusena toimus maa-asulate liigitamine alevikeks ja küladeks. Alevikeks loeti kompaktse hoonestuse ja üle 300 alalise elanikuga asulad.⁶

1.1 Alevite hooned

Kõiki aleveid ja alevikke iseloomustas peaaegu tervenisti madalatest ühekordsetest puitmajadest koosnev hoonestus. Sellest annab üsna hea pildi nelja eritüüpi alevi võrdlus 1920.–1930. aastatel, mille on koostanud H. Pärdi. Võrreldud on Tõrvat 1930. aasta seisuga, Sindi töölisalevit 1929. aastal, Antslat 1926. aastal ja Kilingi-Nõmmet 1928. aasta seisuga. Kuigi alevid on erinevad nii oma tüübilt, asukohalt kui ka suuruselt, on hoonete parameetreid puudutavad andmed üsna sarnased. Puithooneid oli olenemata majade arvust kõigis alevites

⁵ I. Talve, Eesti kultuurilugu. Keskaja algusest Eesti iseseisvuseni, lk 319, 320, 392, 513.

⁶ L. Uuet, Eesti haldusjaotus 20. sajandil. Tallinn: Eesti Omavalitsisliitude Ühendus / Riigiarhiiv, 2002, lk 25, 27–28, 34–35, 48–50, 81, 156, 192–193.

üle 89% ja kivihoonete arv jäi igas asulas alla kümne. Kui Sindi välja jätta, oli alevites ühekorruseliste majade ülekaal tervelt üle 96%. Sindis oli ühekorruselisi maju 89,7%, ülejäänute hulka kuulusid 9 kahekorruselist ja 1 kolmekorruselise maja.⁷

1928. aastast pärit tabel ehitustegevuse kohta Eesti linnades ja alevites näitab sama pilti. Kolmekorruselisi maju ehitati sel aastal väiksemates linnades ja alevites kokku kaks: üks Türi ja teine Suure-Jaani. Kahekordsete majade osakaal alevites oli 24% ja sel aastal ehitatud majadest oli puithooneid lausa 93%.⁸

Madala, ühe- kuni kahekorruselistest hoonetest koosneva asustuse tekkeks andis ka põhjust asjaolu, et 1922. aastal andis riik linnade ja alevite omavalitsustele elamuehituseks laenu. Laen oli mõeldud eelkõige ühe-kahekorruseliste kahe kuni nelja korteriga elamute ehitamiseks. Sealt kujunes välja majatüüp, kus kolme suure toaga alumise korruse kohal on väiksem katusekorter, mille üürist maksti laenu tagasi. Riikliku ehituslaenu saamise võimalus soodustas linnades ja alevites ka üleüldist elamuehitust ning väikeelamutega hoonestuspiirkondade teket. Laenu tagasimaksegraafik oli pikaajaline (puithoonete puhul 40 aastat) ning laenatav summa kattis üle poole kogu ehitise maksumusest, kusjuures kohalik omavalitsus pidi alati lisama veel 1/7 riikliku laenu summast.⁹

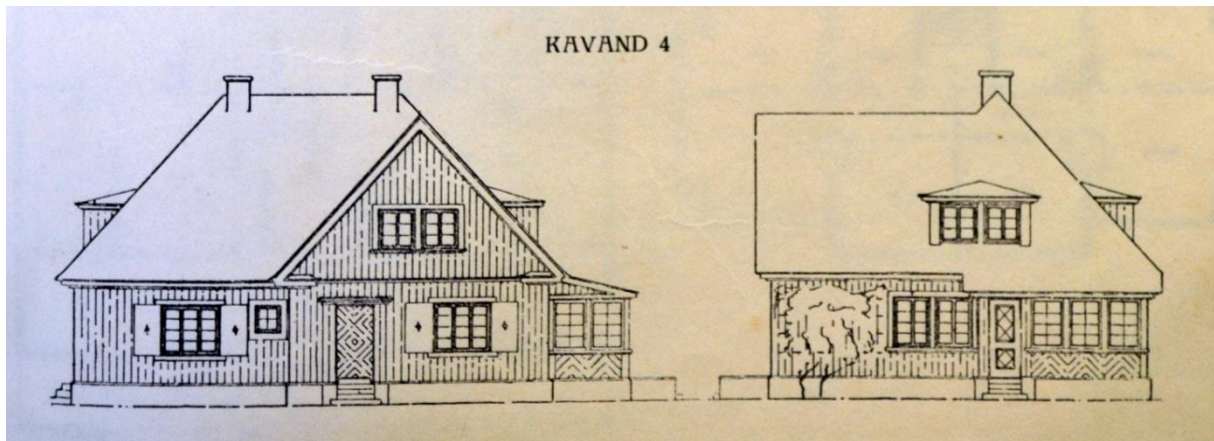
Nii linnade äärrajoonidele kui ka maa-asulatele olid 1920. aastatel omased riskülikukujulise põhiplaani, mansardkorruse ja ühe või kahe verandaga elumajad, mida püüti 1930. aastatel ka küla- ja taluelamute ehitamisel järele aimata. Siiski ehitati alevites ja alevikes edevaid ja pretensioonikaid elumaju tunduvalt rohkem, kui külades. 1930. aastail hakati nii alevi- kui ka külaelamute projekteerimisel üha enam kasutama kutselisi arhitekte. Samal ajal anti arhitektide poolt välja ka kaks Põllumajandusliidu ehitustalituse väljatöötatud kavandite kogumikku: „Maahituse I“ 1928. aastal ja „Maahituse II“ 1930. aastal. Arhitektide projekteeritud majade kohta on kahjuks vähe kindlaid andmeid ja enamik hooneid valmis ilmselt siiski vaid kohaliku ehitusmeistri või heal juhul inseneri kavandi järgi.¹⁰

⁷ H. Pärdi, Maa ja linna vahepeal 1. Lühiülevaade Eesti alevite kujunemisest ja agrikultuurist. – Alevist vallamajani, lk 63–71.

⁸ Tabel ehitustegevuse kohta Eesti linnades ja alevites 1928. aastal ning statistilised andmed elamuehituse ja rahvastiku kohta Rakvere linnas 1930. ja 1931. aastal. Eesti Riigiarhiiv (ERA), f 146, n 3, s 575, lk 12.

⁹ M. Kalm, Keskklassi maailm võtab ilmet – 1920. aastate arhitektuurist. – Eesti kunsti ajalugu 5. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia, 2010, lk 267; Aet Pikk, Aedlinnade rajamine Tallinna ümbruses ja pereelamu kujunemine 1920ndatel. Magistritöö, Tallinna Kunstiülikool. Tallinn, 1993, lk 39.

¹⁰ E. Mäsak, Vastastikuseid mõjutusi Eesti linna- ja maaolmes. – Muunduv rahvakultuur. Tallinn: Eesti Teaduste Akadeemia, 1993, lk 132 – 153; H. Pärdi, Küla- ja aleviarhitektuur kuni Teise maailmasõjani. – Järvamaa. Loodus. Aeg. Inimene 2. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus, 2009, lk 235.



1. Alevimaja kavand kogumikust „Maaehitusi II“.

Lisaks elamutele olid alevites ja alevikes väga tähtsal kohal ühiskondlikud hooned. Juba 20. sajandi algul muutusid kiriku ja kõrtsi kõrval oluliseks seltsimajad, koolimajad ja vallamajad, mille välimusele pöörati suurt tähelepanu. Talumeeste ühisettevõtmisena ehitati küladesse ja alevikesse ka arvukalt meiereisid, mille ehitamise kõrgaeg oli Eestis 1920. aastatel. Uudsetena Eesti maa-arhitektuuri ilmusid ka kohalike laenu- ja hoiuühisuste ja väikepankade hooned.¹¹

Alevimaju, rahvamaju, koolimaju ja meiereisid on ilmselt kõige enam projekteerinud arhitekt Edgar Velbri 1920–1940. aastatel. Velbri elamuid võib lisaks Nõmmele leida mitmest Eesti alevikust.¹²

Kuna antud teemat ei ole seni piisaval määral käsitletud ja olemasolevad materjalid ei anna maa-asulate hoonete kohta küllalt informatsiooni (eriti puudutab see vanemat perioodi 19. sajandi keskpaigast järgneva sajandivahetuseni), siis täpsema kirjelduse alevimajadest saab anda alles välisvaatluse tulemusena konkreetsete alevite põhjal, mida käesolevas töös on ka tehtud.

¹¹ H. Pärdi, Küla ärkab. – Eesti kunsti ajalugu 5. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia, 2010, lk 140–146.

¹² M. Kalm, Edgar Velbri 1902–1977. Tallinn: Vaba maa, 1993.

2. RAPLAMAA

2.1 Haldusjaotus

Kuna ajalooliselt ei ole Rapla maakonda eksisteerinud, siis tuleks tähelepanu pöörata antud piirkonna haldusjaotuse muutumisele erinevatel perioodidel.

1897. aastal kuulusid Inglise, Juuru, Järvakandi, Kaiu, Kehtna, Kohila, Kuimetsa ja Rapla Harju maakonna alla. Säreveere ja Vahastu olid Järvamaa koosseisus. Koluvere, Märjamaa asusid Lääne maakonnas ja Kärü Pärnumaal (vt lisa 1). Seega asusid praeguse Raplambia alad lausa neljas erinevas maakonnas. 1920. aastal liideti Kärü vald Järva maakonnaga.¹³

1950. aastal kaotati senised maakonnad ja moodustati rajoonid. Rapla rajooni kuulusid rajoonikeskusena Rapla ja Kohila alev. Eraldi rajoon moodustati ka Märjamaa alevist. Kärü alevik läks Türi rajooni koosseisu. 1952. aastal moodustati Tallinna, Tartu ja Pärnu oblastid, millega Rapla, Kohila ja Türi rajoon hakkasid kuuluma Tallinna oblastisse, Märjamaa aga Pärnu oblastisse (vt lisa 3).¹⁴

1959. aasta rajoonide liitmisega kaotati Türi. Kärü ja Lelle alevikud liideti Rapla rajooniga. Viimasena, 1963. aastal likvideeriti ka Märjamaa rajoon ja ka Märjamaa alev läks Rapla rajooni koosseisu (vt lisa 4). Maakondade taastamisega 1990. aastal jäid endise Rapla rajooni piirid samaks, rajoon nimetati Rapla maakonnaks (vt lisa 5).¹⁵

2.2 Teedevõrk

Juba muinasajast alates on Tallinnast lõunasse liigunud vähemalt kahte peamist teed pidi. Üheks nendest on olnud Tallinn–Jälgimäe–Märjamaa–Vigala–Pärnu–Riia, mille olulisimaks vahepeatuseks Tallinnast Pärnuni oli Märjamaa. Arvatavalt oli teelõik Pärnust Vigala kaudu Märjamaale olemas juba 13. sajandi keskpaigaks. Kindlad andmed Tallinn–Märjamaa–Pärnu teelõigu olemasolust pärinevad aga 1631. aastast, kui Eestimaa rüütelkonna poolt märgiti Tallinn–Pärnu teel olevate kohustuslike postijaamade hulgas ära ka Märjamaa. Samuti näitab 1699. aastast pärit rootslaste poolt valmistatud Eesti ja Liivimaa ülevaatekaart

¹³ L. Uuet, Eesti haldusjaotus 20. sajandil, lk 12–18, 35.

¹⁴ Samas, lk 132–136, 153.

¹⁵ Samas, lk 178–184, 235.

läbi Märjamaa Tallinnast Pärnusse minevat teed. Lisaks mitmele dokumendile kinnitab Märjamaa asumist tähtsa kaubatee ääres ka sinna nii võimsa kiriku ehitamine 14. sajandi esimesel poolel.¹⁶

Ka Tallinnast Raplasse on üsna kindlalt juba muinasajal viinud tee, seda kinnitab ka Läti Henriku Kroonika. Tallinna Linnaarhiivis asuva 1530. aastast pärit dokumendi andmetel läbis Tallinnast Raplasse viiv tee ka Kohilat. Raplast edasi Pärnuni võeti aga tee kasutusele ilmselt hiljem, kuna rootslaste 17. sajandi kaartidelt tee Raplast Pärnuni puudub ja ühtki teadaolevat kirikut, linnust ega muud peatuspaika ei ole samuti antud teelõigul varasemates allikates märgitud. Esimesena on see tee olemas Mellini 1797. aasta kaardil¹⁷ (vt lisa nr 3), samuti kõigil hilisematel kaartidel.¹⁸

2.2.1 Raudtee

Lisaks olulistele maanteedele on vähemalt samatähtis roll Raplat läbival raudteeliinil. Tänu raudtee rajamisele hakkasid siin arenema mitmed alevid ja alevikud.

Tallinn–Viljandi kitsarööpmeline raudteeliin valmis aastal 1897. Alaline liiklus avati 1910. aastal. Rapla raudteejaam, mis kandis alguses nime Hermeti, rajati alevikust mõni kilomeeter eemale, kuna kohalik parun ei soovinud seda oma maa peale. Raplast sai 1928. aastal sõlmjaam seoses haruraudtee rajamisega Virtsu (vt ill 2). Märjamaa jaam rajati aastatel 1928–1930 ja jaamahoone kaks aastat hiljem. Märjamaa raudteejaam oli kasutusel kuni Rapla–Virtsu raudteeliini sulgemiseni 1968. aastal. Kitsarööpmeline raudtee lõpetas tegevuse 1971. aastal. Sellega kadus mitmes kohas raudteeliiklus, kuid Tallinn–Viljandi liin asendati laiarööpmelise raudteega ja seal suuremaid muudatusi ei toimunud.¹⁹

¹⁶ T. Raid, Eesti teedevõrgu kujunemine. Tallinn: Punnpaap, 2005, lk 153–155.

¹⁷ C. Jätting, Der Hapsalsche Kreis / gezeichnet von Ludwig August Graf Mellin. Riia: Johann Friedrich Hartknoch, 1802.

¹⁸ T. Raid, Eesti teedevõrgu kujunemine, lk 156.

¹⁹ M. Helme, Eesti raudteejaamad. Tallinn: Tänapäev, 2003, lk 3, 108, 164.



2. Eesti raudteemaastik oma kõrgajal enne kitsarööpmelise raudtee sulgemist.

3. ALEVITE AJALOOLINE ÜLEVAADE

3.1 Rapla alev

Esimene kirjalik teade Raplast on pärit 1241. aastast Taani hindamisraamatust, kus mainitakse 8 adramaa suurust *Rapala* küla, mis asus praeguse linna põhjaosas, kohas, kus Tallinna maantee ristub jõega. Rapla asustuse tekke peamiseks põhjuseks võib pidada 13. ja 14. sajandi vahetusel Maarja-Magdaleenale pühitsetud kiriku ehitamist endise Konuvere, praeguse Vigala jõe põhjakaldal asuvale künkale, kohale, kus jõega ristub Tallinna maantee. Seda piirkonda peetaksegi vanimaks alevi osaks, seal asub ka 18. sajandi viimasel veerandil ehitatud pastoraat – teadaolevalt Rapla vanim hoone. Rapla vanema ajaloo kohta on üpris vähe andmeid, kuna 1774. aastal süttis pikselöögist pastoraat ja ära põles kogu kirikuarhiiv. 1478. aastal panditi Rapla ja Alu mõisad Padise kloostrile. 1705. aastal eraldati Rapla küll Alu mõisast, kuid jäi oma eksistentsi lõpuni selle kaasmõisa staatusesse. Rapla mõis asus praeguse Jõe tänava piirkonnas, kuid selle hooned on praktiliselt hävinud.²⁰



3. Rapla enne 1906. aastat.

²⁰ A. Paidla, Raplamaa. Siin- ja sealpool maanteed. Tallinn: Olion, 1991, lk 14–15.

Rapla laiem areng algas siiski 19. sajandi teisel poolel, kui kirikukülla hakkas koonduma käsitöölisi ja kaupmehi. 1866. aastal avati juba apteek ja 1889. aastal haigla. Sajandivahetusel loodi ka arvukalt ühiskondlikke organisatsioone: vabatahtlik tuletõrjeselts, haridusselts, laulu- ja muusikaselts, tarbijate ühistu, põllumajandusühing, vastastikune tulekindlustusselts ja hoiukassa. Aastal 1900 sai Rapla ka raudtee ühenduse Tallinna ja Viljandiga. 1913. aastal loetleti Raplas 20 kivi- ja 60 puumaja ning elanikke oli juba 1000 ümber.²¹

Rapla alevi nimetamisega rajoonikeskuseks 1950. aastal algas alevi kiire areng. Elanike arv kasvas neljakordselt, ehitati arvukalt haldus-, teenindus-, ja tootmishooneid, kommunaal- ja eramaju ning arendati välja tänava- ja tehnovõrgud. Silmapaistvamatest ehitistest tuleks kindlasti märkida 1933. aastal valminud arhitekt August Volbergi projekti järgi ehitatud kultuurimaja ja 1977. aastal Toomas Reinu projekti järgi ehitatud kaheksatahulist tüvipüramiidi – Kooperatiivse ehituskoondise (KEK-i) haldushoonet.²²



4. Vaade Rapla puithoonestusele ja kirikule Tallinna maanteelt aastal 2012.

²¹ A. Kruusimägi, A. Paidla, Rapla rajoon. Siin- ja sealpool maanteed. Tallinn: Eesti Raamat, 1974, lk 8.

