

SISUKORD

1. Sissejuhatus	2
2. Ajalooline taust.	3
2.1. Eesti raudteearhitektuur	3
2.2. Veetornid raudteejaamade juures	3
2.3. Tartu raudteejaama veetorn.	4
3. Hoone hetkeolukord	4
3.1. Hoone lähiümbrus	4
3.2. Hoone välisilme	5
3.3. Hoone sisekonstruktsioonid	14
4. Muinsuskaitsest ja mida edasi teha?	17
5. Kokkuvõte	18
6. Kasutatud allikad	19
7. Lisad 4 tk	20-25

1 SISSEJUHATUS

Vaadeldav hoone asub Tartus raudteevaksali läheduses Vaksali tänaval, majanumbriga 2d. Naabruses asuvad teenindus ja kaubandusasutused ning mõnevõrra eemale jäävad nõukogude ajal raudteelastele ehitatud viiekordsed elamud ja paarikorruselised puitelamud, mis enamasti on valminud juba tsaariajal ja hiljem osaliselt ümber ehitatud nii esimese Eesti vabariigi ajal kui ka hiljem. Jaamahoone ja veetorni vahele jäävad raudteetöölise elamud, millest üks on ka muinsuskaitse all. Hoone moodustab ühtse miljööala Tartu raudteejaama jaamahoonega ja omaaegsete raudteetöölise elamutega Vaksali 4 ja Vaksali 8. Samal miljööalal asuvad veel tänagi magasiait, veemaja ja mitmed teised kunagi raudtee toimimisega seotud olnud hooned, millele täna kahjuks enam ei ole õiget rakendust.

Vastavalt kultuuriministri määrusele nr. 12 20. märtsist 1997 on Tartu Raudtee veetorn võetud muinsuskaitse alla registreerimisnumbriga 7016. ja juba järgmise kultuuriministri käskkirjaga nr. 316 4. novembrist 2005 aastal on tunnistatud kogu raudteejaama, kahte raudteelaste elamut (Vaksali 4 ja Vaksali 8) ja veetorni (Vaksali 2d) ümbritsev ala ühise kaitsevööndi alla kuuluvaks.

Ülaltoodud piirkonna kohta on 2004 aastal tehtud Tartu Linnavalitsuse tellimisel ka detailplaneering, mille graafiline osa on liidetud ka käesoleva töö lõppu (lisa 3.) Selle detailplaneeringuga on veetorniga seotud ka 1410 m² maa-ala ja moodustati kinnistu nr. 79506:012:0010.



Ligipääs kinnistule on hea nii individuaal kui ka ühistranspordiga ja vastavalt detailplaneeringule on kinnistule ette nähtud ka paarikümnekojalise parkla ehitamine. Samuti on võimalus samale krundile ehitada veel kuni 2,5 kordne ärihoone hoonealuse pindalaga 240m² ja kogupinnaga kuni 600 m². Veetorn ise hõlmab enda alla vaid 43 m² suuruse maa-ala ja on kogupinnaga 99,5 m². Käesoleval hetkel on hoone omanik Tartu linn ja kuigi teda on püütud müüa juba 2002 aastast alates, ei ole see siiani õnnestunud. Vastavalt detailplaneeringule on hoone määratletud asuvaks ärimaal ja kuna ala on juba suhteliselt hästi väljakujunenud infrastruktuuriga ja ka kesklinnale lähedal, peaks ta siiski olema küllaltki atraktiivne, eriti arvestades uue hoone ehitamise võimalusega samal krundil.

Foto 1: Tartu raudteejaama veetorn asub ärihoonete vastas vaksali tänava ääres.

2 AJALOOLINE TAUST

2.1 Eesti raudteearhitektuur.

1870. aastal Eestisse jõudnud raudtee on mitmete oma hoonetega jätnud siia väga rikkaliku arhitektuuripärandi ja seda isegi sellistesse kohtadesse, kus täna kuidagi ei usuks, et seal üldse kunagi on raudteed olnud. (nagu näiteks Saaremaa ja Hiiumaa) Tõsi küll enamasti oli sellistes kohtades raudtee tähtsus vaid sõjaline ja seetõttu pole ka arhitektuuri võtmes neist midagi rääkida.

Kuid ka mujal Eestimaal oli raudtee vägagi tsentraalselt reguleeritud ala, kus kogu ehitus käis rangelt tüüpprojektide järgi. Seda eriti tsaariajal, kuid ka esimese Eesti Vabariigi ajal kasutati väga palju tüüpprojekte ja nende järgi tuli ehitada isegi käimlad ja mitmesugused vajaminevad abihooned. Siiski hakkas 1920. aastate lõpupoole juba nii mõnelgi pool kerkima sellele ajastule iseloomulikke kõrgeid kelpkatuseid ja paigaldati suuri tihedate ruutudega aknaid. (näit Pedja ja Kaarepere jaamad). Hiljem juba 30. aastatel ehitati ka moodsamaid silikaadist ja tellisest hooneid ja püstitati ka mõningaid jaamahooneid eriprojekti järgi

Pärast sõda taastati põhiliselt sõjas purustatud jaamahooneid ja need valmisid jällegi üleliiduliste tüüpprojektide järgi valdavalt nõukogulikuis klassitsistlikus stiilis. Eriti suurt klassitsistlike kujunduselementide kuhjast on näha Valga jaamas.

Väga põnevad ehitused on ka kõigi jaamade juurde ühtses stiilis ehitatud tüüpsed kõrvalhooned, milledest tulekski nüüd veidi pikemalt peatuda veetornidel.

2.2 Veetornid raudteejaamade juures.

Kuigi ka veetorne ehitati põhiliselt tüüpprojektide järgi oli siiski Eesti tingimusteski erinevatel raudteedel eri tüüpi tornid. Tallinna – Narva teel kasutati enam tüüpsid malmist kahe paagiga torne, mis olid allosas laotud tellistest ja ülalpool puidust (Raasiku, Aegviidu, Rakvere). Tallinn – Viljandi liinil ehitati tsaariajal rohkem laiema ülakorrusega üleni kivist laotud kaheksatahulisi veetorne (Tallinn – Väike, Kohila, Rapla, Käru, Võhma, Türi). Samas oli ka materjali kasutus tihtipeale kohalikule toorainele vastav. Läänemaal (Haapsalu ja Virtsu suund) kasutati enam paekivi ja Tartu – Petseri ja Tartu - Valga liinil aga punast tellist.

Kahjuks on aga Tartu – Petseri liini veetornidest enamus hävinud. Ka olemasolevate ülejäänud veetornide olukord on suhtelisel halb, kuna auruvedurite kadumisega kuuekümnendate aastate keskel kadus sisuliselt vajadus jaamades veetornide järgi. Mingil määral nad küll varustasid veega ka kohalikku elanikonda, eriti raudteel töötavate inimeste eluasemeid. Aga selleks otstarbeks oli siiski odavam kasutada kaevusi ja hüdrofoore, kuna vedurid tahtsid saada väga pehmet vett aga inimesele sobiv kaevuvesi oli suhteliselt lubjarikas. Reeglina pehmendati vett küll alles vahetult enne turbiinidesse paigaldamist, aga sellegipoolest tuli odavam ja kinnise süsteemi tõttu sanitaarselt ohutum veesurvet hoida hüdrofooridega kui kasutada selleks veetorni. Mingit teist otstarvet veetornile kui tehnilisele ehitisele on aga väga raske leida, sest see eeldaks sarnast vertikaalset tootmistehnoloogiat ja tõenäoliselt väga suuri ümberehitusi, mida vana säilitatava hoone juures ei tohiks teha. Samuti nende tornide asukoht asustatud punktides jaama kõrval, kus liigub palju inimesi, eeldab pigem ehk teenindavat funktsiooni, kuna ka elamuks asuvad nad ebasobivas kohas. Seetõttu ongi palju ajakirjanduses olnud juttu Rakvere lagunevast veetornist ja mitmest teisestki. Allakirjutatule teadaolevalt on ainuke viimasel ajal taaskasutusse võetud veetorn

Viljadis, mis läks peale renoveerimist kohaliku muuseumi kasutusse ja aeg-ajalt on suviti veetorni all olnud ka kohvik.

2.3 Tartu raudteejaama veetorn.

Esmakordselt võime Tartu raudteejaamas veetorni näha juba 1880 aastal. 1876 a. sai valmis Paldiski- Peterburi raudtee (ehit. 1870) Tapa- Tartu haru. Ja kuna tegemist oli tsaaririigi raudtee mõistes II kategooria jaamaga, tuli siia loomulikult ka kiirest ehitada veetorn. Tartu kultuuriväärtuste ameti juhi Romeo Metsalliku sõnul ehitati raudteejaam 1875. a. väljapoole linna piire ning selleni viis puudega ääristatud Maarjamõisa tänav. Jaama peahoone on kolmeosaline, tüüpfassaadi järgi ehitatud ristviilkatusega hoone. Selle kõrval asuvad laod, peroonid, depoo (1880. aastate algus), veetorn ja raudteeteenistujate kaks elumaja. Tunnel rajati 1930. aastate teisel poolel (1936). Perroonile ehitati pärast II Maailmasõda pisike kivist keeduvee majake. Raudtee lähedale koondusid tööstusehitised alates Tähtvere väljalt " Heliose " vabrikuga, edasi Vaksali t. ladudega ja Tartu Linna Tapamajaga. Raudtee mõjutas ka muude sõidukite liiklemist, mis koondus Tiigi, Pepleri ja Riia tänavatele. Tapa- Tartu- Valga raudtee pidi algselt Tartut läbima Raadi mõisa piirkonnas. Seetõttu planeeriti Ülejõe linnaossa ka Maarjaturg ja Peetriturg.

