

Eesti Kunstiakadeemia

Kadi Karine

**Aegviidu raudteejaama tualeti ja pagasiada muinsuskaitse  
eritingimused**

Harju maakond, Aegviidu vald, Aegviidu alevik

*2008/2009. õ-a. Arhitektuuri konserveerimise ja restaureerimise täiendkoolituskursuse lõputöö*

Tallinn 2009

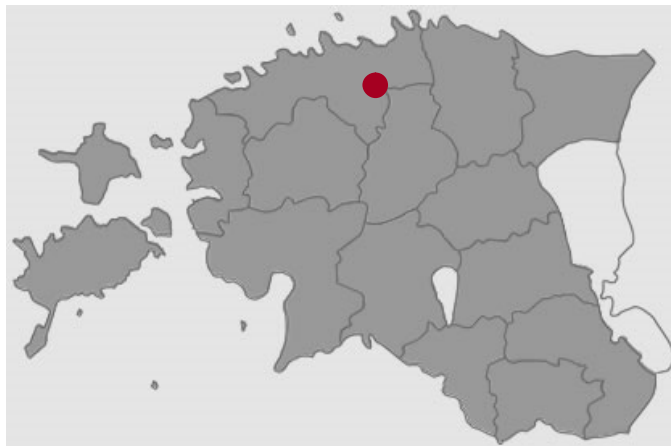
## SISUKORD

1. SISSEJUHATUS .....	3
2. AJALOOLINE TAUST .....	4
2.1 Raudtee kujunemine Eestis .....	4
2.2 Aegviidu aleviku ajalooline ülevaade .....	5
2.3 Aegviidu raudteejaama ajalooline ülevaade .....	6
3. RAUDTEEJAAMA ASEND, ÜMBRUS JA MILJÖÖ .....	8
4. ERITINGIMUSED .....	11
4.1 Seletuskiri .....	11
4.2 Kultuuriväärtuslike tarindite ja detailide loetelu: .....	12
4.2.1 Tualett .....	12
4.2.2 Pagasiait .....	14
4.3 Hoonete kirjeldus, tehniline seisukord ja muinsuskaitse eritingimused .....	15
4.3.1 Tualett .....	15
4.3.1.1 Vundament, sokkel, ümbritsev maapind, teed .....	15
4.3.1.2 Välisseinad, viimistlus .....	16
4.3.1.3 Katus, katusekate ja –tarvikud .....	17
4.3.1.4 Aknad ja ukSED .....	18
4.3.1.5 Siseviimistlus ja sisustus .....	19
4.3.2 Pagasiait .....	21
4.3.2.1 Vundament, sokkel, ümbritsev maapind, teed .....	21
4.3.2.2 Välisseinad, viimistlus .....	22
4.3.2.3 Katus, katusekate ja –tarvikud .....	23
4.3.2.4 Aknad ja ukSED .....	23
4.3.2.5 Siseviimistlus ja sisustus .....	24
4.4 Muinsuskaitse eritingimused kokkuvõtvalt .....	24
4.4.1 Tualett .....	24
4.4.2 Pagasiait .....	25
4.5 Muinsuskaitse eritingimuste üldnõuded .....	26
5. KOKKUVÕTE .....	28
6. KASUTATUD ALLIKMATERJALID .....	29
7. LISAD .....	30

## 1. SISSEJUHATUS

Käesolev töö on koostatud Eesti Kunstiakadeemia arhitektuuri konserveerimise ja restaureerimise täiendkoolituskursuse lõputööna.

Lõputöö objektiks on Harjumaal, Aegviidu alevikus asuv Aegviidu raudteejaama tualett ja pagasiait. Kõik jaamaansambliisse kuuluvad hooned ühes välikäimla ja pagasiaidaga on arhitektuurimälestistena muinsuskaitse all (kokku 11 objekti, reg nr 2665-2675).



Aegviidu Eesti kaardil

Jaamaansambliisse kuuluvad jaama peahoone, kaks teenistujate elamut, depoohoone, tualett, pumbajaam, kaubaait, veetorn, tuletõrjekuur, küttekuur (vt Lisa 1). Kõik hooned on rajatud 1870. aastal seoses Peterburi-Paldiski raudtee rajamisega.

Tualett ja pagasiait ühes jaamahoone, veetorniga kuuluvad eraomanikule – Tõnis Raudla. Restaureeritud jääkelder kuulub vallale. Mõlemad elamud on erastatud.

Töö koosneb lisaks tualeti ja kaubaaida muinsuskaitse eritingimustele ka lähiümbruse analüüsist, raudteejaama ansambli üldtutvustusest ja jaama ja Eesti raudtee ajaloolisest ülevaatest

Objekti valikut ajendas käesolevaks suveks planeeritud Pämumaal asuva Surju raudteejaama kompleksi eritingimuste koostamine. Samas on Aegviidu käimla ja pagasiait on eritingimuste ootel Muinsuskaitseameti nimekirjas olnud möödunud aasta sügisest.