²² A. Paidla, Raplamaa. Siin- ja sealpool maanteed, lk 17–19.

Alates 1993. aastast linnastaatust kandev Rapla oli enne linnaks saamist elanike arvult Eesti suurim alev. 1989. aasta 1. jaanuari seisuga elas seal 6249 elanikku (praegu elab linnas 5618 elanikku). Alevi pindala 1990. aastal oli 460 hektarit, peatänavateks Tallinna ja Viljandi maantee, olulisemateks tänavateks Välja, Mahlamäe, Sulupere ja Jõe. Kokku oli Rapla alevi sel ajal 77 tänavat.²³

3.2 Märjamaa alev

Märjamaa nime on esmakordselt mainitud 1364. aastal, kui mainiti samanimelist Neitsi Maarjale pühendatud kirikut. Puukirik ehitati Märjamaale arvatavasti juba 13. sajandil ja asendati kivist kirikuga 14. sajandil. Kiriku ümber hakkaski aegamööda tekkima asula. Märjamaa gooti stiilis kirik on Eesti maakirikute seas üks suuremaid. 16. sajandi keskpaigas oli Märjamaa kirik ka Saare-Lääne piiskopkonna maakirikute seas lisaks suurusele ka kõige rikkam ja kõige luksuslikuma sisustusega. Pastoraat asus kiriku vahetus läheduses, teisel pool Märjamaa–Koluvere maanteed.²⁴



5. Vaade kasti tee algusest 1900. aasta paiku.

²³ Samas, lk 14.

²⁴ K. Laigna, Märjamaa ja Kullamaa. Tallinn: Eesti Raamat, 1973, lk 22–24.

Alev hakkas Märjamaast kujunema alles 19. sajandi lõpu poole. Praeguse alevi piiridesse jooksid 19. sajandil kokku viie mõisa – Haimre, Sõtke, Märjamaa, Orgita ja Kasti maavaldused ja iga mõisnik rajas sinna sissetulekute suurendamiseks oma kõrtsi.²⁵

Kuna Märjamaal jooksid kokku viie mõisa piirid, ei tekkinud ka sealne hoonestus kompleksena, vaid üsna hajali asetsevana. Enne alevi tekkimist 19. sajandi keskpaigaks, olid Märjamaal olemas viie eelnimetatud mõisa kõrtsid ning apteek, doktoraat ja haigla. Sel ajal ehitati ka hulk äri- ja ametihooneid: vallamaja, politsei- ja vangimaja, rahukohus, postihoone ja mõned kauplused. Õigeusu kirik ehitati Märjamaale aastal 1893. 1913. aastal on umbes 400 elanikuga asulas märgitud juba 12 kivi- ja 45 puitmaja.²⁶

Soodsalt mõjus alevi kujunemisele ka Märjamaa liiklusgeograafiline asend tähtsaima vahejaamana Tallinn–Pärnu maanteel. Aleviku kasvu soodustas ka Rapla–Virtsu kitsarööpmelise raudtee avamine 1931. aastal. Siis ehitati ka äri- ja teenindustevõtteid, pangahoone, jahuveski, saeveski, meierei (mis oli enne Teist maailmasõda Läänemaa suurim), rahvamaja, uus koolihoone, haigla ja mitmeid uusi eluhooneid Pärnu maantee, Haimre puiestee ja Kasti tee äärde.²⁷

Kuigi Märjamaad juba 20. sajandi algul rahvasuus aleviks nimetati, sai ta alevi õigused alles 1945. aastal. Aastatel 1950–1962 oli ta rajoonikeskuseks ja sel ajal ehitati ka mitmeid ühiskondlikke hooneid. 1960. aastate lõpul kujunes alevi suurimaks ettevõtteks Märjamaa Rajoonidevaheline Põllumajandustehnika Tootmiskoondis, mis tegeles maaparanduse ja maaparandustraktorite remondiga. Ettevõtte tootmishooned ja Tehnika tänava äärde rajatud tööliste elamud moodustasid alevi lõunaosas omaette linnajao. Tänapäevaks on tööstuspiirkond likvideerunud. Kuuekümnendatel ehitati stalinismi ajal rajatud keskväljaku äärde universaalkauplus, söökla-restoran ja kultuurimaja. Alev sai ka uue, vähekasutatud tüüpprojekti järgi ehitatud keskkooli hoone ja võimla.²⁸

²⁵ A. Kruusimägi, A. Paidla, Rapla rajoon. Siin- ja sealpool maanteed, lk 17.

²⁶ M. Uustalu, Haimre – Märjamaa piirkonna minevikust. Märjamaa Vallavalitsus, 2008, lk 35–37.

²⁷ K. Laigna, Märjamaa ja Kullamaa. Tallinn: Eesti Raamat, 1973, lk 25; M. Averin, Ettepanekud miljööaladeks. Märjamaa alev. Bakalaureuse töö, Eesti Kunstiakadeemia. Tallinn, 2007, lk 14.

²⁸ K. Laigna, Märjamaa ja Kullamaa. Tallinn, lk 25, 27–29; A. Paidla, Raplamaa. Siin- ja sealpool maanteed, lk 159–160.

Samal ajal elavnes ka korterelamute ehitus ja alevisse kujunesid uued elamupiirkonnad – Pilpaküla, Lilleküla, Nõmme ja Lemmiku.²⁹ 1974. aasta seisuga oli alevis 33 tänavat ja 470 hoonet.³⁰ 1991. aastaks oli alevis kokku juba 61 tänavat.³¹



6. Vaade Märjamaa hoonestusele Pärnu maanteelt kiriku suunas aastal 2012.

²⁹ M. Averin, Ettepanekud miljööladeks. Märjamaa alev. Bakalaureusetöö, Eesti Kunstiakadeemia. Tallinn, 2007, lk 15.

³⁰ A. Kruusimägi, A. Paidla, Rapla rajoon. Siin- ja sealpool maanteed, lk 17.

³¹ A. Paidla, Raplamaa. Siin- ja sealpool maanteed, lk 158.

3.3 Kohila alev

Juba 1241. aasta Taani hindamisraamatus on mainitud Kohila (*Koil, Koylae*) ja ka Tohisoo (*Tois*) küla. Esimene neist asus praeguse alevi põhjaosas Jõe ja Tööstuse tänava piirkonnas, teine asula lõunapiiril, seega paiknesid vanimad asustuspiirkonnad Keila jõe läänekaldal. Kohila mõisat on esmakordselt mainitud aastal 1438. Kuni 19. sajandi lõpuni jäi Kohila tagasihoidlikuks kolkakülaks, mille keskuse moodustas Kapa postijaam koos kõrtsiga.³²

Kohila hakkas märkimisväärselt arenema 19. ja 20. sajandi vahetusel, kui 1893. aastal rajati väike mõisale kuuluv kümne töölisega puupapivabrik ja aastal 1901 avati raudtee. Asula ja raudteejaam said mõisa ja Kapa postijaama järgi kaksiknime Kapa-Kohila, mis püsis kuni Esimese maailmasõjani.³³



7. Kohila raudteejaam 1930. aastal.

³² A. Paidla, Raplamaa. Siin- ja sealpool maanteed, lk 39; A. Kruusimägi, A. Paidla, Rapla rajoon. Siin- ja sealpool maanteed, lk 16.

³³ A. Paidla, Raplamaa. Siin- ja sealpool maanteed, lk 39–40.

3.3.1 Kohila Paberivabrik

Kitsarööpmelise raudtee valmimine soodustas Kohila arengut ja endisest väikesest puupapivabrikust sai aktsiaselts „Koil“, andes tööd ligi 80-nele inimesele. 1906.–1907. aastal vabrikus toimunud rekonstrueerimistööde järgselt suurenes toodangu maht ja sortiment ja ettevõttest sai paberivabrik. Nõukogude võimu perioodil tehti vabrikus suuri ümberehitusi ja moderniseeriti tootmist. Vabriku põhitoodanguks olid trüki- ja kirjutuspaber ning paberkotid. 1986. aastal alustas tööd ka tapeeditsehh.³⁴



8. Kohila Paberivabrik 20. sajandi esimesel poolel (tundmatu autor).

³⁴ A. Kruusimägi, A. Paidla, Rapla rajoon. Siin- ja sealpool maanteed, lk 74; A. Paidla, Raplamaa. Siin- ja sealpool maanteed, lk 40.



9. Vaade Vabaduse tänavale raudteejaama poolt 2013. aastal.

Alevistaatuse sai Kohila 1945. aastal. Kohila arenes suureks tööstusaleviks, kus paberivabriku kõrval asusid tähtsate ettevõtetenä veel Kohila eksperimentaalse Remondi- ja Mehaanikatehas, nahkgalanteriikombinaadi „Linda“ tsehh, Rapla teenindustootmisvalitsuse tsehh ja 1949. aastal moodustatud Kohila sovhoos, mis 1989 aastast sai kolhoosi staatuse ja oli tol ajal Kohila suurimaks ettevõtteks.³⁵

3.4 Kärü alevik

Kärü kohta tuleks esmalt märkida, et erinevatel perioodidel on ta kuulunud erinevatesse maakondadesse. Muinasajal oli Kärü õmbrus Alempoisi osa, peale seda kuulus Pärnumaa Vändra kihelkonda ja 1920. aastal ühendati Kärü vald Järvamaaga. Alles 1959. aastal liideti Kärü Rapla rajooni koosseisu.³⁶

Väidetavalt oli keskajal Kärü ümbrus üsna inimtühi: Rootsi revisjoni andmetel oli seal 1624. aastal vaid kolm majapidamist vähema kui kümne elanikuga. Kärü mõis asutati 1632. aastal.

³⁵ Samas, lk 40–41.

³⁶ A. Marksoo, Asustus . – Järvamaa. Loodus. Aeg. Inimene 1. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus, 2007, lk 242; T.-A. Tannberg, Nõukogude aeg. – Järvamaa. Loodus. Aeg. Inimene 1, lk 534.

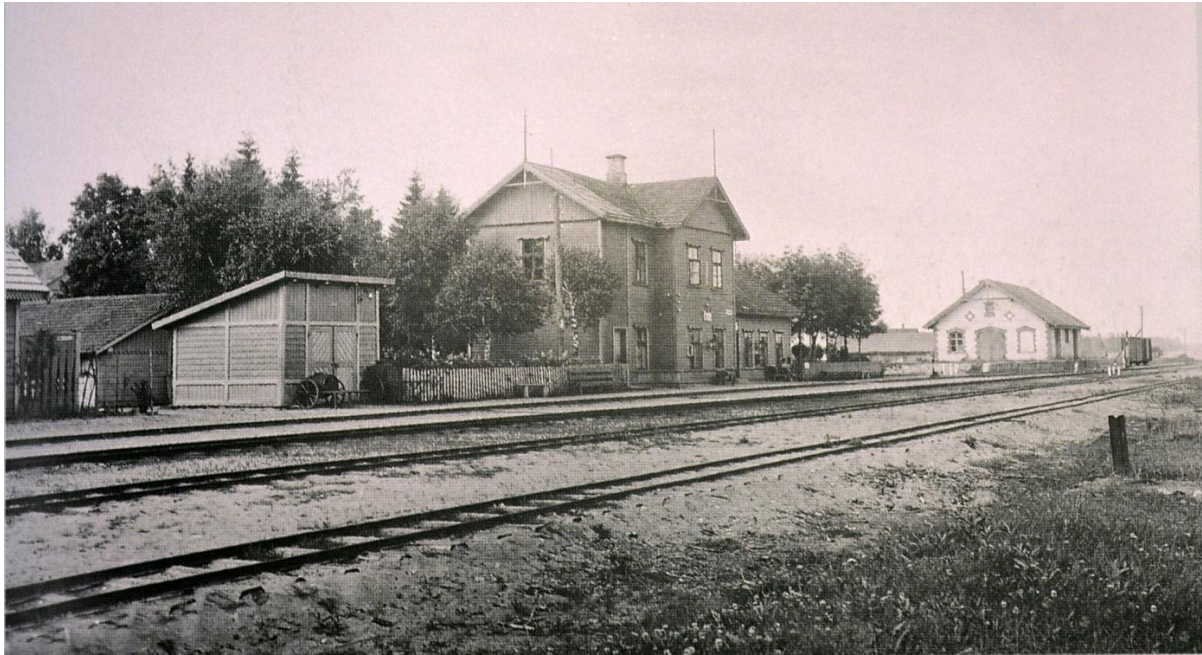
Aleviku vanimaks hooneks loetaksegi 17. sajandi viimasel veerandil ehitatud mõisa vana peahoonet, hilisemat mõisa valitsejamaja, mis on ümberehitustele vaatamata siiani üpris hästi säilinud. 19. sajandi algupoolel ehitati Kärri uus mõisahoone, mis aga 1905. aasta ülestõusu käigus põletati. Praeguseks on Kärri mõisa härrastemaja taastatud ja seal asub 9-klassiline kool.³⁷



10. Kärri mõisa hoonestuse plaan 19. sajandi II poolest.

³⁷ A. Paidla, Raplamaa. Siin- ja sealpool maanteed, lk 84.

18. sajandi esimesel poolel asutati Käru külla Türi–Lelle ja Käru–Vändra tee risti juurde Vändra kihelkonna abikirik, praegune kirik valmis 1860. aastal.³⁸ Käru väikesest kirikukülast kerkis alevik peale raudteejaama rajamist. Raudteejaam ehitati aastal 1900, jaamahoone valmis aasta hiljem. Kuni 1920. aastateni kandis raudteepeatust küla järgi nime Lauri, kuid siis muudeti see kihelkonna järgi Käruks.³⁹



11. Kärus raudteejaam aastal 1936.

Alevik hakkas kiiresti kasvama Eesti Vabariigi ajal. Kui 1922. aastal oli seal olnud vaid 35 elumaja 238 elanikuga, siis 1933. aasta alguseks oli elumaju juba 87 ja Kärus elas 356 inimest. Põhiosa elanikest moodustasid käsitöölised: rätsepad, kingsepad, puusepad ja sepad. Kaupmehi, ametnikke ja metsatöölisi oli vähem. Kärus tegutses ka arst ja lisaks kirikule olid alevikus olemas Kärus Ühispank, kolm kauplust, tuletõrjeselts, apteek ja postkontor.⁴⁰

Kärus üheks peamiseks elatusallikaks oli metsandus. Siitkaudu veeti välja ümbruskonnast varutavat metsamaterjali. Aleviku tähtsaim tööstusettevõtte oli sae- ja jahuveski.⁴¹ Juba 1830.–1840. aastatest töötas Kärus ka klaasiahi.⁴²

³⁸ A. Marksoo, Asustus. – Järvamaa. Loodus. Aeg. Inimene 1, lk 253.

³⁹ M. Helme, Eesti raudteejaamad. Tallinn: Tänapäev, 2003, lk 104.

⁴⁰ H. Pärdi, Küla- ja aleviarhitektuur kuni Teise maailmasõjani. – Järvamaa. Loodus. Aeg. Inimene 2, lk 242.

⁴¹ A. Marksoo, Asustus. – Järvamaa. Loodus. Aeg. Inimene 1, lk 264.

⁴² I. Talve. Eesti kultuurilugu. Keskaja algusest Eesti iseseisvuseni, lk 320.

Kärust ei arenenud suuremat kohalikku keskust, kuna ta asus Türi üsna lähedal, jäädes selle mõjutsooni.⁴³



12. Vaade Kärü rongijaamast Viljandi maanteele aastal 2012.

⁴³ A. Marksoo, Asustus. – Järvamaa. Loodus. Aeg. Inimene 1, lk 266.

3.5 Sarnasused ja erijooned alevite kujunemisel

Vaatluse all on neli nii suuruse kui kujunemisloo poolest erinevat alevit. Täpsemini kolm alevit ja üks alevik, sest Kärust suuremat keskust ei arenenud ja ta jäi aleviku staatusesse.

Märjamaa alev hakkas algselt kujunema tähtsa kaubatee äärde, teede ristumiskohta, kuhu juba 14. sajandil suur ja uhke kivikirik oli ehitatud. Märjamaa oli juba sel ajal lisaks olulisele peatuspaigale kaubatee ääres ka kihelkonnakeskuseks.

Rapla, millest nüüdseks on saanud linn, arenes välja väikesest, vaid mõne talukohaga kirikukülast, kuhu 19. sajandi teisel poolel hakkasid koonduma käsitöölised. Mõni kilomeeter alevikust kaugemal arenes seoses raudtee tuleku ja jaama rajamisega 1900. aastal välja Rapla raudteeasula. Seega ühelt poolt on Rapla kirikualev ja kihelkonnakeskus, teisalt aga raudteeasula.

Kohila, kui tööstusalevi arengut on kahtlemata enim mõjutanud paberivabriku areng 19. ja 20. sajandi vahetusel. Taolise tööstusettevõtte loomine taolisesse väikesesse, suurtest linnadest üsna kaugemale jäävasse kohta poleks aga iial võimalikuks saanud ilma raudteeliikluse kasutuselevõttuta ja Kohilasse raudteejaama rajamiseta 1900. aastal.

