



Eesti 20. sajandi (1870-1991) väärtusliku arhitektuuri
kaardistamine ja analüüs

20. sajandi Eesti raudteejaamad. Alusuuring



1.1 RAUDTEEARHITEKTUURIST KUNI 1918

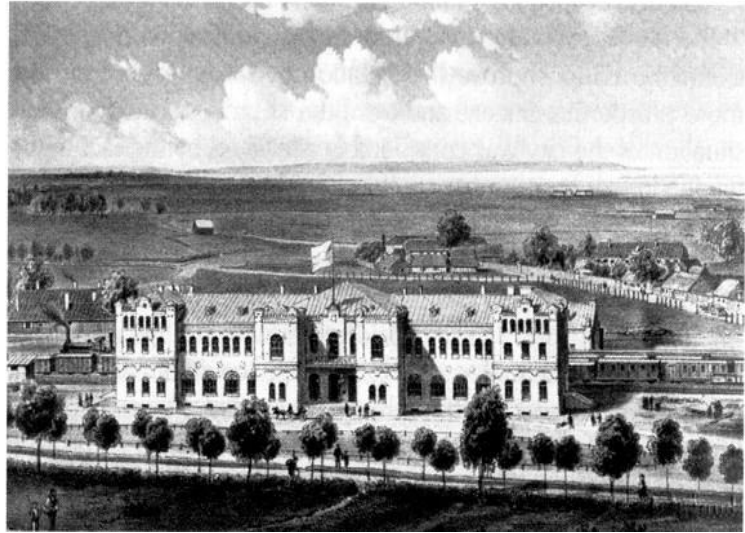
Vastavalt keisririigi raudtee-ehituse normatiividele jaotati jaamad tähtsuse ja raudteeliikluse tiheduse järgi viide klassi. Eri tähtsusega raudteejaamade hierarhia maastikul lahendati põhimõttel, et kõrgema järgu vaksalite vahele jääva teelõigu keskel asuks III klassi jaam ja nende vahelõikudel omakorda 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.

1870. a esimese Eesti raudteena avatud Balti raudtee (Paldiski–Tallinn–Gatšina liini) kavandamisel sai näiteks Tapa ja Rakvere vahele Kadrina jaama paigutamisel otsustavaks kihelkonnakeskuse olemasolu lähikonnas. Väikeste vahekauguste tõttu jäi Kadrina tollal küll vahejaamaks ja kuulus sellisena V klassi. Samas oli Rakvere määramisel II klassi jaamaks maakonnalinna seisusest tähtsamgi asjaolu, et linn asus Tallinnast just parajalt ligi 100 versta kaugusel. Tolleagsete kiiruste juures sobis ta seetõttu hästi sõlmjaamaks ning sai muude rajatiste kõrval kuuekohalise veduridepoo ja sepikoja väiksemateks remonttöödeks. Tapa algselt IV klassi jaam sai Tapa–Tartu harutee rajamisel 1876. a sõlmjaamaks ning muudeti II klassi vaksaliks, sinna asutati depoo ja remonditöökoda.

Raudtee kui riikliku tähtsusega rajatise ehitusandmed ja ekspluateerimise eeskirjad koostati Peterburis Teedeministeriumis, need kehtisid ühtviisi nii riigi- kui eraraudteedel. Ministeriumiga tuli kooskõlastada ka jaamaehitiste joonised, mille hankimine jäi sageli vastava teelõigu ehitust juhtiva peainseneri ülesandeks. Paldiski–Tallinn–Gatšina liini 21 jaamast vastas I klassi nõuetele üksnes Tallinna jaam. II klassi kuulusid samal liinil esialgu kolm jaama (Gatšina, Narva, Rakvere), III klassi viis, IV klassi kümme ja V klassi kaks vaksalit. Vastavalt Balti raudtee lepingule võeti jaamaehitiste kavandamisel eeskujuks Lipetski ja Tomski kandis 1869. a avatud Grjazi–Borissoglebski raudtee rajatised.

Balti raudtee peajaamaks sai **Tallinna Balti jaam**. Siin lõppes Paldiskist alguse saanud raudteeliin, et jätkuda Peterburi suunas juba uue teena. Vaksali asukoha üle peetud vaidlustes surus linnavalitsus läbi oma eelistuse Nunnavärava esise näol, mis pidi olema reisijaile ja kaupmeestele tunduvalt ligipääsetavam kui ehitaja väljapakutud Lilleküla kant. 125000 rublase maksumusega jaamahoone valmis 1871. a kevadeks. Hoolimata lõppjaama staatusest

polnud algselt siiski tegemist klassikalise tupikjaamaga (raudtee suundus edasi sadamasse), nii paigutati piklik reisijatehoone rööpmetega paralleelselt teestiku küljele. Peahoonest otse üle raudtee seisis temaga ühepikkune 12 vedurit mahutav depoo. Kauba-



jaama jaoks valmis eraldi hoonne peajaama juures asuvas kaubahoovis, mitmesuguste abihoonete ja elamute kõrval rajati ka veeremi remontimiseks vajalikud töökojad ning vagunikuur. Balti jaama kunagine hoone on tänaseks osaliselt säilinud uue jaamahoone sees.

Mujal jaamadesse kujunesid II–IV klassi nõuetele vastavad, varieeruva suurusega, ent ühtlase kujundusega puidust (II klassi jaamades kivist keskosaga) tüüphooned. Kui II klassi jaamasid eristas kivist keskosa, siis III–IV klassi jaamad võisid väljanägemiselt täiesti sarnased olla. Küll aga hõlmasid vaksalitele klasside kaupa kehtestatud nõuded ettekirjutusi ruumiprogrammi ja sisustuse kohta. III klassi jaama (nt Paldiski) reisijatehoones nõuti eraldi ootesaale I–II ja III klassi reisijatele, omaette ruumi daamidele ning puhvetit. Keila IV klassi jaamas puudusid aga nii einelaud kui eriooteruum naistele. Kui III klassi jaama einela pidi leppima lihtsa puhvetilauaga, siis ruumikas II klassi vaksalis oli nähtud ette tammepuust ja marmorist puhvetisisustus. Hoolimata kõrgema klassi vaksalitega võrreldes tagasihoidlikust interjööri andsid profiilkarniisi ja peegelvälviga krohvlaed ka III–IV klassi jaamahoone ruumidele esindusliku ilme. Tüüphoone põhikorrusel olid oote- ja ametiruumid (s-h telegraafiruum ja jaamaülevaade kabinet), teisel korrusel jaamatöötajate eluruumid. Kahte ootesaali lahutas hoone keskel asetsev avar vestibüül, kus sai osta pileteid ja vormistada pagasidokumente. III klassi vaksalis sisustati I–II klassi ooteruum eeskirjade kohaselt diivanitega, samas kui teisel pool vestibüüli rongi ootavad III klassi reisijad toetasid end tammepuust pinkidele.

1.2 RAUDTEEARHITEKTUURI TÜPOLOOGIA 1870-1918

1.2.1 Jaamahooned

1.2.1.1 Kivist keskosaga II klassi jaamahooned

Arvestades Eesti väiksust on loogiline, et eriti palju neid siia ei mahtunud: 70-100 versta vahekaugust ei anna just palju võimalusi. Nii saamegi rääkida selles kontekstis neljast kivist keskosaga puitjaamahoonest: Narva, Rakvere, Haapsalu ja Tartu..



Narva raudteejaam



Rakvere raudteejaam

Neist Narva ja Rakvere ehitati samal ajal ja sama projekti järgi, mõlemad hävisid II maailmasõjas ja asendati pärast sõda stalinistlike jaamahoonetega. Märksa paremini on läinud Haapsalu ja Tartu jaamahoonetel, mis mõlemad kuuluvad väljapaistvamate näidete hulka Eesti varasest raudteearhitektuurist. Neist vanem on 1876. aastal valminud Tartu jaamahoone.



Tartu jaamahoone 2011

Tartu arhitektuuri uurinud Mart Siilivase hinnangul võib ülevenemaalise näidisprojekti kohalik mugandus olla Tapa–Tartu raudtee ehitusel sektsiooniinsenerina tegutsenud Hermann von Stavenhageni töö. Tüüpiliselt II klassi jaamahoonele, valmis peaootesaali majutav keskmine korpus kivist. Nurgaliseenide ja rõhtsate iluvuukidega monumentaalne keskosa on ka kujunduslikuks raskuskeskmeks, koondades endale suurema osa külluslikust šveitsi stiili mõjulisest puitdekooriga: ehisviilude lõikeornament, räästa tugikonsoolid ja puitpitsääris. Jaamahoone raudteepoolsel küljel liitub ehitisega pikk puitpostidele toetatud varikatus. Vaksalihoone siseruumidest on ootuspäraselt kõige pidulikuma kujundusega keskne ootesaal-vestibüül. Läbi kahe korruse ulatuvat, enam kui 9 m kõrgust saali valgustavad teise korruse kõrgusel esi- ja tagaküljele avanevad aknad. Lage ehib rosett, seinad on kaunistatud mitme erisuguse ülestikku asetatud karniisiga.

Keisririigi jaamaehitus Balti kubermangudes reageeris võrdlemisi loiult arhitektuurimaitse muutustele. Keila–Haapsalu raudtee sündis esmajoonel vastutulekuna Haapsalu suvitajatele, kelle hulgas ei puudunud tsaaririigi mõjukad võimukandjad. Suursuguseid supelsaksu ei saanud rahuldada tüüpvaaksal. Peterburis koostatud eritingimused soovitasid menuka suvituslinna jaamahoonele anda kuurortliku ilme, samuti nõuti eraldi hoonet või ruume keisri tarvis. Historitsistlik II klassi jaamahoone kerkis aastail 1905–07 arhitekt K. Werheimi ja insener W. Westphaleni eriprojekti järgi. Suuremate muutusteta säilinud ehitised on tänaseks hoolikalt restaureeritud kodus bussijaamale ja Eesti Raudteemuuseumile. Vaksalikompleksi kuuluvad veel pagasiait, platvormiga kaubaladu, veetorn, depoo, vedurite pöörsild, mitu raudteelaste elamut jm väiksemaid abihooned. Haapsalu jaamahoone on õieti mitmeosaline kompleks, mis koosneb tavareisijate plokist, Imperaatoripaviljonist ja neid ühendavast suurte kaarakendega galeriist. Kogu ansambli seob funktsionaalseks tervikuks pikkuse poolest kuulus katustatud ooteplatvorm. Reisijateplokki arhitektuuris tõuseb esile risaliidina eenduv kellatorniga kivimaht, mille peasissekäik viib läbi hoone ulatuvasse üldisesse ootesaali. Telliskivist peakorpuse esinduslikkust toonitab neorenessanslik kellaga frontoon, samuti metallist sepišvõred katusel ja tornitipus. Stukklaega ja originaalkassaluukidega üldootesaalist jäävad mõlemale poole sümmeetrilised puidust majatiivad. Lõunatiivas asus katusest välja kasvava valguslaternaga ootesaal III klassi reisijatele koos puhvetiga, ootesaalist aga pääses jaamaüles kabinetti, ametnike kontoris, telegrafisti ruumi ning sandarmi valvetuppa. Põhjapoolne tiib majutas omaette tube daamidele, puhvetitega I–II klassi ootesaali ja kööki. Imperaatoripaviljon oli mõeldud kasutamiseks üksnes keisrile või tema perekonnaliikmetele nende vastuvõtul ja ärasaatmisel. Ühekorruselise puitmajakese tähtsus üldansamblis rõhutab

lisaks rikkalikule dekoorile lipuwardaga katusetorn, mille kõrge mansard kordab kivist peakorpuse katusekuju. Keisripaviljoni lahenduse vastavust nõudlikule ülesandele jälgiti erilise hoolega: jaamahoone projekti esmakordsel kooskõlastamisel 1904. a oktoobris jäi ainsana kinnitamata keisrihoone kavand, sest perroonipoolne sissepääs tahtis ümbertegemist. Paviljonis oli mitu ruumi, nendest kaks suuremat – keisri puhkeruum ja keisrinna buduaar. Haapsalu jaama ooteplatvorm poleks oma sajasüllase (u 216 m) pikkusega teinud häbi ka suurlinna vaksalile. Haruldaseks muudab perrooni asjaolu, et see on kogu ulatuses kaetud. Perrooni pikkust arvestati Tsaari-Venemaal pikima jaamas peatuva reisirongi järgi ja see võis küündida 120 süllani. Selge, et kui platvorm mõõdeti välja keiserliku erirongi järgi, peeti selle rongiga saabujate jaoks sobivamaks läheneda Imperaatoripaviljonile katuse varjus mööda lummuvalt kaugusse ahenevat kandepostide koridori kui lageda taeva all ilmastiku kapriise trotsides. Teadaolevalt keiser impeeriumi tosina järelejäanud aasta kestel rongiga Haapsallu siiski ei jõudnud, küll aga tõid erirongid siia tsaariperekonna teisi liikmeid.



Haapsalu jaamahoone 2012

Nii Tartu kui Haapsalu jaamahooned on tuleviku suhtes hästi kindlustatud – olles kaitstud küll riikliku kultuurimälestisena on nende puhul hoopis olulisem hea seisukord (alles äsja lõppes Tartu jaamahoone aastaid kestnud restaureerimissaaga) ja tänapäevane kasutus – Haapsalus bussijaam ja muuseum, Tartus oma algses funktsioonis jaamahoonena, millele ehk ajapikku lisandub veel täiendavaid funktsioone.

1.2.1.2 III-IV klassi kahekorruselised tüüpjaamahooned

Nende jaamahooneite historitsistlikus arhitektuuris põimuvad kaks 19. saj II poole puitehituses kõrvuti levinud suunda. Fassaadide selge rõhtliigendus vaheliistude ja püstlaudisvöödega ning avade päisviilud peegeldavad neorenessansi mõju, samas kui laiad katuseräästad, saelõike-dekooriga rippviilud ja rikkalik puitpitsornament kuuluvad sveitsi stiili repertuaari. Tõsi, kogu toredus ei pruukinud saada teoks kohe ja ühekorraga. Nii võlgneb 1870 valminud Paldiski jaamahoone märkimisväärse osa oma dekoorist alles sajandivahetusel ette võetud noorenduskuurile. Samas paigutati perroonile avanevad ukSED ümber hoone keskteljele ja ühtlustati eri kõrgusega fassaadiavad. Ümberkujundusi majade ilmes ja ruumilahenduses tuli aeg-ajalt ette kõigi liinide vaksaleis. Ka üldjoontes algupärasena säilinud ehitiste juures on omajagu kunagisest detailirikkusest läinud kõige kaduva teed. Juba esimesel iseseisvusajal hakati vanematelt jaamahoonetelt eemaldama pehkima kippuvaid, aga ka tolle aja kainemat ilumeelt vääritud edvistamisena riivanud kaunistusi. Reeglina on saanud aja jooksul enim kannatada hoonete esikülg kui veduriauruga kõige tihedamalt kokku puutunud osa.

1.2.1.2.1 Kahekorruselised raudteejaamad vanem variant

Klassid määrasid eelkõige jaamahoone funktsionaalse skeemi ja mugavusastme, mahult ja väljanägemiselt võisid nt III ja IV klassi jaamahooned täiesti sarnased olla, nagu nt III klassi jaamahoone Paldiskis ja IV klassi jaamahoone Keilas. Kahekorruselistel III -IV klassi tüüpjaamahooned on säilinud Paldiskis, Keilas, Aegviidus ja Kabalas. Selliseid raud-teejaamu oli märksa arvukamalt, mitmed neist hävisid II maailmasõjas (nt Püssi ja Vaivara), aga on ka lammutatud viimastel kümnenditel (nt Raasiku ja Toila), Tapa lammutati juba 1910, kui rajati uus suur II klassi sõlmjaamale kohane kivist jaamahoone.



Püssi



Raasiku

Tänaseni säilinud Paldiski, Keila, Aegviidu ja Kabala jaamahooneid iseloomustab madal viilkatus ning asümmeetriline pikifassaad, mille kõrgem viiluga keskosa jagab ühe- ja kahekorruseliseks tiivaks. Üldiselt on see jaamahoonetüüp muinsuskaitseks rikkaliku tähelepanu osaliseks saanud: nii Paldiski kui Aegviidu jaamad on kaitstavad riikliku kultuurimälestisena. Neist Paldiski ka restaureeritud (taastati ka varasemates remontides ja tulekahjus hävinud rikkalik puitdekoor). Rahul tuleb olla ka Keila jaamahoone saatuses, mis peale pikka vindumist ja rüüstajate päralt olekut ca viis aastat tagasi linnavalitsuse poolt üsna originaalisõbralikult korrastati ja noortekeskusena kasutusele võeti.



Aegviidu MK



Paldiski MK



Kabala



Keila

Märksa kehvemad on lood Aegviidu ja Kabala jaamahoonetega. Kabala jaam seisab juba pikalt tühjana. Rüüstamise eest on seda siiani suudetud kaitsta. Kuigi autentselt säilinud (märksa paremini kui nt Aegviidu) ja tagasihoidlikust kompleksist ümbritsetuna on tal selge potentsiaal väärtustamiseks on selle kasutusperspektiiv ja elujõulisus esmapilgul küsitavad.

Kuigi kultuurimälestis, on ka Aegviidu jaama seisund üsna nukker – kogu varasem dekoor on I korruse ulatuses hävinud juba varasemate remontide käigus, sellele sekundeerib erakordselt

räämas välisilme (2004-2005 on küll valminud jaamahoone eritingimused ja restaureerimisprojekt, ei ole hoone juures tegevust märgata.