## 2. AJALOOLINE TAUST

### 2.1 Raudtee kujunemine Eestis

Raudtee ajalugu Eestis algab aastast 1870, mil rajati Paldiski-Tallinn-Narva-Gatšina raudteeliin. Rongi peatuskohtadesse tekkisid uhked kroonustiilis raudteejaamade kompleksid, mis rajati tsaaririigile kohaselt tüüpprojektide järgi. Paldiski–Tallinn–Gatšina liinil võeti vastavalt Balti raudtee lepingule jaamaehitiste kavandamisel eeskujuks Lipetski ja Tomski kandis 1869. a avatud Grjazi–Borissoglebski raudtee rajatised. Jooniste hankimine jäi vastava teelõigu ehitust juhtiva peainseneri ülesandeks ning need tuli kooskõlastada Peterburis asuva Teedeministeeriumiga, kes koostas raudtee kui riikliku tähtsusega rajatise ehitusandmed ja eksploateerimise eeskirjad.

Vastavalt keisririigi raudtee-ehituse normatiividele jaotati jaamad tähtsuse ja raudteeliikluse tiheduse järgi viide klassi. Eri tähtsusega raudteejaamade hierarhia maastikul lahendati põhimõttel, et kõrgema järgu vaksalite vahele jääva teelõigu keskel asuks III klassi jaam ja nende vahelõikudel omakorda 1–2 IV klassi jaama. Vajadusel lisati siia-sinna täienduseks V klassi vahejaamu ja peatusi. Tsaari-Venemaal oli tavaks rajada II klassi vaksal raudtee iga 70–100 versta tagant (1 verst = 1,067 km), madalama klassi täisjaamade vahekaugus jäi 20–30 versta piiresse. Jaamade paigutamisel liinile tuli aga arvestada ka olemasolevat asustuspilti ja tulevaste jaamaasulate halduskorralduslikku positsiooni<sup>1</sup>. Vähem tähtsates peatuspunktides olid üksnes ooteplatvormid, hiljem ka kerged kivist või puidust ootepaviljonid<sup>2</sup>.

1889. lasti käiku Tartu-Valga ja Valga-Petseri liin, 1905. a Keila-Haapsalu liin ning 19. ja 20. sajandi vahetusel Valga-Pärnu, Mõisaküla-Viljandi ja Tallinna-Viljandi liinid. Lisaks puidust ehitistele püstitati juba ka kivist jaamahooneid.

Raudteejaamade ehitus jätkus läbi kogu 20. sajandi jättes endast oma ajastule iseloomulikke sümboleid meie maastikku. Märkimisväärne osa praeguseid linnu ja asulaid ongi tekkinud tänu raudteele<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> <http://www.evr.ee/?id=1805>

<sup>2</sup> Jänes, M; Loti, M. Raudteearhitektuuri ajaloo ja säilitamisest. Muinsuskaitseamet. Tallinn, 2006. Lk 3

<sup>3</sup> <http://www.muinas.ee/lingid/raudteearhitektuur>

Jaamahooneatele lisaks väärivad tähelepanu tsaariaegsete jaamade tüüpikavandite järgi valminud, ühtses kujunduslaadis kõrvalhooned – veetornid, pagasikuurid, kaubalaod, käimlad jne, samuti vähesed eriprojektide järgi rajatud suurejoonelised abihooned.

Mitmed tol ajal ehitatud hooned on hiljem teinud läbi noorenduskuuri. Suuremaid või väiksemaid ümberkujundusi nii hoonete välisilmes kui ka plaanilahenduses tuli aeg-ajalt ette enamikes vaksalites. Ka üldjoontes algupärasena säilinud ehitiste juures on suur osa kunagisest detailirikkusest kaduma läinud. Kahjuks on paljud hooned juba ka hävinud.<sup>4</sup>

## **2.2 Aegviidu aleviku ajalooline ülevaade<sup>5</sup>**

Esimesed ametlikud andmed Aegviidu kohta pärinevad aastal 1796 krahv Mellini koostatud Liivimaa kaardilt, kuhu oli kantud kohanimi Aegwid. 18. sajandil oli Aegviidus Lehtse mõisa jahi- ja karjamõis Charlottenhof. 1820. aastal valmis Lehtse mõisa paruni poolt ehitatud hobupostijaama hoone (praegu koolimaja hoone), mis oli mõeldud mööda Piibe maanteed liikuvate postitõldade puhke- ja teenindamiskohaks. Samal ajal ehitati ka Lehtse mõisa paruni jahiloss (praegune rahvamaja). Tallinn-Peterburi raudtee rajamisega 1870. aastal ehitati raudteejaamahoone koos vajalike kõrvalhoonetega ning elamud raudteelastele. Raudtee ehitamine tõi kaasa Aegviidu kasvu ja elutegevuse elavnemise, raudteejaama ümbrusesse metsa hakkasid kerkima suvemajad. 1890. aastal ehitati Aegviidu surnuaeda Ambla kiriku juurde kuuluv kabel. Aegviidus valmis 1896. aastal Lehtse mõisniku poolt ehitada lastud kirik.