Käru aleviku tekkel on peamine roll Tallinn-Viljandi rongiliini avamisel 1901. aastal. Alevik kujunes tihedalt raudteejaama ümber, moodustades endisest mõisasüdamest ja maanteest veidi eemal tüübilt puhtakujulise raudteeasula.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et Rapla ja Märjamaa hakkasid juba 13. sajandil loodud kirikukihelkondade keskustena edasi arenema. Seevastu Kohila ja Käru areng algas alles 19. ja 20. sajandi vahetusel Tallinn–Viljandi raudteeliini ehitamisega. Seega on Märjamaa ja Rapla tüübilt kihelkonnakeskused, Kohila tööstusalev ja Käru raudtee-alevik.

4. STRUKTUURILINE ANALÜÜS

4.1 Alevite struktuur

Kõigil asulatel on teatav plaanstruktuuri sarnasus, samal ajal on nad ka erinevad. Suurem osa Eesti väiksematest linnadest ja alevikest kasvasid välja endistest küladest, kus hoonestus paiknes peamiselt peatee ääres. Seega on neile iseloomulik lineaarne struktuur. Asula plaaniteljeks on peatänav, mis tekkis seda läbiva maantee baasil. Peatänavale lisandusid hiljem mõned paralleel- ja põiksuunalised tänavad. Hoonestuse tihedus oli suhteliselt madal, kõrgem oli see ühiskondliku keskuse piirkonnas, kuhu olid koondunud avalikud hooned ja üksikud suuremad elumajad. Alevikel puudus selge funktsionaalne tsoneeritus.⁴⁴

4.2 Tõmbekeskuste paiknemine ja kujunemisaegsed hoonestuspiirkonnad

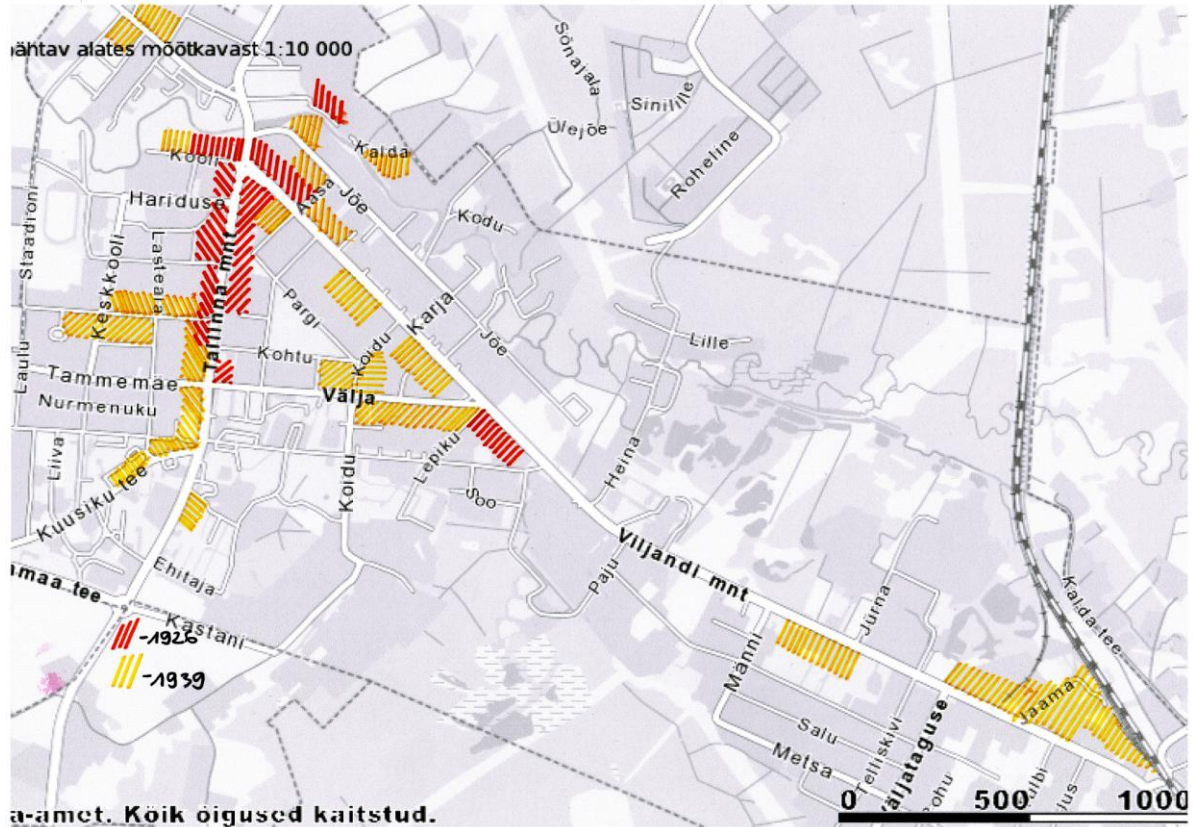
Alevite hoonestuspiirkondade paiknemise analüüsimisel on aluseks võetud asulate hoonestust märkivad kaardid aastast 1926 ning maa-ameti geoportaalid leiduvad topokaardid aastatest 1935–1939 või nende puudumisel Nõukogude Liidu topokaardid aastast 1945. Eesti-aegsed topokaardid olid olemas Kohila alevi ja Rapla alevi kohta, kusjuures ka Rapla kaart ei hõlmanud sealset raudteesula ala. Ülejäänud piirkondade analüüsimiseks võeti aluseks hilisem kaart (vt Lisad).

Rapla alevik hakkas kujunema kirikust lõuna poole, Tallinna maantee äärde. Asula keskus jäi kiriku ja Tallinna maanteega ristuvate Välja ja Tammemäe tänavate vahele. Enamik hooneid oli 1930. aastatel koondunud Tallinna maantee äärde, kuid hoonestatud oli ka osa ümberkaudseid tänavaid (Välja, Viljandi maantee, Koidu ja Sulupere). Teise hoonestusgrupi moodustas alevikeskusest mitu kilomeetrit eemal asuv raudteejaama ümbrus, kus peamiselt oligi hoonestatud Jaama tänav ja raudtee läänepoolne külg jaama vahetus läheduses (vt ill 13).

Rapla, kui kirikuküllast välja kasvanud alevi dominandiks on kahtlemata olnud Maarja-Magdalena kirik, mis paikneb praegusest linna keskusest lõunas. Pühakoda asetseb Tallinna maantee ääres, olles kaugele nähtav mõlemalt poolt linna saabujatele. Kiriku ümbrus märgib mõistagi ka asula vanimat osa ning sellest põhja poole, Tallinna maantee äärde on ehitatud ka

⁴⁴ Leonid Volkov, Eestimaa asustus. Tallinn: Eesti Raamat, 1980, lk 94.

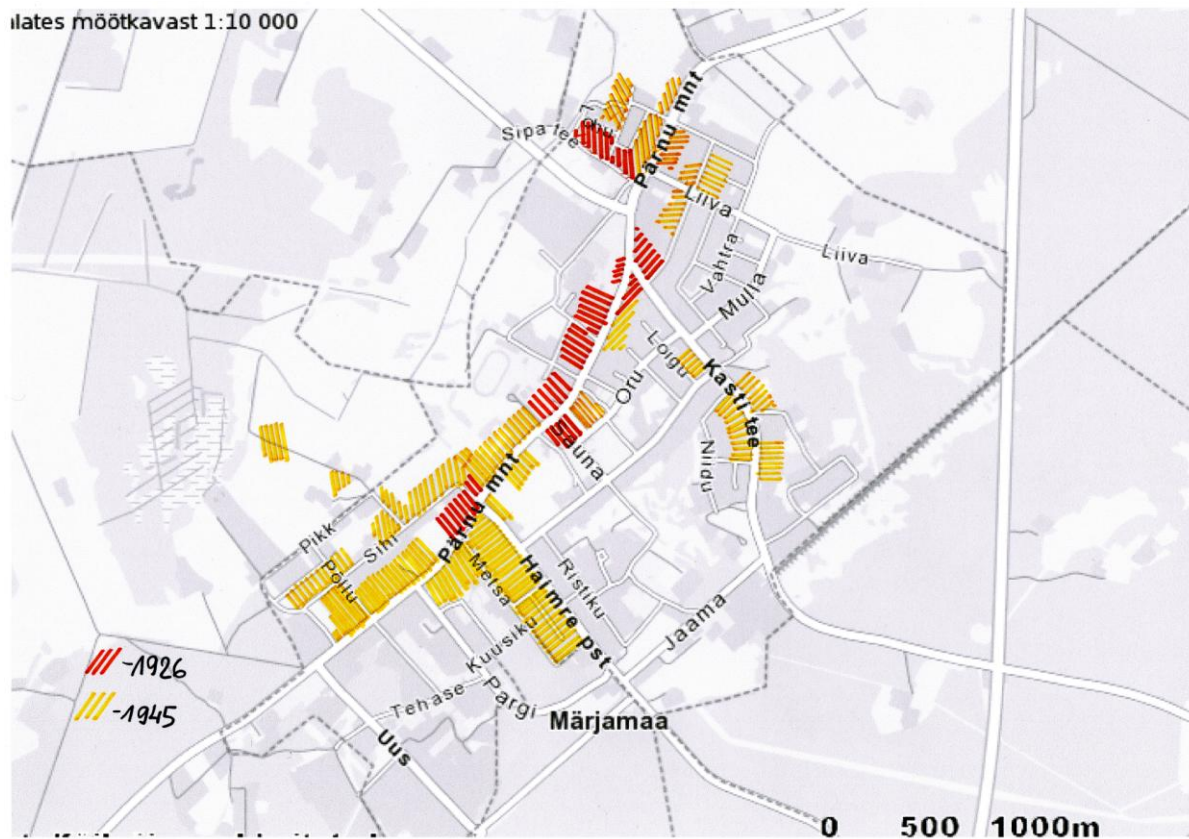
alevi tähtsamad avalikud hooned. Raudteejaama paiknemine alevi keskmest kaugemal on tinginud sinna eraldi asustuspiirkonna kujunemise. Kiriku kõrval, jõe vastaskaldal asub ka Rapla Maakonnahaigla, mis pakub siiani arstiabi kogu maakonnale.



13. Rapla hoonestuspiirkonnad 1926. ja 1939. aasta seisuga.

Märjamaa asustus kujunes piki Pärnu maanteed, kirikust edela suunas. Enamik asula hooneid asus veel 1945. aastal Pärnu maantee ääres. Peatänava ääres toimus ka põhiline äritegevus. Tihedam hoonestus paiknes juba ka Haimre puiestee ääres ja hõredamalt Kasti tee tänaval. Hoonestatud oli ka kirikust põhja jääv Liiva tänava, Pärnu maantee ja Koluvere maantee vaheline ala. Elamud asusid ka Pärnu maanteega paralleelsel Sihi tänaval (vt ill 14).

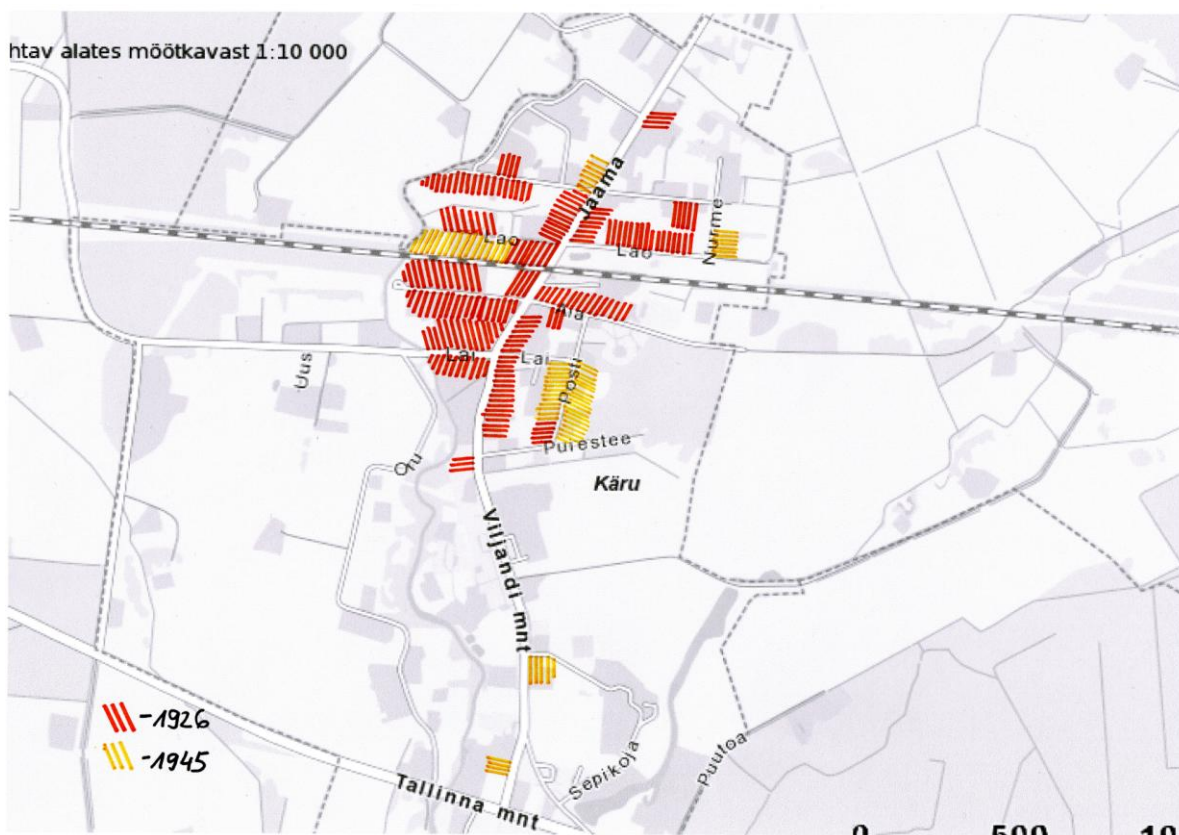
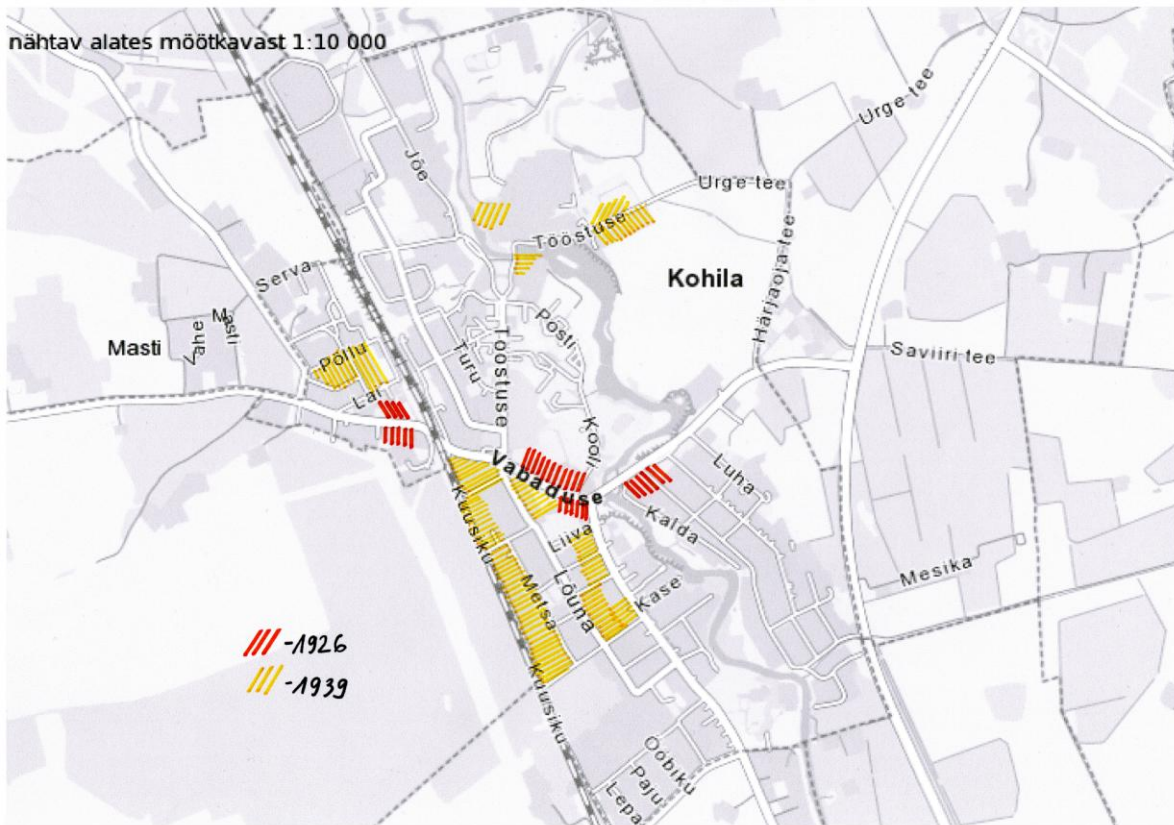
Raplaga sarnaselt paikneb ka Märjamaa domineeriv ehitis Maarja kirik asula serval. Märjamaa Apostlik-Õigeusu Jumalaema Kaitsmise Kiriku varemed asuvad aga alevi lõunaosas.



14. Märjamaa hoonestuspiirkonnad 1926. ja 1945. aasta seisuga.

Kuna **Kohila** arengus mängisid võrdset rolli nii paberivabrik kui ka raudtee, siis on selle alevi hoonestusskeem veidi keerulisem. Erinevalt Raplast, Märjamaast ja Kärust puudub Kohilas ka luteriusu kirik. Lähim kirik asub Hageri külas. Alevi põhjaserval on aga siiani tegutsev Angerja Issanda Taevaminemise kirik.