Kokkuvõte: kahekorruseline tüüp-jaamahoone on muinsuskaitse nimekirjas küllaldaselt esindatud ja tüpoloogilisest aspektist enamat kaitset ei vaja. Küll aga tuleks jälgida Kabala jaamahoone edasist käekäiku ja toetada selle säilimist.



Aegviidu raudteejaam enne remonti

1.2.1.2.2 Kahekorruselised jaamahooned hilisem variant

Küllalt sarnane eelmisele tüübile on kahekorruseline jaamahoone, mida rakendati kohalikeks vedudeks mõeldud kitsarööpmeliste raudteedel. Et kitsarööpmeliste eelistamisel laiarööpmeliste oli üheks oluliseks argumendiks odavus, on mõistetav, et raudteedel, mille vaksalites polnud ülepäeva oodata siniverelisi reisijaid, hoiti kokku ka arhitektuurse programmi arvelt. 1895–97.a rajatud Pärnu–Valga juurdeveoraudtee (Mõisaküla–Viljandi haruga) ehituse juhatajaks palgati insener Kaspar Krzizanowski, kelle koostada jäid ka tööde üldplaanid. Detailsemad projektid, s-h sildade ja jaamahoonete kavandid, pani kokku Krzizanowski meeskond ülemuse valvsa kontrolli all. Nende kavandite alusel hoonestati ka neli aastat hiljem lisandunud Tallinn–Viljandi teelõik. Tunnuslikuks tüüphooneks kujunes siin IV klassi standardile vastav ühe-kahekorruseline asümmeetrilise fassaadiga puitehitis, mille mahuline ülesehitus sarnaneb eelpool mainitud laiarööpmelise raudtee jaamadega, olles aga kõrgema katusekalde ja vaoshoituma dekoorikasutusega. Kasinam sai ka jaamahoonete sisemus – kaunistusteta lagede ja laudpaneeliga krohvseinte taustal mõjub mustriilise glasuuriga tsementkivipõrand lausa priiskamisena. Hoone keskel oli läbi maja ulatuv vestibüül, sellest paremal, ühekorruselises külgtiivas reisijate ooteruum(id) ja vasakul, kõrgema ploki esimesel korrusel postiagentuur ning vestibüüli avaneva piletimüügiaknaga kontoriruum. Ülakorrusel asus jaamakorraldaja korter. 1910.–20. aastatel ehitati mitmed nendest jaamahoonetest suuremaks, näiteks lisandus nii Kohila kui Võhma vaksalile ühise projekti järgi püstitatud avar kahekorruseline hoonetiib. Sellised jaamad olid: Papiniidu, Surju, Voltveti Pärnu-Valga

liinil (ka Härgmäe ja Pikksaare, mis peale I maailmasõda jäid Läti territooriumile), Halliste ja Abja Viljandi-Mõisaküla liinil ning Saku, Kohila, Keava, Lelle, Kärü, Võhma ja Olustvere Tallinn-Viljandi liinil.

Neist Halliste, Abja ja Papiniidu hävisid II maailmasõjas, Voltveti mõne aasta eest tulekahjus ja Kohila lammutati hoolimata kohalike elanike vastuseisust 2011 aastal. Ülejäänud raudteejaamad on säilinud ja ühel või teisel viisil ka kasutuses (valdavalt noortekeskusena vm avalikus sotsiaalfunktsioonis, leidub ka elamuid.



Kohila lammutatud jaamahoone 2008.a

Pisut erandlikuna paistab nende hoonete seas silma Surju raudteejaam, mille ühekorruseline tiib on pikem (kuus telge, teistel neli). Surju puhul tuleb märkida ka kogu algse (olugi kasina) dekooriprogrammi säilimist. Tänapäevaks on raudtee üles võetud ja elu jaama ümber

tekkinud Jaamakülas üsna sordiini all. Jaamahoone ise on siiski kasutusel elamuna ja sellega on elementaarsed säilimistingimused esialgu tagatud. Surju on Lõuna-Eesti raudteejaamadest ka ainsana säilinud. Kuigi olles kaitse all riiklikult kaitstava kultuurimälestisena ei taga see tema säilimist pikemas perspektiivis.



Surju raudteejaam 2009

Märksa parem on olnud Tallinn-Viljandi liinile rajatud jaamahoone saatus, mis kuni Kohila lammutamiseni olid kõik säilinud. Et nendegi hulgas on Olustvere juba kaitstav riikliku kultuurimälestisena ei ole tüpoloogilise esindatuse ja arhitektuurse mitmekesisuse seisukohalt seda tüüpi jaamahoone täiendav riiklik kaitse vajalik. Kuigi Keava ja Saku paistavad silma

teistest rikkalikuma dekoorikasutuse poolest on nad mõlemad tänaseks ümberehitustega rikutud. Küll aga väärivad kõik neist väärtuslikuna arvel olemist.



Lelle 2009



Käru 2009



Keava 2006



Saku 2008



Olustvere 2012



Võhma 2012

1.2.1.2.3 Osaliselt kahekorruselised lihtsad jaamahooned

Kuivõrd Tapa–Tartu teeharu lõppes esialgu Tartus, arvestati tema rajamisel üksnes kohalike vedude ja reisijatega. See kajastub ka reajaamade hoonestamiseks ette nähtud summade võrdluses Balti raudtee pealiini vastavate arvudega. IV klassi jaamahoonele kulutati vaid 7000 rubla pealiini 12000 asemel, III klassi vaksali puhul oli vahe veel suurem: 8000 ja 20000 rubla. Samas ehitati aga hilisemate liinide vaksalid veelgi odavamalt.¹

III–IV klassi jaamades nägi tüüplahendus ette madala viilkatusega ühekor-
ruselised, osalise teise korrusega pui-
thooned. IV klassi jaamahoone (Kiltsi,
Vägeva) fassaadidekoor jäi võrreldes
pealiini sama tähtsusjärgu ehitistega
tagasihoidlikuks, piirdudes püstlaudis-
ribade, pitsvööde ning tahutud tala-
otstega. Hoolimata eelarvekärbetest
sisaldas ruumiprogramm endiselt kahte



Kiltsi 2004.

vestibüüluga eraldatud ooteruumi erineva klassi piletiomanikele. Tapa–Tartu tee esimese ehi-
tusjärgu reahoonetest on ainsana säilinud Kiltsi vaksal. Kuigi ainus omataoline, ei ole selle
arhitektuurne eripära võrreldes teistel liinidel paiknevate riikliku kaitse all olevate jaamahoo-
netega siiski sedavõrd suur, et vajaks kaitset tüpoloogilise mitmekesisuse tagamiseks.

1.2.1.3 Ühekorruselised puidust jaamahooned

Esimesele liinile (Peterburi-Tallinn-Paldiski) esi-
algu ühekorruselisi puidust jaamahooneid prakti-
liselt ei rajatud. Erandiks vaid populaarsust koguva
Klooga-Ranna lähistelega rajatud väike Klooga raud-
teepeatuse ja Kadrina, mis olles küll tähtsusetu V
klassi jaam sai läheduses asuva Palmse mõisniku,
Balti Raudtee Seltsi esimehe Alexander von der



Klooga 2008

¹ Jänes, M.

Pahleni tellitud eriprojekti järgi uhke jaamahoone, kus olid ka eraruumid mõisniku tarbeks. Hiljem lisandus rajatava Peetri aedlinna lähistele 1916. aastal ehitatud Pääsküla raudteejaam, millele 1926. aastal lisati teine korrus.



Kadrina 2007



Pääsküla 2009 M

Valdavalt ühekorruseliste lihtsamate III-V klassi jaamahooneid kasutati aga Pihkva Riia raudteel, mis Piusa-Valga vahelises lõigus läbis tänase Eesti territooriumi 1889 avatud Riia–Pihkva raudtee (Tartu–Valga haruteega) peajaamaks sai Riia ainsa I klassi jaamana, II klassi jaamadeks olid Pihkva ja Valga. Pihkvast Valgani oli esialgu seitse ja Tartust Valka viis vahejaama. Nendesse III–V klassi jaamadesse kerkisid ühekorruselised puidust jaamahooned, mille suurus ja ruumiprogramm varieerus klasside kaupa. Madalama klassi vaksalid ajasid läbi üheainsa, ehitise keskosas läbi hoone ulatuva ootesaaliga, millele lisandusid mõningad ametiruumid maja kummaski otsas.



Antsla 2006



Puka 2008



Lepassaare 2011



Võru 2011

Tänu raudteele väheasustatud punktist populaarseks suvituskohaks kasvanud Elva elanikele ja külalistele jäi tilluke V klassi jaamahoone peagi kitsaks. 20. saj alguskümnendel lisati maja mõlemasse otsa alghoonega pea-aegu samapikkune lõik. Ühtlasi laiendati ootesaali kõrvalruumide arvelt.²



Elva 2011

Selle liini jaamahoone arhitektuuri iseloomustavad lihtsad sümmeetrilised külgfassaadid ning madala kalde ja laia räästaga poolkelpkatuse. Plaanilahenduse hierarhiat väljendab fassaadil ooteruumiga kohakuti paigutatud keskrisaliit koos sama laia keskviiluga hoone vastasküljel (V klassi tüüplahendus piirdub keskviiluga mõlemal küljel). Puithistoritsismi stampvõtete – püstlaudisribade, ornamentaalsete avapiirete ja puitpitsfriiside kõrval näeb siin keskviilule koondatuna kujunduselemente, mis on iseloomulikud spetsiifiliselt sellele jaamatüübile: dekoratiivne sõrestiktarind, väljasaetud pseudobalustraad ja ümaraken.

Eelkirjeldatud tüüplahendust, küll väikeste variatsioonidega, rakendati veel ka 1905. a käiku antud riigi eestvõttel rajatud Keila–Haapsalu raudtee hoonestamisel. Liini ehitust juhtis insener Peter von Götte, kelle käe all oli 15 aastat varem valminud ka Riia–Pihkva raudtee. Keila–Haapsalu liini reajaamade hoonetes Riisiperes, Ristil ja Paliveres säilinud alginterjäär annab hea ettekujutuse sajandialguse kesk- ning madalama klassi vaksalihoone sisekujundusest. Avalikes ruumides kordab profiillaudadest rõhtvooder koos seina allääres kulgeva paneeliga täpselt välisseinte viimistlust. Ootesaali ilmestab kummaski otsas interjööri sopistuv, klaa-

² Jänes, M

itud tahvelustega madalam eeskoda, millele paneb krooni dekoratiivne profiilääris. Tähtsmaid ruume katab esinduslik risttalalagi. Riisipere ja Palivere on identsed, Riisipere küll pisut tagasihoidlikuma dekooriga. Palivere on korras tänu sees tegutsevale noortekeskusele.



Palivere 2011

Pisut erinev on aga Risti raudteejaam, oles oluliselt pikema kehandiga, ka on muudetud selle paigutust -- keskrisaliidiga fassaad on suunatud raudtee poole, teistel on see n.ö asulapoolsel küljel. Ühekorruselistest raudteejaamadest on riiklikud kultuurimälestised Puka ja Elva, seega on teatud tüpoloogiline esindatus tagatud. Kindlasti vääriks aga enam tähelepanu ja riiklikku kaitset Kadrina oma



Riisipere 2008



Risti 2012

erandlikkuse tõttu, samuti võiks kaitse all olla mõni kuurordiraudtee jaamahoone esindaja. Palivere köidab oma esialgse kasutusperspektiiviga, Riisipere on ainus, milleni rööpad viivad. Kõik kolm on säilinud silmapaistvalt autentselt, Riisipere ja Risti puhul tuleb esile tuua ka hästisäilinud hooneterohkeid ansambleid. Sisuliselt tuleks lisada kaalukaasile ka omanike suhtumine – hoonest sõltuvad eeldused on täidetud kõigi kolme puhul. Enam tähelepanu vajaks ka Võru jaamaansambel. Linnas on sellele kindlasti võimalik leida kasutust. Linna ajaloo ja identiteedi seisukohalt on sellel oluline roll, kahju kui sellest kohapeal aru ei saada.

1.2.1.4 Ühekorruselised kivist jaamahooned

19. sajandi lõpukümnend tõi Tallinn–Narva liinile rea uusi jaamu. Kehra, Lehtse, Kohtla-Nõmme ja Auvere (siis Korfi) vaksalid said ühise tüüplahendusega kivist peahoone. Ühekorruselise madala poolkelpkatusega kiviehitise sümmeetrilist põhiplaani liigendab üldoote-saali laiuses kõrgemas eraldi katustatud keskosas eenduv keskrisaliit, mille tähtsust rõhutavad kolm kõrgendatud fassaadiava. Tumedail klinkertellisfassaadidel pakuvad efektset kontrasti valgeks lubjatud detailid: laiad nurgaliseenid, kitsad rõhtvööd ja segmentkaaravade silluspiirid. Keskviilu ilmestas peene saelõikeornamendiga puidust rippfrontoon.

Täiesti identsed Kohtla-Nõmme ja Auvere raudteejaamad on tänaseks hävinud. Kui Kohtla-Nõmme hävis II maailmasõjas, siis Auvere lihtsalt lammutati 1980. aastatel. Säilinud on Lehtse ja Kehra raudteejaamad. Lehtse siis identsena Auvere ja Kohtla-Nõmmega, Kehra aga külgedele pikendatuna (tõsi küll samas stiilis ja sulanduvat). Kui Lehtse raudteejaam on mälestisena kaitse all (kahjuks küll



Kohtla-Nõmme raudteejaam 1930.aastael

kasutuseta ja suletud avadega), siis Kehra puhul tuleb rõhutada tema head originaalsäilivust (sh peene saelõikeornamendiga rippfrontoon, mis Lehtses hävinud on), elujõulisust (kohalik MTÜ on asunud hoonet taastama eesmärgiga rajada sinna muuseum ja seltsiruumid) ning väärtuslikku ansamblit (materjalikasutuse seisukohalt erandlikud tsementtelistest elamud ja kõrvalhooned), mis annavad aimu ka vajadusest/võimalusest rakendada siin riikliku kaitset.



Kehra 2012



Lehtse 2005

Ühekorruseliste kivist jaamahoone hulk kuulub ka erandlik Rapla raudteejaam, kus raudtee saabumise ootuses oli asutatud tellisetehas, mille toodang tingimata jaamakompleksis kasutust pidi leidma. Oma suhteliselt tavalise kroonuhistoritsistliku arhitektuurkäsitlusega see küll mälestiseks ei kvalifitseeru, väärtusliku kompleksi osana aga küll.



Rapla 2009

Siia gruppi võib tinglikult liigitada ka Tamsalu kitsa- ja laiarööpmelise raudtee jaamahooned. 1877. aastal valminud laiarööpmelise raudtee jaamahoone on lihtne kivist ehitise mis hiljem korduvalt ümber on ehitatud. Samas lähedal I maailmasõja alguses valminud kitsarööpmelise raudtee jaamahoone oli algselt puhtal militaarse otstarbega ehitise ja kohandati reisijateveoks juba Eesti Vabariigi algaastatel. Mõlemad on selgelt utilitaarse loomuga ehitised ja erilist esiletõstmist raudteearhitektuuri kontekstis ei vääri. Küll aga arvele võtmist tulenevalt eelkõige ajaloolisest rollis linnaruumis.



Tamsalu laiarööpmelise raudtee jaamahoone.2010a



Tamsalu kitsarööpmelise raudtee jaamahoone 2008

1.2.1.5 Kitsarööpmelise raudtee kahekorruselised kivist jaamahooned

Tallinn–Viljandi kitsarööpmelise liini mastaapseimad jaamahooned kerkisid ühise projekti järgi Tallinn-Sadama ja Tallinn-Väikese jaamades. Säilinud Tallinn-Väikese peahoone on sümmeetriline rustikaalsete paefassaadide ja maaliliste viilutornikestega kahekorruselise ehitise, mis esindab läbi kogu meie tsaariaegse jaamaehituse kivihoonete puhul eelistatud

materjaliehedat utilitaarhistoritsismi. Tallinn-Sadama hoone lammutati 1980.aasral, Tallinn-Väike on säilinud ja kaitse all riikliku kultuurimälestisena.



Tallinn väike 2011 M



Tallinn-Sadama, hävinud

1.2.1.6 Peeter Suure merekindluse raudtee

Keisririigi aegse raudtee tsiviilarhitektuuri taustal eristuvad rangeilmelise tervikuna sõjalise otstarbega Tallinna kindlusraudtee paekiviehitised. 1913–17 rajatud, paljude haruteedega Liiva–Vääna kitsarööpmelise liini jaamad kuulusid kõik V klassi, välja arvatud Nõmme peajaam. Laiarööpmelise Nõmme jaamast eristamiseks sai viimane nimeks Nõmme II, hiljem Nõmme-Väike. Olulisemates vaksalites kerkisid ühtlases laadis jaamahooned – T- või L-kujulise põhiplaaniga väikesed ühekorruselised, viilkatusega kiviehitised. Paekvaadritest puhtalt laotud fassaade ilmestavad tellisest laiad nurgapilastrid, segmentkaaravade piirded ja kitsad rõhtvööd. Militaarraudtee vaksalile ootuspäraselt piirdub ruumiprogramm teenistujate ameti- ja eluruumidega. Muuhulgas tuleb siin esile tuua varast silikaattellise kasutust – tehti ju esimesed partiid silikaattelliseid juba enne I maailmasõda, massilisemaks muutus selle tootmine ja kasutus siiski alles iseseisvas Eestis.