20. sajandi alguseks olid Aegviidus olemasolevatele hoonetele lisandunud postkontor, apteek, kauplus. Aegviidu juures asuvas rabas toimus sel ajal turba kaevandamine, turbast valmistati peamiselt Peterburi jaoks soojus-isolatsiooniplaate. 1917. aastal kinkis Lehtse parun oma jahilossi kohalikule haridusseltsile, kohe avati selles hoones kool. 1926. aastast sai Aegviidu suvitusaleviku õigused ning muutus populaarseks suvituskohaks. 1937-38. a. ehitati Nelijärvele Turistidekodu. II maailmasõja järgsetel aastatel alevi areng aeglustus, areng sõltus peamiselt

---

<sup>4</sup> Jänes, M; Loti, M. Raudteearhitektuuri ajaloost ja säilitamisest. Muinsuskaitseamet. Tallinn, 2006. Lk 4

<sup>5</sup> Aegviidu ajalooline ülevaade pärineb valla koduleheküljelt <http://www.aegviidu.ee/>

kohalike ettevõtete tegevusest. Suurimateks tööandjateks nõukogude perioodil olid metsamajandus- ja metsatööstusettevõtted.

1945. aastal sai Aegviidu aleviks ning 25. augustil 1993 anti alevile valla staatus. Aegviidu valla praegused piirid on välja kujunenud peamiselt II maailmasõja järgsetel aastatel, vastavalt Aegviidu alevi arengule ja vajadustele.

### 2.3 Aegviidu raudteejaama ajalooline ülevaade<sup>6</sup>

Aegviidu (Charlottenhof) jaam rajati koos Balti raudtee ehitusega 1870. aastal. Raudtee kulges liinil Paldiski-Tallinn-Narva-Gatšina.

Jaamahoone arhitektuur, ruumiprogramm jm oli kategoriseeritud klassidesse. Paldiski-Tallinn-Gatšina liini 21 jaamast vastas I klassi nõuetele üksnes Tallinna jaam. II klassi kuulusid esialgu kolm jaama (Gatšina, Narva ja Rakvere) III klassi viis, IV klassi 10, V klassi 2 vaksalit. Aegviidu jaam vastas III klassi nõuetele, mis määras ehitusmaterjaliks puidu ja tegi ettekirjutused ka ruumiprogrammile (eraldi ooteruumid, puhvet jm). Lisaks jaamahoonele kuulusid kompleksi mh kivist veetorn ja veduridepoo, kaks teenistujate elamut, pagasihoone, jääkelder, kauplus, pagasi ait ja välikäimla.



Aegviidu jaam 1920-30. Silja Konsa ettekanne „Muinsuskaitseameti tegevused kultuuripärandi hoiul“

<sup>6</sup>Ajalooline ülevaade on koostatud kasutades peamiselt Kultuurimälestiste registri andmeid [http://register.muinas.ee/pdetail01.asp?halu=1&sele=7&lb=3&radiob2=0&text7=&butt=Edasi&mo\\_id=2674](http://register.muinas.ee/pdetail01.asp?halu=1&sele=7&lb=3&radiob2=0&text7=&butt=Edasi&mo_id=2674)

1920. aastate teiseks pooleks oli Aegviidu jaama klassifikatsioon muutunud: III klassi jaamast oli saanud IV klassi jaam. Muutusega oli seotud lähedal asuva (veidi üle 20 km) Tapa raudteejaama ja –sõlme areng ja tähtsuse hüppeline kasv: Tapa jaam sai Tapa-Tartu harutee rajamisel 1876. a sõlmjaamaks ning muudeti II klassi vaksaliks. Sinna rajati depoo ja remonditöökoda. Võib arvata, et sellise jaama läheduses oleks juba tollal olnud ebarentaabel hoida tegevuses ja majandada üht väikedepood.

Tänapäeval peatuvad Aegviidu raudteejaamas nii Edelaraudtee rongid kui ka elektrirongid. Viimastele on see ka lõpp-peatuseks. Jaamahooneid aga reisijate teenindamiseks ei kasutata ja uus perroongi jääb esialgsest veidi eemale.

Aegviidu raudteejaama ellu äratamiseks on loodud MTÜ Aegviidu Jaam anno 1870, mis tegeleb peamiselt jaama populariseerimisega aga ka korrastamisega.

### 3. RAUDTEEJAAMA ASEND, ÜMBRUS JA MILJÖÖ

Jaamakompleks asetseb loode-kagusihilise raudtee kirdeküljel. Jaamahoonest loodesse jäävad esialgsesse jaamaansamblisse kuuluvad ühekorruseline puitlamu (raudteest veidi eemal sellega risti) koos keldri ja raudtee ääres paikneva küttekuuriga ning veetorn, mis seisab elamust loodes. Jaamahoonest kagus paiknevad ülejäänud ehitised: raudtee ääres käimla ja kaubaait. Nendega kohakuti raudteest eemal jääkelder. Seejärel kivist veduridepoo ning viimasest ida pool ja raudtee suhtes risti teine puitlamu (vt Lisa 1).

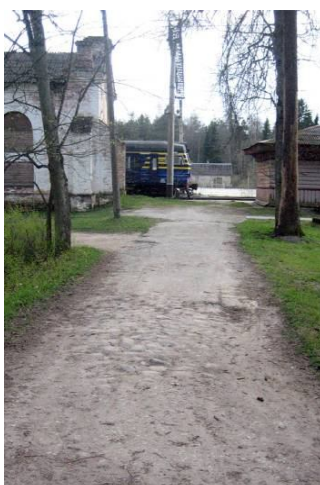


Aegviidu jaamahoone. 2009

Jaamahooned on aedadega piiramata ning seetõttu ümbriusele avatud. Nii nagu tervet Aegviidut iseloomustab ka jaamaansambli ümbrust roheline, sest see on küllalt rikkalikult hekkide ja puudega haljastatud.