Tartu veetorni saatusel I maailmasõja ajal midagi kusagil leida ei ole ja seetõttu võiks arvata, et ta jäi vaatamata oma olulisusele sõjategevuses siiski puutumata. Küll on aga teada, et Teises maailmasõjas lasid kõigepealt taganevad vene väed veetorni 1941. a. õhku ja sakslased ehitasid selle kohe ülesse. Seejärel lasid aga ise 1944.a. taganedes selle uuesti õhku. Tänapäevane olemasolev veetorn on aga ehitatud juba peale sõda 1950 aastate alguses. Sinnamaani aeti läbi puidust pumbamajaga. Ka praeguse veetorni juurde kuulus pumbamaja ja ka raudtee veevärgi kontor. Need mõlemad on veel näha ka 90. lõpus tehtud inventeerimisjoonistel (lisa 2), kuid tänaseks on mõlemad juba lammutatud ja teinud ruumi Vaksali tänava neljarealiseks ehitamiseks, et üha paisuvat autodevoolu ära mahutada.

3 HOONE HETKEOLUKORD

3.1 Hoone lähiümbrus.

Hoone paikneb praegusest Vaksali tänavast ca 10 m kaugusel, kuid pärast tänava laiendust jääb ta umbes 2 m kaugusele kõnnitee servast. Riia tänava poolt on kõik seal olnud väiksemad hooned ja ajutised plekk-garaažid ära koristatud ning pinnas tasandatud ja puhastatud. Varem asus seal ka suhteliselt suur metsistunud õunaaed, mis tänaseks on täielikult maha võetud. Jaama poole jääb ennesõjaaegne raudteelaste ühekordne elamu (Vaksali 2), mis hetkel on küllaltki kehvast seisust ja selle taga raudtee pool on väike kuur. Edasi on juba otsapidi jaamaväljaku ääres teine muinsuskaitse all olev raudteelaste elamu, mis on juba korda tehtud. Raudtee ääres asub magasiit, mis samuti vajaks hädasti hoolitsevat kätt (vt. foto 1). Seejärel on vana jaamahoone, mis peaks üsna pea korda saama ja tänu millele puhutakse tõenäoliselt aktiivsem elu sisse kogu ümbruskonnale. Üle Vaksali tänava asub Ortopeediakeskus ja mitmesugused kaubandusettevõtted. Kordatehtud elamu vastas juba jaaamaesise väljaku ääres asub uus ehitus Maxilla hambapolikliiniku näol ja seal on ruumid üürinud ka mitmed muud äriettevõtted..



Foto 1: Vaade Raudteejaama perooni poole veetorni ja raudtee vahelt (autori foto)

3.2 Hoone välisilme.

3.2.1 Üldkirjeldus

Veetorn on juba iseenesest kaugelt märgatav hoone tänu oma kõrgusele ja ka punasest savikivist puhasvuugiga laotud seinale, mis ümbritsevas halluses väga hästi silma hakkab. Üritan allpool siis täpsemalt üle vaadata kõik hoone osad ja leida ka mingi lahenduse olemasolevatele probleemidele.

3.2.2 Vundament ja sokkel.

Hoonel on lintvundament ja välisel vaatlusel paistab vundamendi seisukord hea ja stabiilne. Sokkis ei ole vundamendi vajumisest tingitud pragusid. Ainult lumesulamisvetest on kohati krohv sokli küljest lahti lõõnud (vt. foto 2). Tõenäoliselt oleks mõistlik maja ümbritseda näiteks killustikribaga, et vähendada kapillaarvee tõusmist üles ja veelgi enam aitaks ilmselt suurema kalde tegemine majast eemale. Uurimist vääriks muidugi ka horisontaalse niiskustõkke olemasolu vundamendil. Loomulikult tuleks ka kogu sokkel **ühtlaselt** tugevama tsementseguga ära krohvida. Tõenäoliselt tulekski sellest alustada ja peale korraliku soklikrohvi tegemist võiks olukord olla juba rahuldav, sest tänased kahjustused näivad tõepoolest marginaalsed. Palju rohkem häirib silma krohvitud pinnale tehtud grafiti. Siiski on ka näha, et mitmes kohas on keegi juba krohviparandusi teinud.



Foto 2: Parandamist vajav sokli krohv (autori foto)

3.2.3 Välisseinad

Hoone kandekonstruktsioon punane telliskivi. Seinapaksus on põhiosas 53 cm ja üleval veepaagi ümber on konstruktsioon õhem – 38 cm. Põhiliselt võib seinakonstruktsiooni nimetada hästi säilinuks, välja arvatud ülemistest akendest ülespoole jääval osal, kus katuseräästa puudumise tõttu on sein olnud pidevalt niiske ja seetõttu on talvised sulamise ja külma vaheldumised teinud oma töö. Mõningaid parandamiskohti on ka mitmete seinaliigendavate simsside juures. Seinalaadumisel on tõenäoliselt kasutatud möödunud sajandi esimesel poolel Tartu ümbruses enamasti kasutatud Ilmatsalu kivivabriku kive, mida tuleks kasutada ka hoone remontimiseks. Täna veel Tartu ümbruses siiski leiab katuseti hooneid, mille seinad on juba liiga lagunened, kuid suur osa kividest on ikkagi veel kasutatavad

3.2.4. Fassaad:

Kahtlemata on fassaad selle hoone kõige olulisemaks osaks, mis hakkab silma nii hoone kõrval seistes kui ka Toome varemete vaatlusplatvormilt vaadates. Hoone on alt umbes 4m kõrguseni krohvitud ja krohvi sisse on kujundatud horisontaalsed sooned, mis välisukse kaarsilluse kohal koonduvad kaarsilluse keskmesse (vt. foto 4) Selline kujundus annab omamoodi jõulise aktsendi muidu lähedalt vaadates liigendamata ning ehk liiga siledale ja seetõttu igavale fassaadile. Krohvitud osa lõpeb tagasi astuva simega, mis tuleks kiiremas korras veekindla krohviga uuesti ära krohvida, kuna praegugi on juba näha mitmes kohas kividest veekahjustusi, mistõttu tuleb ka osa kive kindlast samasuguste kividest vastu välja vahetada (vt. foto 5). Välisukse ja alumiste akende ümber toetavad alumisele simele seinast välja ulatuvad liseenid, mis ukse peal moodustavad omamoodi petikakna. Ja akende ümber tekitavad omamoodi lisaraami või kasseti (vt. foto 3). Ka seinast välja ulatuv simss, mis umbes meetri kõrgusel ukse kohal olevast simest ümber hoone läheb vajab kohati parandamist. Sellel muidu praktiliselt vigastamata simsil oleks nagu paaris kohas keegi haamriga kivid pooleks löönud. Tõenäoliselt on siiski tegemist lihtsalt kehva kvaliteediga

kividega või on talvel jääkamakad katusele kogunenud ja kuidagi tuulega alla kukkudes vastu seinu tulnud.



Foto 3: Hoone aknad on täna lõhutud ja tuleks kindlasti kasvõi laudadega kinni lüüa, et hoonet nii ilmastiku kui ka marodööride käest säästa.(autori foto)



Foto 4: Vaksali tänava poole jääb hoone välisuks, mis täna on plekitahvli ja rohkete naeltega suletud. (autori foto)



Foto 5: Simss krohvitud osa peal, mis tuleks kiiresti veekindlaks muuta.

Edasi ülespoole minnes jääb raudteepoolsel fassaadil silma tellistest konsoolidele toetuv „lindude pesakast” (vt. foto 6), mis tänases situatsioonis ka tõepoolest pesakasti ülesannet täidab, kuna aknaavad on lahti ja ja alt ukсед inimeste sisenemise vältimiseks enam-vähem kinni on tuvidel ja muudel tiivulistel tõenäoliselt kindel tunne, et see hoone ongi neile pesakastiks ehitatud. Siiski oleks mõistlik seda „kasutust” vältida kuna, lindude poolt toodav praht ja sõnnik hävitab tihti ehituskonstruksioone isegi kiiremini kui rahumeelsemad kodutud. Siin oleks kasulik paigaldada kasvõi ajutine aken, kuna siitkaudu käiakse redeliga üles veepaakide juurde ja mõnikord võib valgusti ununeda või näiteks pikema visiidiga aku tühjaks saada.