Võrreldes teiste alevitega tekkis Kohila terviklikum hoonestus hiljem, piirnedes veel 1920. aastatel peamiselt üksikute raudtee äärsete hoonete ja vabrikutöölise elamutega. Põhiline tänavatevõrk oli selleks ajaks siiski juba olemas ning olulisteks dominantideks selle kujunemisel olid Kohila mõis, Kapa postijaam, Viljandi maantee ning Keila jõgi. Postijaam asus Viljandi maantee ääres ja sinna suubus Hagerisse viiv Vabaduse tänav. Mõisa juurest oluliste maanteedeni viis Tööstuse tänav. 1926. aasta plaanilt jäi vabrikutöölise hoonestuspiirkond kahjuks välja, kuid nende elamud paiknesid Paberivabriku vahetus kauguses, Keila jõe lõunakaldal Tööstuse tänava ääres. Hoonestatud oli ka paar juppi Vabaduse tänavast, kus üks hoonete grupp paiknes raudtee ääres, sellest lääne pool ja teine hoonestatud ala asus tänava teises otsas piirnedes jõega. 1930. aastate keskpaigaks oli Kohilasse lisandunud ulatuslik hoonestuspiirkond raudtee ja Viljandi maantee vahele (vt ill 15).



Kuna **Käru** puhul on tegemist tüüpilise raudtee-alevikuga, on juba algselt asula keskmeks olnud raudtee ja asustus koondunud Käru raudteepeatuse lähedusse. 1920. aastate keskpaigaks oli terviklikult hoonestatud siiski vaid raudtee ja kiriku vaheline ala. 1940. aastateks oli Käru asula kerkinud juba võrdselt mõlemale poole raudteed. Aleviku peatänav oli raudteega risti olev Viljandi maantee, mis raudteega ristumisel sellest põhjapool läheb üle Jaama tänavaks. Aleviku põhjapoolses osas asusid suuremad hoonestuspiirkonnad lisaks Jaama tänavale ka raudteega paralleelsetel Lao ja Karja tänaval. Asula lõunaosaski oli suurem osa hoonetest koondunud selle peatänavale, Pärnu maantee äärde, kuid tihedalt olid hoonestatud ka Lai tänav, Posti tänav ja raudtee ääres sellega paralleelselt paiknev Aia tänav (vt ill 16).

Kokkuvõtvalt võib öelda, et alevid on oma plaanistruktuurilt võrdlemisi sarnased. Kõigi alevite peatänavateks on sealt läbi kulgev maantee ning nad kõik on tekkinud maanteede äärde. Seega on peatänav-maantee olnud üheks põhiliseks alevite plaanistruktuuri kujundajaks. Teisteks olulisteks keskkonda mõjutavateks elementideks on alevite puhul kindlasti kirikud ja raudtee, ning Kohilas ka paberivabrik ja jõgi. Tähtsamad haldushooned ja suuremad kaubandusasutused paiknevad alevites alati peatänavale ääres. Kirikud asuvad aga alevite serval, olles siiski asustuse tekke suureks dominandiks.

4.3 Hoonestuspiirkondade laienemine ja krundistruktuur

Enamik **Rapla** administratiivhoonetest ja suurematest kaubandus- ja vabaajakeskustest asub siiani Tallinna maantee tänavale läänepoolsel küljel. Alev ja seejärel linn on laienenud kirikust lõunasse, peatänavate Tallinna- ja Viljandi maantee ümber, millest viimane kulgeb asula keskusest tükk maad eemal, kagus asuva raudteejaama suunas. Alles hiljem on elamukruntidega täitunud kogu asula keskuse ja raudteejaama vaheline ala. Hoonestus on tihedaim Tallinna maantee ja Viljandi maantee ühenduskoha piirkonnas ning seal asub endiselt enamik ühiskondlikke hooneid ja individuaalelamuid. Kõik suured kortermajad asuvad linna lõunaosas, moodustades seal ühtse elamupiirkonna, mis moodustab umbkaudu ühe viiendiku praegusest Raplast. Eraldi väike grupp kortermaju asub ka raudteejaama juures. Elamukrundid on üpris väikesed, võrreldes 1920. aastate planeeringuga on neid siiski Linna arengu ja tänavate võrgu tihenemisega poolitatud.

Märjamaa asustus on endiselt koondunud peatänavale Pärnu maantee äärde. Raudteejaama ümbrus on jäänud küllaltki välja arenemata, kuna raudtee suleti üsna pea pärast selle avamist.

Põhjus võib olla ka selles, et alevi keskusest asub raudteejaam üpris kaugel. Kortermaju on ehitatud üsna vähe ja peamiselt paiknevad nad Pärnu maanteest ida pool, Muru ja Pärna tänaval. 1920. aastatel planeeritud kruntide jaotuse järgi on krundid olnud esialgu üsna ühesuurused. Osad peatänavaga äärsed läänepoolsed kinnistud olid tol ajal hästi kitsad ja pikad, kuid ülejäänud valdavalt laiemad ja lühemad, kuid siiski piklikud. Tänapäevaks on tänavate võrgu tihenemisega senised krundid enamjaolt poolitatud nii, et ühest krundist on saadud kaks ruudukujulist kinnistut.

Kohila terviklikum hoonestus tekkis teiste alevitega võrreldes küll veidi hiljem, kuid Nõukogude võimu perioodil kasvas ta üsna suureks aleviks, mille tihe hoonestus ulatub tänapäevaks raudteest Keila jõeni ja veel sama laialt teisele poole jõge. Elamukrundid on valdavalt pisikesed, ruudukujulised ja paiknevad korrapäraselt. Üksikuid kortermaju paikneb mitmel pool eramajade vahel. Terviklikum kortermajade piirkond asub Keila jõe ja Tööstuse tänavaga vahelisel alal. Tööstushooned eesotsas endise paberivabrikuga (praegune Kohila kontoritarvete tehas) asuvad alevi põhjaosas jõe ääres.

Käru aleviku laienemine on toimunud lõuna suunas. Praeguseks ulatub asula hoonestus Tallinn-Rapla-Türi maantee ja Käru mõisani ja algselt selle lõunapiiri markeeritud kirik asetseb nüüdseks aleviku keskel. Aleviku keskus, kus asuvad ka administratiivhooned ja pood, paikneb samuti raudteest lõuna pool. Krundistruktuur on Kärus võrdlemisi muutumatuks jäänud. Ilmselt seetõttu, et võrreldes teiste alevitega pole Käru nii palju kasvanud ja laienemine on kulgenud piki peatänavat, mitte olemasolevate tänavate vahele. Mistõttu pole ka tänavate võrk oluliselt muutunud. Ka krundid on teiste alevitega võrreldes veidi suuremad. Väiksema aleviku eluviis sarnaneb rohkem külaga, kui suuremates alevites ja kruntide suurus võimaldab ka oma tarbeks aiasaadusi kasvatada. Valdavalt moodustab alevi hoonestuse endiselt ühekorruselise puitasustuse. 2-, kuni 3-korruselisi kortermaju on ehitatud väga vähe ja nad asuvad alevi lõunapoolses osas Viljandi maantee ääres, paiknedes kõik tänavaga läänepoolses ääres. Kui aleviku põhjapoolne osa on elumajadest koosnev ja üdini aedlinlik ja ehitatud üldjoontes samal perioodil, siis teisele poole raudteed on rajatud ka mitmeid teiste funktsioonidega uusi hooneid nagu lasteaed, vallamaja ja RMK kontor.

Kokkuvõte: Üldjoontes on alevite algne plaanistruktuur säilinud. Asulate keskusedki on enamjaolt samasse kohta jäänud. Alevite läbivad maanteed on endiselt peatänavateks ja seal tegutsevad endiselt väikesed ärid. Ka enamik avalikke hooneid asub endiselt peatänavaga ääres, lisandunud on suuremad kaubanduskeskused. Koolid on käsitletatavate alevites siiski

põhikeskustest veidi eemal. Ka raudtee ei ole oma senist tähtsust kaotanud. Seega on algsed keskused valdavalt oma asukohas ja funktsioonis säilinud. Siiski on uutes ja laienenud elamupiirkondades, koolide, kortermajade ning uute suurte kaubandus- ja meelelahutusasutuste ümber, kujunenud välja eraldiseisvad, tihedama elutegevusega alad.

Üldiselt on näha, et alevitesse ei ole juba algselt planeeritud suuri elamukrunte, siiski on neid aja jooksul mitmel pool poolitatud. Üpris võrdsed väikesed krundid viitavad linnalikule eluviisile. Ka aiasaadusi polnud üldjuhul vaja ise kasvatada, kuna lähedal asuvatest küladest sai ilmselt kõik vajaliku kätte (erandlik on siin kohal veidi suuremate kruntidega Kärü alevik, kus neid enamikes majapidamistes siiski kasvatatud on).

5. ELAMUTE TÜÜBID

Kuna antud töö eesmärgiks on välja tuua alevitele iseloomulik elamuarhitektuur, siis hõlmab järgnev analüüs peaaesjalikult puidust elamuid ja neist arhitektuurselt eristuvaid erinevate funktsioonidega hooneid ei ole käsitletud. Alevitele iseloomulik ühe- kuni kahekorruseline puithoonestus hõlmab üldjuhul elamuid ja väikekauplusi.

Sihipärane ehitustegevus kompleksse hoonestuse rajamiseks algas alevikes 19. ja 20. sajandi vahetusel ja saavutas oma kõrgpunkti enamasti 1930. aastatel. Varasemast ajast pärit hooneid oli võrdlemisi vähe autentsel kujul säilinud.

Hoonete erinevatesse perioodidesse paigutamisel ei ole aluseks võetud võimuvahetusega seotud ajavahemikke, vaid kõikide asulate hoonestust tähistavaid 1926. aastast pärit kaarte, nagu ka varem, struktuurianalüüsi juures. 1926. aasta asulaplaanile märgitud hooneid on asukoha, suuruse ja kuju osas võrreldud praeguste maa-ameti kaartidega. Kaardianalüüsi ja visuaalse vaatluse tulemusi on võrreldud ka ehitisregistri andmetega. Selle töö raames ei ole seatud eesmärgiks määrata iga hoone täpset ehitusaega vaid pigem välja tuua peamised ehituslikud tendentsid ja muudatused ning nende võimalikud põhjused ja sel moel käsitletavaid aleviteid ja nende elamuarhitektuuri omavahel võrrelda.

5.1 Vanemad hooned (19. sajandi lõpp – 1926)

Rapla kunagises ja ka praeguses keskuses, peatänavana Tallinna maantee ääres on 19. ja 20. sajandi vahetusel ja 20. sajandi esimesel veerandil ehitatud maju säilinud päris palju. Ühtset hoonetüüpi siin välja tuua ei saa, kuna hooned erinevad nii korruselisuselt kui mahult. Nende seas on nii madalaid ühekorruselisi (Tallinna maantee 30 ja 41 ning), väljaehitatud katusekorrusega pooleteise korruselisi (Tallinna maantee 18, 26, 31, 32, 34, 44 ja 46) kui ka kahe täiskorrusega puitmaju (Tallinna maantee 25, 28 ja 36). Suur osa neist on siiski oma algse ilme kaotanud ja tugevalt ümberehitatud.

Autentsemalt on säilinud Tallinna maantee 25, 32, 36, 41, 44 ja 46. Lisaks asub tänaval veel äärmiselt uhke, eenduvate osade ja erinevate korrusmahtude ning mitmetasandilise katusemaastikuga suur puidust elamu-ärihoone, mis on ka arhitektuurimälestis. Viljandi

maantee alguses on üsna hästi säilinud ka väike, ühekorruseline Viljandi maantee 5 ja kahekorruseline, mitmete ühekorruseliste lisamahtudega Viljandi maantee 3.

Raudteeasulas on vanemast perioodist pärit hoonetest säilinud vaid üksikud, autentsemana võib välja tuua Viljandi mnt 83 kahekorruselise korterelamu, mis oma välisilmelt ja mahult sarnaneb Tallinna mnt 25 ja 36 asuvate kahekorruseliste hoonetega.



17. Tallinna mnt 25.



18. Tallinna mnt 36.



19. Tallinna mnt 30.



20. Tallinna mnt 46.

Märjamaal on kõik hooned väga omanäolised ja nagu Raplaski, ei saa välja tuua ühtset majatüüpi. Vanemad hooned on valdavalt pärit tsaariaja lõpust, kuna Eesti aja algul oli Märjamaal ehitustegevus lakanud, elavnedes alles 1920. aastate lõpul ja kolmekümnendatel. Sarnaselt Raplaga olid ka Märjamaal 19. ja 20. sajandi vahetusel ning veel ka Eesti ajal hooned koondunud peamiselt vaid alevikku läbiva Pärnu maantee äärde.

Sellest perioodist on suuremahulistest puithoonetest autentsemalt säilinud Pärnu maantee 29 (lai ühekorruseline hoone, väljaehitatud katusekorruse ning laia täismahus väljaehitatud viilkatusega osaga, millel paikneb 4 akent, avatäited on kinni kaetud, kuid hoone on algsel kujul säilinud) ja 58 (L kujulise põhiplaaniga, osalt ühe-, osalt kahekorruseline väljaehitatud katusekorrusega lai hoone, mis on säilitanud oma algse ilme lisaks mahule ja fassaadidetailidele ka osade akende raamijaotuse osas).

Madalatest ühekorruselistest hoonetest on paremini säilinud Pärnu maantee 30a, väikesemahuline Pärnu maantee 76, pikliku põhiplaaniga ja veidi suuremahulisema 78 ja 92 ning samuti piklik, otsaviilu all paikneva verandaga Pärnu maantee 85.

Lisaks Pärnu maantee äärsetele hoonetele tuleks eraldi välja tuua kaks hästi säilinud väikesemahulist ühekorruselist hoonet Sipa tee 8 ja 12.



21. Pärnu mnt 58.



22. Pärnu mnt 29.



23. Sipa tee 8.



24. Pärnu mnt 85.

Kohilas on enne 1926. aastat on kindlasti ehitatud raudteest lääne poole jäävad Vabaduse tänava äärsed hooned Vabaduse 28 (maht säilinud, kuid kõik avatäited, algsed detailid ja laudis eemaldatud), 30 (maht säilinud, peaaegu kõik avatäited on uued, kuid mingil määral on püütud imiteerida akende algset kuuest raamijaotust, laudis on vahetatud ja hoonel on ka kaks juurdeehitust veranda ja hoovi pool asetseva lisamahu näol), 17 (üks pool majast on üsna autentselt säilinud, kuid teisel poolel on mitu juurdeehitust ning tundmatuseni muudetud avatäited).

Autentsel kujul on sellest perioodist säilinud vaid madal ja piklik ühekorruseline hoone Vabaduse 8, mis on Kohilas selle ajastu kohta suhteliselt väikesemahuline. Teistel varasemast perioodist pärit hoonetel ei ole säilinud algseid avatäiteid ja uued aknad on valdavalt plastikust ning algset raamijaotust eiravad. Ilma juurdeehitusteta algse mahu on siiski säilitanud Vabaduse 1B, 6 ja 12 ning teisel pool raudteed Vabaduse 28.

Lisaks eelmainitud hoonetele on Kohilas sellest perioodist säilinud ka paberivabriku tööliste elamud, mida on eraldi käsitletud 20. sajandi arhitektuuri inventeerimise programmi raames.⁴⁵



25. Vabaduse 8.



26. Vabaduse 6.

⁴⁵ K. Jagodin, Kohila Paberivabriku tööliselamute dokumenteerimine. – Eesti XX sajandi (1870–1991) väärtusliku arhitektuuri kaardistamine ja analüüs. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia, 2012.

Käru hoonete puhul saab välja tuua kaks põhilist tüüpi: suuremad ja laiemad pooleteise korruselised hooned suure keskse vintskapiga esifassaadil ja madalad ning üldjuhul väikesemahulised ühekorruselised hooned esifassaadil paikneva või paiknevate väikesemõõduliste viilkatusega eeskodadega.

Esimest tüüpi esindavad varasemast perioodist tõeliselt autentsel kujul ning isegi koos algsete avatäidetega säilinud Lao 18 ja Karja 10 ning tühjalt seismise tõttu tugevalt amortiseerunud, kuid mahu ja avatäited algsel kujul säilitanud Viljandi mnt 1. Üks suurem, liigendatud fassaadidega pooleteise korruseline elamu sellest perioodist asub veel Lai tänav 5, kuid hoone aknad on vahetatud uute ja sobimatute vastu.

Varasemal perioodil ehitatud madalad ja ühekorruselised eeskodadega hooned on säilinud Lai tänav 7 ja 9, millest esimene on väga halvas seisus ja teise puhul on endine puithoone krohviga kaetud. Paremini säilinud näidetena võib tuua Viljandi mnt 5 ja 3, mis oma väikese pikliku mahu ja viilkatusega kaetud eeskojaga Kärule väga omast hoonetüüpi esindavad, samuti Karja tänav 1. Väga eeskujulikult korrastatud on väike ja kompaktne Jaama 12, kus lisaks fassaadidele on taastatud ka akende algne raamijaotus.