Kõik teed jaama ümbruses on asfalteeritud, kuid restaureerimistöde käigus on raudteekompleksi territooriumilt leitud ka lõik munakivisillutist ning võib arvata, et ajalooliselt olid kõik hoonete vahelised teed ja rajad kaetud munakividega.





Munakivisillutis. Eemal paistavad depoo ja pagasiait. 2009

Piirkonda iseloomustavad ühekorruselised viilkatustega puidust elumajad, mis laias laastus rajatud viimase sajandi jooksul. Kuigi leidub häid näiteid nii esimese Vabariigi ajast kui ka nõukogudeajast, on tänapäeval tooniandvaks tundetult renoveeritud väikeelamud. Suuremal osal hoonetest on puitaknad vahetunud jaotusteta plastakende vastu ja nii mõnelgi pool on hooned väljast poolt vooderdatud ilma aknaid välja poole tõstamata. Nõnda jääb arhitektuurset pilti vaadates raudteejaama ümbrusest pisut kurb mulje.



Tundetult renoveeritud Aegviidu põhikool, vallamaja, kauplus ja kolm elamut. 2009



Iseloomulikke ja hästi säilinud näiteid Aegviidust. 2009

Vahetus läheduses asuvad Aegviidu põhikool, postkontor, raamatukogu, toidukaupade pood, tööstuskaupade pood. Lähedal ka vallamaja. Lisaks on Aegviidus lasteaed, apteek, kõlakoda, suusa- ja matkarajad, Aegviidu puhkemaja ning perearst. Lisaks veel paar väiksemat kauplust. Jaama ümbrus on üks alevi keskustest ning samuti Aegviidu maamärk, mis vaadeldav nii alevi liikudes kui ka Piibe maanteel pidi möödasaõidul. Jaamast võiks seega kujundada ühe Aegviidu tõmbepunkti.



Vaade Piibe maanteelt. 2008

## 4. ERITINGIMUSED

### 4.1 Seletuskiri

Aegviidu raudteejaama tualett ja pagasiat ehk ladu (asukohaga Harjumaa, Aegviidu vald, Aegviidu alevik) on osa raudteejaama kompleksist ning kuuluvad koos jaamahoone ja teiste kõrvalhoonetega arhitektuurimälestisena kultuurimälestiste riiklikku registrisse (tualett reg nr 2670 ja pagasiat ehk ladu reg nr 2675). Mõlemad hooned rajati koos Aegviidu jaamaga 1870. aastal avatud Balti raudtee liinil.

Hetkel seisab tualett kasutuseta ja kaubaait kannab laoruumi funktsiooni.



Aegviidu jaama tualett ja pagasiat. 2009

Tänaasel päeval on hoonete seisukord rahuldav, kuid edasise lagunemise vältimiseks on vajalik koostada restaureerimisprojekt.

Käesolevad muinsuskaitse eritingimused on koostatud omanik Tõnis Raudla tellimisel, selleks et määrata muinsuskaitiselised tingimused Aegviidu raudteejaama tualeti ja pagasiada restaureerimiseks, seoses plaaniga muuta tualett taas avalikuks tualetiks ja restaureerida pagasiat.

## 4.2 Kultuuriväärtuslike tarindite ja detailide loetelu:

### 4.2.1 Tualett

- Hoone ehituskehand



Vaade lõunast

- Hoone kõik fassaadid neid ilmestavate dekoorielementidega:

Ehitusaegne laudis

Puitvahekarniisid

Puitdekoor



- Ehitusaegsed uste ja akende lengid

- Säilinud kaks tahvelust ja kõik vaheseinte konstruktsioonid



Loodepoolse ruumi(naiste käimla) siseuks, meeste poole vahesein

- Seinapaneelid



Naiste käimla seinapaneelid

- Puitpõrand

## 4.2.2 Pagasiat

- Hoone ehituskehand



Vaade läänest

- Hoone kõik fassaadid neid ilmestavate dekoorielementidega:

Ehitusaegne laudis

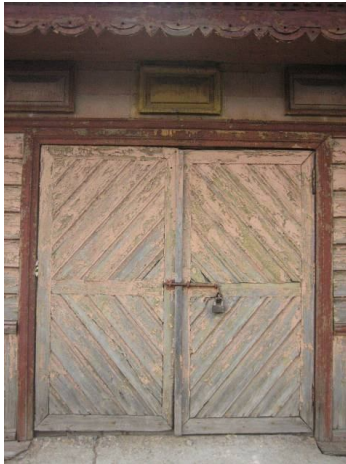
Puitvahekarniisid

Puitdekoor



Lõunanurk

Välisuks



Uks edelafassaadil

- Puitpõrand

### **4.3 Hoonete kirjeldus, tehniline seisukord ja muinsuskaitse eritingimused**

#### **4.3.1 Tualett**

##### **4.3.1.1 Vundament, sokkel, ümbritsev maapind, teed**

#### **Kirjeldus**

Hoone vundament ja madal sokkel on laotud põletatud tellistest ning kaetud krohviga.

Hoone asub esiküljega perrooni poole. Perroon on asfalteeritud ning varjab täielikult sokli.