Tallinn-Väike 2011 M



Liiva 2011 M



Rahumäe 2012M



Nõmme-Väike 2011M



Harku 2008



Sõrve 2011 M



Suurupi 2009 M



Pääsküla 2011M

Mõnevõrra eristuvad eelnimetatud grupist Männiku juurdeveotee jaamahooned Tammemäel ja Männikul. Erinevalt eelpool mainitutest on siin põhiliseks seinmaterjaliks lõhatud raudkivid, nugakvaadrid ja sillused aga nagu teistelgi jaamahoonetel silikaattellistest.



Tammemäe 2009



Männiku 2009

Peeter Suure merekindluse jaamahoone senine muinsuskaitsealine käsitus jääb mõnevõrra hoomamatuks. Riiklikud kultuurimälestised on kõik Liiva-Vääna liini jaamahooned v.a Harku, samuti Pääsküla jaamahoone. Samas Männiku harutee jaamad, mis oma materjalikäsitluselt eraldi grupi moodustavad on täiesti tähelepanuta jäetud. Kaitse all olevad jaamad moodustavad suhteliselt homogeense grupi, küll väikeste variatsioonidega, aga siiski pole kindel, et kõik need peavad olema riikliku kaitse all, kui läbivat joont kõigi selle võrgustiku raudteejaade kaitseks niikuinii rakendatud pole. Mälestisele sobimatult ümber ehitatud Suurupi ja Nõmme-Väike, samuti varemestunud Rahumäe võiks perspektiivis kohaliku kaitse tekkides kindlasti sellesse klassi üle viia. Männiku puhul tuleks kaaluda riikliku kaitset ja Tammemäe väärriks kindlasti arvele võtmist ja perspektiivis kohaliku kaitset.

1.2.1.6 Erandlikud jaamahooned

Varasemas raudteearhitektuuris levinud massiliselt levinud kroonuhistoritsismi võtetest erineb Tabivere raudteejaam, mille ühekorruselise puithoone põhikorpuse lõikuvad kaks põikmahu, mis eenduvad terava viiluga risaliitidena. Nende vahel astub asula pool esile väiksema viiluga trepivarikatus. Eriti tänu selle voolitud puusammastele meenutab sinne lahendus mõneti Vana-Vene traditsioonilist puitarhitektuuri, eristudes otsustavalt tsariaegse vaksalihistoritsismi „kosmopoliitsemate“ stiililaenude taustal. Hoone erilisus nii raudteearhitektuuri arenguteljel kui meie puitarhitektuuri üldpildis räägib vajadusest sellele senisest enam tähelepanu pöörata ja aidata kaasa säilimisele. Väärtuse poolest on kõhklematult tegemist riikliku kul-

tuurimälestise tunnustele vastava hoonega. Kas selle säilimist õnnestub tagada pigem hääbusasulas on iseküsimus. Samas on riiklik kaitse märk hoone väärtuslikkusest ja aitab ehk ka lokaalselt kasutust leida. Ainulaadse arhitektuuriga paistab silma sajandi lõpul ehitatud Tabivere (1925. a-ni Voldi) jaamahoone Tapa–Tartu liinil.



Tabivere 2012

Vahetult enne I maailmasõda ja veel selle ajalgi valminud raudteehooned erinevad juba oluliselt eelmistel kümnenditel levinud kroonuhistoritsistlikest puithoonetest.

Nii on vahetult enne I maailmasõda ehitama hakatud Vasalemma raudteejaamal õige vähe ühist toretseva ja detailirohke historitsismiga. Lihtne vahvärki meenutav puitsõrestik ongi kogu dekoratiivne arsenal. See ja vertikaalne proportsioon muudavad hoone raudteearhitektuuri kohta tavatult juugendlikuks. Riiklikuks mälestiseks siin ainet ei näe, arvele



Vasalemma 2010

võtmiseks ja kohalikuks kaitseks aga ainet jagub. Kõige silmapaistvam eriprojekti järgi valminud hoone sellest perioodist on Tapa raudteejaam. Punase tellise ja pae kiviga kombineeritud fassaadid on raudteearhitektuuri kontekstis silmapaistvalt uhked võisteldes meie uhkeimate vaksalitega Tallinnas ja Valgas. Pikalt bürokraatia ja rahaeraldiste taga oodanud jõudsalt

kasvanud jaama-asulas jõuti 1913. a siiski niikaugemale, et liideti vana jaamahoonega selle Tallinna-poolses otsas avar, kõrgete ootesaalidega ühekorruseline kiviehitis. Hoone teine järk pidi ootama iseseisva Eesti Vabariigni – 1920. aastate lõpul asendati vana jaamahoone ligikaudu samas mahus kahekorruselise kivist hoonekorpusega.

Teises laiendusjärgus lõpliku kuju saanud Tapa jaamahoone on asümmeetrilise põhiplaaniga, võrdsete pikifassaadidega tellisehitis. Lääneotsas asus einelaud, keskosas ootesaalid ja kassad ning kahekorruselises idaplokis ametiruumid. Peasissepääsu rõhutab mõlemal pikiküljel kaarfrontooniga keskrisaliit. Hoone nurgad ja keskrisaliit on jämedalt tahutud paekividest, paekarriisiga sokkel vahelduvalt tellis- ja paemüüritisest. Kaarsillusega kõrged aknad ning ukSED on rühmitatud kahe- ja kolmekaupana. Tellisseinu liigendavad paest tahutud rõhtvööd ja liseenid, aknagruppide vahelisi seinasoosi paekvaadrist rustika aknaservades. Katuseräästast ääristab telliskarniis, millega ühekorruselise osa ulatuses liitub tellistest hammasfriis. Ühekorruselise saalideplokki kaaravad on korrusekõrgusest johtuvalt veidi kõrgemad peale I maailmasõda ehitatud kontoriosa esimese korruse avadest. Materjaliehedust väärtustav lahendus on rajatud kvaliteetse tellislao ja heleda paksukihilise paekivi kontrastile. Praegu ei pääse see seinu katva paksu värvikihi tõttu küll mõjule. Alginterjööri on säilinud ühe ooteruumi peegelvõlvlagi ja rombimotiividega ehitud risttalalagi söögisaalis.



Tapa 2011

Tapa raudteejaam on I maailmasõja eelse raudteearhitektuuri üks silmapaistvamaid näiteid, eriline nii oma suuruse, kujunduse kui materjalikasutuse poolest. On äärmiselt imekspandav, et hoone siiani kultuurimälestiste hulgas pole ja kindlasti tuleks see nende hulka arvata.

1.2.2 Elamud

Kui arvestatav hulk tsaariaegsete jaamade pea- ja abihooned on hävinud, siis lõviosas tollal rajatud vaksalite kompleksides on tänini säilinud üks või mitu jaamateenistujate elamut. Ehkki suuruse ja kujunduslike üksikasjade osas mõnevõrra varieeruvad, on need peamiselt ühekorruselised puidust tüüpehitised kõikjal kergesti äratuntavad rea iseloomulike ühisjoonte järgi – madal viil- või poolkelpkatuse, avasilluste ehissirmid, paljudel konsoolsed puitkarkassiga varikatused jne. Eripärana torkab silma poolkelpkatuse kasutamine Lõuna-Eestis, samas kui Tartust ülespoole jäävate jaamaelamute juures esineb seda vaid Keila-Haapsalu liinil. Elamute ruumiprogramm peegeldas korterivaldaja ametialast positsiooni. Haapsalu jaamateenistujate käsutuses oli eraldi sissepääsudega nelja korteriga elamu, kus jaamaülema elamises lisandus köögile neli, ülema abi korteris aga kolm tuba. Vanemtelegrafistil oli samas tuba ja köök, valvuril üksnes kööktuba. Jaama kasarmutes elasid ka raudteega seotud teenistujad nagu teemeister ja remonttöölised. Selle suure hoonegrupi rühmitamiseks on üks viis arvestada mahuliste eripärade kõrval arvestada ka fassaadi telgede arvu (iga aken ja uks moodustab n.ö ühe telje) ning sissepääsu(de) paiknemist

1.2.2.1 Väike vahimajake

Raudteed ristusid paljudes kohtades maanteedega, mis tekitas vajaduse ka ülesõitude reguleerimise järgi, samuti olid mitmed pöörmekohad, mis vajasisid pidevat seadmist ning ümber-
tõstmist eeldades pidevat mehitatust. See tingis raudteearhitektuuri kõige väiksemate hoonete tekke: ülesõidu ja pöörmevahtide majakesed paistavad silma oma ülisma miniatuursusega.

Laias laastus oli neid kahte tüüpi: vaid köetavast vahitoast koosnevad hooned ja kaasneva elamis-funktsiooniga pisut suuremad majad. Vaid ametiruumina kasutusel olnud majakesed moodustavad kõige haavatavama osa raudteearhitektuuri pärandist: suurem osa neist on tänaseks lammutatud või rüüstatud, kuna nii ülesõidud kui pöörangud automatiseeriti juba aastakümneid tagasi. Kahjuks pole osatud neid hoida ka linnas, kus sellele pretensioonikale hoonele hoopis lihtsam otstarvet on leida kui inimestest tühjenevates maa-
piirkondades. Valdavalt on need ühte tüüpi hooned, kus varieerub küll sissepääsu paigutus pikiküljes või otsaseinas.



Kehra 2010



Karula



Mägiste



Ropka



Vapramäe



Veski

Teise eripärase joonena võib esile tuua lisatud eeskoja Keila- Haapsalu liinile jäävate vahimajakeste juures (Ridala, Uuemõisa, Ellamaa, Haapsalu).

Kahtlemata on hooneliigina tegemist keerukate objektidega, sest nende paiknemine ja suurus ei paku just eriti võimalusi alternatiivseks kasutuseks, algne funktsioon on aga ammu minetatud. Sisuliselt võib öelda, et potentsiaali oleks vaid linnades paiknevatel objektidel, kus neid praktiliselt säilinud ei ole. Kultuuripärandi seisukohalt on tüpoloogiline esindatus siiski tagatud Haapsalus paikneva majakesega, mis õnneks ka heas korra. Ülejäänud hoonete osas, mida iga päevaga vähemaks jääb, on ettepanekute tegemine riiklikuks kaitses ilmselgelt ebarealistlik. Ilmselt oleks perspektiivi Keila, Kehra või Raasiku elamutel kui koha peal mingit huvi või initsiatiivi leiduks. Aga siis piisaks kohalikust kaitses (nt raudteejaama miljöo ala näol).



Haapsalu 2011



Kaarepere



Soodevahe



Niitvälja



Nelijärve



Raasiku



Vaabina



Ridala



Ellamaa



Uuemõisa



Kabala



Vagula



Nõo



Keila



Kivimäe (lammutatud)



Haapsalu M

1.2.2.2 Jaamaelamud ühe keskse sissepääsuga, 3-7 telge

Üks levinumaid raudteeelamuid oli keskse sissepääsu ja 3-7 teljega hoone, kus fassaadi dominandiks on sümmeetriliselt keskel paiknev sissepääs. Sageli on selle ees avar lahtine veranda (võte mida nt kahe sissepääsuga hoonete juures reeglina ei kasutatud). Vähesel määral võib eristada meie esimese raudteeliini Petriburi-Tallinn-Paldiski äärde ehitatud elamuid, mis kaanavad veel mõnevõrra rangemat kroonuklassitsistlikku pitsarit, samas kui hilisemate liinide ääres Lõuna-Eestis ja ka Keila-Haapsalu liinil on dekoor kohati lopsakam ja romantilisem.



Elamu Aegviide raudteejaamas 2009 M



Haapsalu 2012 M

Nende elamute väärtus muutub määravaks just kogu jaamaansambli üldises kontekstis. Sellest on lähtunud ka senine kaitsepraktika, kus seda hoonetüüpi kultuurimälestiste nimekirjas esindavad seitsmeteljelised elamud Aegviidus (kaks tk) ja Haapsalus. Esindades perioodi erinevaid etappe Aegviidu 1870 ja Haapsalu 1904 on nendega ka ajaline esindatuskaetud.

Lisaks on kaitse all pisut väiksem Olustvere, millega võib tüpoloogilise esindatuse lugeda täiesti piisavaks. Seda tüüpi jaamaelamute täiendav kaitse saab olla otstarbekas vaid mõne eriti väärtusliku ansambli koosseisus toetavas funktsioonis (näiteks Kadriinas või Kehras).



Olustvere 2011



Aegviidu M



Kadrina



Risti



Tuulemäe



Lepassaare



Kurenurme



Tõlliste



Kadrina



Püssi



Lehtse



Rakvere (2 sarnast)



Lelle



Lagedi



Kehra



Loodi



Tuderna



Laitse



Kulli



Nõnova



Halliste



Sürgavere



Surju



Käru

1.2.2.3 Pikad jaamaelamud kahe sissepääsuga (6-8 telge)

Arhitektuurne leksika saelõikeliste sarikaotste, ehiskonsoolide, puitpitsiliste aknasandrike jms näol on iseloomulik kas sellele alajaotusele nagu eelmistelegi. Nagu eelmine on ka see raudtee-alamute hulgas väga levinud variant leides rakendust pea kõikidel liinidel.

Ka sellele tüübile on jagunud muinsuskaitselist tähelepanu. Koos silmapaistvate jaamaansambli- tega Elvas ja Pukas on riikliku kultuurimäles- tisena kummaski kaitse all ka üks elamu. Lisaks on ka Jõgeval ajaloomälestisena kaitstav Betti Alveri sünnikodu, mille näol on tegemist 8-telje- lise raudtee-alamuga. Sellega võib nentida, et tüpoloogiliselt on see hoone hästi esindatud.



Jõgeva 2011

Mõnevõrra võiks ju norida geograafilise kaetuse üle – on ju kõik kaitstavad rohkem lõuna pool. Peterburi-Tallinn-Paldiski trassil, kus neid samuti arvukalt leidub pole aga ühtegi näidet kaitse vääriliseks peetud.



Elva 2009



Puka 2010

Siiski on selle hoonetüübi täiendav kaitse aktuaalne ainult uute tervikansamblite kaitsmise kontekstis (nt Risti või Riisipere on mõlemad väga silmapaistvad ja hooneterohked ansamblid, millest vähemalt üks sobiks hästi esindama Keila-Haapsalu raudtee n.ö tavajaama).



Vaeküla 2009



Kabala 2008



Vaivara 2008



Raasiku 2011



Tamsalu 2008



Püssi 2007



Nõo 2004



Rakke 2007



Jõgeva 2008



Tabivere 2009



Riisipere 2008



Klooga 2008



Keila 2008



Haapsalu 1 2011



Haapsalu 2 2011



Risti



Palivere



Haapsalu 3 2011



Antsla)



Sangaste



Lepassaare 2

1.2.2.4 Kahekorruselised elamud

Üldjuhul jaamadesse kahekorruselisi elamuid ei ehitatud: ruumipuudust ju ei olnud ja ühekor-
ruselisel olid leebemad tule-tõrjenõuded ja lihtsam ehitada. Need vähesed mis ehitati ei ole
samuti ühtse lahendusega. Tartusse rajatud kaks elamut paiknevad mõlemad sümmeetriliselt
teine teisel pool raudteejaama ja annavad sellega jaamaväljakule linliku esinduslikkust.



Elamud Vaksali 4 ja 8 Tartus. Foto 2011

Mõlemad on riiklikud kultuurimälestised ja osa Tartu raudteejaama ansamblist. Mõned kahe-
kordsed elamud kerkisid ka Tapa-Tartu liinile, säilinud on Vägeva ja Kiltsi jaamaelamud.
Neile on iseloomulik maja otsa viidud II korruse trepikoda, puudub Tartu elamutele tunnuslik
keskrisaliit. Vägeva elamus tegutseb kohalik raamatukogu. Kuigi seal ei ole säilinud jaama-
hoonet, on elamu oma tüpoloogilise eripära ja elujõulisusega kandidaat riiklikuks mälestiseks.



Kiltsi 2008



Vägeva 2011




Lisaks on säilinud ka kahekorruselise elamu
Türi jaamas. Tegemist on suhteliselt lihtsa
vernakulaarse elamuga, millel puuduvad
raudteearhitektuurile iseloomulikud histo-
riksistlikud tunnused ja mille kaitseks piisab
raudteejaama miljööst.