Foto 6: Veepaagiümber olevat käiguteed toetavad liseenid ja neist välja kasvavad tellistest konsooltoed

Seda veetorni laienevat osa toetavad konsoolid koos liseenidega on just Vaksali tänava poolt vaadates, kus muljet ei riku see veepaagi juurde viiv lisaehitis, väga ilusad ja tekitavadki peaaesjalikult selle veetorni meeldiva välisvaate

Veepaaki kandev betoonplaat on tõenäoliselt liiga väikese kaitsekihi tõttu väliskeskonna jaoks, aga võibolla ka lihtsalt liiga hõreda tihendamata betooni tõttu altpoolt vigastatud. Armatuur on läinud rooste ja betooni kaitsekiht seetõttu alla kukkunud (vt. foto 7). Loomulikult on siin ka teatav ajast tingitud betooni karboniseerumine võimalik. Nüüd tuleks igatahes võimalikult kiiresti armatuuri roostetamine peatada ja vastava seguga betoon ära lappida, et vältida edasist roostetamist. Selliseid kohti on kogu perimeetri peale 3 -4. Siinjuures tuleb arvestada, et sealt võib kukkuda ka suhteliselt suuri betoonitükke nagu ka pildilt on juba näha. Ka Selle tõttu oleks see töö üsna vältimatu, kuna võib muidu ka all jalutavatele inimestele ohtlik olla. Tegemise käigus tuleks muidugi ka üle kontrollida, kas mujal on armatuuri kaitsekiht korralikult kinni, kuna töö tegemiseks on nagooni vaja tõstukit ja muul kombel ka seda kontrolli teha ei õnnestu.



Foto 7: Veepaagi ümber olevat käiguteed toetav betoonplaat vajab parandamist. Paremas servas on näha ka peagi alla kukkuvat betooniliistakat.

Veepaagi välisseinad on ca iga 140 cm järgi tugevdatud 10 cm paksuste betoonist valatud tugevdusribidega, mis peaks vältima tõenäoliselt seinte vertikaalse pragunemise. Siiski on see põhjustanud samas ka horisontaalseid pragusid siseseinas ja kohati isegikrohvi allapudenemist. (vt.foto 9) Kuna tegemist on välisseinaga ja betooni ja põletatud savi soojujuhtivus ja –paisumine on üsna tugevalt erinevad ei ole sellest pääsu, kuid võimalikke püstpragusid, mis oleks ka palju ohtlikumad on sellega siiski suudetud vältida.

Kõige hullemad probleemid fassaadil tulenevad katuse ebapädevast ehitamisest. Kuna katusel puudub täielikult räästaosa, tuleb kogu katuselt tulev vihm ja ka sulav lumi kevadel seinale ja õine külm ja vesi saavad juba igasuguse kivi purustatud. Seda on hästi näha ka pildil (vt. Foto 10), kus tellistest isegi rohkem on lagunened just betoonsillused. Minu nägemus siin on, et kuna katus tuleb nagunii uus teha oleks mõistlik ülemine seinosa kuni sillusteni maha lammutada säästes sealjuures võimalikult palju vanu lammutatavaid kive ja see ülemine 50 cm müüri pärast betoonist



Foto 8: Veepaagi osa on tugevdatud raudbetoonist vahevöödega.(autori foto)

silluste – tugevdusvöö valu uuesti laduda kasutades lammutamisel saadud kive ja lisades neile mujalt toodud samasuguseid kive.



Foto 9: Betooni ja tellise erinevast soojuspaisumisest tekkinud horisontaalpragu krohvis. (autori foto)



Foto 10: Räästa puudumise tõttu on katuse all olevad kivid ja ülemise rea akende peal olevad sillused täiesti lagunened.

3.2.5 Välisuks

Kuna välisuks on täna fassaadi poolt plekiga kaetud, siis õiget hinnangut talle hetkel anda ei saa, kuid seest vaadates on näha, et tegemist on 4 tahvliga kahepoolsete topeltustega ja esialgse hinnangu järgi on neid täiesti võimalik taastada, kuigi osa tahvleid on juba kadunud. (vt. foto 10). Väga huvitav detail on ka ukse kohal olev kaarjas aken, mis tõenäoliselt on



Foto 11: Kahepoolsed tahveluksed on lõhutud, kuid tõenäoliselt veel kasutatavad.(autori foto)

kunagi olnud ukse osa. Tõenäoliselt on see aknaraam veel ka kasutatav, kuigi täna on tal täiteks vaid ehituspapp.



Foto 12: Aknad on omal tehtud mitteeluhoonele ja seepärast erilist väärtust ei oma.(autori foto)

3.2.6 Aknad

Hoonel on kokku 15 aknaava, millest enam vähem täielikult suletud on vaid sissepääsu kohal olev aken. Kõik ülejäänud on kas kividega puruks loobitud või mingil muul salapärasel kombel muutunud inetuteks avausteks hoone fassaadil. Üleval veepaagi kohal olevat 8 akent on üritatud ka laudadega kinni panna, kuid siin on juba tõenäoliselt ajahammast teinud oma töö, nii et sealtki saavad linnud läbi käia.

Tavalised klaasitud aknaraamid on hoonel tõenäoliselt juba esialgsest ehitusajast peale olnud vaid ülemised veepaagi kohal olevad aknad ja ka veepaagi küljel oleva karniisi all „rippuva”väljaehitise aknal. Ülejäänud aknaavad on viimistletud omaaegse klaasplokiga, millest aga kahjuks suurem osa on tänaseks lõhutud. Täna veel ees olevad aknaraamid on säilinud isegi suhteliselt hästi, kuid omal ajal tehtud siiski mitte silmas pidades ka selleaegseid norme ning seetõttu mingit väärtust ei oma. (vt. foto 12) Seepärast oleks mõistlik aknad kuni püsivama omaniku leidmiseni lihtsalt korraliku ajutise konstruktsiooniga sulgeda ja hiljem lahendada akende probleem vastavalt projektile.



Foto 13: Katusealune paistab esmapilgul kuiv ja läbijooksudeta.(autori foto)



Foto 14: Seegi foto iseloomustab plekitööde kvaliteeti, kuid näitab ka veetorni katusele avanevat suurepärasest vaadet .Pildi keskel näha olev valkjas torn on Jaani kirik.(autori foto)

3.2.7. Katus.

Katusekonstruktsioon koosneb 50 X 200 katusesarikatest, mis on vahelt soojustatud ja soojustuse alla on kinnitatud aurisolatsiooniks omaaegne bituumenpaber. Tundub et aurisolatsioon on väga korralikult kinnitatud (vähemalt ühes lahti võtta õnnestunud kohas). Soojustuseks on tõenäoliselt kasutatud tugevalt lubjaga segatud saepuru, millele viitab lubjapulbri eraldumine katuseeluugi kõrval, kuid samas võib see ka olla šlakk. Kuigi esimesel silmapilgul katusealust vaadates tundub see olevat veel üsnagi korralik (vt. foto 13) on lähemal uurimisel märgata siiski mitmeid läbijooksusid ja ka kergeid läbivajumisi. Ülevalt poolt katust vaadates hakkab kõigepealt silma plekitöö teostamise väga halb kvaliteet (vt, fotod 14 ja 15) ja seetõttu on põhjust arvata, et kogu katus tuleks välja vahetada. Sealjuures tuleks kindlasti tekitada ka müüri kaitsev räästaosa, mis võiks olla vähemalt 20 cm üle karniisi serva ja teostada ka ülemise müüriosa parandustööd. Tänapäevane suhteliselt väike läbijooksukohtade märkamine katuse all võib olla tingitud ka sellest, et soojustus neelab läbijooksva vee endasse ja see kuivab pikapeale lihtsalt uuesti välja. Seda soodustab ka aurisolatsiooni korralik paigaldus sarikate alla ja laudise korralik kinnitus sarikate külge, kuid see põhjustab ka sarikate mädanemise.



Foto 15: Pealtpoolt paistab silma katusepleki paigaldamise kehv kvaliteet. (autori foto)



Foto 16: Vaade lae all asuvalt metallplatvormilt alla. Näha metalltrepp ja kellegi poolt torude vahele paigaldatud ajutised tellingud Punase kaltsuga toru on kasutatud korstnana, teised torud olid kasutusel vee transportiks torni ja pärast vee tarbijatele (autori foto)

3.3 .Hoone sisekonstruktsioonid.

Kui välimuselt oli veetorn suhtelselt muljet avaldav ehitus, siis siseruumidelt on ta üsnagi üksluine ja mitte midagi ütlev. Põhiplaan on ringikujuline ja hoone võiks tinglikult jagada veepaagiks ja teenindusruumiks.

3.3.1 Teenindusruum

Teenindusruum algab kohe välisuksest sisse astudes ja kujutab endast nagu juba öeldud ringikujulist tuba läbimõõduga 6,32 m ja kõrgusega ca 20 m. Veepaagi juurde pääsemiseks kulgeb ringikujuliselt piki seina äärt metalltrepp, mis viib lae all asuvale metallist platvormile (vt. foto 16), kust pääseb veepaaki ümbritseva galerii all asuvasse väljaehitisse ja sealt omakorda väikese metallredeliga veepaaki ümbritsevasse kitsasse galeriisse (vt. foto 18). All on kunagi asetsenud tõenäoliselt väike ahi, mille otstarve on arvatavasti olnud hoida siseruumides veidi soojemat õhku. Täna on näha veel vaid korstnana kasutatud 250 mm vee-gaasitoru ja sealt välja tulevat ahju ühendustoru. Inventariseerimisplaanidel (lisa 2) on siiski kujutatud ka ahju. Huvitavama detailina ruumis on ka seinal asuv paagis oleva vee mahtu näitav skaala (vt. foto 17). Ülevalt alla kulgevad ka paagi täitmiseks ja samuti ka vee jaotamiseks kasutatud torustikud. Torustikud on tänaseks täielikult amortiseerunud. Hoone all on 3-4 m² suurune maakivist laotud seintega umbes 2 m kõrgune kelder, kust veetorustikud varem välja läksid.