Hoone tagakülg avaneb aga muruplatsi ja jääkeldri poole.

#### **Seisukord**

Vundamenti konstruktiivne seisukord on rahuldav, kuid kohati on sokli kividevahelised vuugid tühjad. Konstruktsioon tervikuna on märkimisväärsete vajumisteta.



Põhjapoolne nurk ja edelafassaad

### **Eritingimused**

1. Hoone välisgabriitide, sh juurde- ja pealeehitised ei ole lubatud.
2. Sokli väljavajunud kivid asetada tagasi oma kohale ning vuukida.
3. Sokkel krohvida.
4. Jalgteede sillutise katendid lahendada ühtselt kogu jaamakompleksi ulatuses.
5. Anda lahendus vihmavee ärajuhtimiseks hoonest eemale.
6. Kõik projektid kooskõlastada Muinsuskaitseametiga.

#### **4.3.1.2 Välisseinad, viimistlus**

##### **Kirjeldus**

Hoone väliskonstruktsioon on palkidest. Seinapind on liigendusteta. Nagu teisedki jaamahooned, on ka kuivkäimla fassaadid kaetud karniisivööga eraldatud püstse alaosa ja rõhtse ülaosaga voodrilaudisega ja kaunistatud dekoratiivsete saelõikes puitdetailidega.

##### **Seisukord**

Palkseinte konstruktsiooni pole hetkel võimalik avada, kuid välisel vaatlusel saab öelda, et kandekonstruktsiooni seisukord on suhteliselt hea – seinad on sirged ja oluliste vajumisteta. Laudis ja puitdekoor on rahuldavas seisukorras. Vaid kohati on märgata dekoori detailide kahjustus: seda peamiselt pinnase lähedal sokli puudumise tõttu.





Välja vahetatud detailid põhjanurgas ja kahjustused läänenurgas

### **Eritingimused**

1. Hoone välisgabiitide muutmine, sh juurde- ja pealeehitised ei ole lubatud.
2. Uute uste ja aknaavade sisseraiumine on keelatud.
3. Fassaadid restaureerida. Säilitada ja restaureerida ehitusaegne laudvooder. Äärmisel vajadusel asendada laudist originaali täpsete koopiatega.
4. Säilitada ja restaureerida puitdekoor. Puuduvad detailid asendada täpsete koopiatega.
5. Algne värvilahendus selgitada värviuuringute abil.
6. Laudiselt ja puitdekoorilt eemaldada lahtised värvikihid. Viimistleda õlivärviga.
7. Fassaadide restaureerimiseks tellida vajalik dokumentatsioon selleks vastavat tegevusluba omavalt projekteerimisettevõttelt.
8. Kõik projektid kooskõlastada Muinsuskaitseametiga.

#### **4.3.1.3 Katus, katusekate ja –tarvikud**

##### **Kirjeldus**

Hoone katusekonstruktsioon kujutab endast madalat pultkatust. Konstruktsioon on puidust. Puudub vihmavee ärajuhtimise süsteem.

##### **Seisukord**

Ära hoidmaks vee läbijooksu on hoone pultkatus kaetud ajutiselt plekiga. Vee läbijooksu tõttu on hävinenud enamus katusealustest laudadest.



Vaade põhjast

### **Uurimisvajadus**

Kontrollida katusekonstruktsiooni tehnilist seisukorda.

### **Eritingimused**

1. Hoone välisgabriitide muutmine, sh juurde- ja pealeehitised ei ole lubatud.
2. Säilitada hoone katusekuju
3. Hoone katus katta valtsitud tsingitud terasplekiga.
4. Asendada puuduvad katusealused lauad originaalist lähtuvatega (sama laius ja profiil).

#### **4.3.1.4 Aknad ja ukсед**

##### **Kirjeldus**

Perroonipoolne fassaad on avadeta, kolm väiksemat akent avanevad põhjaküljele.

Hoone on kahe sissepääsuga: üks viis algselt naiste, teine meeste kuivkäimlasse. Mõlemad välisüksed on valgmikuga. Nõukogudeajal on mõlemad välisüksed välja vahetatud, kus juures lisatud on uued lendid. Säilinud on nii uste kui ka akende esialgsed lendid.

##### **Seisukord**

Mõlemad valgmikud uste kohal on vineeriga kinni löödud. Praegustel andmetel on hävinud kõik aknaraamid ühes klaasidega, avad on vineeriga seest poolt kinni löödud.



Loodepoolne välisuks, valgmik kagupoolse välisukse kohal ning kirdefassaad

### **Uurimisvajadus**

Selgitada välja originaalakende raamijaotus ja profiilid. Samuti selgitada välja välisuste algne välimus.

### **Eritingimused**

1. Säilitada kõik akende ja uste lengid. Samuti säilitada valgmikud uste kohal.
2. Täiendavate uste- ja aknaavade sisseraiumine pole lubatud.
3. Vahetada välja mõlemad puidust välisused pärast originaalvälimuse välja selgitamist.
4. Uksed ja aknad värvida õlivärviga.