Türi 2009












Raudteejaamade tüpologia koondtabel kuni 1918



Tüüp ja kirjeldus	Tüübi alajaotused	Liin	Jaam	Väärtus	Seisund	Ettepanek	Foto
Historitsistlikud kivist jaamahooned			Tallinn Balti	--	Lammutatud	--	--
			Tallinn-Sadama	--	Lammutatud	--	--
			Tallinn-Väike	Tüübi ainuke säilinud näide!	Rahuldav, vajaks täiendavalt avalikku funktsiooni.	On juba RKM	
Kivist keskosaga II klassi jaamahooned			Tartu	--	Väga hea, värskelt restaureeritud	On juba RKM	
			Narva	--	Hävis II MS	--	--
			Rakvere	--	Hävis II MS	--	--
			Haapsalu	Silmapaistev hästi säilinud hoone, erandlik imperaatori paviljoni tõttu. Linna sümbolehitisi. Ansambli dominant.	Väga hea, kasutuses sobivas funktsioonis.	On juba RKM	






III-IV klassi 2x tüüpjaamahooned	Vanem variant	Peterburi-Tallinn-Paldiski	Kabala	Silmapaistvalt autentsena säilinud tüüpjaamahoone.	Vaevu rahuldav, seisab pikemalt kasutuseta, suhteliselt perspektiivitu	On juba RKM	
			Aegviidu	Rahuldavalt säilinud tüüpjaamahoone. Alevi dominant. Ansambliväärtus.	Remontides autent-sust kaotanud. Rahuldav. Alakasu-tuses, asukoht võimaldaks avalikku fn kohviku vms näol.	On juba RKM	
			Keila	Hästi säilinud tüüp-jaamahoone. Linnas oluline ruumiline ja identiteedilooja.	Pikalt hüljatud ja rüüstatuna seisnud hoone restaureeriti KOV-i poolt suhteliselt pieteediga. V.hea	Võtta arvele	
			Paldiski	Algupäraseks restaureeritud silmapaistev näide tüüp-jaamahoonest.	Tulekahjus kannata saanud hoone restaureeriti pea 10 a tagasi. Kasutuses.	On juba RKM	
			Vaivara	--	Hävis II MS	--	--
			Püssi	--	Hävis II MS	--	--
			Toila	--	Lammu 1980tel	--	--
			Tapa	--	Lammut 1910	--	--
			Raasiku	--	Lammut 1980tel	--	--






Hilisem variant Pärnu-Valga, Viljandi-Mõisaküla, Tallinn Viljandi	Pärnu-Valga	Surju	Silmapaistvalt autentsena säilinud tüüpjaamahoone näide. Ainus säilinud hoone liinil. Ansambliväärtus.	Rahuldav, kasutusel elamuna. Perspektiiv küsitav.	On juba RKM		
		Papiniidu	--	Hävis II MS	--	--	
		Voltveti	--	Pöles 2010	--	--	
	Tallinn Viljandi	Saku	Ajalooline väärtus, jaama tähisena, arhitektuurne väärtus suuremas osas hävinud	Rikutud sobimatute ümberehitustega	--	--	
		Kohila	--	--	Lammutati 2010	--	
		Lelle	Ajalooline väärtus, jaama tähisena, oluline identiteedilooja alevis. Ansambliväärtus.	Hea. Suhteliselt piiteediga korrastatud. Kasutuses.	Võtta arvele	--	
		Käru	Ajalooline väärtus, jaama tähisena, oluline identiteedilooja alevis. Ansambliväärtus.	Hea. Suhteliselt piiteediga korrastatud. Kasutuses.	Võtta arvele	--	






			Keava	Ajalooline väärtus, jaama tähisena. Ain- sana sellel liinil oli säilinud rikkalik de- koor, mida aga de- valveerivad sobima- tud renov võtted.	Tehniliselt rahuldav, sobimatud renoveerimisvõtted.	--	
			Võhma	Suhteliselt autent- sena säilinud tüüp- jaamahoone. Ajaloo- line, identiteediväär- tus, ansambliväärtus.	Rahuldav, alakasutuses.	Võtta arvele	
			Olustvere	Suhteliselt autent- sena säilinud tüüp- jaamahoone. Ajaloo- line, identiteediväär- tus, ansambliväärtus.	Rahuldav, alakasutuses.	On juba RKM	
		Viljandi -Mõisa- küla	Halliste	--	Hävis II MS	--	--
			Abja	--	Hävis II MS	--	--
		Tapa- Tartu	Kiltsi	Ainus säilinud I MS eelne jaamahoone Tapa-Tartu liinil. Ajalooline väärtus. Ansambliväärtus.	Rahuldav. Kasutuseta.	Võtta arvele	
			Vägeva	--	Lammutati 2000 paiku	--	--






IV-V klassi 1x tüüpjaamahooned	Rõhutatud keskosaga, mis kohati eendub risaliitidena väiksem jaamahoone	Võru-Valga	Antsla	Kohalik identiteedi- ja ansambliväärtus.	Hiljuti teostatud fassaadiremont mille käigus eemaldati kogu algne laudis ja dekoor ning asendati lihtsa rõhtlaudisega. Kasutuseta	Võtta arvele kohaliku väärtusega ansamblina	
			Võru	Kohalik identiteedi- ja ansambliväärtus.	Kasutuseta, aga seisund rahuldav.	RKM või võtta arvele	
		Võru – Petseri	Lepasaare	Kohalik identiteedi- ja ansambliväärtus. Kõige paremini säilinud jaamahoone Lõuna-Eestis(Võru-, ja Põlvamaal)	Seisund rahuldav, isegi hea, säilinud vägagi autentselt	RKM kui piirkonna parim näide I MS eelsest ajast	
		Tartu-Valga	Elva	Suurepärane näide V klassi jaamahoonest, mis vajaduse kasvades suurendati	Seisund väga hea, restaureeritud, aktiivses kasutuses	On juba RKM	
			Puka	Suurepärane näide V klassi jaamahoonest.	Seisund rahuldav, kasutuses	On juba RKM	



		Keila-Haapsalu	Reisipere	Suurepärane näide kuurortraudtee madalama klassi jaamahoone	Seisund rahuldav, kasutuses	RKM	
	Palivere		Suurepärane näide kuurortraudtee madalama klassi jaamahoone, identne eelmisega	Seisund hea, pieteediga korrastatud kasutuses noortekeskusena	RKM, varuks alternatiivina Riisiperele		
	Risti		Näide kuurortraudtee pisut suuremast jaamahoone	Hea, restaureerimises, pieteeditundeliselt	RKM		
	Peterburi-Tallinn	Kadrina	Erandlik jaamahoone, kus kroonule sekundeeris ka kohalik mõisnik	Rahuldav, kasutuseta	RKM		
	Valga-Mõniste	Taheva	Tüüpiline V klassi jaamahoone	Ümberehitustega moonutatud	--		

		Tallinn-Paldiski	Klooga	Tüüpiline V klassi jaamahoone, üks väiksemaid lahendusi	Hea, kasutusel	VA, RKM?	
Kivist tüüp-jaamahooned	Tellistest historitsistlikud eenduva keskrisaliidi ja sümmeetrilise fassaadiga	Peterburi-Tallinn	Lehtse	Hoonetüübi hästi säilinud näide	Rahuldav, kasutuseta	On juba RKM	
			Kehra	Hoonetüübi hästi säilinud näide	Rahuldav, kasutus perspektiiv olemas, kohalik selts alustanud restaureerimist	RKM?	
			Kohtla-Nõmme	--	--	Hävis II MS	--
			Auvere	--	--	Lammutati 1980.-tel	--
Kivist erandlikud jaamahooned	Juugendlike sugemetega suur kivist jaamahoone	Peterburi-Tallinn	Tapa	Täiesti erandlik jaamahoone, koosneb mitmest etapist, kohalik projekt, suurim I MS eelsetest.	Rahuldav, kasutuseta kuid rüüstamata	RKM!	
	Näide lokaalsest tellisekasutus est	Tallinn-Viljandi	Rapla	Erandlik tellisjaamahoone (tänu vastasutatud kohalikul telliselöövile)	Rahuldav	Kaitsta ansamblina, võib ka kohalik kaitse	

Puidust erandlikud jaamahooned	Mitms etapis valminud erandlik puitjaamahoone	Tallinn-Paldiski	Pääsküla	Tänu ümberehitustele erandlik näide algselt V klassi jaamahoonest	Hea, kasutusel vanurite keskusena	On juba RKM	
	Hilisjuugendlik puitjaamahoone	Keila-Haapsalu	Vasalemma	Juugendlike võtetetega erandlik kahekorruline jaamahoone	Rahuldav, kasutuseta	VA	
	Mitms etapis valminud erandlik puitjaamahoone	Tallinn-Viljandi	Türi	Mitme ehitusetaapist koosnev ja korduvalt ümber ehitatud erandlik hoone	Väga hea, aktiivses kasutuses	VA	
	Kõrge viiluga Šveitsi stiili rõhutavad jaamahooned	Tapa-Tartu	Tabivere	Erandlik lopsakate Šveitsi stiili elementidega puitjaamahoone	Halb, pikalt Inud kasutuseta	RKM	
Lihtsad vähesete arhitektuursete kujunduselementidega vernakulaarne jaamahoone			Lagedi	--	Lammutati 21.saj alg	--	--
		Tallinn-Viljandi	Hagudi	Lokaalne väärtus raudteejaama kui ajaloolise paiga tähistaja	Mitterauldav	VA	

Peeter Suure Merekindluse jaamahooned	Paekivist, L- kujulise põhi- plaaniga hoo- ned, mõnin- gatel juhtu- del kasutatud silluste jms juures	Tallinn- Männik u (hil- jem Vil- jandi)	Tallinn- Väike	Tüüpiline näide kindlusraudtee jaamahoone- elamust	Rahuldav	On juba RKM	
		Liiva- Vääna	Liiva	Tüüpiline näide kindlusraudtee jaamahoone- elamust	Rahuldav	On juba RKM	
			Rahumäe	Tüüpiline näide kindlusraudtee jaamahoone- elamust	Vare, säilinud vaid kivimüürid	On juba RKM, kaaluda kohalikku kaitset	
			Nõmme- Väike	Tüüpiline näide kindlusraudtee jaamahoone- elamust	Ümberehitustega moonutatud	On juba RKM, kaaluda kohalikku kaitset	
		Peeter- Suure kindlusr audtee haru	Pääsküla	Tüüpiline näide kindlusraudtee jaamahoone- elamust	Väga hea, restaureeritud	On juba RKM	

		Liiva-Vääna	Harku	Tüüpiline näide kindlusraudtee jaamahoone-elamust	Rahuldav	Võtta arvele, soovi korral kohalik kaits	
			Sõrve	Tüüpiline näide kindlusraudtee jaamahoone-elamust	Hea	On juba RKM	
			Suurupi	Tüüpiline näide kindlusraudtee jaamahoone-elamust	Ümberehitustega moonutatud	On juba RKM, aga tasuks kaaluda kohalikku staatust	
	Põllukivist, silikaadist(?) nurgakvaadritega	Tallinn-Männiku (hilj Tallinn-Viljandi	Männiku	Tüüpiline näide kindlusraudtee jaamahoone-elamust, erineb materjalikasutuselt varane silikaadikasutus	Hea	RKM	
			Tammemäe	Tüüpiline näide kindlusraudtee jaamahoone-elamust, erineb materjalikasutuselt varane silikaadikasutus	Rahuldav	RKM, alternatiiv Männikule	

Vernakulaar- sed tagasi- hoidlikud jaamahooned		Tam- salu- Türi	Tamsalu kitsarööp- meline	Lokaalne, ajalooline	Rahuldav	VA	
		Peter- buri- Tallinn	Tamsalu laiarööp- meline	Lokaalne, ajalooline	Rahuldav	VA	

II osa
Eesti Vabariik
1918-1940

2.1 EESTI RAUDTEEARHITEKTUURIST 1918-1940

Iseseisev Eesti Vabariigi Raudtee (EVR) moodustati 15. novembri 1918. aasta Eesti Vabariigi teedeministri käskkirjaga Looderaudtee, Esimese Juurdeveoteede Seltsi, merekindluse ja sõjaväe väliraudteelõikude baasil. Raudteede hoogsa arendamise käigus sai Eesti 1924. aastal endale Balti riikides esimese elektriraudtee Tallinna lähiliikluses. 1927. aastal hakati auruveo kõrval kasutama ka mootorvedu ja 1935. aastast ilmusid esimesed diiselrongid. Raudteede töökorraldust ja omandit puudutavate reformide toel hakkas 1926. aastal kogu Eesti Vabariigi üldkasutatavate raudteede võrk toimima ühtse riigiraudteede süsteemina.¹

Iseseisvuse algul oli Eestis 92 raudteejaama, kahe aastakümnega ehitati juurde üle 60 jaamahoone koos mitmesuguste abiruumidega ning üle kümne peatuskoha. Puusillad asendati enamasti raudbetoonsildadega.²

1920. aastate algul ehitati uusi jaamahooneid ja taastati sõjas kannatada saanud hooneid. Harjumaal nimetati 1922. aastal von Baranoffi peatuskoht Aruküla peatuskohaks ja sinna ehitati tagasihoidlik hoone. 1926. aastal sai Keila jaam juurdeehituse ja uue kivist veetorni. Uusehitistest tuleks esile tõsta 1926. aastal valminud rahvusromantilises laadis Järve jaamahoonet, mille kavandas nimekas arhitekt Karl Burman.³ Kui tsaariaegses raudteearhitektuuris kasutatud tüüp-kavandid ei jätnud eriti ruumi stiilivariatsioonidele, siis Eesti Vabariigis hakkas moevoolude muutumine kajastuma ka vaksaliehtitiste ilmes. Eesti Vabariigi algusaastail järgiti olemasolevate jaamahooneite laiendamisel ja uutele raudteeliinidele jaamahooneite rajamisel (Sonda-Mustvee 1926 ja Riisselja-Ikla 1923 kitsarööpmelised liinid) veel eelnenud perioodil sisse töötatud kujundusprintsipi, kuid juba 1920. aastate teises pooles kerkis siin-seal juba tolle ajastu üldisele arhitektuuripildile iseloomulikumaid kõrge kelpkatuse, suurte tihedaruuduliste akende ja nn asunikutalu laudisega puitjaamahooneid (Esna, Kaarepere, Palupera, Pedja, Turba).

Alates 1928. aastal avatud Lelle-Pärnu liini rajamisest läheneti raudteearhitektuurile juba hoopis süsteemsemalt : raudteevalitsuse arhitekti Leon Johansoniga⁴ käe all valmisid

¹ Tammearu, Tõnu. Eesti raudtee areng 1870. aastast tänaseni. Euroopa muinsuskaitsepäevade seminar. Lahkumise ja saabumise paigad. Haapsalu 12. mai 2006.

² Arjakas, Külli. Eesti raudtee 140. Tallinn: As Eesti Raudtee, 2010, lk. 219.

³ Arjakas, Külli. Eesti raudtee 140. Tallinn: As Eesti Raudtee, 2010, lk. 136.

⁴ 1924. aastal Karlsruhe Tehnikaülikoolis arhitektikurse omandamise järel asus noor arhitekt tööle Raudteevalitsusse, kus tema esimesteks töödeks saidki nimetatud liinidele vajalikke hoonete projekteerimine. L. Johansoniga toimik Eesti Arhitektuurimuuseumis.

tüüpkaavandisid nii jaamahoone kui elamute, pagasikuuride, käimlate, jaama saunade ja kuuride tarbeks. Kui selle liini tarbeks kavandatud raudteejaamad mujal rakendust ei leidnud, siis elamud ja abihooned ehitati ka Rapla-Virtsu kitsarööpmeliste ja Tartu-Petseri raudteele. L. Johanson puithooned, mis moodustavad ühe suurema ja terviklikuma rühma Eesti Vabariigi aegses raudteearhitektuuris, järgivad 1920. aastate traditsionalismi ja neoklassitsismisegust trendi, mis eriti populaarne oli põhjanaabrite juures. Soome 1920. aastatel ehitatud raudteejaamade juures näeb mitmeid sarnaseid võtteid nagu asunikatalauladist, mansardkatus, klassitsistlikud detailid koos hilisjuugendlikega jne.



Naantali ja Nousiasten raudteejaamad Soomes 1920. aastatest.

Kolm aastat hiljem käiku antud Rapla-Virtsu kitsarööpmelisel ja Tartu-Petseri laiarööpmelisel liinil kerkisid sama projekteerija kavandite järgi juba moodsamad, funktsionalismi sugemetega silikaadist ning tellisest mastaapsed tüüpjaamad ja omanäolised kaheksanurkse põhiplaani veetornid. Kahekorruselised viilkatusega vaksalielamud ja väiksemad abihooned säilitasid traditsioonilise ilme. Tüüpjaamahoone kõrval kerkisid ka üksikud ainurakendusteks jäänud jaamahooned nagu nt Kiisa ja Sürgavere.

Kolmekümnendate teisel poolel pääses Eesti raudteearhitektuuris mõjule funktsionalism. Arhitekt Hendrik Otloodi kavandite järgi valmisid minimalistliku ja ratsionaalse vormikeelega vaksaliehitised Kilingi-Nõmmel, Tallinnas Kivimäel, Kiviõlis, Lihulas, Vajangul ja Kaarlis, Ülenurmel ja Piilsis. Kõik nimetatud hooned on vähem või rohkem algupärasel kujul tänini säilinud, va. Kiviõli jaam, mis lammutati kümmekond aastat tagasi. 1929. aastal sai Hiiul valmis lihtne funktsionalistlik, ent uhke kelpkatusega jaamahoone. Tegemist on Eestis esimese põlevkivituhktellistest ehitatud hoonega. Hiiu jaamahoone on Eesti raudteearhitektuuris üks omapärasemaid hooneid, mis on kasutusel tänapäevani. 1929.

aastal valmis ka Rahumäe funktsionalistlik jaamahoone. 1936. aastal kasutusele võetud Jõhvi jaamahoonesse projekteeriti kaks eraldi ruumi, mis olid mõeldud Toila-Orule sõitva presidendi ja tema külaliste jaoks.⁵

Uute jaamade rajamise kõrval laiendati ka olemasolevaid. Nii täienesid Lelle, Mõniste ja Olustvere jaamad 1920. aastate lõpus Leon Johansonini kavandatud mansardkatusega puitelamute võrra, mitmele poole kerkisid tellistest ja kohati ka uudsest materjalist raudbetoonist kaubaaidad. Viimased tähistavad oma kooriklaega olulist etappi eesti insenerimõtte arengus.

⁵ Arjakas, Küllö. Eesti raudtee 140. Tallinn: As Eesti Raudtee, 2010, lk. 182.

2.2 RAUDTEEARHITEKTUURI TÜPOLOOGIA 1920-1940

2.2.1 Jaamahooned

2.2.1.1 Historitsistlikud jaamahooned

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



Ristiküla jaamahoone 2004.a



Orajõe jaamahoone 1938.a.



Laiksaare aken
2004.a.