27. Jaama 12.



28. Viljandi mnt 5.

5.2 Eesti Vabariigi aegsed hooned (1926 – 1944)

Raplas asub ka enamik eestiaegsest hoonestusest Tallinna maantee ääres, kuid säilinud hoonete valik on küllaltki väike. Püstlaudise ja kelpkatusega hoonetest on autentsemalt säilinud kahekorruselised laiade, kolmese raamijaotusega akende ja külgmise eeskojaga Tallinna maantee 27 ja 35, muudetud avatäidetega ka Tallinna maantee 33. Eelnevate hoonetega sarnase arhitektuuriga, kuid kitsa rõhtlaudisega on kahekorruseline Tallinna maantee 37. Eelmainitud hooned oma laiade, kolmese raamijaotusega akende, madala kelpkatuse ja püstlaudisega sarnanevad tol ajal Eestis levinud traditsionalistlikule elamuehituslaadile ning viitavad sellega varasemate ja kohalike ehitustraditsioonide nõrgenemisele ja moodsa arhitektuuri saabumisele Raplasse.

Veidi erandlik on poolkelpkatuse ja esifassaadil paikneva suuremahulise, murdkelpkatusega vintskapiga pooleteise korruseline Tallinna mnt 29, kus tänavapoolsed avatäited on uued ja sobimatud, kuid külgmised ja tagumised aknad on algsel kujul säilinud.

Raudteetasulas on sellest ajast üsna hästi säilinud Viljandi mnt 112, suur osa maja avatäidetest on siiski muudetud. Üksikuid eestiaegseid hooneid võib leida ka sealsetest peamiselt nõukogude perioodil hoonestatud elamukvartalitest.



29. Tallinna mnt 35.



30. Tallinna mnt 27.

Märjamaal on võrreldes Raplaga eestiaegne hoonestuspilt palju rikkalikum ja Pärnu maantee ääres on sellest perioodist säilinud hooneid märkimisväärselt palju. Märjamaale omaselt on majad aga üsna eriilmelised ning kindlaid tüüpe ega välja tuua pole võimalik. Raplale sarnaselt on ka Märjamaale sel perioodil moodsad ehitusvõtted jõudnud.

Ühekorruselistest majadest on paremini säilinud Pärnu maantee 60 (piklik kahe verandaga hoone), 86 (pisikese vintskapi ja suure eeskojaga maja) ja 90 (väike madal eeskojaga elamu).

Pooleteise korruselist esifassaadi vintskapiga tüüpi esindavad väiksem Pärnu maantee 30, kelpkatuse ja suure, kolme aknaga vintskapiga Pärnu maantee 39, keskmise suuruse ja poolkelpkatusega Pärnu maantee 43, viilkatusega Pärnu maantee 69 ja 93 ning mansardkatusega Pärnu maantee 94.

Kahe täiskorrusega majadest on autentsemalt säilinud Pärnu maantee 22 (kelpkatuse ja kahe ärkli ning kahe eenduva sissekäiguga esifassaadil), 71 ja 95 (funklameda kelpkatuse ja suure verandaga hooned) ning 37 (poolkelpkatuse ja välja ehitatud katusekorruse ning esifassaadil paikneva vintskapiga hoone).



31. Pärnu mnt 22.



32. Pärnu mnt 95.

Kohilas asub suurim ja terviklikum eestiaegse hoonestuse piirkond Kuusiku ja Metsa tänavate vahel, raudtee vahetus läheduses. Võrreldes Rapla ja Märjamaaga on Kohila tolleaegne hoonestus oma arhitektuurilt veidi ühtlasem. Valdavaks on keskmise mahuga pooleteise korruselised elamud.

Autentsemalt on eestiaegsetest hoonestest säilinud viiluseinaga tänava pool paiknev kahe külgfassaadil asuva kojaga sissepääsuga lai pooleteise korruseline Metsa 5, algsete, kuuese raamijaotusega akende ja välisfassaadil paikneva külgmise trepikojaga Metsa 10, kahe kinnise eeskoja ja samuti algsete, kuuese raamijaotusega akendega piklik ühekorruseline hoone Metsa 12, ning laia madala vintskapiga Kuusiku 1.

Eeskujulikult korrastatud hooned Kohilas on kõrge kahekorruselise tuulekoja ja esifassaadi vintskapi ning laiade, kolmese raamijaotusega akendega Metsa 16, erinevate, tiheda raamijaotusega akende ja dekoratiivse viilude all paikneva püstlaudisega Kuusiku 1A ning väike, kõrge viilkatuse ja kinnise verandaga Metsa 18.

Vabaduse tänaval asuvad kahe täiskorruse ja väljaehitatud katusekorrusega 9 korteriga elamu Vabaduse 13, ruudukujulise põhiplaaniga pooleteise korruseline plastikakendega Vabaduse 15 ja tüüpiline laia vintskapiga pooleteise korruselise tüübi esindaja Vabaduse 5.



33. Metsa 16.



34. Kuusiku 1a.

Kärus on Eesti vabariigi ajal kõige rohkem ehitatud juba varem esinenud madalaid, ühekorruselisi esifassaadil paiknevate väikeste eeskodadega hooneid. Neist algsel kujul on säilinud Karja 15 ja 23, Jaama 17 ja 27 ning Lao 29. Jaama 17 hoone akendel on kasutatud enamikule Käru vanematele majadele omast juugendlikku raamijaotust. Suuremahulisem on kahe eeskojaga ühekorruseline piklik hoone Lao tänav 10.

Antud perioodist pärinevad ka kaks suuremat kahekorruselist puithoonet Jaama 3 ja 7. Mõlemad hooned on autentsel kujul säilinud, kuid veidi amortiseerunud. Viljandi maantee 7 asub ka üks hästi säilinud suuremahuline pooleteise korruseline hoone mansardkatuse ja väljaehitatud keskosaga esifassaadil. Käru puhul on näha, et Eesti Vabariigi ajal jätkusid veel peamiselt tsariaegsed ehitustraditsioonid.



35. Lao 10.



36. Jaama 3.



37. Viljandi mnt 7.



38. Karja 15.

5.3 Nõukogude periood (1944 – 1991)

Kuna Nõukogude perioodil oli valdavaks tüüpprojektide järgi ehitamine, siis oli kohalike ehitusmeistrite ja vanade ehitustraditsioonide aeg läbi saanud. Seega ei erinenud alevitesse projekteeritud hooned suures osas enam linnade omadest ja kohalik eripära oli vähenenud. Elamute puhul domineerisid kompaktsed ja lihtsad, üldjuhul kõrge viilkatuse ja väljaehitatud katusekorrusega ühekorruselised hooned. Põhiliseks ehitusmaterjaliks oli tol ajal silikaattellis, millega kaeti vahel ka olemasolevaid puithooneid.

Raplas on Viljandi maantee nõukogudeaegsetest väikeelamutest enamjaolt puutumata jäänud, pigem on sel ajal ehitatud avalikke hooneid ja 5-korruselisi korterelamuid. Raudteejaamale lähedal asuvad elamukvartalid on aga rajatud põhiliselt nõukogude perioodil. Näiteks Uus tänav on tervenisti hoonestatud väikeste ja madalate, ühekorruseliste puithoonetega ja mõjub vägagi sümpaatselt ja terviklikult. Väljataguse tänaval ja selle ümbruses paikneb nii puidust kui silikaattelistest ehitatud väikeelamuid üsna võrdsel määral ning neile on omane maja küljel paiknev veranda.



39. Väljataguse 10.



40. Salu 7.

Märjamaale rajati 1950. aastate lõpus uus keskväljak ning selle lähedale ka neli väikest kahekorruselist korterelamut Oru tänavale. Uued elamupiirkonnad kujunesid 1970. aastatel Pilpakülas, Lillekülas, Nõmmel ja Lemmikus. Valdavalt ehitati alevisse sel ajal väikeelamuid. Ehitusilmeliselt järgisid Nõukogude perioodi hooned tüüpprojekte, kuid olid stiililiselt erinevad, alates ühekorruselistest, kõrge viilkatusega hoonetest kuni lamekatuseliste kahekorruseliste funktsionalismisugemetega hooneteni välja. Ehitusmaterjalina kasutati peamiselt silikaattelist.



41. Oru 4, 6 ja 7.



42. Pärnu mnt 55.

Enamik **Kohila** hoonestusest on rajatud Nõukogude perioodil. Valdavalt ehitati ka siin ühepereelamuid, kuid ligi pool Kohila elanikest elab 3- kuni 5-korruselistes korterelamutes. Enamik sellest perioodist pärit väikeelamuid on ka Kohilas kompaktsed, ehitatud tellistest ja kaetud kõrge viilkatusega. Eraldi võib välja tuua jõe põhjakaldal asuva funktsionalistlike hoonete piirkonna.



43. Vabaduse 22.



44. Välja tn elamud.

Kärus ei ole Nõukogude perioodil toimunud massilist ehitustegevust, seega pole sel ajal tekkinud ka uusi terviklikke elumupiirkondi, erandiks on Aia tänav, kuhu on üsna palju väikesi puitelamuid ehitatud. Ka mitmekorruselisi kortermaju on Kärus vaid kolm. Siiski on varasemate hoonete vahele ehitatud mõned uuemad väikeelamud, mis oma arhitektuurilt ei erine teiste alevite nõukogudeaegsetest elamutest. Enamjaolt on tegu väikeste ja kompaksete, kõrge katuse ja krohvimata silikaattellistest elamutega. Puitelamute puhul on ka sel perioodil jätkatud Kärule omaste viilkatusega verandade ehitamist, heaks näiteks on Lao tänav 15 elamu, ka teised puidust väikeelamud sulanduvad hästi ümbruskonna miljösse.



45. Lao 15.



46. Lao 8.

5.4 Tüüpiline alevimaja

Kõigile alevitele on omased pooleteise korruselised majad, mille esifassaadil paikneb suur, enamjaolt kahe aknaga pööningukorruse vintskapp. Enamasti on sellised hooned ehitatud tsaariaja lõpul ja Eesti ajal. Kuna üldjuhul on taolised alevihooned mahult üsna laiad ja sellest tulenevalt ka suure pööningupinnaga, on väga tüüpilised viiluseina nurkades paiknevad väikesed pööningu rombknad. Sageli on tüüpilistele alevielamutele lisatud ka verandad või eeskojad, mis olid sellele ajale iseloomulikud nii maal kui linnades. Enamasti on need omased ühekorruselistele ja madalamatele hoonetele, pooleteise korruselistel elamutel esineb neid harvem. Tänapäevaks on enamiku hoonete katused kaetud eterniidiga, kuid algselt olid alevimajadel puit- või plekkkatused (viimane oli kindlasti iseloomulik mansardkatuste puhul). Alevielamutele on omane juba algselt katusekorruse väljaehitamine. Alevites pole sagedast kasutust leidnud ka nõ asunikutalu laudis ehk ülekattega püstlaudis ning valdavalt on hooned kaetud rõhtlaudisega. Vanemad, tsaariaegsed hooned on üldjuhul laiemad ja massiivsemad ning eestiaegsed kitsamad ja kompaktsemad.

Alevite puhul on oluline märkida, et hoolimata projektide esitamise vajadusest, säilisid tihti siiski varasemad ehitusvõtted ja piirkondlikud ehitustraditsioonid ning arhitektide asemel domineerisid kohalikud ehitusmeistrid. Samale seisukohale on muuhulgas jõudnud ka kultuuriajaloolane Heiki Pärdi: „Uued alevi- ja agulimajad olid arhitektuurilt paiguti üllatavalt vanamoodsad ja küündimatud, sest suurem osa neist ehitati tehnikute ja inseneride jooniste järgi, kes kuulekalt täitsid tellijate tihti väga võhiklikke ja auahneid soove.“⁴⁶ Seega on

⁴⁶ Heiki Pärdi, Eesti talumaja lugu, Tallinn: Tänapäev, 2012. Lk 197.

paljudel hilisematel hoonetel endiselt kasutatud tsaariaegseid ehitustavasid, näiteks püstlaudisega vahevöösid ja piklikku akende kuju ning tihedamat raamijaotust.

Kohilas on just väga palju selliseid traditsioonilisi alevimaju ja üldjuhul peab paika ka väide, et vanemad hooned on mahult massiivsemad ja laiemad ning hilisemad kompaktsemad. Enamik nii tsaariaegsetest kui eestiaegsetest majadest on ühekorruselised, väljaehitatud pööningukorrusega ja suure esifassaadil paikneva vintskapiga, kus üldjuhul on üks kuni kaks akent.

Ka **Kärus** on säilinud mõned suuremad tüüpilised alevimajad, kuid kuna tegemist on väiksema alevikuga, on ka enamik hooneid mahult väiksemad ja ühekorruselised. Erijooneks on kindlasti väikeste, eraldi viilkatusega kaetud eeskodade paiknemine kas siis esifassaadi keskel või äärtes.

Märjamaal on kõik hooned üsna eriilmelised ja mingit kindlat omast joont välja tuua ei saagi. Arhitektuur on käsitletavatest alevitest ilmselt kõige omanäolisem. Samuti ei sõltu hoone suurus tema vanusest ja Märjamaal on just tsaariajal ehitatud rohkem madalaid ühekorruselisi hooneid.

Rapla eripäraks võrreldes teiste alevitega on see, et seal on ehitatud ka mitmeid suuremaid kahekorruselisi puithooneid. Kindlat tüüpi ei saa aga ka Rapla puhul välja tuua.

Kokkuvõtteks võib öelda, et alevid on üsna äratuntava elamuarhitektuuriga asulad. Kõigis alevites leidub kahte põhilist tüüpi elamuid: poolelise korruselisi väljaehitatud katusekorruse ja esifassaadil paikneva suure keskse vintskapiga hooneid ja madalamaid, ühekorruselisi eeskodadega hooneid. Kohilas esineb rohkem esimest tüüpi maju ja Kärus väiksemaid, teise tüüpi esindajaid. Suuremates asulates Raplas ja Märjamaal on ka arhitektuur veidi eriilmelisem.

5.5 Aleviaegse hoonestuse seisukord

Kuna **Rapla** areng on teiste alevitega võrreldes olnud märksa laiem, on ka sealne alevipilt paraku kõige enam muutunud. Kuna asula keskus pole aja jooksul nihkunud, siis on paratamatult vanema hoonestuse vahele ehitatud hulgaliselt uusi, erinevatest ajastutest pärinevaid avalikke hooneid väga erineva mahu ja arhitektuuriga. Siiski on varasema hoonestusega alad tänaseni linnapildis eristatavad. Viljandi maantee ääres on kuni Välja

tänavani endiselt valdavaks 20. sajandi algupoole puithoonestus. Kuna tegu on linna peatänavaga, on hooned ka kasutusel. Majadel ei ole aga säilinud originaalseid avatäiteid ja enamikule hoonetest on paigaldatud sobimatu või puuduva raamijaotusega plastikaknaid. Osadele majadele on tehtud ka juurdeehitisi. Raudteeäärsed hooned on asendunud nõukogudeaegsete korterelamutega, seega ei ole vanem raudteeasula hoonestus kompleksena säilinud.

Märjamaal on samuti valdav osa Pärnu maantee äärsest aleviaegsest hoonestusest säilinud. Siiski on mitmed hooned kasutuseta ja tugevalt amortiseerunud. Peatänavaaäres seisab ka paar laudvoodrita ja pooleli jäänud remondiga hoonet. Sarnaselt Raplale on praktiliselt kõikidele hoonetele paigaldatud plastikaknad ja pooled neist ka ilma raamijaotusega, eriti alumiste korruste äride osas. Mitmed väärtuslikud hooned on tugevalt ümberehitatud ja kaetud ebasobivate viimistlusmaterjalidega.

Kohilas on terviklikumalt säilinud vaid eestiaegsed hooned. Vabaduse tänaval asuvad tsaariaegsed hooned on tugevalt ümber ehitatud ning enamikel neist pole säilinud ka algne maht. Ka algsed avatäited on tsaariaegsetel hoonetel asendatud sobimatu raamijaotusega plastikakendega. Veidi parem olukord valitseb eestiaegses raudtee-äärses elumupiirkonnas, kus enamik tüüpilisi alevihooneid on süldjoontes säilitanud oma algse väljanägemise. Seal kohtab ka sobivamaid avatäidete lahendusi. Siiski on suureks probleemiks rekonstrueeritud hooned, kus ei ole säilitatud algset laudist ja avatäited on asendatud ajastule sobimatutega.

Kärus on hoonete seisukord üldjoontes parem. Valdav enamik 20. sajandi keskpaigast pärit hoonetest on säilinud. Tsaariaegset hoonestust on tänaseks alles vähem. Palju hooneid on alles ilmselt tänu sellele, et Kärus ei ole võrreldes teiste vaatluse all olevate alevitega toimunud nõukogude perioodil nii plahvatuslikku arengut ning väike asula laienemine on kulgenud eeskätt piki Viljandi maanteed, mitte tänavate olemasolevate vahele ehitamise kaudu. Ka autentsel kujul ja vähemalt väliselt täiesti ümberehitamata maju on Kärus märkimisväärselt palju. Võrreldes teiste alevitega on Kärus säilinud ka kõige rohkem algse raamijaotusega avatäiteid. Siiski on mitmed rekonstrueeritud hooned väga oskamatult ning valesid materjale ja ehitusvõtteid kasutades tundmatuseni ümber ehitatud. Kõige rohkem ümberehitatud maju asub Lao tänaval.