### **4.3.1.5 Siseviimistlus ja sisustus**

#### **Kirjeldus**

Hoone on jagatud vaheseina abil kaheks: endine naiste- ja meeste käimla. Kumbki ruum on omakorda kergseina abil jagatud kaheks. Naiste poolses osas on kaks eraldi uksega eraldatud

kabiini. Säilinud on originaalüksed. Kõikide ruumide seinad ja laed on krohvitud ja värvitud. Vahekarniisist allpool on profileeritud laudadest seinapaneelid. Hoones on laudpõrandad. Kabiinides pole ei pissuaare ega tualetipotte, vaid lihtsalt augud põrandas.



Naiste käimla seinapaneelid ja naiste käimla kabiinivaade

### **Seisukord**

Katuse vee läbilaskvuse tõttu on krohvitud pinnad mitmel pool saanud kahjustada ja esineb krohvivaringuid. Vaheseinad ja siseüksed on rahuldavas seisukorras. Põrandate seisukorda tuleb veel uurida – hetkel oli hoone ladustamispinnaks.



Naiste käimla krohvivaringud

### **Eritingimused**

1. Säilitada sisemine ruumilahendus.
2. Säilitada ja restaureerida säilinud siseüksed ja vaheseinad.
3. Säilitada ja restaureerida seinapaneelid. Vajadusel võib detaile originaali täpsete koopiatega asendada.

4. Seinad ja lagi krohvida.
5. Mistahes krohvimistööde puhul kasutada olemasolevale krohvile sarnase struktuuri ja koostisega krohvi.
6. Säilitada ja restaureerida puitpõrandad.

## **4.3.2 Pagasiait**

### **4.3.2.1 Vundament, sokkel, ümbritsev maapind, teed**

#### **Kirjeldus**

Hoone madal sokkel on laotud paekivist. Hoone asub esiküljega perrooni poole. Perroon on asfalteeritud. Hoone tagakülg avaneb aga muruplatsi ja jääkeldri poole.

#### **Seisukord**

Vundamendi konstruktiivne seisukord on rahuldav. Vundamendi seisundit saab hetkel hinnata vaid hoone tagaküljel.



Vaade kirdest

#### **Eritingimused**

1. Hoone välisgabriitide, sh juurde- ja pealeehitised ei ole lubatud.
2. Sokkel vuukida olemasolevale sarnase sisaldusega lubimördiga.
3. Jalgteede sillutise katendid lahendada ühtselt kogu jaamakompleksi ulatuses.
4. Anda lahendus vihmavee ärajuhtimiseks hoonest eemale.
5. Kõik projektid kooskõlastada Muinsuskaitseametiga.

#### 4.3.2.2 Välisseinad, viimistlus

##### **Kirjeldus**

Hoone väliskonstruktsioon on palkidest. Seinapind on liigendusteta. Nagu teisedki jaamahooned, on ka pagasiaida fassaadid kaetud karniisivööga eraldatud püstse alaosa ja rõhtse ülaosaga voodrilaudisega ja kaunistatud dekoratiivsete saelõikes puitdetailidega ja teemantkvaadritega seinte ülaosas. Puitpitsiga on kaunistatud ka katuseräästad.



Teemantkvaadrid loodefassaadil

##### **Seisukord**

Palkseinte seisukord on rahuldav: välja vajumisi pole märgata. Laudis ja puitdekoor on rahuldavas seisukorras.

##### **Eritingimused**

1. Hoone välisgabiitide muutmine, sh juurde- ja pealeehitised ei ole lubatud.
2. Uute uste ja aknaavade sisseraiumine on keelatud.
3. Fassaadid restaureerida. Säilitada ja restaureerida ehitusaegne laudvooder. Äärmisel vajadusel asendada laudist originaali täpsete koopiatega.
4. Säilitada ja restaureerida puitdekoor.
5. Algne värvilahendus selgitada sondaažide abil.
6. Laudiselt ja puitdekoorilt eemaldada lahtised värvikihid. Viimistleda õlivärviga.
7. Fassaadide restaureerimiseks tellida vajalik dokumentatsioon selleks vastavat tegevusluba omavalt projekteerimisettevõttelt.
8. Kõik projektid kooskõlastada Muinsuskaitseametiga.

#### **4.3.2.3 Katus, katusekate ja –tarvikud**

Hoone katusekonstruktsioon kujutab endast madalat eterniidiga kaetud telkkatust. Eterniidi all on säilinud valtsitud tsingitud terasplekk-katus. Konstruktsioon on puidust. Puudub vihmavee ärajuhtimise süsteem.

##### **Seisukord**

Katus on rahuldavas seisukorras. Katusekonstruktsioon on vaatluse tulemusel samuti rahuldavas seisukorras.

##### **Uurimisvajadus**

Kontrollida katusekonstruktsiooni tehnilist seisukorda.

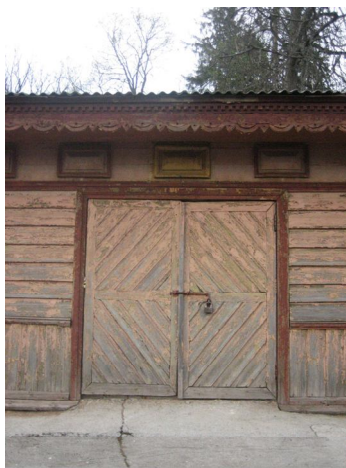
##### **Eritingimused**

1. Hoone välisgabriitide muutmine, sh juurde- ja pealeehitised ei ole lubatud.
2. Säilitada hoone katusekuju
3. Hoone katus katta valtsplekiga.