Selles alajaotuses võib välja tuua tüübi, kus ristkülikulise põhiplaaniga hoone mõlemas otsas paikneb väike pultkatusega väljasopistuv eeskoda. Sarika- ja pärliniotsad on kujundatud ehisedetailidena. Tiheda kaheksase ruudujaotusega aknaid kaunistavad saelõikeornamendiga puitpitsid. Sellisena on nad selgelt veel eelnenud perioodi raudteearhitektuurist mõjustatud – kuigi viilkatus (mis varasemate tüüpjaamahooneite puhul oli reeglina suhteliselt madalakaldeline) on siin taas traditsiooniliselt 45 kraadne ja liigendatud kehandi asemel on ühtne risttahukaline maht, detailikäsitus on veel historitsismist mõjutatud (puitpitsid, aknad jne). Selle tüüpprojekti järgi olid ehitatud Massiaru, Laiksaare, Orajõe ja Ristiküla jaamahooned. Orajõe jaamahoone on hävinud ning praktiliselt ka Laiksaare ja Massiaru on varemeis. Ristiküla jaamahoone on säilinud ümberehitatud kujul. Eraldi rühma moodustavad varastel 1920. aastatel ehitatud historitsistliku vormikeelega väiksemad kivist jaamahooned: Lohu, Kärevere ja Vaskrääma. Vaskrääma ja Lohu väikese-mahulised jaamahooned on tüübilt siiski rohkem ooteruumiga



Vaskrääma jaamahoone 2012.a

elamud, millel puudub jaamahoone tele iseloomulik paraadne sissepääs. Kärevere on selles osas märksa esinduslikum sisaldades 1.korrusel ootesaali Ristkülikulise põhiplaaniga paekivist ja mansardkatusega hoone (ehitati väikese puidust jaamahoone asemele 1920. aastatel) otsal sopistub välja viilkatusega eeskoda, fassaade raamistavad laiad krohvliseenid. Madala segmentkaarega välisavad on piiratud eenduva krohvraamistusega, mille silluse siseserval katmata telliskaar. Väljaulatuvad sarikaotsad on dekoratiivselt tahutud. Hoone eklektilises arhitektuuris kohtuvad traditsionalistlik murdkelpkatus ja segmentfrontooniga keskviil eelnenud ajastu kroonuhistoritsismi meenutavate tellisest rõhtvööde, avääraste ning laiade fassaadipiiretega.



Lohu 2004



Kärevere 2009

Kuna sellesse gruppi kuuluvate hoonete püstitamisel on selgelt kasutatud veel eelneva perioodi arhitektuurivõtteid ja detailikäsitlust, siis on arhitektuurses mõttes tegemist pigem eelmise perioodijärellainetusega, kui iseseisvate ilmingutega. Kõik säilinud hooned omavad ajaloolist väärtust eelkõige kohalikus kontekstis, tähistades kunagist etappi raudteejaamana, paljude jaamade juurest on tänaseks raudtee juba üles võetud, võimaliku tähisena nt rattatee ääres on neil kindlasti märgiline väärtus ja teatud potentsiaal vaatamisväärsusena. Arhitektuurses mõttes oluks teatud riikliku kaitse potentsiaali ehk Käreverel, kuid tulekahjus hävinud hoonest on tänaseks säilinud vaid müürid. Jääb loota, et atraktiivse varemena säilib see veel mõnda aega. Riikliku kaitse ettepanekuid selles alagrupis pole.

2.2.1.2 Varatraditsionalistlikud raudteejaamad

Madala kelpkatusega ühekorruselised puitjaamahooned. Rõhtvoodrile pakub kontrasti profiilliistuga eraldatud püstlaudisriba akendealusel seinavööndil. Avaraamistuse pikendatud külglauad ulatuvad räästast soklini. Katuseräästad on kergelt tõstetud, fassaadi katusetahul

asetseb väike pultkatusega uuk. Tegemist on n.ö üleminekutüübiga, kus hoone mahuline käsitus viitab n.ö uuele ajastule, samas kui detailid (aknad, laudis jne) viitavad tsaariaegse raudteearhitektuuri traditsioonide jätkumisele.



Ellamaa jaamahoone 1933.a. Foto A.Aia kogust



Taebla jaamahoone 2008

Ellamaa jaamahoone lammutati 1990. aastatel. Taebla jaamahoone on säilinud ümberehitatud kujul. Algne jaamaehitis piirdus praeguse hoone lühema, raudteega rööbiti asetseva osaga. Hiljem, võimalik, et juba enne II maailmasõda, ehitati kinni fassaadist üle poole hõlmanud sissesopistuv katusealune ja lisati hoone tagaküljele pikem, raudteega risti asetsev tiib. Mõnevõrra moodsamate detailidega on Laatre ja Kuressaare raudteejaamad, neist Kuressaarel on detailides ka teatud hilisjuugendlikku joont. See tüüp väärib teatud tähelepanu oma varase asetuse poolest vabariigiaegse raudteearhitektuuri arenguteljel. Laatre on eelnimetatute hulgast juba riiklik kultuurimälestis (reg nr 14448), Kuressaaret kaitseb muinsuskaitseala, seega on tüpoloogiline esindatus riiklikus kultuurimälestiste nimekirjas tagatud.



Laatre 2008 M



Kuressaare 2008

2.2.1.3 Astmeliselt kujundatud üleminekuga kõrge kelpkatusega raudteejaamad

Ristkülikulise põhiplaaniga traditsionalistlikud 1,5 korruselised kõrge kelpkatusega hooned. Katuse astmeline vormistus, mis s Omapärasel moel astmestatud kelpkatuse võimaldab mõlemale pikiküljele kahe korruse kõrguse, ülaosas astmeliselt lüheneva seinaga, jättes otsaseinad ühe korruse kõrguseks. Asunikutalu laudisega seinu ilmestavad suured tihedaruudulised aknad. Hoone II korrusel paiknesid eluruumid. Sellesse gruppi kuuluvad Esna, Pedja (lammutatud), Ülemiste (lammutatud) ja Turba jaamahooned. Tänapäevani säilinud Esna ja Turba jaamahoone arhitektuuris esineb väikeseid erinevusi, kuid üldjoontes on hooned siiski väga sarnased. Turba raudteejaam renoveeriti hiljuti, mis viitab hoone jätkusuutlikkusele uues funktsioonis. Hoone algse arhitektuurikeelega, on arvestatud, kuigi eksterjööris on autentset substantsi säilinud vähe.



Pedja. Arhiivifoto osta.ee web'ist.



Turba raudteejaam 2004.a.



Turba raudteejaam 2008.a.

Vägagi algupärasena on säilinud Esna jaamahoone, mille puhul on andmeid selle kasutusest elamuna, samas on ümbrus hooldamata ja hoonel napib nähtavat omanikuhuvi. Arvestades siiski asula perspektiivikust (selle originaalse raudteeasula ümbrusesse on tänu RAM kooli filiaalile Vodjas ja Esnal tekkinud arvestatav haritud elanikkond) võiks sellel hoonel olla siiski suur säilimispotentsiaal ja seega ka võimalus kaitsta kultuurimälestisena. Esna puhul tuleb esile tõsta ka jaamaesise munakivisillutise ning mitmete jaamakompleksi kuulunud

hoone säilimist, lisaks väärtusliku raudteealevi olemasolu, mis tõstab hoone väärtust olulise osana suuremast ansamblist.



Esna jaamahoone alevipoolne külj. 2009



Esna jaamahoone raudteepoolne külj. 2003.

2.2.1.4 Kõrge kelpkatusega, osaliselt kahekorruselised hooned

Ristkülikulise põhiplaaniga traditsionalistlik hoone. Tõenäoliselt on ka see Raudteevalitsuse arhitekti L. Johanson'i projekteeritud. Püstlaudisega vooderdatud ehitise räästaid ääristab nõgusa profiiliga lopsakas laudkarniis. Nurki rõhutavad võrdlemisi laiad puitliseenid. Kahe korruse erinevat funktsionaalset rolli toonitab teise korruse madalam sein ja madalamad ning tihedama ruuduliigendusega aknad. Välisüksed on varustatud valgmiikega. Sellesse grupi kuulusid Kaarepere, Palupera ja Vaeküla jaamahooned. Palupera ja Vaeküla on tänaseks lammutatud, Kaarepere on kaitse all riikliku kultuurimälestisena. Seega võib selle jaamahoone tüübi lugeda kaitstuks.



Kaarepere jaamahoone 2008.a. M



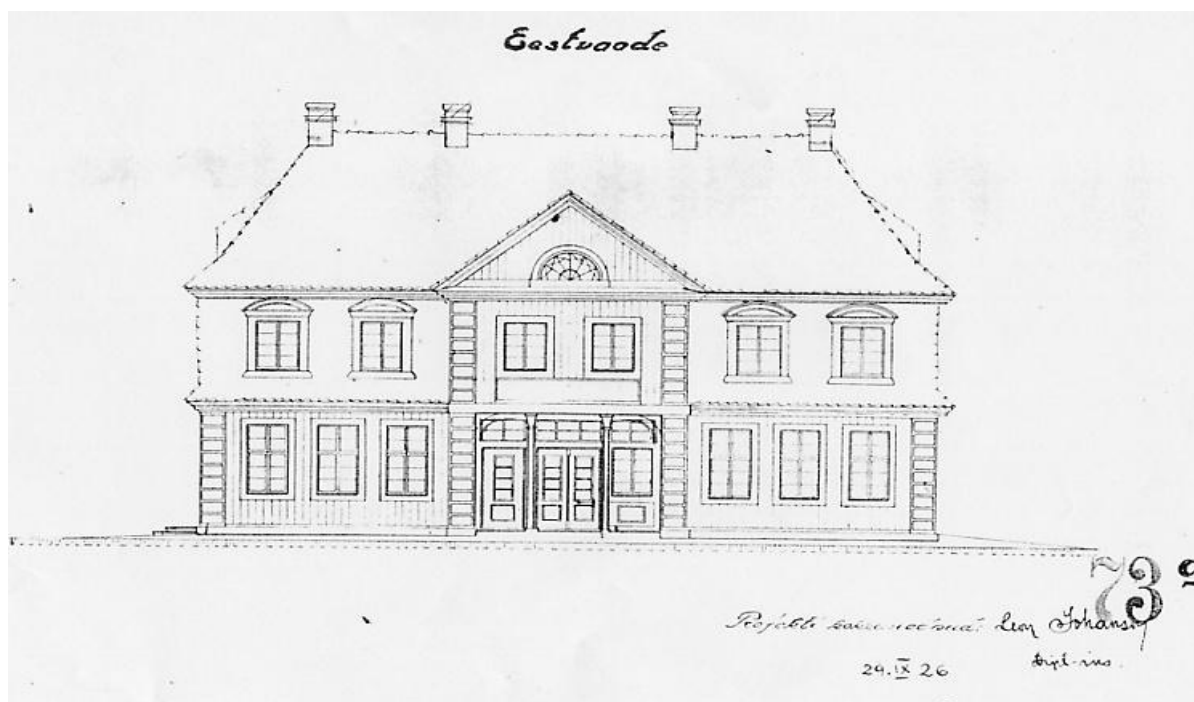
Vaeküla jaam enne lammutamist 1997



Palupera jaamahoone enne lammutamist 2002

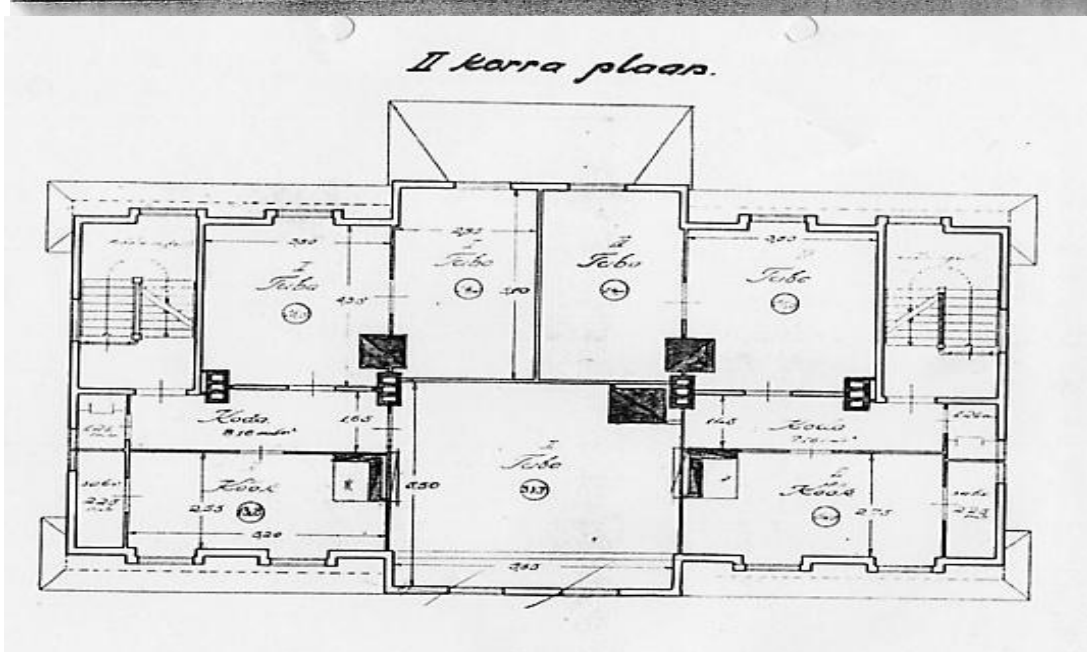
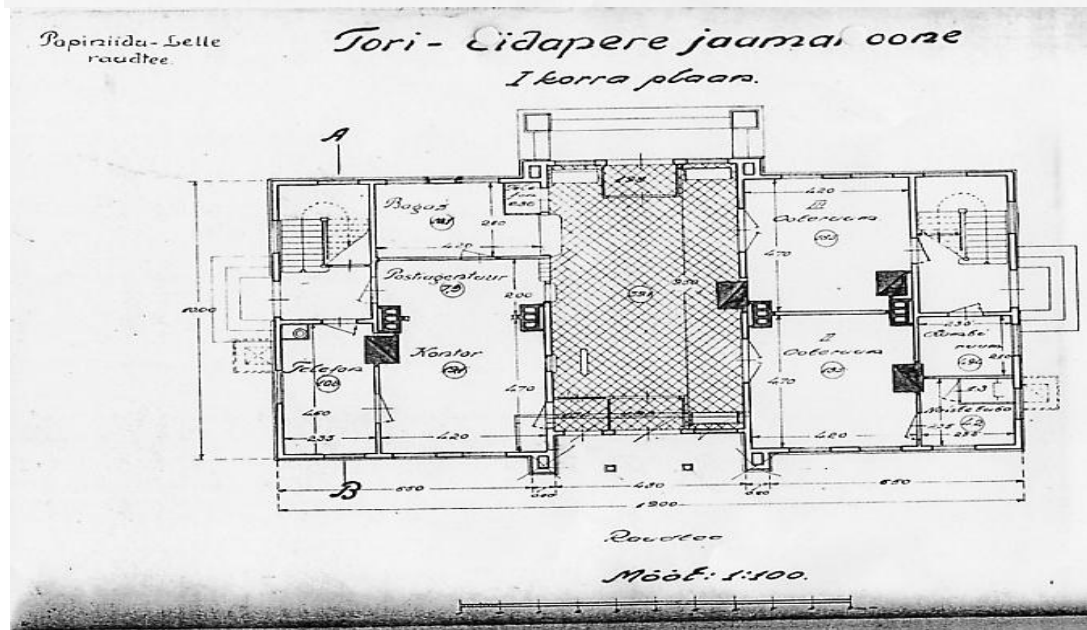
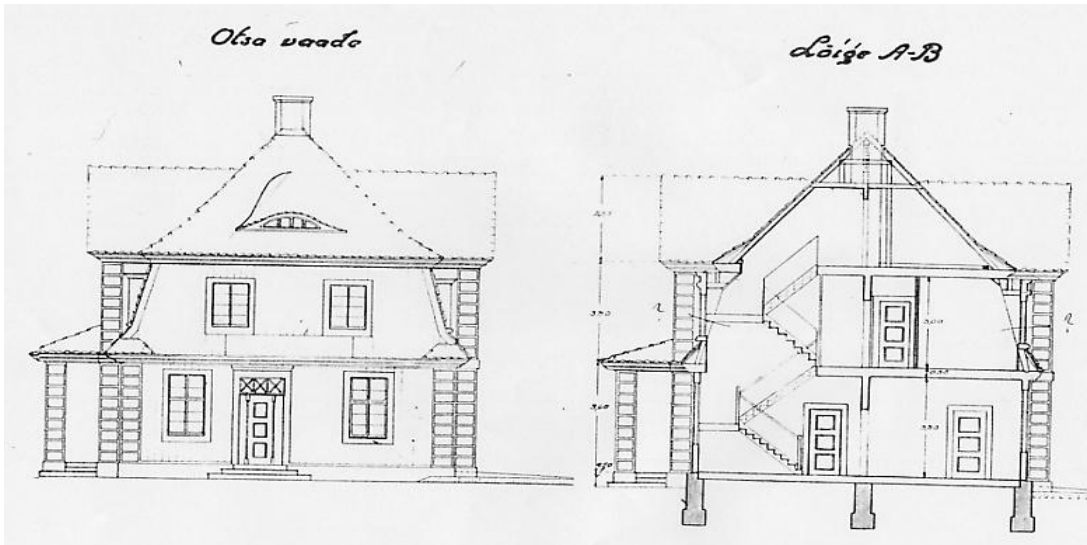
2.2.1.5 L. Johanson I tüüpprojekt: suur mansardkatusega 1,5-korruseline puitjaamahoone Lelle-Pärnu kitsarööpmelisel liinil

Ristkülikulise põhiplaaniga traditsionalistlikku hoonet liigendavad mõlemal pikiküljel paiknevad keskrisaliidid, mida kroonivad laudkarniisiga raamitud, dekoratiivse poolümaraknaga ehitud kolmnurkfrontoonid. Mansardkorruse aknaugid on varustatud profiiläärisega segmentfrontoonidega. Katuse mõlemal kelbal pilujas kaaraken. Tagumise sissepääsu ees on puitpostidele toetuv varikatus, ukse liidab teda flankeerivate kitsaste akendega tervikuks lamekaarne laudraamistus. Samamoodi on raamitud esifassaadi keskrisaliidil sügava lamekaarse tagasiastega peasissepääs. Katuse murdejoonel kulgeb laudkarniis. Nurgad ja tagumise sissepääsu varikatuse postid on vooderdatud laiade kanneleeritud püst-laudadega, korruste vahel ja soklil rõhtlaud. Mõlemal peasissepääsul on kahepoolsed klaasidega ukсед, külgsissepääsul ühepoolsed valgmikeya tahveluksed. Aknad on suured ja tiheda ruudujaotusega. Hoonet katab püstlaudis (nn asunikutalulaudis). Hoone esimesel korrusel oli jaama ootesaal ja kontor, teisel kaks korterit.