Kokkuvõtvalt võib väita, et alevites on säilinud suurel määral neile iseloomulikke kujunemisaegset puitarhitektuuri, kuid autentsid ja heas seisukorras hooneid on aga võrdlemisi vähe. Üldiselt on hooned jagatud kaheks: autentsel kujul säilinud, kuid halvas

seisus ja restaureerimist vajavad majad ning rekonstrueeritud ja oma algse arhitektuurse ilme kaotanud majad. Leidub ka üksikuid paremini korda tehtud maju. Suurimaks probleemiks on plastikaknad. Erandiks on Kärü, kust leiab siiski üsna palju puitaknaid, ka Kohilas ei ole olukord nii halb, kui Raplas ja Märjamaal. Plastikakende rohkus Raplas ja Märjamaal on põhjustatud ilmselt sellest, et seal tegutsevad peatänava äärsetes majades peamiselt kauplused. Äripidajad ei hooli aga hoone välisilmest samaväärselt, kui elanikud oma kodust.

6. VÄÄRTUSED

Ehitatud keskkonna väärtuste määramisel on kasutatud erinevaid meetodeid. Üldistavat lähenemist esindab Taani SAVE süsteem, kus eristatakse ehituslikke kooslusi ja linnaehituslikke dominante. Dominantideks võivad olla silmapaistvad hooned ja domineeriva joonena esilekerkivad tänavaaansamlid, aga ka esile kerkivad looduslikud või topograafilised moodustised. Ehituslike kooslustena vaadatakse erinevaid piirkondi, millel on säilinud rajamisaegne plaanistruktuur ja hoonestus. Välja tuuakse arhitektuurselt kõrge tasemega või autentselt säilinud iseloomulikud majad. Taani süsteemi eeskujul on koostatud ka Kuressaare Linnaatlas.⁴⁷

Ehituslike väärtuste määramise aluseks on ka käesolevas töös olnud eelkirjeldatud üldistavat lähenemist võimaldav Taani süsteem. Eristatud on käsitletavate asulate dominandid, väärtuslikud piirkonnad ja hooned.

6.1 Dominandid

Dominandid on silmapaistvad hooned asula üldilmes või domineeriva joonena mõjutanud asula kujunemist. Kõigi alevite puhul on peamisteks dominantideks peatänavana toimiv maantee, raudtee ja kirik, Kohilas ka paberivabrik ja jõgi.

6.2 Väärtuslikud piirkonnad

Kuna alevid on peaaegu alati tekkinud maantee äärde, mis neid peatänavana läbib, siis kahtlemata on just peatänav ja seda ääristav hoonestus väga oluline. Lisaks peatänavale on veel olulised alevite kujunemisaegsed hoonestuspiirkonnad, mis on antud töös ka määratud (vt ill 13–16). Väärtuslikeks piirkondadeks on alevites seega neid läbiv maantee ja selle ümbrus ning kujunemisaegsed hoonestusalad, kus on tänaseni säilinud alevitele iseloomulik hoonestus. Väärtuslikud piirkonnad on ära märgitud ka hoonestuspiirkondade plaanidel (Lisa 6).

⁴⁷ Eva-Maria Basihhina, Lilian Hansar, Kuressaare Linnaatlas. Linna kujunemise, linnaehituse arengu ja arhitektuuriväärtuste ülevaade. Tallinn: Eesti Muinsuskaitseinspeksioon, 1999.

Raplas on kõige väärtuslikumaks piirkonnaks kahtlemata Tallinna maantee ja selle lähiümbrus kirikust kuni Välja tänavani, kust algavad kõrged kortermajad. Antud piirkonnas on moodustatud ka Rapla linna miljööala. Eraldiseisvas raudteeasulas pole aleviaegne kompleksne hoonestus kahjuks säilinud, väärtuslikuks võib siiski lugeda väikest ala Viljandi maanteest jaama tänava ümbruses, kus on veel mõned 20. sajandi esimese poole hooned säilinud.

Märjamaal on samuti miljööalad moodustatud.⁴⁸ Sealgi on kõige väärtuslikum kogu alevit läbiva Pärnu maantee äärne hoonestus, kus on miljööala ka kehtestatud. Eraldi miljööväärtuslik piirkond on moodustatud ka endise raudteejaama juures, Jaama tänava raudteeliste elamute 1 ja 3 ümbruses.

Kohila puhul on üheks väärtuslikuks piirkonnaks Vabaduse tänav jõesst kuni Tööstuse tänavani. Kuigi raudteest lääne pool, Vabaduse tänaval on tegu ühe Kohila vanima hoonestusalaga, on kõik sealsed vanemad majad väga tugevalt ümber ehitatud, mistõttu on see piirkond suure osa oma väärtusest kaotanud. Teine väärtuslik piirkond asub samuti raudtee lähedal, piirnedes ühelt poolt raudtee ja Kuusiku tänava ning teiselt poolt Metsa tänavaga, samuti osa Lõuna tänava ja Viljandi maantee vahelisest alast. Kolmas oluline piirkond asub endise Kohila Paberivabriku ümbruses sealsete Tööstuse tänaval asuvate vabrikutöölise elamuid, mis on väärtuslikuks tunnistatud 20. sajandi arhitektuuri inventeerimise programmi raames.

Kuna **Kärus** ei ole nõukogude perioodil ega ka hiljem toimunud asula plahvatuslikku laienemist, siis on valdavalt kogu sealne hoonestus pärit aleviku kujunemise ajast. Vaid kiriku ja mõisa vahele jääv piirkond on valdavalt hiljem hoonestatud. Alevikku läbivana on väärtuslik Jaama tänav ja Viljandi maantee algus kuni kirikuni. Samuti Jaama tänavaga risti olevad tänavad Lao, Aia ja Lai, Jaama tänavast lääne poole jäävas osas.

6.3 Hooned

Nagu eelnevalt mainitud, on alevitele iseloomulik valdavalt madal, ühe- kuni kahekorruseline puithoonestus, mis hõlmab enamjaolt elamuid või elamu- ja ärihooneid. Järelikult on alevites väärtuslikud need piirkonnad, kus on komplekssemalt säilinud neile

⁴⁸ M. Averin, Ettepanekud miljööaladeks. Märjamaa alev. Bakalaureuse töö, Eesti Kunstiakadeemia. Tallinn, 2007.

iseloomulik, valdavalt 20. sajandi esimesest poolest pärinev hoonestus koos võrdlemisi autentsete algupäraste ehitustraditsioonide ja arhitektuuriga. Autentsemal kujul säilinud ehk väärtuslikud hooned on asulate kaupa välja toodud peatükis 5.1 ja 5.2. Enamik väärtuslike hoonete fotosid on lisatud töö lõppu (vt Lisa 7).

6.4 Peamised probleemid

Alevite ehitusliku keskkonna väärtuste säilimise aspektist on suuremateks probleemideks noore elanikkonna suurematesse linnadesse ümberasumine ja inimeste teadmatuse hoonete väärtuste ja säästvate renoveerimise võtete osas. Üldjuhul puudub väiksemates omavalitsustes ka vastav erialane kompetents, mis aitaks majaomanikke hoonete korrastamisel. Väiksemate remonttööde tegemist ei reguleeri ka ehitusseadus.

Väljarände peamiseks põhjuseks on alevites valitsev tööpuudus. Kui algselt koondusid alevikesse elama väikekaupmehed ja käsitöölised ning peamiseks elualadeks olid metsandus ja käsitöö, siis praegune majandusmudel ei soosi enam väikeasustusi. Suured kaubanduskeskused on vallutanud ka alevite turu. Alevites, mis tekkisid tänu mõne suure tööstusettevõtte rajamisele, nagu ka Kohila, on tehnika ja elektroonika arengu tõttu endised suurettevõtted praeguseks kas töö lõpetanud või oma toodangut tublisti vähendanud. Samuti on nõukogudeaegsed kolhoosid kadunud ja sel ajal rajatud ulatuslikud elamupiirkonnad on praeguste alevite jaoks liiga suured. Seega on paljud alevielanikud tööpuuduse tõttu suurematesse linnadesse kolinud. Selle tõttu on toiminud alevites ka elanikkonna vananemine.

Alevielanike teadmatuse oma elamute väärtustest on paljuski tingitud sellest, et alevite arhitektuuri eripära pole seni isegi erialaliselt käsitletud, veel vähem siis laiemale avalikkusele tutvustatud. Ajaloolistes linnades toimub tihti mitmeid kultuuripärandiga seotud üritusi, alevites ja alevikes aga mitte. Pole välja antud ka aleviarhitektuuri käsitlevat kirjandust.

Peamiselt teadmatuse, kuid ilmselt ka hoolimatuse või rahapuuduse tõttu ei arvestata alevites hoonete ümberehitamisel ja remontimisel tihti ajastule iseloomulikke ehitustavasid. Sagedamini esinevateks vigadeks on sobimatute viimistlusmaterjalide kasutamine, fassaadi kujundavate detailide eemaldamine, juurdeehitiste lisamine ning uste ja eriti akende vahetamine kaasaegsete ja sobimatute vastu.

6.5 Ettepanekud

Selleks, et alevitele omast miljööd säilitada, tuleks eelkõige tegeleda sealsete elanike teavitamisega, kuna just nemad on oma elukeskkonna kujundajad. Elanikud peaksid olema teadlikud sellest, et alevid kui ajalooline asulatüüp on osa nii kohalikust kui rahvuslikust kultuuripärandist. Muutuvat asulapilti kujundavad eelkõige igale alevile omased hooned, tänavad ja haljastus ning iga üksiku hoone arhitektuurne ilme mõjutab ka kogu ümbritsevat miljööd.

Alevites, kus on juba moodustatud miljööalad, tuleks kohalikelt elanikelt uurida, mida nemad sellest teavad ja kas üldse teavad ning kuidas sellesse suhtuvad. Seal, kus miljööalad pole, peaks kaaluma nende moodustamist. Kindlasti peaks elanikele kaitstavaid piirkondi eelnevalt tutvustama, et uurida, kas nende meelest aitaks kitsendustega alade moodustamine asula ilmet parandada ja säilitada või mitte. Kuigi miljööväärtuslikud alad alati ei toimi, on need siiski üheks seaduslikuks võimaluseks kohalike kultuuriväärtuste hoidmisel. Inimeste teadlikkuse tõstmise eesmärgil on äärmiselt oluline ka kohalike elanike kaasamine miljööalade moodustamise protsessi, mis peaks olema korraldatud nii, et sellega kaasneks asulate väärtuste selgitamine avalikel üritustel.

Ka kohalike omavalitsuste roll kultuuripärandi säilitamisel peaks olema suurem. Kuna väiksemate asulate omavalitsustes ei ole ehitusliku keskkonna väärtusi tundvaid spetsialiste, siis üheks võimaluseks oleks kohalike omavalitsuste koostöona konsulentide palkamine. Eraldi arhitektuurivaldkonna konsulente Eestis praegusel hetkel küll pole, kuid ka olemasolevad põllumajanduslike ehitiste ning maettevõtluse ja finantsmajanduse valdkondade nõustajad oleksid kindlasti abiks nii elanike teadvuse avardamisel kui ka paremate lahenduste leidmisel planeerimis- ja ehitustegevuses.

Alevites peaks suurendama ka erinevaid arhitektuuripärandiga seonduvaid tegevusi. Sellist tegevust saaksid suunata kohalikud omavalitsused koostöös teiste institutsioonide või eraisikutest spetsialistidega. Vajalik oleks korraldada elanikele ja ka teistele huvilistele näitusi, teabepäevaid, konverentse ja koolitusi. Taolistel teabepäevadel ja näitustel saaks kajastada erinevaid konkreetse asula või laiema lähiümbrusega seotud ajaloosündmusi või muid nähtusi, mis on mõjutanud selle piirkonna arengut ning arhitektuurset ilmet. Kohalikes raamatukogudes, kultuuri- ja vallamajades toimuvatel näitustel peaks kindlasti eksponeerima ka piirkonna ehitustraditsioonide eripära tutvustavat materjali. Kuna alevites on suureks

probleemiks nii üksikhoonete kui seeläbi kogu ümbruskonna ilmet rikkuvate plastakende rohkus, siis avatäidete restaureerimise koolitused oleksid äärmiselt vajalikud. Teretulnud oleksid ka muud erinevaid traditsioonilisi ehitusvõtteid ja säästvat renoveerimist propageerivad õpitoad, nagu neid mitmel pool Eestis ka juba pikemat aega toimunud on. Eelmainitud ürituste korraldamisse peaks kaasama ka kohalikke.

Kultuuripärandiga seonduvaid üritusi ja kohalikke ehitustraditsioone tutvustavaid artikleid peaks avaldama ka kohalikes ajalehtedes, milleks Rapla maakonna puhul on Raplammaa Sõnumid(endine Nädaline), Raplammaa Ühistöö, Rapla Teataja ja Märjamaa Nädalaleht.

Teave erinevate alevite ajaloo, kujunemise ja iseloomuliku arhitektuuri kohta võiks olla kättesaadav ka kohalike valdade kodulehekülgedel ning paremad ja olulisemad arhitektuurinäited peaksid seal olema ka pildimaterjali kaudu nähtavad.

Kindlasti tuleks alustada alevide ja nende arhitektuuri puudutava kirjanduse koostamist. Näiteks taluhäärberite ja raudteejaamade eeskujul võiks koostada alevimajade kogumikud kas siis maakondade või mõne muu liigituse alusel, kus oleksid sees igale alevile iseloomulikud näited ja autentsemalt säilinud ning eeskujulikult restaureeritud hooned. Samuti peaks kogumikud sisaldama alevite ajaloo tutvustust ja analüüsi, aitamaks lugejal paremini mõista erinevate asulate struktuuri ja arhitektuuri omapära. Kogumikku valitud hoonete omanikud saaksid seda tutvustada ka naabritele. Ehk leviks ka niiviisi informatsioon alevielamute ja sealse miljöö väärtuslikkuse kohta elanikeni.

Alevite puhul peaks kindlasti lisaks elamutele uurima ka kõiki neile iseloomulikke ühiskondlikke hooneid ning nende arhitektuuri, paiknemist ja olulisust asula kujunemisel. Täpsemalt vajaks välja selgitamist ka hoonete vanused ning kultuurilooline taust.

Kuna antud töös on uuritud ja omavahel võrreldud vaid nelja ühte maakonda kuuluvat alevit, siis mingeid üldistusi kõigi alevite kohta selle põhjal teha pole võimalik. Alevitest terviklikuma pildi saamiseks tuleb lähemalt uurida ka teisi Eestimaa alevide ja alevikke.

KOKKUVÕTE

Alevike kiirem kasv algas 19. sajandi lõpul turumajanduse ja tööstuse arengu tulemusena ning elavnes veelgi järgneval sajandivahetusel raudteeliinide rajamisega. Kõiki alevaid ja alevikke iseloomustas madal, ühe- kuni kahekorruselistest puitmajadest koosnev hoonestus.

Kõik neli töös käsitletavat asulat paiknevad praeguse Rapla maakonna piirides. Rapla, millest on nüüdseks saanud linn, kasvas välja väikesest kirikukülast ja tüübilt on ta kirikualev ning kihelkonnakeskus, mille arengut on mõjutatud ka veidi eemale sealse raudteeasula teke. Märjamaa, mille hoonestus kujunes samuti keskaegse kiriku ja olulise kaubatee ümber, on tüübilt kihelkonnakeskus. Kohila arengut on enim mõjutanud aga sealne paberivabrik ning raudtee, seega on Kohila tüübilt tööstusalev ja raudteeasula. Käru puhul on tegemist puhtakujulise väikese raudtee-alevikuga.

Alevite algsete hoonestuspiirkondade väljatoomisel ja analüüsimisel on võrreldud 1926. aastast pärinevaid asulate hooneid märkivaid plaane ning maa-ameti geoportaalis leiduvaid topokaarte aastatest 1935–1939 või nende puudumisel aastast 1945.

Plaanstruktuurilt on käsitletavad alevid võrdlemisi sarnased. Kõigi alevite hoonestus hakkas algselt koonduma neid läbiva maantee äärde. Seega on peatänav-maantee olnud üheks põhiliseks alevite plaanstruktuuri kujundajaks. Ka tähtsamad haldushooned ja kaubandusasutused paiknevad alevites alati peatänav ääres. Ehituskeskkonda kujundavateks olulisteks elementideks on alevite puhul olnud kindlasti kirikud ja raudtee, ning Kohilas ka paberivabrik ja jõgi.

Tänapäeval on alevite algne plaanstruktuur ning keskused üldjoontes oma alguses kohas säilinud. Alevaid läbivad maanteed on endiselt peatänavateks ja seal toimub ka äritegevus. Ka raudtee ei ole oma senist tähtsust kaotanud. Enamik avalikke hooneid asub endiselt peatänav ääres, lisandunud on suuremad kaubanduskeskused. Seega on keskused lisaks asukohale säilitanud valdavalt ka oma algse funktsiooni. Uutes elamupiirkondades on kujunenud välja siiski ka uued keskused.