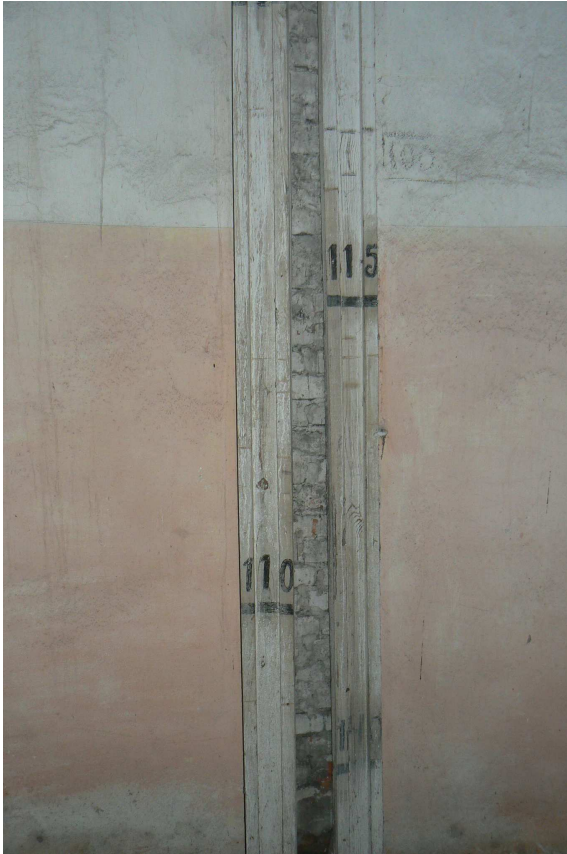


Foto17:Paagi veemahu skaala (autori foto)



Foto 18:Paagiümber kulgev kitsas galerii (autori foto)

3.3.2 Veepaak

Hoone üleval tipus asuv vaheseinaga veepaak ongi siis kogu selle tehnilise rajatise mõte, kuhu pumbati puurkaevudest vesi ja paagi kõrgem asend tarbijate suhtes tagas siis selle, et pumbad said töötada autonoomselt, tarbimisest otseselt sõltumata. Kuna inventeerimisjoonised paagi osas ei vastanud päris täpselt tegelikkusele lisasin tööle veel joonise paagi vaheseinte ja mõõtude kohta. (Lisa 4) Kuigi veepaagi konstruktsioonid on tänaseni säilinud väga hästi, on mõnes kohas näha siiski märke betooni vananemisest (vt. foto 19). Samas tuleb märkida, et samasuguseid kohti on ka selliseid, kus armatuuri roostetamise põhjuseks on vaid ehitusaegne ebakvaliteetne töö. (vt. foto 20) Sisemise ja välimise veepaagi võrdlemisel paistab, et sisemine paak on olnud tõenäoliselt kauem aega kasutuses kui välimine, kuna selle paagi sein näeb täna välja küll selline, et lase ainult vesi sisse ja hakka kasutama. (vt. foto 21)

Foto19:Paagi betoonseinas on betoon armatuuri roostetamise tõttu kooruma hakanud





Foto20: Paagi betoonseina valu on olnud ebakvaliteetne.



Foto21: Sisemise paagi seinad paistavad välja nii head, et on ka täna veel veekindlad(autori foto)

Välimisel paagi välisseinal on aga tugevasti näha betooni koorumise märke, kuid see võib olla ka nõukogude ajal veepidavuse suurendamiseks kasutatud krohvikihht (vt. foto 22).



Foto22: Välise paagi välisseinas on üsna tugevasti näha pinna koorumist(autori foto)

Mõlema paagi kohta saab aga küll väita, et täielikult on läbi metalltorustikud (vt. foto 22).



Foto22: Sisemise paagi läbiroostetanud torustikud(autori foto)

Eriti põhjalikult pole siiski mõtet käesolevas töös veepaakide probleeme käsitleda, kuna käesoleval hetkel ei ole üldse selge hoone edasine saatus.

4 MUINSUSKAITSEST JA MIDA EDASI TEHA

Kuna käesoleval hetkel hoonel õiget omanikku ei ole ja seega puudub ka plaan milline tegevus hoones üldse toimuma hakkab, on eritingimuste sõnastamine suhteliselt mõttetu. Seetõttu tuleks kohe kõik avad kindlalt sulgeda ka lindudele ja kui on ette näha pikemat tühjana seismist oleks mõistlik ka katus vahetada ja remontida katusealune müürijupp. Kahjuks ei pea ma ka ise sellist asjade käiku eriti tõenäoliseks. Mõnes mõttes oleks see ka tühi töö, sest näiteks kui kasutada hoonet edaspidi vaatetornina, milleks tal kahtlemata potentsiaali on, tuleks katuse osas kindlasti hoopis eriline konstruktsioon. Ise küsimus muidugi kuivõrd sellistele vaatetornidele siiski Tartus kasutust leiab.

Mingi minu meelest hea võimalus oleks olnud anda see hoone Ahhaa keskuse kätte ja korraldada seal mingeid jooksvaid tehnikanäitusi ja või ka paigaldada üles Foucault pendel, et Maakera pöörlemist illustreerida Kahjuks tundub tänases valguses, kus Ahhaa keskusele hakati juba uut hoonet ehitama, ka see üsna lootusetu. Jäävad muidugi veel mitmed muuseumid, kuid kõik need nõuavad ju riigilt ka pärast valmimist kulutusi vaid juurde, mis tänase päeva kontekstis ei tundu just lootusrikas. Samuti võiks ehk olla veepaakide ruumides näiteks 3D kino, mis topeltvaheseinu arvestades annaks ehk võimaluse isegi paakide seinad alles jätta.

Lõpuks jääb veel võimalus mingi büroo sinna sisse seada, mis aga eeldaks kindlsti lisavahelagede valamist ja ka üpris tõenäoliselt uute akende välisseina tegemist. Kui vahelagede valamisega tõenäoliselt erilist probleemi poleks, siis aknaavade tegemine fassaadi oleks juba palju küsitavam. Kuid kuna minu nägemuses hoone kestvuse ja püsivuse tagab ikkagi peasjalikult hea ja hooldava omaniku olemasolu, siis antud hoones tundub isegi lisaakende tegemine põhjendatud. Loomulikult peaks nad sel juhul ka tänase fassaadiga orgaaniliselt sulanduma. Selline akende juurde ehitamine ei saa küll paika pidada reeglina, kuid nii spetsiifilise objekti puhul, kui antud veetorn, millel tegelikult ei saa olla mingit lootust töötada edasi samas funktsioonis, võiks seda aktsepteerida. Iga uus funktsioon tähendaks ju väga suuri ümberehitusi ja sel juhul sobivate akende paigaldamine aitaks ehk hoone päästa.

5 KOKKUVÕTE

Kuna raudtee veetorni näol on tegemist omanäolise ja linnaruumi hästi sulandunud hoonega on tal kindlasti tulevikku raudtee miljööala ja ka Vaksali linnaosa kaunistajana. Olgugi et omal ajal suhteliselt tüüpne raudteearhitektuuri osa on samasuguseid punasest kivist veetorne säilinud väga vähe ja seetõttu tuleks teda mitte ainult hoida, vaid ka anda talle uus elu. Olgu see siis büroohonena või tõenäoliselt kõige adekvaadsemalt saaksime ta säilitada mingi muuseumina. Kõigepealt tuleks aga kindlasti kiiresti sulgeda kõik aknaavad ja seejärel leida vanade hoonete huviline investor, kes ülaltoodud märkusi võimalikult kiiresti kõrvaldama asuks. Siis oleks võimalik ka määrata hoonete kasutusotstarve ja leida parim viis hoone targaks ümberehitamiseks.