Tori jaamahoone projek.Fassaad. ERA.49.1.1520

Sellesse gruppi kuulusid Eidapere, Sindi, Vändra, Tori ja Viluvere jaamahooned. Neist Tori ja Viluvere on hävinud. See tüüp on ka üks väheseid, mille kohta on säilinud projekt (raudteejaamade projekte on kahjuks väga vähe säilinud), millel isegi Raudteevalitsuse arhitekti Leon Johanson autorlust kinnitav allkiri.



Jaamahoone otsavaated ja korruste plaanid ERA.49.1.1520



Eidapere jaamahoone 2008.



Sindi jaamahoone 2005.a. M



Vändra jaamahoone 2011.a.



Viluvere jaamahoone 1930.aastatel

Säilinud jaamahoonetest on Sindi kaitse all riikliku kultuurimälestisena (kahjuks jõuti nõukogude ajal sealt märkimisväärne hulk autentseid detaile ja materjale eemaldada ning praegune välisilme on siiski valdavalt kunagise koopia, eriti kahju on, et ikka veel pole leitud võimalust asendamaks sobimatuid aknaraame. Vändra on ümberehitustega suh-

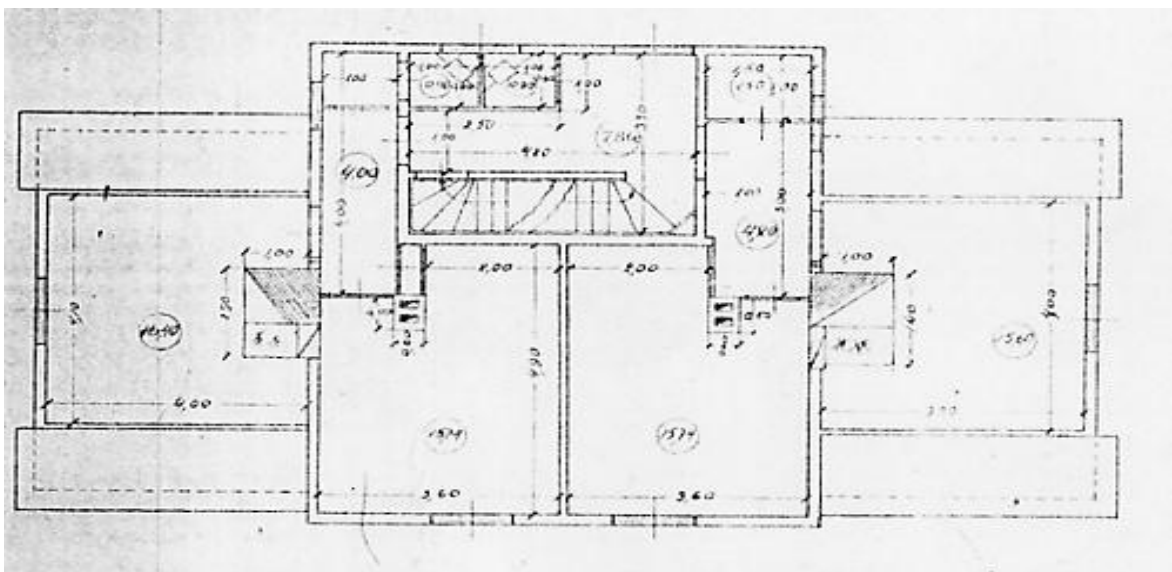
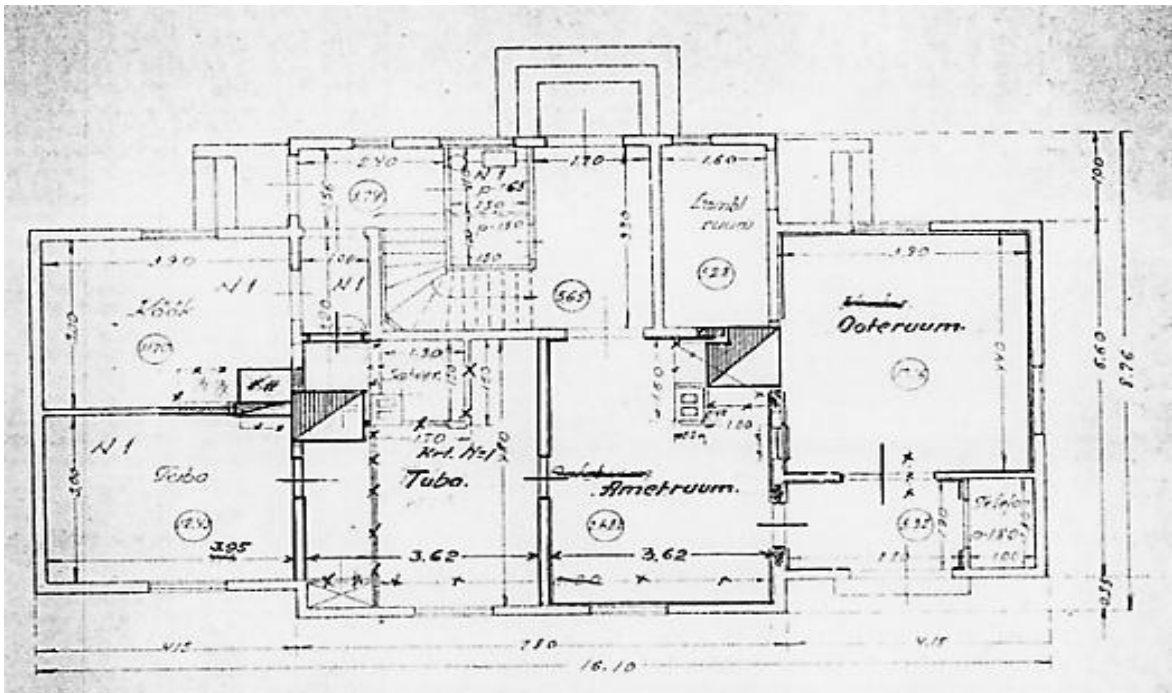


Tori jaamahoone (foto internetist)

teliselt rikutud ja väärrib eelkõige lokaalset tähelepanu kui ajalooline tunnismärk ajast, mil alevisse sõitis rong. Eidapere on säilinud vägagi autentselt (paremini kui Sindi), lisandiks ka pagasikuur. Täiuslikust rikub küll katusekorruse uukide moonutatud katusekuju, kuid tegemist pööratava protsessiga ja kogu ülejäänud hoone osas on autentne säilivus märkimisväärne. Hoone juures on säilinud ka pagasikuur, mis tõstab mõlema hoone väärtust ansamblina. Tegemist on meie 1920.aastate raudteearhitektuuri paremikku kuuluva tüüpprojektiga, mille tähtsus ja roll võimaldavad kaaluda ka Eidapere kaitset riikliku kultuurimälestisena.

2.2.1.6 L. Johanson pooljaama tüüpprojekt Lelle-Pärnu liinile

Väljaehitatud katusekorrusega kõrge poolkelpkatusega hoone esi- ja tagafassaadil paiknevaid keskrisaliite kroonib lopsaka, puidust profiilkarniisiga raamistatud ja dekoratiivse poolümaraknaga ehitud kolmnurkfrontoon. Tagakülje keskrisaliidil sissepääsu kohal eenduv puitkarniis. Fassaade ilmestavad laiad nurgalauad ja kaheksa ruuduga aknad. Peasissepääsul kahepoolne klaasidega välisuks, mille kohal asetseb kaarliistudega liigendatud valgmik. Jaamahoone ühes otsas oli ooteruum, keskel jaamaülemaruum ja teises otsas 2-toaline korter. Hoone teisel korrusel paiknes kaks 1-toalist korterit.



Tammiste jaama I ja II korruse põhiplaanid (inventeerimitoimikutest)

Sellesse gruppi kuuluvad Koogiste, Tammiste, Tootsi, Kõnnu ja Luuri jaamahooned. Neist Luuri paikneb asustusest eemal suhteliselt raskesti ligipääsetavas kohas ja on remontide käigus enim kaotusi kandnud, sellest hoolmata võiks kaaluda tema arvele võtmist koos kõrvalhoonetega (kelder ja pagasikuur). Tootsi raudteejaamas on siiani tegutsev raudteepeatatus, mis viitab säilimisperspektiivile, samas on juba pea kümmekond aastat tagasi kiviimitatsiooniga plekkprofiilkatus. Tammiste puhul tuleb esile tõsta perspektiivikat asukohta Pärnu külje all, samas ei päästnud see jaama rüüstamist ja lagastamist pärast erakätesse müümist. Koogiste on küll kõrvalises asukohas, kuid elamuna kasutuses olles on ta siiani rahuldavalt säilinud. Kõigi kolme puhul on iseloomulik ka väärtuslike kõrvalhoonete puudumine, need mis olid (nt elamu Tootsi ja saun Koogiste jaamas on tänaseks hävinud).



Koogiste 2004.



Tammiste 2004.



Luuri 2011.



Tootsi 2008.

Sellest hoolimata vääriks nii Tootsi kui Koogiste arvele võtmist muinsuskaitse registris väärtuslike objektidena. Kõige silmapaistvamaks tuleb nimetatud jaamahoone seas lugeda Kõnnu jaama, mis erinevalt Koogistest ja Tammistest peale erakätesse müümist vägagi teadliku omaniku sai ja perfektselt korda tehti. Lisaks on seal säilinud ka rida kõrvalhooneid (kelder, saun, rida kuure jne). Omades tänu teadlikule omanikule ja väga heale seisukorrale parimat säilimisperspektiivi ja olles samas ka selle hoonetüübi parim esindaja on tegemist

sobiliku kandidaadiga riikliku kultuurimälestiste nimekirja esindamiseks Eesti Vabariigi raudteearhitektuuri üht tüüpilist lahendust, mis seni riikliku kaitse poolt väärtustamata.



Kõnnu 2008.

2.2.1.7 Polügonaalse keskrisaliidi ja kelpkatusega 2-korruseline krohvitud jaamahoone

Kuigi projektdokumentatsioon pole säilinud võib käekirja ja dateeringu järgi omistada ka selle lahenduse Raudteevalitsuse arhitektile Leon Johansonile. Ristkülikulist põhiplaani liigendab iseseisva telkkatusega kõrge risaliit esifassaadil ja väljasopistuv trepikoda tagaküljel. Fassaade ilmestavad krohvraamistuses, (keskaknal lukukiviimitatsiooniga) kümnese ja kaheksase ruuduliigendusega püstaknad, pööninguosas dekoratiivsed rombaknad.



Raikküla jaamahoone 2004.



Taevaskoja jaamahoone 1936.a.

Kergelt tõstetud katuseräästal kulgeb laudkarniis. Esifassaadi valgmikuga peasissepääsul kahepoolne klaasidega tahveluks. Trepikoja mõlemal küljel asetseva sissepääsu piirdega

trepimadet katab puitpostile toetuv varikatus ja trepikoja keskel paiknevat kahepoolset keldriust katab konsoolidele toetuv kitsas varikatus. Sellised jaamahooned olid Tartu-Petseri raudteel Ilumetsas, Taevaskojas ja Kliimas ning Rapla-Virtsu raudteel Raikkülas. Taevaskoja ja Kliima jaamahooned on tänaseks hävinud, Raikküla ümberehitustega moonutatud.



Raikküla jaamahoone 2011.

Kuigi arhitektuurilooliselt ei ole see jaamahoone tüüp kaugeltki nii silmapaistev kui eelmine (just oma vanamoodsa polügonaalse keskrisaliidi tõttu), siis pidades silmas raudteearhitektuuri tüpoloogiat esinduslikkust võib riikliku kultuurimälestise staatust kaaluda Ilumetsa jaamahoone puhul, mis on säilinud erakordselt autentsena ja mille jätkusuutlikust toetab jaamahoone ümber kogunenud MTÜ Ilumetsa Rongipeatuse sõbrad. Seega oleks ettepanek selles tüübijaotuses mitte teha ettepanekuid riiklikuks kaitseks.



Ilumetsa jaamahoone 2009.

2.2.1.8 Suur 2-korruseline silikaattelistest tüüpjaamahoone

Tegemist on sümmeetrilise ristkülikulise põhiplaaniga madala kelpkatusega hoonega. Ehitise keskosas asetsev kitsam ootesaalikorpus moodustab mõlemale pikiküljele kõrgema, tagasiastega keskosa. Hoone mõlemal otsaseinal asetseb kergelt eenduv, põhikorpusest pisut madalam trepikoda. Seinad on liigendatud püstsete aknanišidega, mis pikifassaadide kõrgemal keskosal päädivad kolmnurksete pööninguakendega. Esinduslikku muljet süvendab astmeline telliskarniis katuseräästal ja stiliseeritud kvaadriimitatsioon hoone nurkadel, samuti lai betoonvarikatus mõlemal peasissepääsul. Külguksed on varustatud väiksemate konsoolvarikatustega. Katuse otstahkuldel paiknevad poolümaruugid. Ka seda projekti võib dateeringu ja stilistiliste võtete järgi omistada Leon Johansonile



Märjamaa jaamahoone 2012. M



Vigala jaamahoone 2009.



Kiidjärve jaamahoone 1932.a.



Ruusa jaamahoone. 1932.

Sellesse gruppi kuuluvad Märjamaa, Vigala, Põlva, Ruusa ja Kiidjärve (kaks viimast olid dekoorilt veidi väiksemad ja lihtsamad ning krohvitud fassaadidega) jaamahooned. Ruusa ja Kiidjärve hävisid II MS. Märjamaa jaamahoone on koos veetorniga muinsuskaitse all ja sellega on n.ö tüpoloogiline esindatus tagatud. Arvestades silmapaistvat ansamblit (tüüpelamud, tüüpkuurid, tüüpkäimla, ja kaubaait) ja paiknemist maakonnakeskuses säilinud raudteeliini ääres (kus ühtegi raudteeehitist siiani riikliku kaitse väriliseks peetud ei ole) tuleks tähelepanuga suhtuda ka Põlva jaamakompleksis, väärtustades seda siis kohaliku tasandil või hoopis riiklikku kaitset silmas pidades.



Põlva raudteejaam, 2012.



2.2.1.9 Väiksem 2-korruseline silikaattellistest tüüpjaaamahoone

Eelmise tüübi variatsioon esteetiliselt plaanis, kuid oluliselt väiksem ja lihtsam. Asümmeetrilise põhiplaaniga askeetliku kujundusega ehitisele lisavad esinduslikkust telliskarniis katuseräästal ja stiliseeritud kvaadriimitatsioon nurkadel. Visuaalset rütmi loovad kahe- ja kolmekaupa rühmitatud kahe korruse kõrgused aknanišid ja sümmeetriliselt paigutatud vihmaveerennid, sissepääsud on nihutatud keskteljelt kõrvale. Fassaadi katusetahul asetseb madal kaaruuk. Sissepääsud on varustatud kitsa betoonist konsoolvarikatusega, tagumist peasissepääsu flankeerib stiliseeritud kvaadriimitatsioon. Peasissepääsul kahepoolsed klaasidega tahvelused (analoogilised olid ka L.Johansonini puitjaamahooneitel Lelle-Pärnu liinil). Fassaadiviimistluses esineb nii puhasvuuk silikaattellist (Paeküla), kui krohvitud pinda. Fassaadiviimistluses esineb nii puhasvuuk silikaattellist ja kui krohvitud pinda. Hoones paiknes ootesaal, ametiruumi, samuti mõned korterid. Nagu eelmine tüüplahendus viitab ka selle väiksem versioon Leon Johansonini käekirjale.



Paeküla ja Rumba jaamahooned 1932. Foto J.Parikas.

Gruppi kuuluvad Paeküla, Rumba, Rootsi ja Tuudi jaamahooned, kõik Rapla-Virtsu liinil. Kõik nimetatud jaamahooned paiknesid Rapla-Virtsu liinil, mida tänaseks enam ei eksisteeri

ja paljud peatuskohad on jäänud asustusest eemale, kõrvalistesse kohtadesse. Nii Rootsi, Rumba kui Tuudi jaamahooned seisava tühja ja mahajäetuna, ilmselt puudub omanikel huvi, nägemus ja võimalused neid kasutusele võtta.



Rumba jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



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



Rootsi jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja

Neist ainsana kasutuses ja kõige paremini säilinud näide on Paeküla jaamahoone (ansamblis loisaks käimla, kuur ja pagasikuur), mille puhul tasub kaaluda riiklikku kaitset tüpoloogilist esindatust silmas pidades. See on säilinud autentsena ja on mingil määral kasutusel elamuna.