#### **4.3.2.4 Aknad ja ukсед**

##### **Kirjeldus**

Perroonipoolses fassaadis on lai ukseava, mille väravaid katab rombustris laudis. Rohkem avasid hoonel ei ole.



##### **Seisukord**

Välisuks on rahuldavas seisukorras.

### **Eritingimused**

1. Säilitada pagasiaida välisuks.
2. Täiendavate uste- ja aknaavade sisseraiumine pole lubatud.
3. Uks värvida õlivärviga.

#### **4.3.2.5 Siseviimistlus ja sisustus**

### **Kirjeldus**

Sisemiselt plaanijaotuselt on ruum avatud katusekonstruktsioonidega ja vaheseintega jagamata (vt Lisa 2). Hoone seinad on viimistlemata. Hoones on laudpõrand.



Pagasiaida konstruktsioonid

### **Seisukord**

Põrandate seisukorda tuleb veel uurida – hetkel oli hoone ladustamispiinaks.

### **Eritingimused**

1. Säilitada sisemine ruumilahendus. Vaheseinu mitte ehitada.
2. Säilitada ja restaureerida puitpõrandad.
3. Soovitavalt säilitada hoone funktsioon panipaigana.

## **4.4 Muinsuskaitse eritingimused kokkuvõtvalt**

### **4.4.1 Tualett**

1. Hoone välisgabariitide, sh juurde- ja pealeehitised ei ole lubatud.



2. Sokli väljavajunud kivid asetada tagasi oma kohale ning vuukida. Sokkel krohvida.
3. Anda lahendus vihmavee ärajuhtimiseks hoonest eemale.
4. Fassaadid restaureerida. Säilitada ja restaureerida ehitusaegne laudvooder. Äärmisel vajadusel asendada laudist originaali täpsete koopiatega. Fassaadide restaureerimiseks tellida vajalik dokumentatsioon selleks vastavat tegevusluba omavalt projekteerimisettevõttelt.
5. Säilitada ja restaureerida puitdekoor. Puuduvad detailid asendada täpsete koopiatega.
6. Algne värvilahendus selgitada värviuuringute abil. Laudiselt ja puitdekoorilt eemaldada lahtised värvikihid. Viimistleda õlivärviga.
7. Säilitada hoone katusekuju. Hoone katus katta valtsitud tsingitud terasplekiga.
8. Asendada puuduvad katusealused lauad originaalist lähtuvatega (sama laius ja profiil).
9. Uute uste ja aknaavade sisseraiumine on keelatud.
10. Säilitada kõik akende ja uste lengid. Samuti säilitada valgmikud uste kohal. Vahetada välja mõlemad puidust välisüksed pärast originaalvälimuse välja selgitamist. Uksed ja aknad värvid õlivärviga.
11. Säilitada sisemine ruumilahendus.
12. Säilitada ja restaureerida säilinud siseüksed ja vaheseinad. Samuti säilitada ja restaureerida seinapaneelid. Vajadusel võib detaile originaali täpsete koopiatega asendada.
13. Seinad ja lagi krohvida. Mistahes krohvimistöode puhul kasutada olemasolevale krohvile sarnase struktuuri ja koostisega krohvi.
14. Säilitada ja restaureerida puitpõrandad.
15. Jalgteede sillutise katendid lahendada ühtselt kogu jaamakompleksi ulatuses.

#### **4.4.2 Pagasiit**

1. Hoone välisgabriitide, sh juurde- ja pealeehitised ei ole lubatud.
2. Sokkel vuukida lubimördiga.
3. Anda lahendus vihmavee ärajuhtimiseks hoonest eemale.

4. Fassaadid restaureerida. Säilitada ja restaureerida ehitusaegne laudvooder. Äärmisel vajadusel asendada laudist originaali täpsete koopiatega. Säilitada ja restaureerida puitdekoor.
5. Algne värvilahendus selgitada sondaažide abil. Viimistleda õlivärviga.
6. Säilitada hoone katusekuju. Hoone katus katta valtsitud tsingitud terasplekiga.
7. Täiendavate uste ja aknaavade sisseraiumine on keelatud. Säilitada ja restaureerida pagasiaida välisuks.
8. Uks värvida õlivärviga.
9. Säilitada sisemine ruumilahendus. Vaheseinu mitte ehitada.
10. Säilitada ja restaureerida puitpõrandad. Soovitavalt säilitada hoone funktsioon panipaigana.
11. Jalgteede sillutise katendid lahendada ühtselt kogu jaamakompleksi ulatuses.