7 KASUTATUD ALLIKAD

Arhiivid:

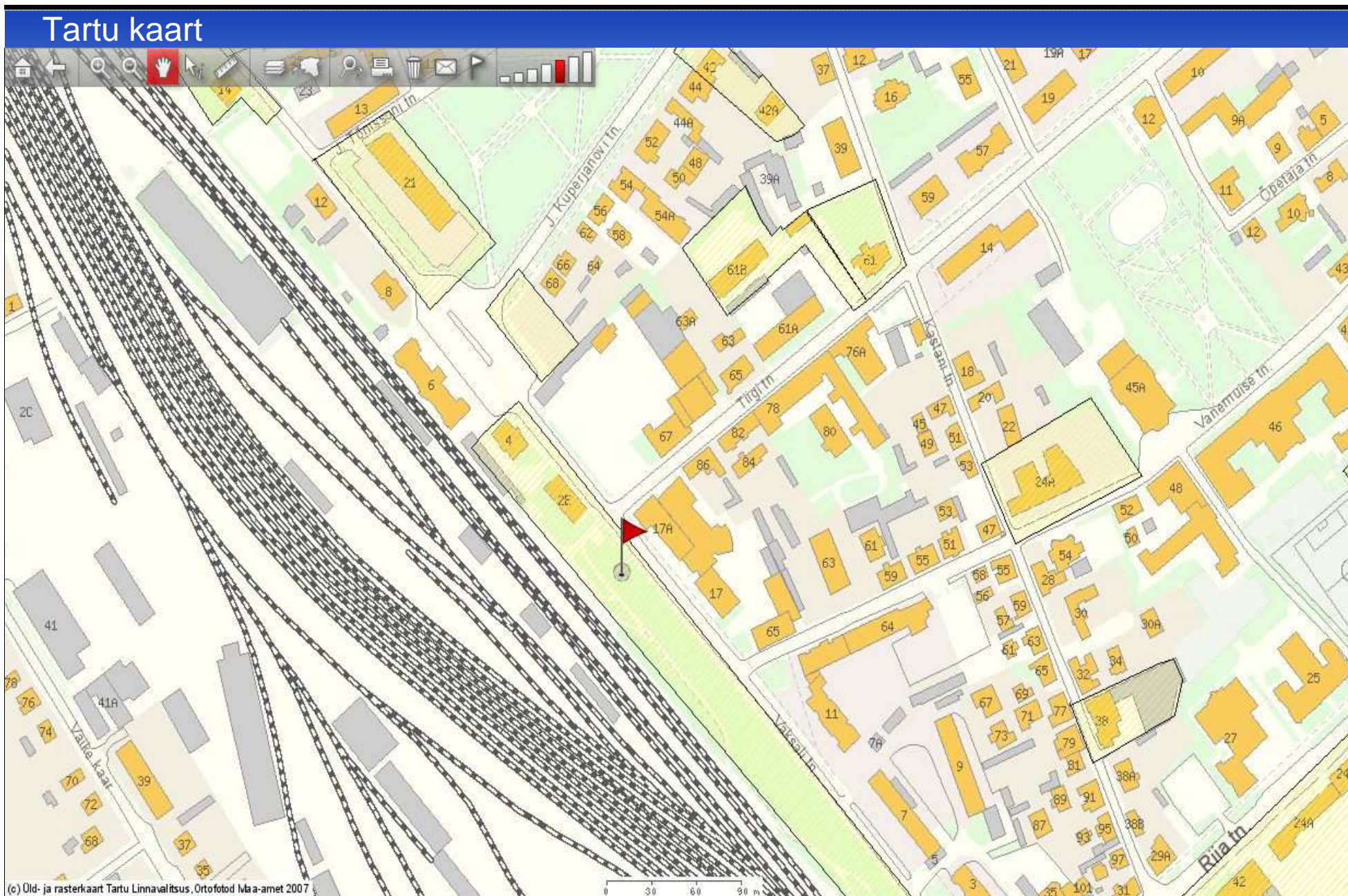
- Eesti Ajalooarhiiv

Kirjandus:

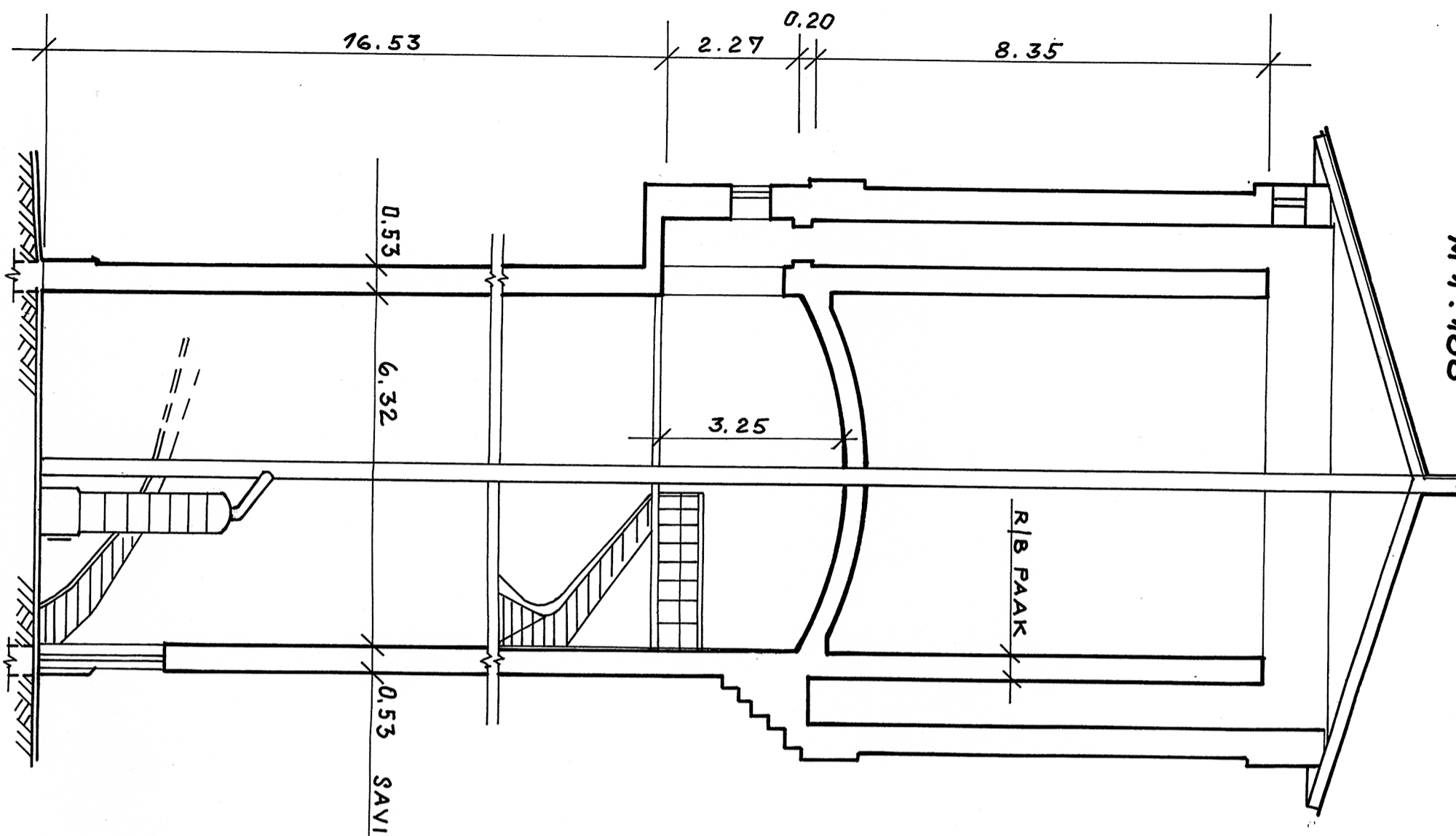
- Tartu kogumik 1927, Tartu
- Gens, Leo; Kalm, Mart. 1996. Eesti kunsti ja arhitektuuri bibliograafiline leksikon. Eesti Entsüklopeediakirjastus. Tallinn
- Helme, Mehis; Aivo Aia. 2003. Eesti Raudteejaamad. Tänapäev. Tallinn
- Kalm, Mart. 2001. Eesti 20. sajandi arhitektuur. Prisma Print. Tallinn
- Jüri Loog. 125 aastat raudteid Eestis . Tallinn 1997
- Narbekov, Leo .Kui raudtee Eestimaale kord tuli, Sonda 2006

Internet:

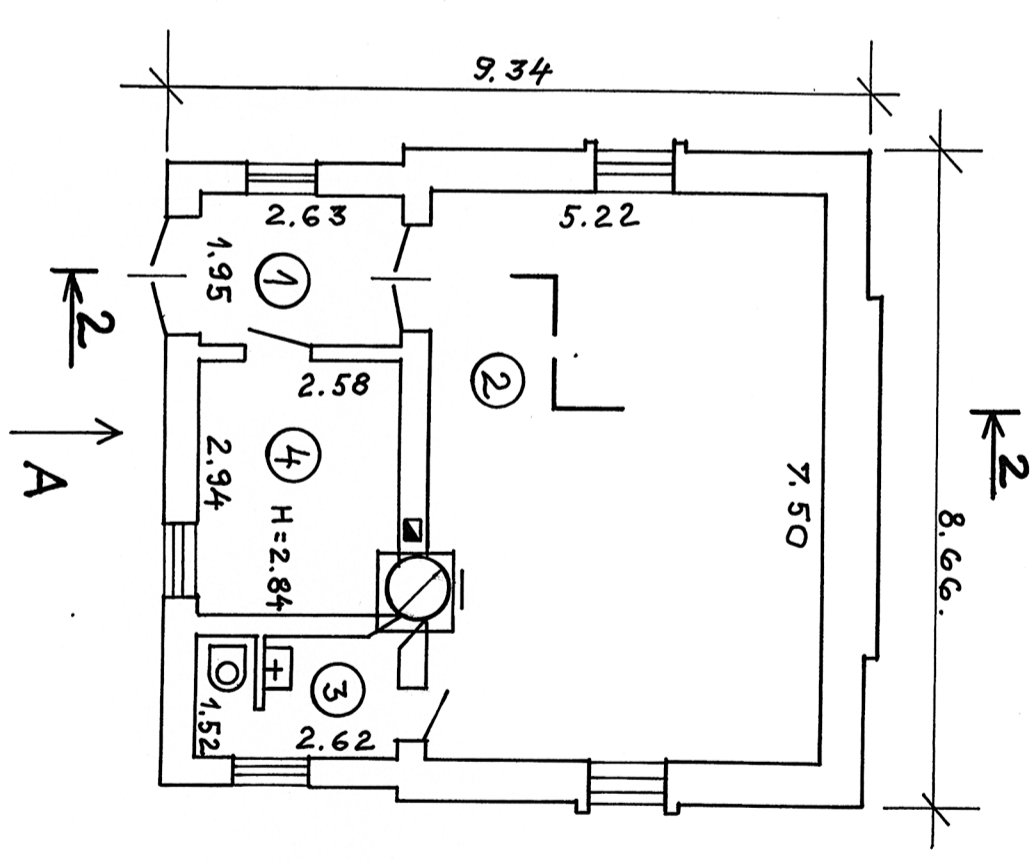
- www.hansaco.ee/raudtee/ - Eesti kitsarööpmelised raudteed
- www.virtsu.ee – Virtsu harrastusmuuseumi kodulehekülg
- www.evr.ee – Eesti Raudtee ametlik kodulehekülg
- www.muinas.ee – Muinsuskaitseameti ametlik kodulehekülg



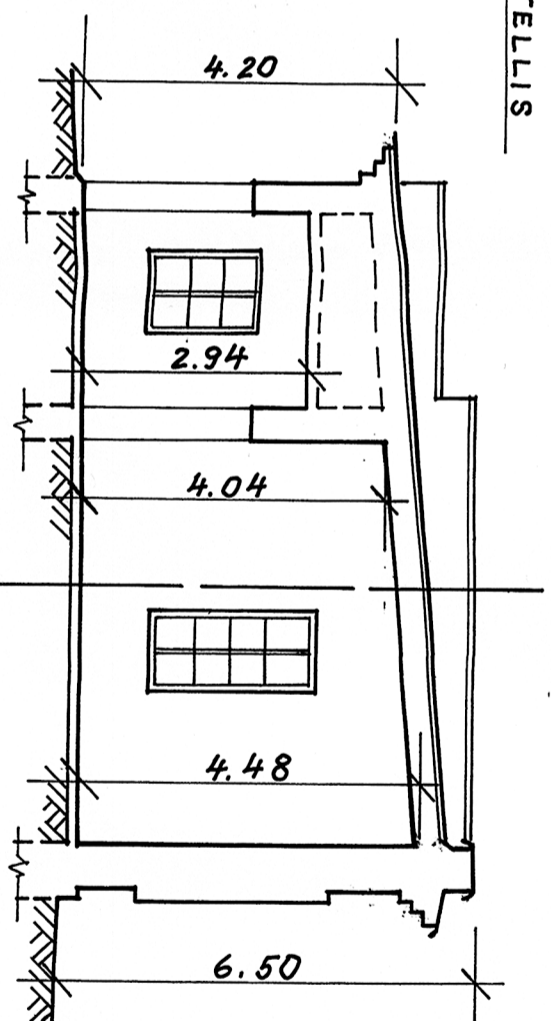
LÖIGE 1-1
M 1:100



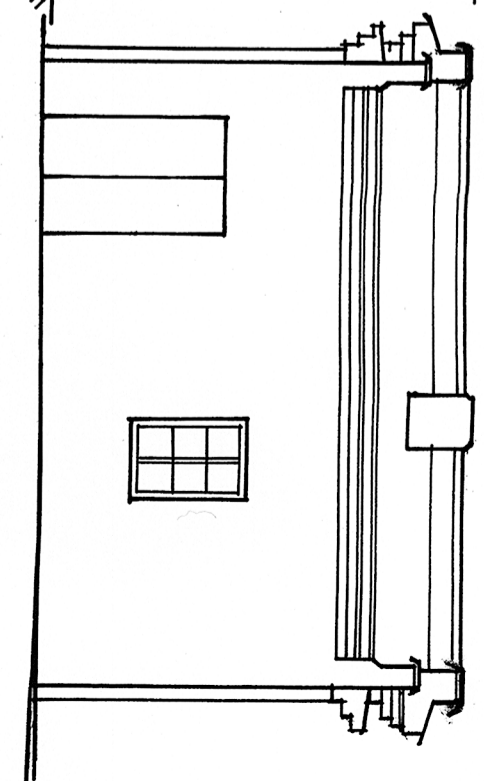
PUMBAMAJA PLaan
M 1:100



LÖIGE 2-2
M 1:100

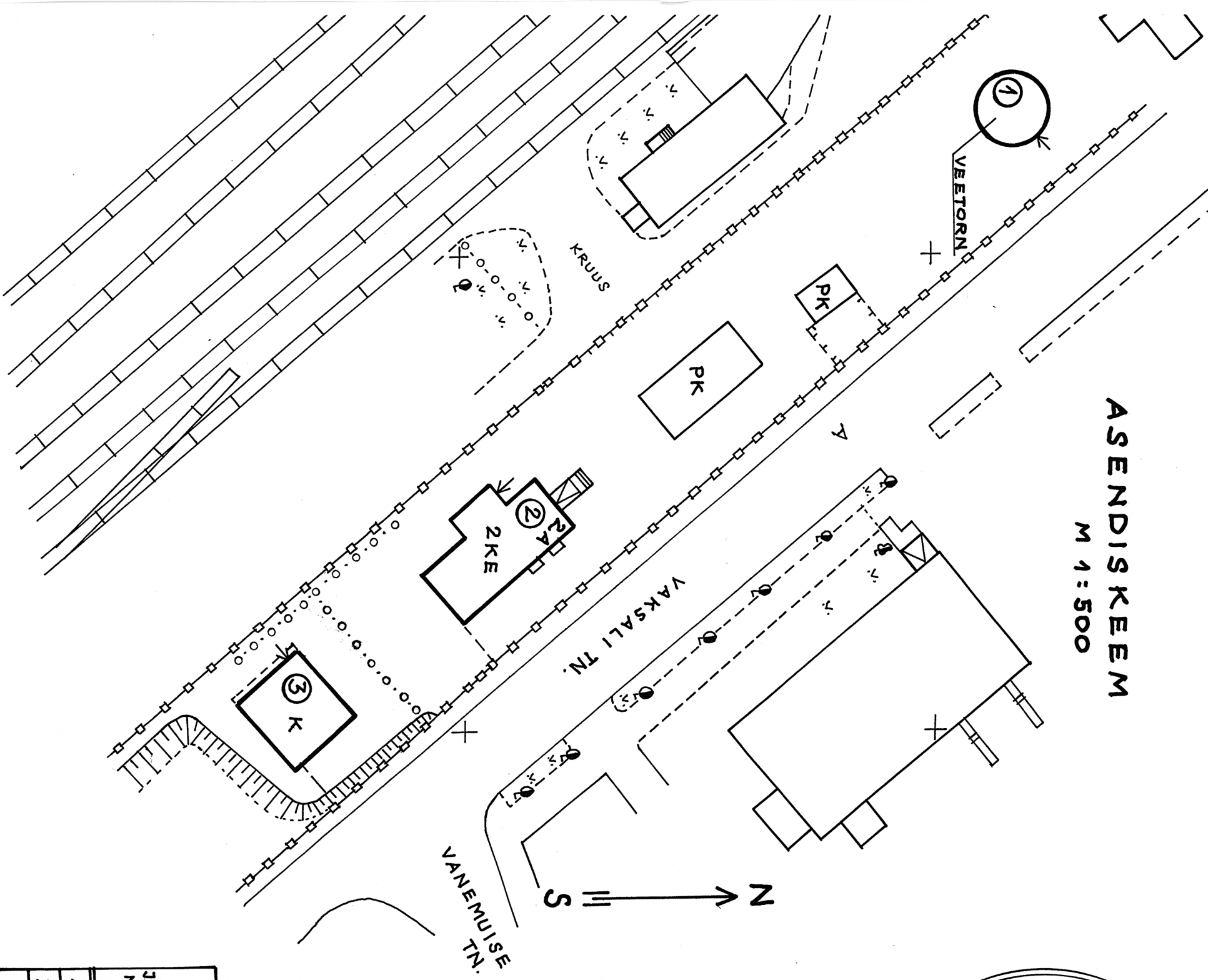


VAADE "A"