Küsimus võimalikust kaitsest ei ole siiski üheselt vastatav. Olles olemuselt eelmise tüübi lihtsustatud-vähendatud variant tundub, et see raudteearhitektuuri esteetiline suund on juba esindatud ja tingimata täiendust ei vaja, samas kui soovida meie iseseisvus-aegset raudteearhitektuuri säilitada kogu tüpoloogilise paleti ulatuses, oleks selle hoone kaitse õigustatud.



Paeküla jaamahoone ja pagasikuur, 2009. Foto L. Välja



2.3.9 2-korruseline kaubalaoga funktsionalistlik silikaatjaamahoone

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



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

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

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

Minimalistliku hoone visuaalse dominandi moodustab alumise korruse fassaadi keskel asetsev ärkel, millel silikaatraamistuses tagasiastega sissepääs. Sissepääsu flankeerivad krohvitud nurgapostidega lintaknad, varustatud allääres kulgeva silikaatsimsiga. Katuseräästaste servad ja alumised pinnad on viimistletud terrassiitkrohviga, aknaavad piiratud eenduva

silikaatraamistusega. Tagaküljel asetsev püstne trepikojaaken on kroonitud silikaadist lukukividekoratsiooniga. Fassaadi katusetahul madal ristkülikuline uuk. Gruppi kuuluvad Piilsi ja Ülenurme jaamahooned, mis erinevad üksteisest mõnevõrra küll detailikäsitluse poolest (aknajaotused, katusekalle). Võrreldes teiste sarnase materjali- ja vormikäsitlusega hoonetega on tegemist suhteliselt tagasihoidilikuma lahendusega, mis esindatust riiklikus kultuurimälestiste nimekirjas vältimatult ei vaja. Potentsiaalse kaitseobjektina võiks vaadelda Piilsi jaamahoonet, mis on juba algselt elegantsema lahendusega olnud ja algupärasemalt säilinud kui Ülenurme. Samas on selle säilimisperspektiiv küsitav – üksildane asukoht soode ja metsade vahel ei pruugi tagada funktsiooni ja kasutust järgnevatel aastatel. Hetkel on hoone kasutuseta aga suletud avadega.



Piilsi jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja



Ülenurme jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja

2.2.1.11 Jaamahoone eriprojektid

2.2.1.11.1 Leon Johansoniteema variatsioonidega

Peale tüüpprojektide järgi valminud jaamahoone on L. Johansonite loominguks tänaseni säilinud veel kaks eriilmelist jaamahoonet – Karuse ja Koikse.

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



Karuse jaamahoone 2004.a.



Koikse jaamahoone 2004.a.

Kuigi üldjoontes sarnase vormikäsitlusega mõjub ühekorruseline kelpkatusega **Koikse** tuntavalt funktsionalismipärasena. Esiküljel domineerib tugevalt eenduv silikaattelliskarniisiga keskrisaliit. Katuse otstahkudel on madalad kaaruugid, välisukse kohal asetseb kitsas varikatus. Hoone nurgad on kaunistatud kvaadrit jäljendavate ülestikku paigutatud rõhtsate ehisvaolõikudega. Keskrisaliidi seinal hoone põhimahu katuseräästa kõrgusel kulgeb katkematu ehisvagu.

Koiksele mõnevõõra sarnased, kuid analoogiliselt Karusele krohvitud, olid ühekorruselised jaamahooned Rapla-Virtsu liinil Kirblas ja Tartu-Petseri liinil Oraval. Mõlemad on tänaseks hävinud (Orava II MS-s, Kirbla lammutati 1990.aastatel).



Kirbla ja Orava jaamahooned. Fotod internetist.

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

2.1.11.2 Ainuprojektid traditsioonilises võtmes

Traditsionalismi võtmes valminud ainuprojektidest on üks varasemaid 1926. aastal Karl Burmani kavandatud **Järve** jaamahoone, mis harmoneerub hästi ümbritseva aedlinna romantilise traditsionalismi käsitlusega. Unkaotstega kelpkatuse ja räästaalusega rehetaret meenu-
tav ehitise on hiline näide omanäolise andega arhitekti rahvusromantilisest juugendi tõlgendusest, milles ei puudu ka 1920. aastate traditsionalismi hõng.

Erandlikud on ka kergelt hilisjuugendliku varjundiga Kiisa ja Sürgavere jaamahooned. 1931 valminud **Sürgavere** ehitati tollal uudismaterjalina kasutusele tulnud põlevkivituhktellisest. Juugendliku üldilmega plastiliselt liigendatud poolkelpkatusega ehitise igat külge ilmestab lai trapetsiline katuseviil. 1928. aastal valminud **Kiisa** vaksali detailikäsitus on paljuski sarnane Leon Johansoniga samaaegsete raudteejaamadega. Kahte massiivset külgtiiba ühendab kitsam keskosa, mille mõlemal fassaadil profiiläärise laia varikatuse all peasissepääs, mille mõlemal küljel kitsas aken.



Järve jaamahoone 2011.



Kiisa jaamahoone 2009.a.



Sürgavere jaamahoone 2008.a.

Uue vormikeele tulekust annavad märku põlevkivituhktellisest 1929.aastal valminud Hiiu ja 1930. aastal valminud Rahumäe raudteejaamad, mis oma raske kelpkatusega räägivad traditsionalismi elujõust, samas on mahtude käsitus juba funktsionalismipäraselt dünaamilisem.



Rahumäe raudteejaam 2010a.



Hiiu raudteejaam 2010.a.

Selle grupi esindatus riiklikus kultuurimälestiste nimekirjas on üllatavalt hea: mälestised on juba Järve, Rahumäe ja Hiiu jaamahooned. Kiisa ja Sürgavere puhul võib pidada küllaldaseks arvele võtmist ja võimalusel ka kohalikku kaitset. Eriti Sürgavere puhul jääb õhku ka küsimus elujõulisusest.

2.1.11.3 Funktsionalistlikud ainuprojektid

1930. aastad töid ka raudteearhitektuuri funktsionalistlikku vormikeele, mis lisaks eelpool mainitud tüüpprojektidele (Piilsi-Ülenurme ja Kaarli-Vajangu projektid) kajastus ka ainuprojektides. Neist elegantseim on kahtlusteta 1938. aastal Grigori Tumma projekti järgi valminud Paide jaamahoone. Selle autorlusega ei ole küll lood päris ühesed: Raudteevalitsuse Ehitusameti projekti peal on autoriks märgitud Grigori Tumma, samas märgib ka Heinrich Otloot oma isikuankeedis selle oma projekteeritud raudteejaamade hulka. Jaamahoone otsale nihutatud ooteruumiga plaanilahendus saab esmakordselt ka väljast loetavaks, modernistlikku üldmuljet ei riku kõrge ootesaali püstaknaid ekraaniks siduv graniitkrohvaamistuski. Tegemist on ühe elegantsema funktsionalistliku raudteejaamaga Eesti raudteearhitektuuri pärandi hulgas ja väärib skaitset kultuurimälestisena.



Paide 2012

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

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

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



Kilingi-Nõmme jaamahoone 2006.a.



Lihula jaamahoone 2008.a.

Kivimäe jaamahoone on asümmeetrilise põhiplaaniga ühekorruseline lameda kelpkatusega hoone. Sopiliselt tagasiastuv esisein tekitab fassaadile varieeruva sügavusega katusealuse, mille räästast toetavad tellispostid. Fassaadi räästastalust seinariba ääristab terrassiitkrohviga

simss. Terrassiitkrohviga on viimistletud ka laia katuseräästa serv ja aluspind. Kivimäe jaamahoone on üks funktsionalistilikuma üldilmega hooneid kaasaegsete hulgas, ise-loomulik on ka linnalähirongide jaamahoone-tele (Järve, Rahumäe, Hiiu, Kivimäe) avar katustatud välioteala. Sellest grupist kuulub



Kivimäe jaamahoone 2004.a. Foto U.Oja

riiklikku kultuurimälestiste nimekirja ainult Kivimäe raudteejaam. Ettepanek on kaaluda ka Paide raudteejaama tunnistamist üksikmälestiseks arvestada tema silmapaistvat arhitektuurset kujundust ja erilisust Eesti raudteearhitektuuri hulgas. Lihula vääriks kaitset kompleksina: lisaks jaamahoonele kuuluvad sellesse ka kahekorruseline tüüpelamu, kaubaait, saun, käimla, kelder, kuur ja veetorn. Erandlik Tondi juba on kultuurimälestis, küsitava dateeringuga Ikla (võimalik, et valmis ka peale II maailmasõda) vajaks põhjalikumalt uurimist, huvipakkuv om ta mõlemal juhul, kuid takistuseks ebasõbralik pererahvas.

2.2.2 Jaamaelamud

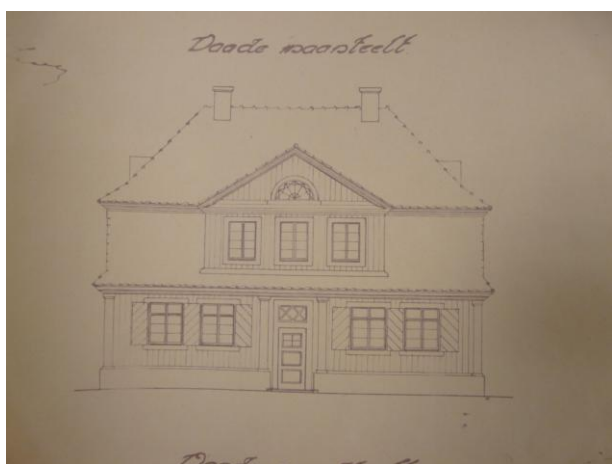
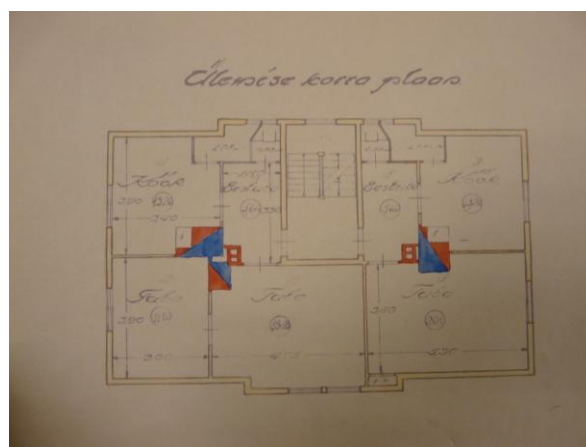
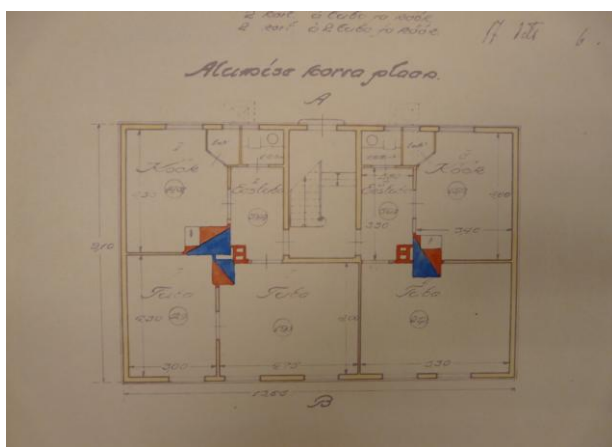
Kuigi tolle aegsetele jaamahooneatele on omane, et lisaks ootesaalile ja kassaruumile oli neil ka elamisfunktsioon (enamasti II korrusel), valmis suuremates jaamades ka terve rida raudteetöötajatele mõeldud elamuid. Enamik neist valmis Eesti Raudtee Valitsuse arhitekti Leon Johansonini tüüpikavandite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

2.2.2.1 Ühekorruselised tüüp-puitelamud Lelle-Papiniidu liinile

Leon Johansonini projekti järgi esialgu Lelle-Papiniidu trassile kavandatud traditsionalistliku üldilmega hoonetel, mida iseloomustab kõrge mansard- või poolkelpkatus, asunikotalulaudis ja uusklassitsismisugemetega dekoori-käsitlus on tegelikult mitmeid variatsioone, mis erinevad üksteisest põhiplaanide, korterite suuruse ja avade paiutuse poolest, samas on nii mahud kui detailikäsitlus valdavalt sarnased.

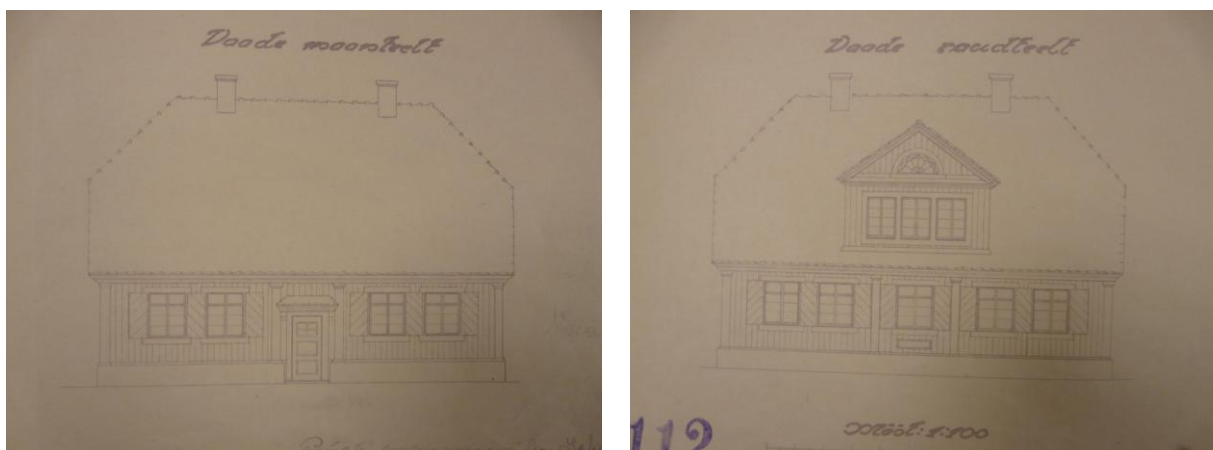
Eristada võib jägmisi variante:

- A. Ühe trepikoja (kuhu viib vaid üks sissepääs) ümber koondatud neli korterit (üks 1-toaline ja üks 2-toaline kummalgi korrusel)



Papiniidu-Lelle raudtee tüüpiliste puust elumajade projektid. ERA.49.1.1524

Sama põhiplaaniga hoone kohta on tüüpprojektide huklgas ka lihtsam variant, kus teine korrus esialgu üldse välja ehitamat jäeti. Sellest tulenev põhiline erinevus oli mansardkatuse asemel poolkelpkatuse kasutamine. Fassaadi ilmestamiseks vajalik pööningukorruse väljaehitus oli ette nähtud ka siin, kus pööningut vaid pesukuivatuseks kasutati.



Papiniidu-Lelle raudtee tüüpiliste puust elumajade projektid. ERA.49.1.1524

See projekt eriti arvukalt rakendust ei leidnud ja ka need, mis ehitati lihtsustati mõnevõrra loobudes dekoratiivstest pilastritest. Tänapäevaks on silinud vaid kolm elamut (ja pole alust arvata, et neid üldse rohkem ehitati (aga ei saa ka välistada). Säilinud hoonetest on Sindi juba kaitstud riikliku mälestisena ja sellega tüpoloogiline esindatus tagatud, Vändra tänapäevaks ümberehitustega oma algse ilme kaotanud. Viluvere kui kõige autentsemalt säilinud hoone väärib tähelepanu koos ansambliga ja väärib kindlasti arvele võtmist, perspektiivis ehk ka kohalikku kaitset.



Vändra 2008.a. Foto L.Välja



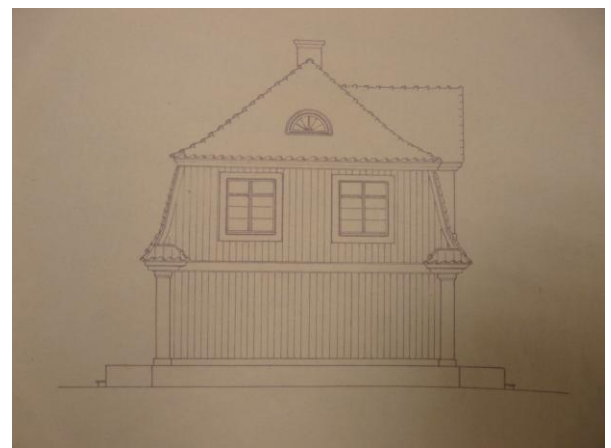
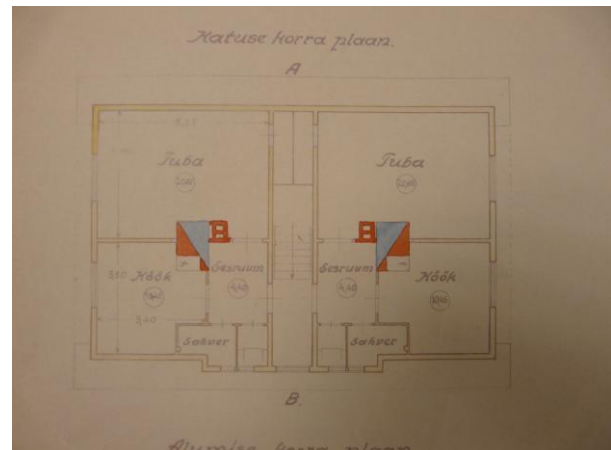
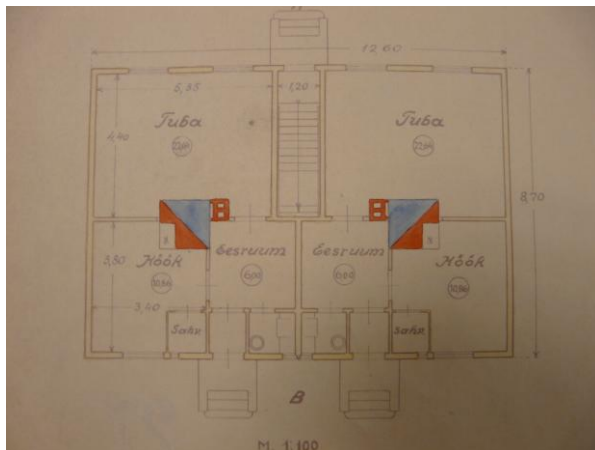
Sindi 2008.a. Foto L. Välja



Viluvere 2011.a. Foto L.Välja

B. Nelja 1-toalise korteriga ja eraldi sissepääsudega kõrge mansardkatusega elamu

Märksa levinum oli variant, kus kummalgi korrusel paiknes kaks ühetoalist korterit. Esimese korruse korteritese viisid eraldi sissepääsud õuest, ülemise korruse korteritel oli ühine trepikoda, mille sissepääs paiknes teisel pikiküljel kui I korruse sissepääsud. Klassitsistliku kolmnurkfrontooniga katusekorruse väljaehitis paiknes vaid hoone ühel küljel, kus ka I korruse korterite sissepääsud.