#### **4.5 Muinsuskaitse eritingimuste üldnõuded**

1. Muinsuskaitse eritingimused tuleb kooskõlastada Muinsuskaitseametis.
2. Mälestise konserveerimise, restaureerimise ja remondi projektid, samuti muinsuskaitsealal paiknevate uusehitiste projektid tuleb kooskõlastada Muinsuskaitseametiga.
3. Käesolevad eritingimused kehtivad kaks aastat alates kinnitamisest Muinsuskaitseametis. Juhul, kui selle aja jooksul pole eritingimuste alusel koostatud ehitus- või sisekujundusprojekte, kuuluvad need uuele läbivaatamisele ja vajadusel pikendamisele Muinsuskaitseametis.
4. Hoone mistahes osa kohta tehtavad uuringud ja projektid, sh sisekujundus-, elektritööde-, kanalisatsiooni- vms projektid tellida selleks vastavat tegevusluba omavalt ettevõtelt. Projektid kooskõlastada Muinsuskaitseametis.
5. Ehitustööd tuleb läbi viia arhitektuuriajaloolise järelevalve tingimustes vastavat tegevusluba omava firma poolt. Tööde läbiviimisel tuleb tähelepanu pöörata muinsuskaitse eritingimustes mainitud ja säilitamiselekuuluvate elementidele ja konstruktsioonidele. Järelevalve teostaja jälgib restaureerimis- ja remonttööde kulgu ning

vastavust esitatud nõudmistele. Töö lõppedes esitab järelevalve teostatud tööde kohta aruande.

#### **4.6 Hinnang kavandatavale funktsioonile**

Tualeti kavandatav funktsioon on esialgsele äärmiselt sarnane, kuid kaasaegsetes tingimustes on lubatav tualeti sanitaartechniliste lahenduste kaasajastamine: kaasaegsete tualetipottide ja valamul lisamine. Seda kõike säilitades esialgseid detaile ja ruumilahendust. Samuti pole vastuväiteid kuivkäimla ühe poole säilitamisele esialgsena ehk jätta üks osa kaasajastamata.

Pagasiida funktsioon tuleks samuti jätta esialgsele võimalikult lähedaseks ja kavandada hoone ladustamisfunktsioonile vastavaks.

## 5. KOKKUVÕTE

Tsaaririigi ajal ning hulk aega hiljemgi inimeste kohtumispaigaks ja väravaks teistesse paikadesse olnud raudteejaamad on tänaseks pahatihti taandunud pelgalt raudtee ääres seisvate ehitiste kogumeiks. Liiga palju jaamahooned seisab tühjana või on kasutusel vaid osaliselt. See tingib jaamahoonete keskeltläbi suhteliselt halva seisukorra. Käsitletava pärandi säilimine sõltub paljuski sellest, kas suudetakse hoonetele leida uus rakendus.

Arhitektuurimälestistena muinsuskaitse alla arvatud Aegviidu raudteejaama tualett ning pagasiit on raudteejaama tervikkompleksi ühe osana ümberehitamata kujul käesolevani säilinud ja omavad see tõttu suurt arhitektuuri- ning kultuuriloolist väärtust.

Hetkel seisavad hooned otsese kasutusest, kuid omanik plaanib mõlemad hooned restaureerida ja kasutusse võtta. Käimla on ühes pooles planeeritud muuta kaasaja nõuetele vastavaks avalikuks käimlaks ning teine pool restaureerida ja jätta algupärasena ajalugu meenutama. Pagasiida funktsioon on samuti soovitatav säilitada laohoonena.

Mõlema hoone tehnilist seisukorda võib pidada rahuldavaks, samuti võib lugeda rahuldavaks kuni heaks hoone dekoorielementide ning sisekujunduse seisundit. Aastate jooksul on kaduma läinud küllaltki vähesed detailid: nt kuivkäimla välisüksed ja tagafassaadilt aknad. Kuid tänastes tingimustes pole nende asendamine ehk konte murdev ettevõtmine.

Jaama ümbrus on üks alevi keskustest ning vaieldamatult on jaamakompleks Aegviidu maamärk ning dominant, mida tuleb väärtustada ning mille korrastamist toetada ja innustada.

## **6. KASUTATUD ALLIKMATERJALID**

### **Kasutatud arhiivimaterjalid**

Jänes, M; Oja, U. Eesti raudteejaamade inventeerimine: Aegviidu jaam. 2004. Muinsuskaitseameti arhiiv

Holland, K. Aegviidu jaam. Välisviimistluspass. Tallinn, 1994. Mkameti arhiiv FP-624

Ojari, T. Muinsuskaitse eritingimused hoone ümberehitamiseks. Tallinn, 2003. Mkameti arhiiv A-7183

Pantelejev, A. Aegviidu jaama veetorn. Muinsuskaitse eritingimused. Tallinn, 2003. MKameti arhiiv A-5138

Pantelejev, A. Muinsuskaitse eritingimused Aegviidu jaama peahoone retsaureerimiseks. Tallinn, 2004. Mkameti arhiiv A-5637

Punger, Ive. Muinsuskaitse eritingimused hoone remont-restaureerimistöödeks. Tallinn, 2008. Mkameti arhiiv A-8251

Raudsepp, M. Aegviidu jaamahoone, kõrvalhooned. Tallinn, 1979. Mkameti arhiiv P-5554

### **Kirjandus**

Jänes, M; Loti, M. Raudteearhitektuuri ajaloost ja säilitamisest. Muinsuskaitseamet. Tallinn, 2006

### **Veebiallikad**

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

<http://www.evr.ee/?id=1805> : Maksim,T. Kas vana vaksal on risu või rikkus. 04.02.2005

<http://www.muinas.ee/lingid/raudteearhitektuur>

<http://register.muinas.ee/>

## **7. LISAD**

1. Aegviidu jaamakompleksi asendiplaan
2. Pagasiada joonised