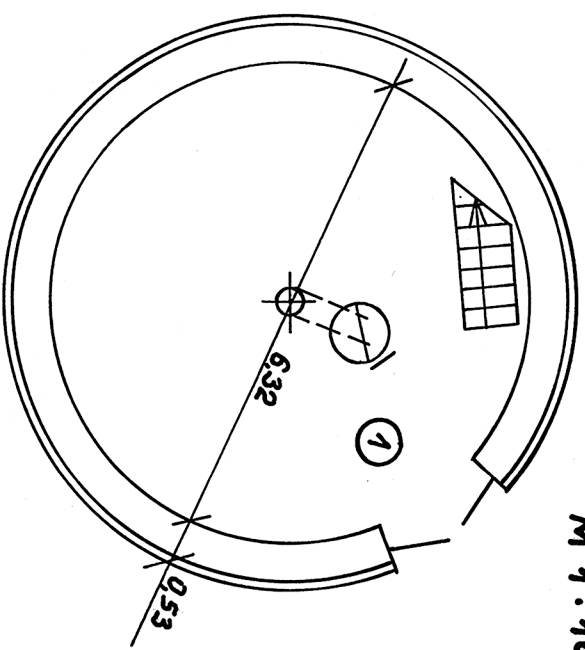
ASENDISKEEM

M 1:500



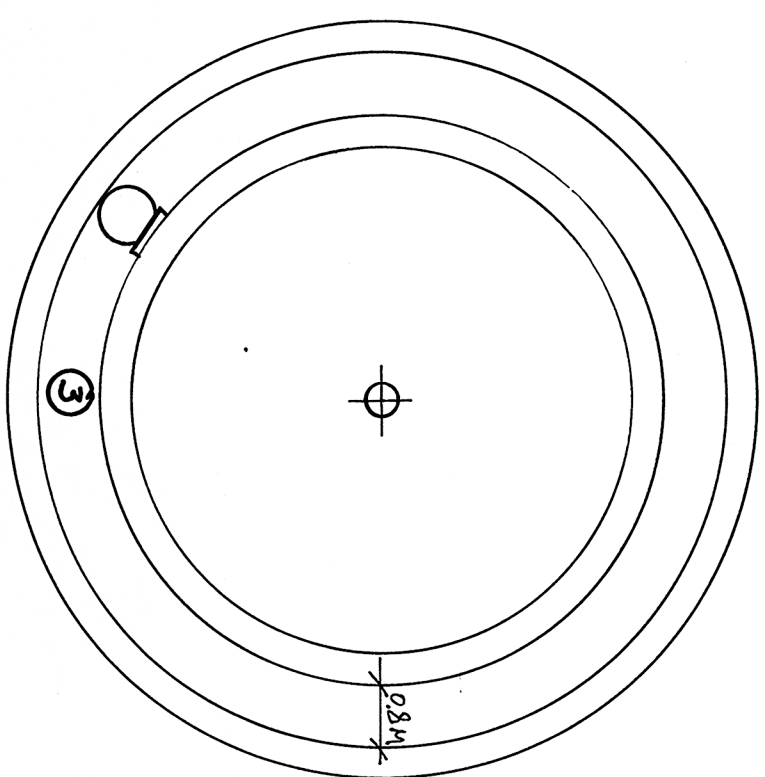
VEETORNI PIAAN

M 1:100



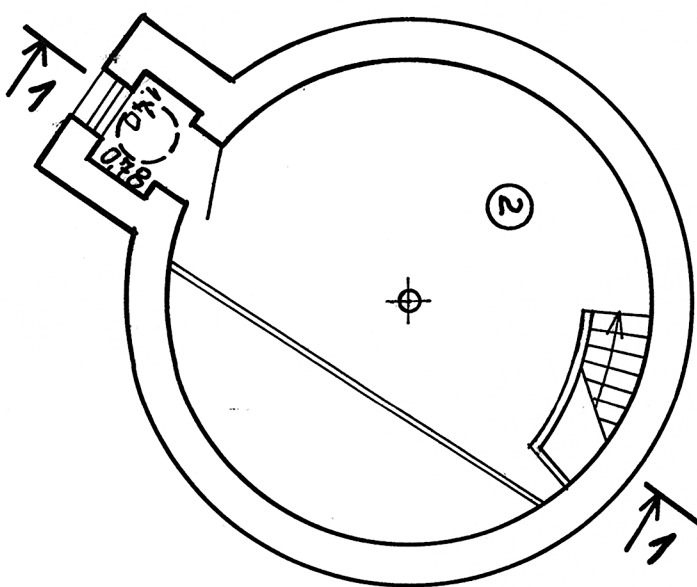
PAAGIRUUM

M 1:100

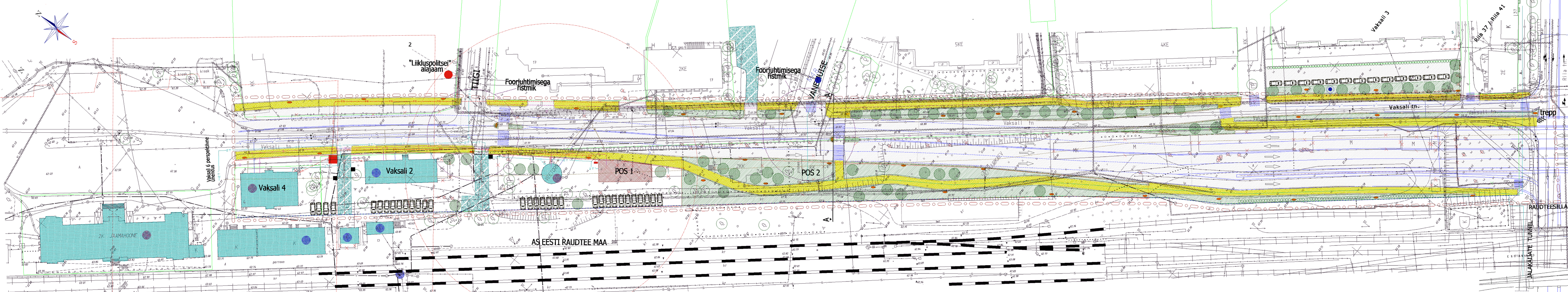


PLATVORM K.M. +16.35

M 1:100

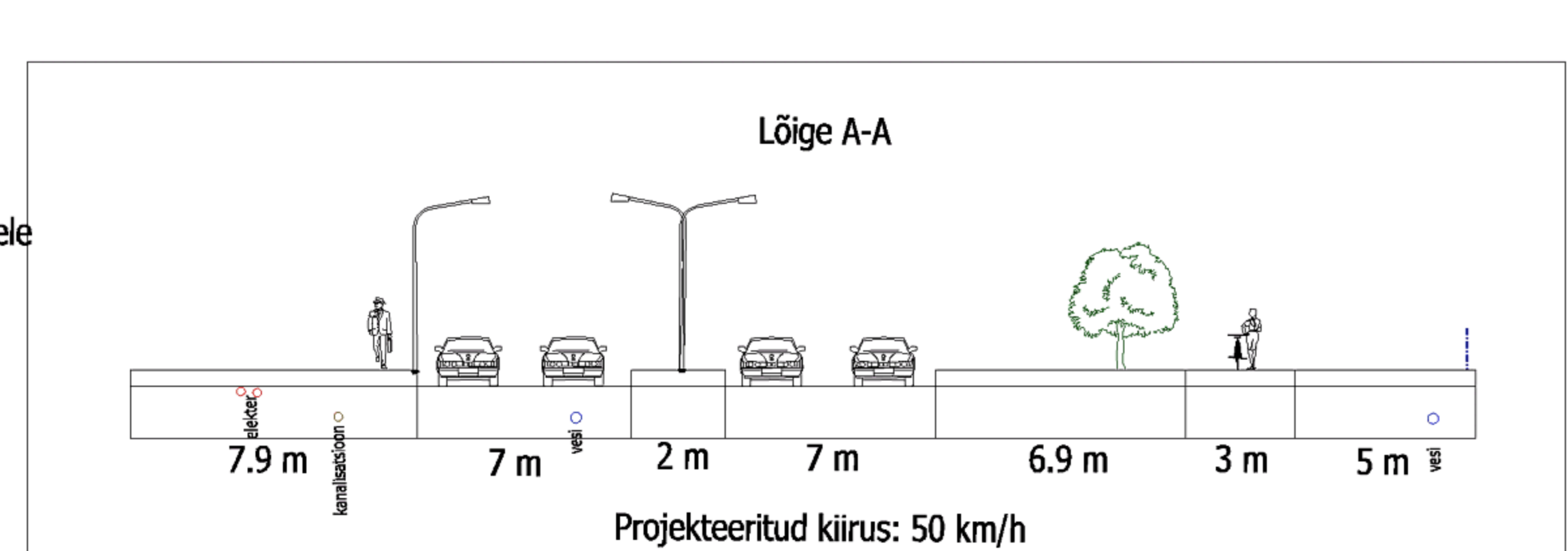


NR	NIMETUS	PINNAD M ²		MAHT M ³	MARKUS
		TAIIS-EHITATUD	HOONES		
1	VEETORN	43	43	1559	
2	KONTOR	122	122	804	
3	PUMBAMADA	81	81	421	



	olemasolev/säiluv hoonestus planeeritud tolmuvaba kattega kõnnitee sõidutee uushoonestusala planeeritud haljasala teeservituut planeeritud krundipiir		planeeritava ala piir planeeritud madalhaljastus olemasolev raudtee mälestise kaitsevöönd (50m)/raudtee kaitsevöönd (äärmise rööpa teljest 30m) parkimiskoht /liikvideeritav objekt planeeritud välisvalgusti
	tänavapiirjoon müraõhke/planeeritud piire sõiduraja ja -suuna eraldustähised olemasolev krundipiir		liikumissuunad/prügikast riikliku kaitse all olev arhitektuurimälestis miljööväärtuslik hoone/rajatis olemasolev/säiluv/planeeritud puu

	planeeritud sideühendus planeeritud madalpingekaabel planeeritud madalpingekaabel/ koridor ümbertõstetavatele kaablitele planeeritud transiitkapp, liitumiskilp planeeritud kanalisatsioonitrass planeeritud kaugküte ümbertõstetavad tehnovõrgud olemasolev/planeeritud hüdrant väga pikas perspektiivis planeeritud kaugküttetoru (osaliselt silla konstruktsioonidele kinnitatav) koridor ümbertõstetavatele sidetrassidele
--	---