Alevid on üsna äratuntava elamuarhitektuuriga osalt ka selletõttu, et piirkondlikud ehitustraditsioonid püsisid siin kauem kui linnades, kuna hooneid ehitasid peamiselt kohalikud ehitusmeistrid. Kõigis käsitletavates alevites leidub kahte põhilist tüüpi elamuid: pooleteise korruselisi väljaehitatud katusekorruse ja esifassaadil paikneva suure keske

vintskapiga hooned ja madalamaid, üldjuhul väiksemaid, ühekorruselisi eeskodadega majad. Kuid igal alevil siiski omad eripära. Suuremad asulad Rapla ja Märjamaa on eriilmelisema arhitektuuriga ja sarnast hoonetüüpi neis välja tuua ei saa. Kohilas on valdavaks keskmise suurusega pooleteise korruselised majad. Kärus elamutele on iseloomulikud väikesed, viilkatustega kaetud eeskojad. Ka enamik sealseid hooned on teiste, suuremate alevitega võrreldes väiksemad.

Alevite suurimaks väärtuseks on neid iseloomuliku joonena läbiv peatänav-maantee ja selle ümbruses küllaltki rikkalikult säilinud puitarhitektuur, mis pärineb valdavalt 20. sajandi algusest ja esimesest poolest. Töös on alevite kaupa eraldi välja toodud ka väärtuslikud hoonestuspiirkonnad, mida peaks püüdma võimalikult autentsena säilitada. Suurimaks probleemiks on ajalooliste hoonete ümberehitamine ja massiline plastikende paigaldamine. Üllatusena selgus, et just Raplas ja Märjamaal, kus erinevalt Kohilast ja Kärust on moodustatud ka miljööalad, on hoonete seisukord märksa halvem, eriti avatäidete osas.

Töö lõpus on välja toodud ka ettepanekud peamiste probleemide lahendamiseks alevite miljöö säilimise seisukohalt. Eelkõige on rõhutatud elanike teadvuse tõstmisele neid ümbritseva kultuuripärandi osas.

Peamiselt alevite ajalooliste kaartide ja tausta võrdluse ning visuaalse vaatluse põhjal tehtud analüüs on andnud piisavalt teavet. Kuid kuna käesolevas uurimuses on vaatluse all vaid neli alevit, ei ole eelneva põhjal võimalik teha kõiki alevite puudutavaid üldistusi ja teema vajaks kindlasti edasist uurimist ka teiste alevite näol. Samuti ei ole siin teostatud põhjalikumalt uuringut hoonete vanuste ja arhitektuuri osas, mis vajab juba eraldi hoonete projektide ja muude ehituslike andmete läbivaatamist.

ILLUSTRATSIOONIDE NIMEKIRI

1. Alevimaja kavand kogumikust „Maaehitusi II“. August Volberg, Maaehitusi II. Valik A. R. T Põllumajandusliidu ehitustalitluse väljatöötatud kavandeid. Tallinn: Põllumajandusliidu väljaanne, 1930, lk 129.
2. Eesti raudteemaastik oma kõrgajal enne kitsarööpmelise raudtee sulgemist. Mehis Helme, Eesti raudteejaamad. Tallinn: Tänapäev, 2003, illustratsioon tagumise kaane pöördel.
3. Rapla enne 1906. aastat. Mardo Margumetsa kogutud fotod. Lk nimi: http://www.genealogia.ee/rapla/?Rapla_1%C3%A4bi_aegade
4. Vaade Rapla puithoonestusele ja kirikule Tallinna maanteelt 2012. aastal. Autori foto.
5. Vaade Kasti tee algusest 1900-nda aasta paiku. Kiriku välisvaated. Lk nimi: http://www.hot.ee/vanamarjamaa/kirikvalis/det_kirikvalis0.htm
6. Vaade Märjamaa hoonestusele Pärnu maanteelt kiriku suunas aastal 2012. Autori foto.
7. Kohila raudteejaam 1930. aastal. Mehis Helme, Eesti raudteejaamad. Tallinn: Tänapäev, 2003, illustratsioon lk 110.
8. Kohila Paberivabrik. R. Kalda erakogu. Lk nimi: <http://www.raudtee.eu/run.php?id=1704&mode=img>
9. Vaade Vabaduse tänavale Kohila raudteejaama poolt 2013. aastal. Autori foto.
10. Kärü mõisa hoonestuse plaan 19. sajandi II poolest. Eesti Riigiarhiiv, f 3724, n 5, O. Suuderi fotokogu.
11. Kärü raudteejaam aastal 1936. Mehis Helme, Eesti raudteejaamad. Tallinn: Tänapäev, 2003, illustratsioon lk 105.
12. Vaade Kärü rongijaamast Viljandi maanteele 2012 aastal. Autori foto.
13. Rapla alevi hoonestuspiirkonnad 1939. aasta seisuga. Autori joonis.
14. Märjamaa alevi hoonestuspiirkonnad 1945. aasta seisuga. Autori joonis.
15. Kohila alevi hoonestuspiirkonnad 1939. aasta seisuga. Autori joonis.
16. Kärü aleviku hoonestuspiirkonnad 1945. aasta seisuga. Autori joonis.
17. Tallinna mnt 25. Mai 2013. Autori foto.
18. Tallinna mnt 36. Mai 2013. Autori foto.
19. Tallinna mnt 30. Mai 2013. Autori foto.
20. Tallinna mnt 46. November 2012. Autori foto.
21. Pärnu mnt 58. November 2012. Autori foto.

22. Pärnu mnt 29. November 2012. Autori foto.
23. Sipa tee 8. November 2012. Autori foto.
24. Pärnu mnt 85. November 2012. Autori foto.
25. Vabaduse 8. Mai 2013. Autori foto.
26. Vabaduse 6. Mai 2013. Autori foto.
27. Jaama 12. Oktoober 2012. Autori foto.
28. Viljandi mnt 5. Oktoober 2012. Autori foto.
29. Tallinna mnt 35. Mai 2013. Autori foto.
30. Tallinna mnt 27. Mai 2013. Autori foto.
31. Pärnu mnt 22. November 2012. Autori foto.
32. Pärnu mnt 95. November 2012. Autori foto.
33. Metsa 6. Mai 2013. Autori foto.
34. Kuusiku 1a. Mai 2013. Autori foto.
35. Lao 10. Oktoober 2012. Autori foto.
36. Jaama 3. Oktoober 2012. Autori foto.
37. Viljandi mnt 7. Oktoober 2012. Autori foto.
38. Karja 15. Oktoober 2012. Autori foto.
39. Väljataguse 10. Mai 2013. Autori foto.
40. Salu 7. Mai 2013. Autori foto.
41. Oru 4, 6 ja 7. November 2012. Autori foto.
42. Pärnu mnt 55. November 2012. Autori foto.
43. Vabaduse 22. Mai 2013. Autori foto.
44. Välja tn elamud. November 2012. Autori foto.
45. Lao 15. Oktoober 2012. Autori foto.
46. Lao 8. Oktoober 2012. Autori foto.

KASUTATUD MATERJALID

Kirjandus

- Basihhina, Eva-Maria; Hansar, Lilian.** Kuressaare Linnaatlas. Linna kujunemise, linnaehituse arengu ja arhitektuuriväärtuste ülevaade. Tallinn: Eesti Muinsuskaitseinspeksioon, 1999.
- Helme, Mehis.** Eesti raudteejaamad. Tallinn: Tänapäev, 2003.
- Jätting, Carl.** Der Hapsalsche Kreis / gezeichnet von Ludwig August Graf Mellin. Riia: Johann Friedrich Hartknoch, 1802.
- Kalm, Mart.** Edgar Velbri 1902–1977. Tallinn: Vaba maa, 1993.
- Kalm, Mart.** Keskklassi maailm võtab ilmet – 1920. aastate arhitektuurist. – Eesti kunsti ajalugu 5. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia, 2010, 262-286.
- Kruusimägi, Ants; Paidla, Arvi.** Rapla rajoon. Siin- ja sealpool maanteed. Tallinn: Eesti Raamat, 1974.
- Laigna, Karl.** Märjamaa ja Kullamaa. Tallinn: Eesti Raamat, 1973.
- Marksoo, Ann.** Asustus. – Järvamaa. Loodus. Aeg. Inimene 1. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus, 2007.
- Mäsak, Ene.** Vastastikuseid mõjutusi Eesti linna- ja maaolmes. – Muunduv rahvakultuur. Tallinn: Eesti Teaduste Akadeemia, 1993.
- Paidla, Arvi.** Raplamaa. Siin- ja sealpool maanteed. Tallinn: Olion, 1991.
- Pärdi, Heiki.** Küla- ja aleviarhitektuur kuni Teise maailmasõjani. – Järvamaa. Loodus. Aeg. Inimene 2. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus, 2009, lk
- Pärdi, Heiki.** Küla ärkab. – Eesti kunsti ajalugu 5. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia, 2010, lk 140–146.
- Pärdi, Heiki.** Maa ja linna vahepeal 1. Lühiülevaade Eesti alevite kujunemisest ja agrikultuurist. – Alevist vallamajani. Tallinn: Eesti Vabaõhumuuseumi toimetised, 2010, lk 53–79.
- Raid, Tõnu.** Eesti teedevõrgu kujunemine. Tallinn: Punnpaap, 2005.
- Talve, Ilmar.** Eesti kultuurilugu. Keskaja algusest Eesti iseseisvuseni. Tartu: Ilmamaa, 2004.
- Tannberg, Tõnu-Andrus.** Nõukogude aeg. – Järvamaa. Loodus. Aeg. Inimene 1. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus, 2007.
- Uuet, Liivi.** Eesti haldusjaotus 20. sajandil. Tallinn: Eesti Omavalitsisliitude Ühendus / Riigiarhiiv, 2002.
- Uustalu, Meinhard.** Haimre–Märjamaa piirkonna minevikust. Märjamaa Vallavalitsus, 2008.

Volberg, August. Maaehituse II. Valik A. R. T Põllumajandusliidu ehitustalitluse väljatöötatud kavandeid. Tallinn: ART Põllumajanduseliit, 1930.

Volkov, Leonid. Eestimaa asustus. Tallinn: Eesti Raamat, 1980.

Publitseerimata käsikirjad

Averin, Mirjam. Ettepanekud miljööaladeks. Märjamaa alev. Bakalaureuse töö, Eesti Kunstiakadeemia. Tallinn, 2007.

Pikk, Aet. Aedlinnade rajamine Tallinna ümbruses ja pereelamu kujunemine 1920ndatel. Magistritöö, Tallinna Kunstiülikool. Tallinn, 1993.

Jagodin, Karen. Kohila Paberivabriku tööliselamute dokumenteerimine. – Eesti XX sajandi (1870–1991) väärtusliku arhitektuuri kaardistamine ja analüüs. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia, 2012.

Arhiiviallikad

Eesti Riigiargiiv (ERA):

Tabel ehitustegevuse kohta Eesti linnades ja alevites 1928. aastal ning statistilised andmed elamuehituse ja rahvastiku kohta Rakvere linnas 1930. ja 1931. aastal. ERA, f 146, n 3, s 575.

Käru mõisa hoonestuse plaan 19. sajandi II poolest. ERA, f 3724, n 5, O. Suuderi fotokogu.

Rapla aleviku piirkonna plaan 1926. ERA, f T-6, n 3, s 1890.

Vana-Märjamaa ja Haimra mõisate tagavara maade plaan Märjamaa alevis 1926. ERA, f T-6, n 3, s 1922.

Kohila aleviku piirkonna plaan 1926. ERA, f T-6, n 3, s 1873.

Käru aleviku ehituspiirkonna plaan 1926. ERA, f T-6, n 3, s 1906a.

Internetiallikad

Mardo Margumetsa kogutud fotod. Lk nimi:

http://www.genealoogia.ee/rapla/?Rapla_1%C3%A4bi_aegade

(vaadatud 16. XII 2012)

Märjamaa kiriku välisvaated. Lk nimi:

http://www.hot.ee/vanamarjamaa/kirikvalis/det_kirikvalis0.htm

(vaadatud 16. XII 2012)

Eesti kitsarööpmeline raudtee. R. Kalda erakogu. Lk nimi:
<http://www.raudtee.eu/run.php?id=1704&mode=img>

(vaadatud 16. XII 2012)

Ehitisregister. Lk nimi: www.ehr.ee

LISAD

Lisa 1

Liivi Uuet, Eesti haldusjaotus 20. sajandil. Tallinn: Eesti Omavalitsisliitude Ühendus / Riigiarhiiv, 2002, kaardid.

1. Eesti haldusjaotus 1905.
2. Eesti haldusjaotus 1939.
3. Eesti haldusjaotus 1954.
4. Eesti haldusjaotus 1967.
5. Eesti haldusjaotus 1999.

Lisa 2

Tõnu Raid, Eesti teedevõrgu kujunemine. Tallinn: Punnpaap, 2005, kaardid.

1. Retrospektiivne kaart teedevõrgust 13. sajandi keskel.
2. Retrospektiivne kaart teedevõrgust 16. sajandi algul.
3. Koondkaart 17. sajandi teedevõrgust kõigi rootsiaja kaartide põhjal.

Lisa 3

Fragment Mellini 1797. aasta Läänemaa kaardist.

Lisa 4

1. Rapla aleviku piirkonna plaan 1926. aastast.
2. Vana-Märjamaa ja Haimra mõisate tagavara maade plaan Märjamaa alevis 1926. aastast.
3. Kohila aleviku piirkonna plaan 1926. aastast.
4. Kärü aleviku ehituspiirkonna plaan 1926. aastast.

Lisa 5

1935–1939. aasta topokaardid ja 1945. aasta topokaardid Maa-ameti geoportaalil.

1. Rapla 1939. aasta kaart
2. Märjamaa 1945. aasta kaart
3. Kohila 1939. aasta kaart
4. Kärü 1945. aasta kaart

Lisa 6

Väärtuslikud hoonestuspiirkonnad:

1. Rapla
2. Märjamaa
3. Kohila
4. Kärü

Lisa 7

Autentsemalt säilinud hooned alevite kaupa. Autori fotod 2012–2013. aastal.

1. Vanemad hooned (19. sajandi lõpp –1926)
2. Eesti Vabariigi aegsed hooned (1926–1944)

1926
Põlvkonnakomitea
Kohila alevi
ARHIIV

Harju m. Kohila v. oleva KOHILA aleviku piirkonna plaan.

Mõõt 1:4200.

Märkus.

- 1. Punase värviga piiratud - ehituspiirkond.
- 2. Lilla värviga piiratud - kavatsetav piirkond.



12. IV. 1926. J. Jago
eramaamõelja

End. Tohij
1853
Kohila alevi
Põlvkonnakomitea
Kohila alevi
ARHIIV

Järvamaal asuva
KÄRU
aleviku ehituspiirkonna plaan.



Valmistand Käru ja Lauri asunduste plaanide
järele 1926 a. maamõõtja R. Miit.

Ehituspiirkonna pindala on 180,26 ha.

Käesolev Käru aleviku ehituspiirkonna plaan
on Järva Maavalitsuse poolt määratud kind-
laks 19. juunil 1926 a.

Järva Maavalitsuse esimees: J. Sõnajalg
alkiri

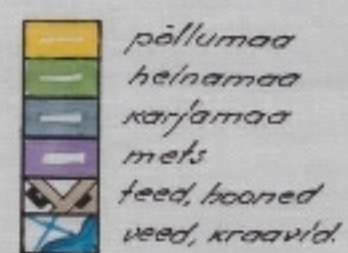
sekretär: V. Krabi
alkiri

Ehituspiirkonda kuulub maadala järgmistes piirides:
alates Lauri asundustalude №9 ja №10 vahelisest jõe
äärest asuvast piirikivist lähed talude №9 ja №11 piiri
mööda kuni suure kraavini, säält kraavi mööda alla
ojani, edasi oja mööda alla kuni Käru jõe ja jõe
mööda üles kuni ülemalnimetatud talude №9 ja №10
vahelise piirikivini.

aleviku ehituspiirkond, kantud rööde
siseministri 30. sept. 1927a otsuse kohaselt
8.2.28 a.

A. Tabur folkif
Maakorralduse Valitsuse
arhiivar

Märkide seletus.



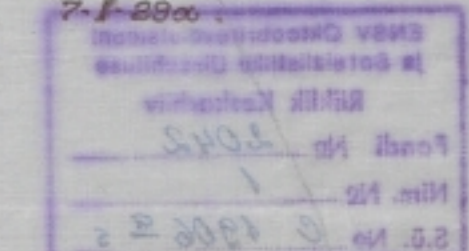
K Ä R U A S U N D U S



Märkus:
Plaanid muudetud Riik-
ja Siseministri poolt 31. aprillil 1926 a.
13. juunil 1926 a. koostanud
R. Miit

Koopia valmistand: S. Oksa, 4.7.30 a.

Algplaaniga õige: S. Oksa, 7.1.30 a.