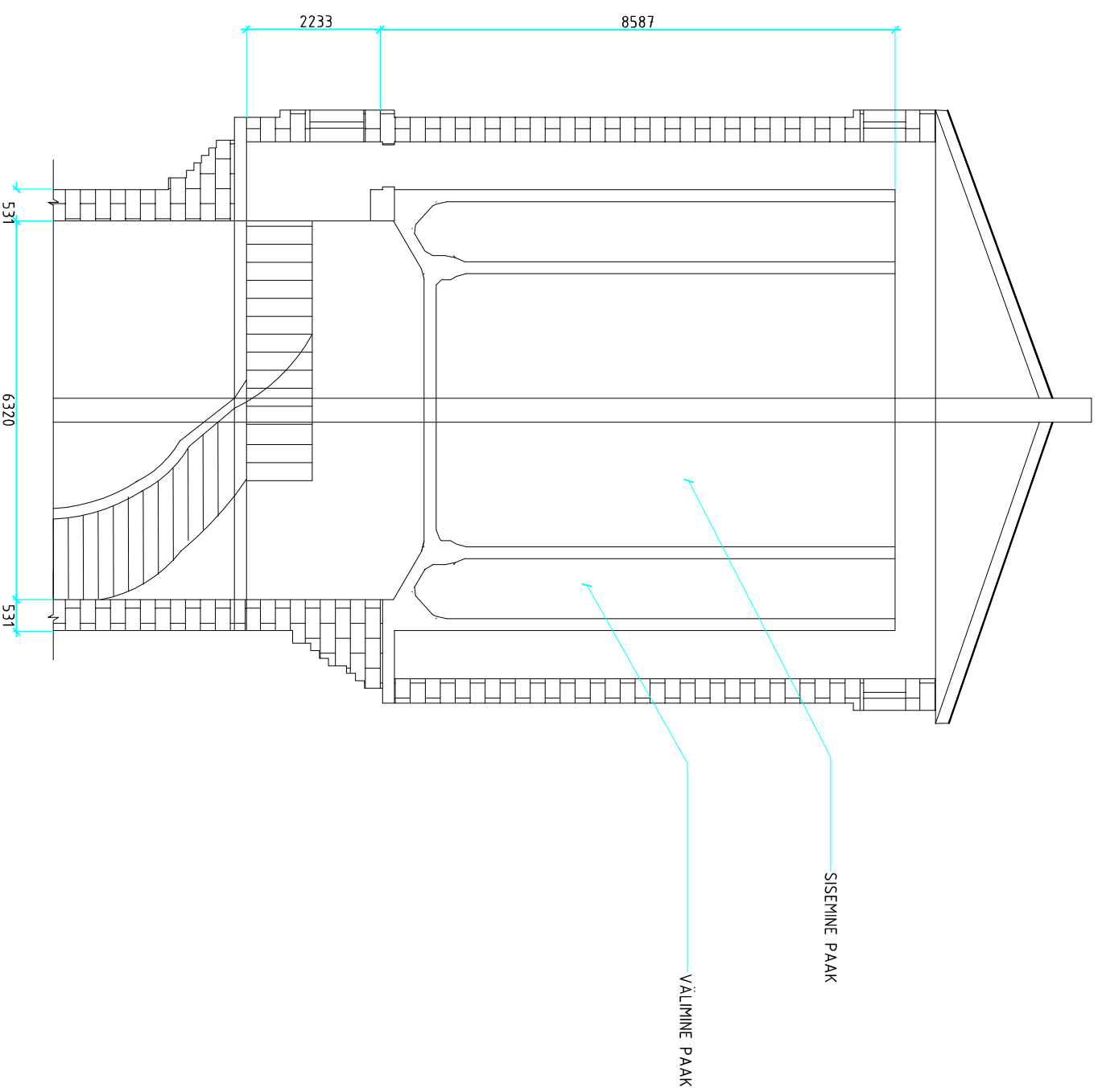


adress	Vaksali 4	Vaksali 2	pos 1	pos 2
krundi planeeritud suurus m2	743 m ²	933 m ²	1300 m ²	2289 m ²
hoonealune pind	olemasolev	max 240 m ²	veetornil olemasolev, uuel hoonel 240 m ²	-
max korruselisus; kõrgus	olemasolev	2-3; 9m	2,5; 7m	-
hoonete arv krundil	olemasolev	1	1 uus hoone	-
maakasutuse sihtotstarve	100% ärimaa	100% ärimaa	100% ärimaa	100% üldmaa
katusekalle	olemasolev	olemasolev	15-30	-
välisviimistlusmaterjalid	olemasolev	olemasolev	puit, klaas, kivi	-
piirete tüübid	piireteta	piireteta	piireteta	piireteta

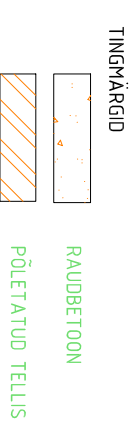
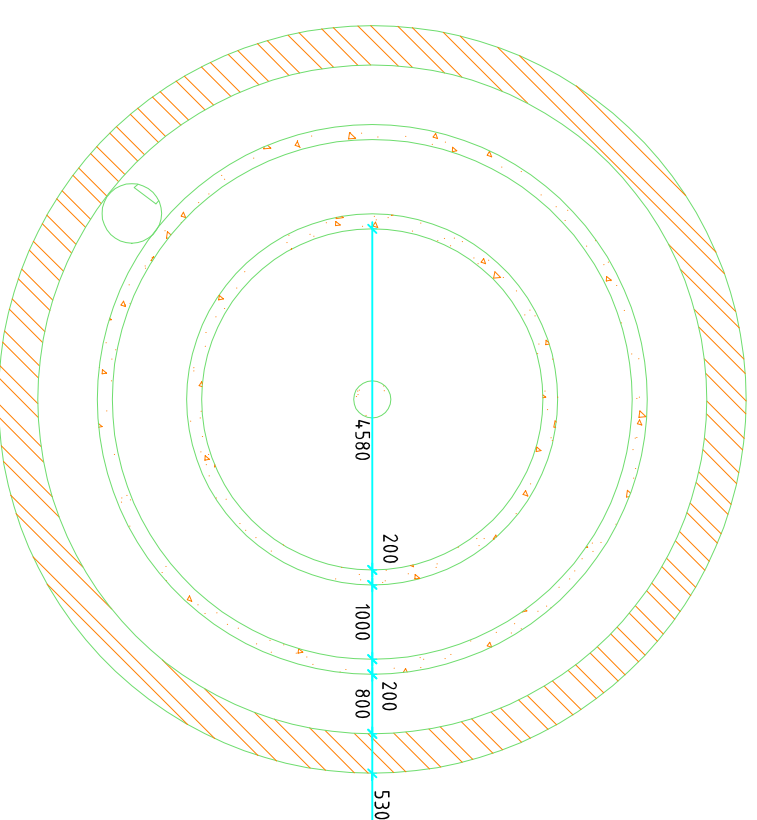
TARTU LV LINNAPLANEERIMISE JA MAOKORRALDUSE OSAKOND				
VAKSALI JA RIIA TÄNAVATE		NING RAUDTEEGA PIIRNEVA ALA		DETAILPLANEERING
Osakonna juhataja: Urmas Ahven		TEHNOVÕRGUD		
Koostajad: Karin Bachmann		Kuup:	Stadium	Mõõt
L.Unt		2004	DP	M 1:500
				Joonise nr
				5

Märkus: geolus on koostatud Tartu Linnavalitsuse linnaplaneerimise ja maakorralduse osakonnas 21.novembril 2002. Mõõdistus: AS Reib, 2002

VEEPAAGI LÕIGE M1 : 100



PAAGIRUUMI PLAAN M 1:100



MÄRKUSED:

1. Kuna torustikud on täielikult amortiseerunud, ei ole neid joonisel kujutatud.
2. Veetorni alumine osa vastab inventeerimisjoonisele.

MÕÕDISTUSJÕONIS

Ehitusobjekti nimi ja aadress
TARTU RAUDTEEJAAMA VEETORN

Joonestaja:

RIIVO KLAAS

e-mail: riivo.klaas@gmail.ee

Joonise nimi:

VEEPAAGI PLAAN JA LÕIGE.

Kuupäev

4.05.09

Mõõtkava

1:100

Joonise nr.

LEHT-1