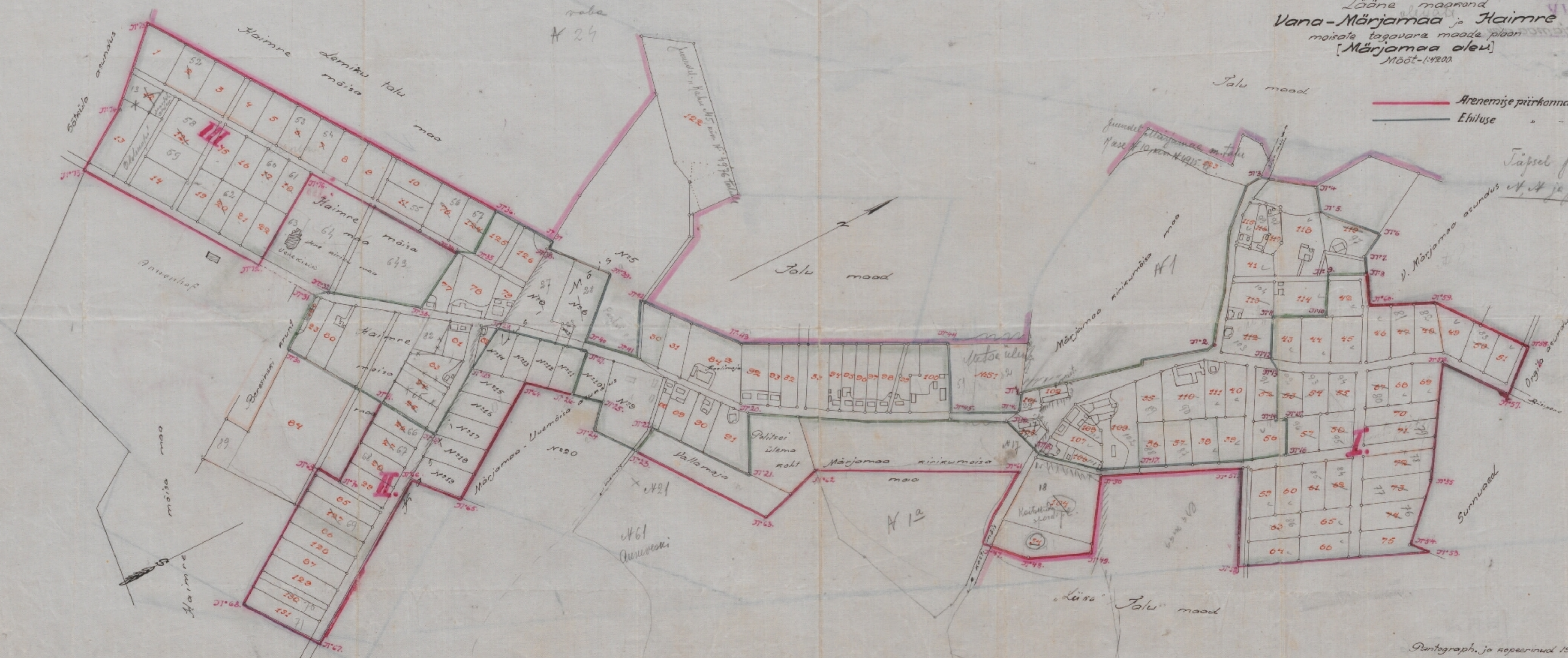


Lõäne maakond
Vana-Märjamaa ja Haimre
maisa tagavara maade plaan
[Märjamaa alev]
Mõõt-1:4200

Kaardid
Kaitse
Arhiiv

— Arenemise piirkonna raja
— Ehituse " " "

Täpsel plaanil on näidatud
N, N ja piirid.



Pentograph, ja kopieritud 1976. E. Seiridonen

Geograafiline instituut
Vilho Kallio
Tähtsimeks 11
Helsingi

Harju m. Rapla v. oleva
RAPLA aleviku piirkonna
 plaan.

Mõõt 1:4200.

arhiivist

Märkus.

1. Punasega piiratud maafüüd-ehituspiirkond.
2. Lilla värviga piiratud maala-kavatsetav piirkond.

Seletus.

- pöld
- heinamaa
- karjamaa
- vesi
- teed, külmatä maa



17. IV. 1926. J. Sagar
 eramaamõõtja



Pp.

62,2

Kiriku talu
Kohila

Saare

Reb

Kohila

Sillaots

Käanu

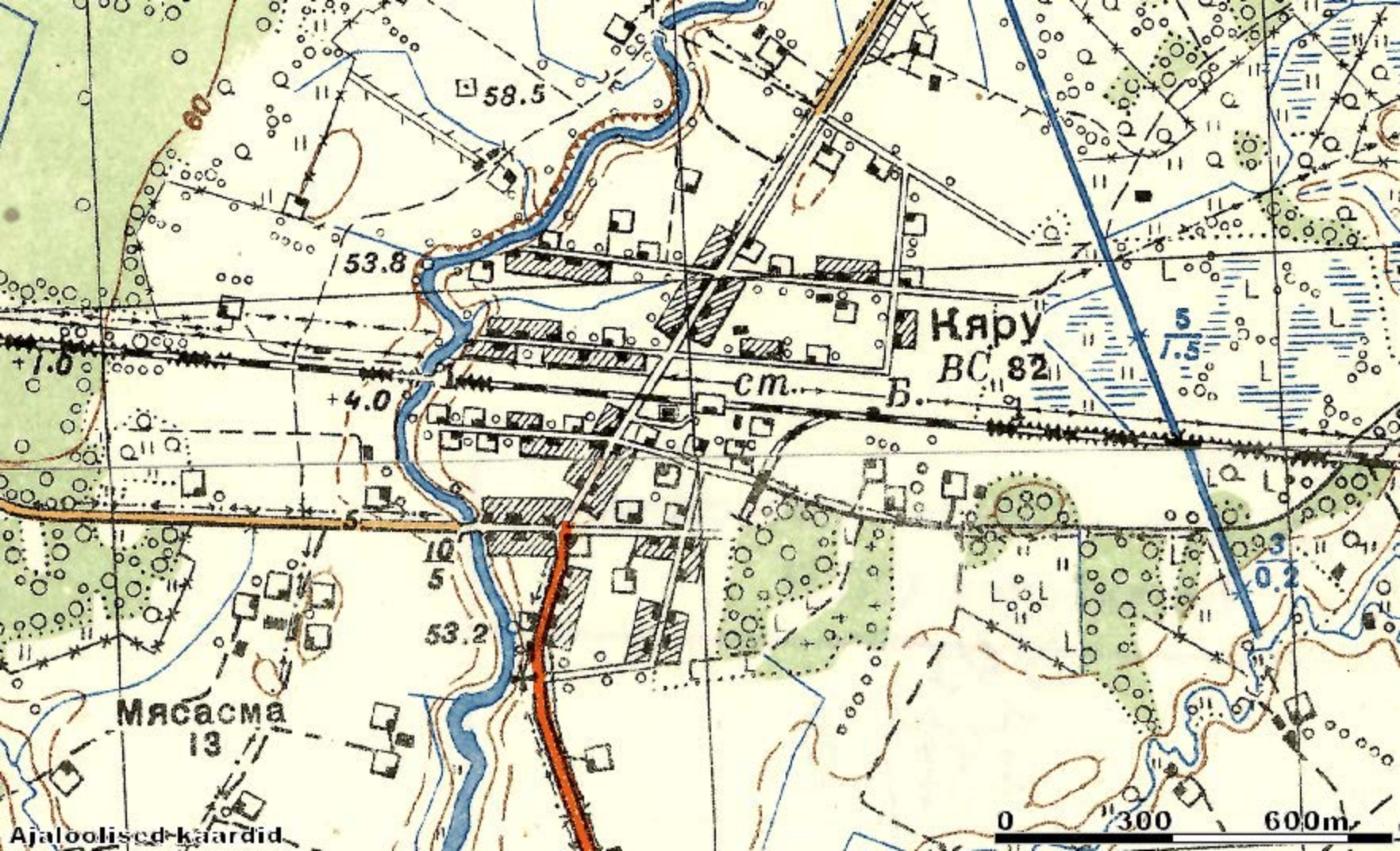
KOHILA

Kool

itsu
ansu

0 400 800m

Ajaloolised kaardid



58.5

53.8

Кяру
ВС 82

ст. Б.

+4.0

10

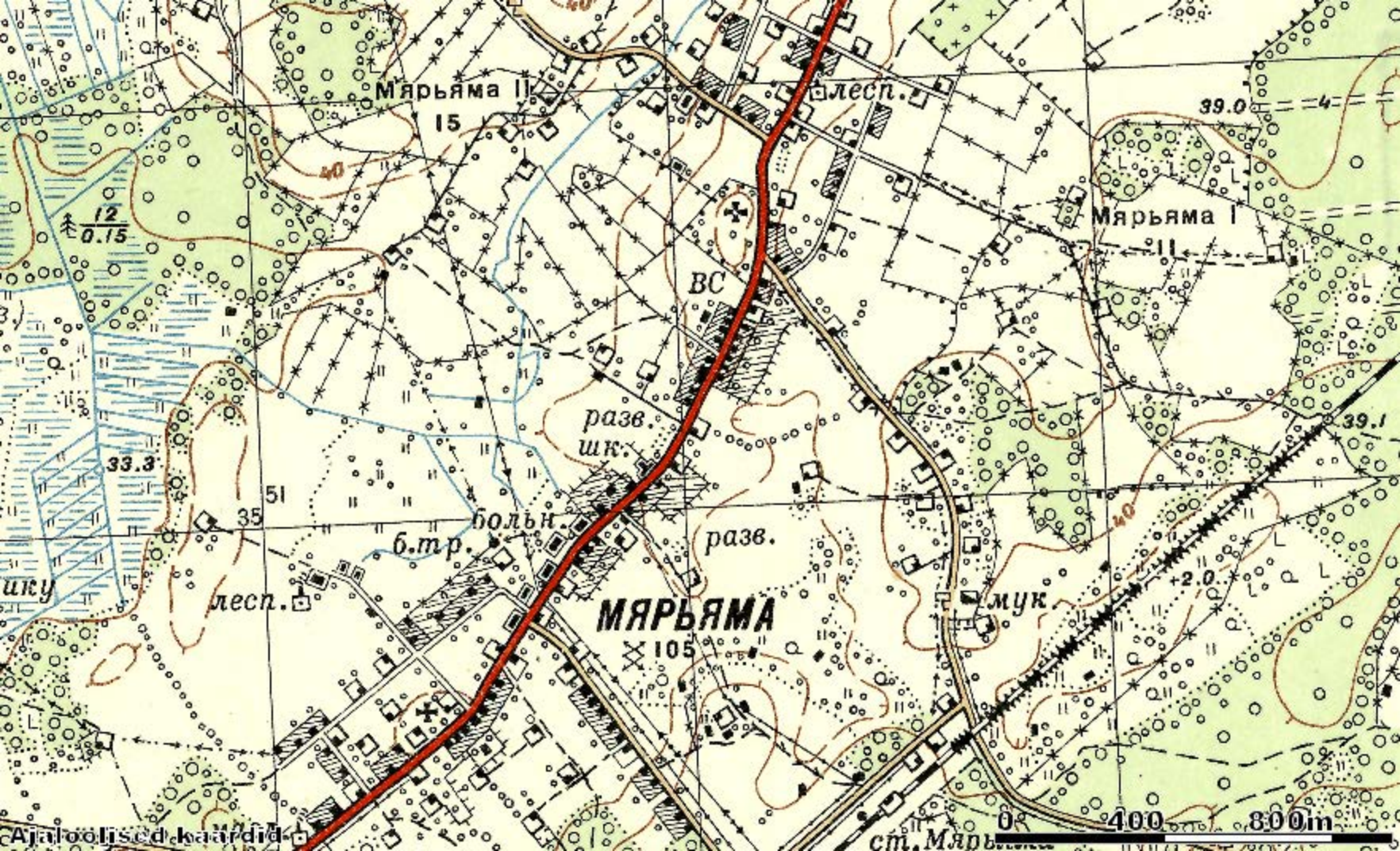
5

53.2

мясма
13

0 300 600m

Ajaloolised kaardid



Мярьяма II

15

лесп.

39.0

Мярьяма I

ВС

разв.
шк.

разв.

б.тр. больн.

МЯРЬЯМА

105

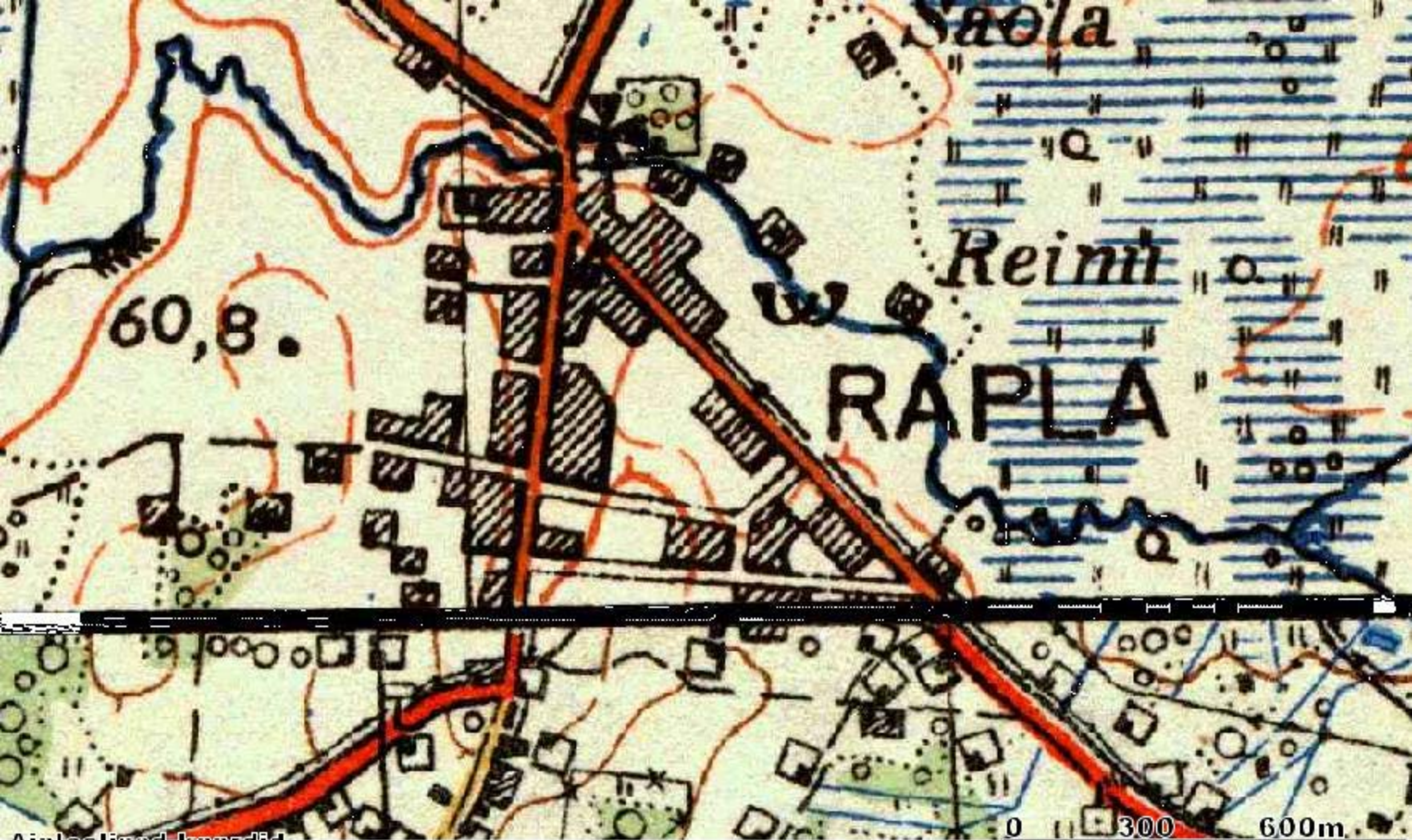
лесп.

мук.

ст. Мярьяма

0 400

800m



Saola

Reini

RAPLA

60,8.

0 300 600m.

Ajaloolised kaardid

Vanemad hooned (19. sajandi lõpp kuni 1926)

Rapla



Viljandi mnt 3
Märjamaa

Tallinna mnt 36

Viljandi mnt 83

Tallinna mnt 25

Tallinna mnt 46

Tallinna mnt 32

Tallinna mnt 41



Pärnu mnt 29

Pärnu mnt 58

Pärnu mnt 78

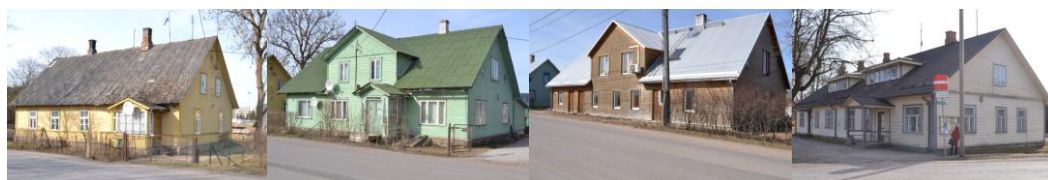
Pärnu mnt 76

Sipa tee 8

Pärnu mnt 85

Pärnu mnt 92

Kohila



Vabaduse 8

Vabaduse 6

Vabaduse 28

Vabaduse 1b

Käru



Viljandi mnt 1

Lao 18

Lai 9

Jaama 12

Viljandi mnt 3

Viljandi mnt 5

Jaama 1

Eesti Vabariigi aegsed hooned (1926–1944)

Rapla



Tallinna mnt 35

Tallinna mnt 27

Tallinna mnt 33

Tallinna mnt 29

Viljandi mnt 112

Märjamaa



Pärnu mnt 22

Pärnu mnt 71

Pärnu mnt 37

Pärnu mnt 94

Pärnu mnt 39

Pärnu mnt 86

Pärnu mnt 60

Kohila



Vabaduse 5

Metsa 18

Vabaduse 13

Metsa 16

Metsa 10

Kuusiku 1a

Metsa 12

Käru



Jaama 7

Jaama 3

Lao 10

Karja 15

Lao 29

Viljandi mnt 7

Karja 23