Papiniidu-Lelle raudtee tüüpileste puust elumajade projektid. ERA.49.1.1524

See hoonetüüp osutus eelmisest märksa populaarsemaks leides lisaks Lelle-Papiniidu liinile rajatatud uutesse raudteejaamadesse (Sindi, Viluvere) rakendamist ka mujal. Esmalt juba olemasolevas Lelle Raudteejaamas, aga ka Olustveres Rapla-Viljandi lõigul ja Mõnistes Valga-Mõniste liinil olemasoleva jaamaansambli täiendamiseks. Ilmselt oli siin üheks põhjuseks ka võimalus tänu eraldi sissepääsudele kohaldada üks ühetoalistest korteritest vajadusel kontoriks või ooteruumiks.



Möniste 2004.a. Foto U.Oja



Sindi 2006.a. Foto L.Välja



Vilivere 2011.a. Foto L.Välja



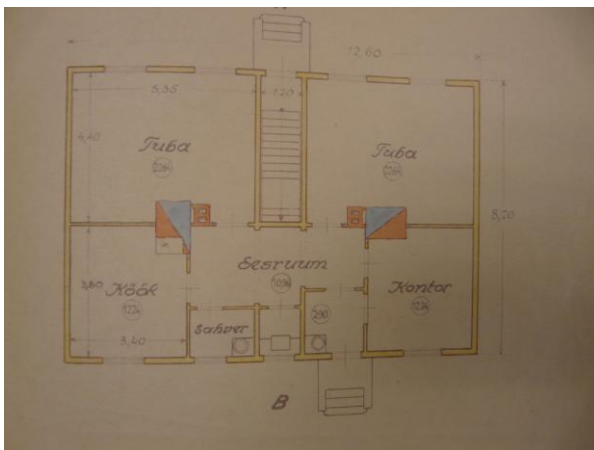
Olustvere (tagafassaad) 2004.a. Foto U.Oja



Lelle (tagafassaad) 2004.a. Foto U.Oja

Ka nendest hoonetest on riikliku kaitse all Sindis paiknev elamu, mis on tüpoloogilise esindatuse osas piisav ja kuulub kõige teriklikumalt säilinud jaamaansambli koosseisu. Samas on ka ülejäänud hooned oma arhitektuurselt väärtuselt silmapaistvad ja väärivad arvele võtmist ning tulevikus võimalusel kohalikku kaitset.

Ka sellel tüübil erineb oma alavariant, kus esimesel korrusel on hoopis kolmetoaline korter. Fassaadil kajastub see vaid mõningases assümmeetrias, mis tekib ühe ukse asendamisest väikese aknaga.



Papiniidu-Lelle raudtee tüüpiliste puust elumajade projektid. ERA.49.1.1524

Seda tüüpi elamuid on säilinud kaks Toris ja üks Sindis. Viimane on ka riikliku kaitse all. Ka Tori elamud said endale 2012.aastal väga muinsusteadlikku omaniku ja võib loota nende pärandit respektseerivat korrastamist.



Tori 2008. Foto L. Välja



Tori 2012. Foto L. Meister



Sindi 2008. Foto L. Välja

Lisaks eelpooltoodud suhteliselt homogeensele gruppile esines veel neljas, väiksem elamutüüp, mida rakendati raudteeülesõitute juures. Sellised on säilinud Sindis ja Koogistes. Riikliku kaitset neil küll, aga arvestades elle kuulumist suhteliselt homogeensesse Lelle-Pärnu raudteehoonete gruppi, mis valdavalt on päris hästi riikliku kaitsega kaetud puudub vajadus seda vältimatult kaitsta. Arvestades Sindi hoone paiknemist mälestiste kaitsevööndis on võimalused hoone ansambliväärtuse hoidmiseks siiski mingil määral ka olemas.



Sindi raudteejaama ülesõiduvahi elamu. Foto 2008



Koogiste ülesõiduvahi elamu. Foto 2004

Kokkuvõttes võib nentida, et Lelle-Pärnu liinile kavandatud tüüpelamuid on säilinud päris märkimisväärsel hulgal (kokku 13), millest kolm on Sindi raudteejaamaansambelis ka riikliku kaitse all. Et kõik nad esindavad erinevat elamutüüpi on n.ö tüpoloogiline mitmekesisus tagatud. Samas väärivad ka kõik ülejäänud siin grupis esile toodud hooned väärtustamist, arvele võtmist ja huvi korral ehk ka kaitset kohalikul tasandil.

2.2.2.2 Kahekorruseline viilkatusega puitelamu

Kõige arvukamalt leidis üle Eesti rakendust ristkülikulise põhiplaaniga keskrisaliidiga kahekorruseline viilkatusega hoone, mille stilistika võimaldab ka selle omistada Leon Johansonile. Fassaadi keskel risaliidina eenduvat trepikoda kroonib laudkarniisiga raamistatud kolmnurkfrontoon, mida kaunistab dekoratiivse liigendusega poolümaraken. Üleulatuva räästaservata otsviiludele annavad viisnurkse kuju alumistest viilunurkadest välja kasvavad parapetilaadsed astmed. Külgmisi katuseräästaid ääristav lopsakas laudkarniis jätkub katkematu vööna ka otsaseintel, markeerides otsviilude alumisi servi. Hoone nurki raamistavad puitpilastrid päädivad rõhtsate profiilliistudega piiritletud lakooniliste kapiteelidega. Risaliidi sissepääsu kohal asetseb väike kaaraken. Aknad on tiheda ruudustikuga.

Tüüp jaguneb omakorda kaheks:

A. Ühe sissepääsuga suurem hoone, kus kummalgi korrusel 2-toaline ja 1-toaline korter

Risaliit on jõuliselt eenduv, ja rikkalikumalt kujundatud: trepikoja II korruse akende all on liistudest dekoratiivne kaunistus. Kummalgi pool peast asetsevad kaks väikest neljase ruudujaotusega akent. Tagafassaadi ilmestavad sümmeetriliselt kuus ühesugust suurt akent.



Koikse raudteejaama elamu esi- ja tagafassaad. Fotod 2004 ja 2011a.

Selliseid elamuid kerkis arvukalt ja mitmetel liinidel, võib öelda, et see oli üks enamkasutatavaid raudtee-elamu tüüpprojekte.



Veriora. Foto 2012



Märjamaa. Foto 2012



Lihula. Foto 2008



Põlva. Foto 2012



Vigala. Foto 2009.



Virtsu. Foto 2008

Säilinud kaheksast elamust on Virtsu ja Vigala moonutavate ümber- ja juurdeehituste osaliseks saanud, Märjamaal, Põlvas, Oraval, Reolas ja Verioras on vahetatud avatäiteid. Kõige paremini on säilinud Koikse ja Lihula elamud.



Reola. Foto 2004

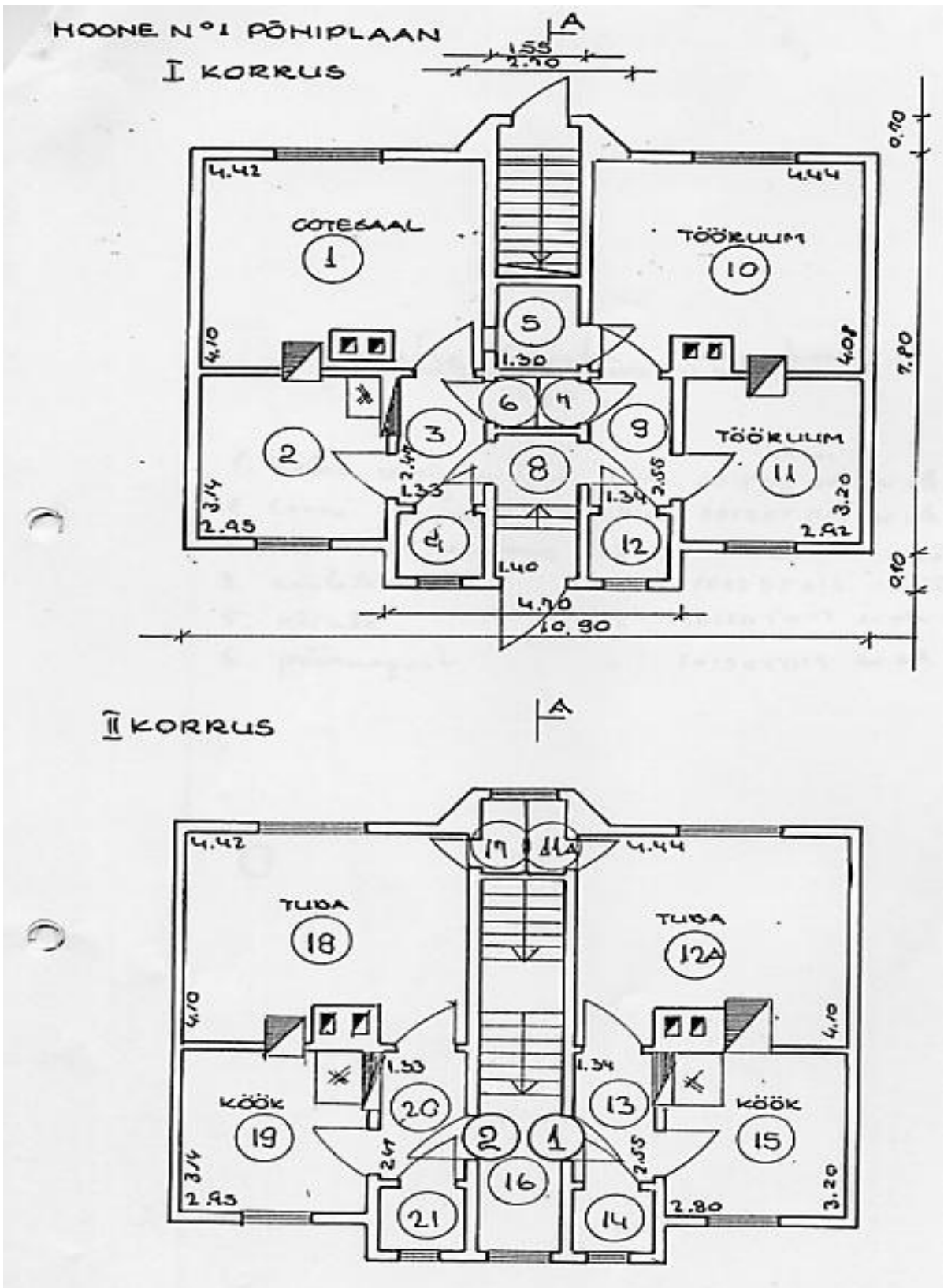


Orava. Foto 2011

Et Koikses on jaamahoone juba riiklik kultuurimälestis ja Lihula puhul tegemist väärrika tervikliku ansambliga, siis on mõlematel potentsiaali olla kultuurimälestis. Ülejäänud väärivad kindlasti arvele võtmist ja väärtustamist, huvi korral ka kohalikku kaitset.

B. Kahe sissepääsuga väiksem tüüp

Eelmisest väiksema ehitusaluse pinnaga on mõnevõrra lihtsama fassaadikujundusega: keskrisaliidi ülaosa dekoratiivsed kaunistused on asendatud lihtsa kolmikaknaga. Tagaküljel on polügonaalselt eenduv trepikoda I korruse ulatuses. See tüüp koosneb neljast ühetoalisest korterist, tänu eraldi sissepääsudele on I korrus kergesti kohaldatav ka ootesaaliks ja ametiruumideks. Jaamades, kus on mitu elamut, on enamasti esindatud mõlemad hoonetüübid. Tõenäoliselt ehitatigi esimeseks kahe sissepääsuga elamu, mis võimaldas jaama aktiivselt kasutama hakata. Kivist jaamahoone valmimine võis siis järgnevatel aastatesse jääda.



Vastse-Kuuste jaama elamu põhiplaan, mis peale kivist jaamahoone hävimist II maailmasõjas võeti taas kasutusele jaamahooneena.

Sellised elamud on säilinud Märjamaal, Vigalas, Virtsus, Põlvas, Verioral ja Vastse-Kuustes. Kõige autentsemalt on sealjuures säilinud Põlva ja Vigala jaamaelamud.



Veriora. Foto 2010



Vigala. Foto 2008



*Vastse-Kuuste
.Foto2006*



Põlva. Foto 2012



Virtsu. Foto 2008



Märjamaa. Foto 2011

Kokkuvõttes võib öelda, et kahekordsete elamute näol on tegemist on ühe enim kasutatud tüüplahenduste grupiga iseseisva Eesti raudteearhitektuuris. Kuna ühtegi seda tüüpi hoonet riikliku kaitse all ei ole, siis selles osas oleks nimekirja täiendamine küll vältimatu. Vaadeldes tüpoloogilise esindatuse seisukohast võiks kaaluda Koikse (variant A), kus jaamahoone on juba kaitstavate hulgas ja Vigala (variant B) elamute kaitsmist. Vaadates probleemi aga väärtuslike ansambelite kontekstis kerkivad esile hoopis Lihula ja Põlva, varuvariantidena ka Virtsu. Eriti tuleks siin esile tõsta Põlvat, mis on veel tegutseva raudteeliini ääres ja tegemist on ainsa säilinud näitega 1931. a rajatud Tartu-Petseri laiarööpmelise liini suurtest silikaatjaamahoonetest.

2.2.2.3 Suured ühekorruselised otsasissepääsuga hooned

Suhteliselt suurem hoonetüüp, mida rakendati Paide-Tamsalu raudteel. Ristkülikulise põhiplaaniga hoone katuse mõlemal pikitahul asetseb pultkatusega väljaehitis katusekorruse akendega. Idapoolsel sissepääsul on konsoolne varikatus. Sellest tüübist on säilinud vaid Esna ja Järva-Jaani jaamaelamud. Esna puhul on välisvooder, avatäited samuti avade ja nurkade raamistuslauad sekundaarsed. Korstnad on plekiga üle löödud. Hoone on säilitanud küll algupärase mahu ja on sellisena oluline osa jaamaansamblist, iseseisvat väärtust

kultuurimälestise kandidaadina siiski ei oma. Märksa parem on lugu Järva-Jaani elamuga, mis on säilinud praktiliselt autentsena. Siin on küll miinuseks jaamahoone puudumine (tundmatuseni ümber ehitatud), samas on säilinud munakivisillutisega jaamatee ja mõned kõrvalhooned, mis lasevad siiski ansambli omaaegset rolli aimata. Lisaks tuleb arvestada, et tegemist on aleviku kontekstis ühega vähestest professionaalse arhitektuuri ilmingutest. Riikliku kultuurimälestiseks neid kumbagi siiski ei esitaks: Esna puhul, kus muudeud on avatäited, asendatud fassaadilaudis jne, on tegemist eelkõige ansambliväärtusega ja pigem võiks teda käsitleda kompleksi osana kui peaks riiklik kaitse laiema Esna raudteejaamale, Järva-Jaani puhul, mis on küll üsna autentselt säilinud saab aga probleemiks toetava kompleksi puudumine: jaamahoone on tundmatuseni ümber ehitatud ja kõrvalhooned valdavalt lagunened. Küll aga on siin ainst kohalikuks kaitseks, kui selline huvi peaks tekkima. Samuti väärivad mõlemad arvele võtmist.



Esna. Foto 2009.a.



Järva-Jaani. Foto 2009.a.

Peale selle olid veel inventeerimise ajal 2004. aastal säilinud Eesti Vabariigi ajast Eidapere, Keeni, Tudu, Kiisa, Lelle (väike elamu) vernakulaarse ilmega jaamaelamud, mis jätkates eelmise perioodi traditsioone, selles ajalõigus iseseisvat väärtust ei oma ja sellisena esile toomist ei vaja.

2.2.3 Veetornid

Vajadus veetornide järgi oli valdavalt raudteeliinidel, mis arendati välja alles peale iseseisvumist (eelkõige Rapla-Virtsu ja Tartu-Petseri), varasematel oli veetornide võrk üldjuhul küllaldane ja sõjas jäi enamik kahjustamata. Kui raudteejaamade osas nägime variatsioonide rohkust nii materjalikasutuse kui detailikäsitluse osas, siis veetornidega on asi lihtne – perioodil 1920-40 rakendati uute veetornide ehitusel valdavalt kahte tüüpprojekti, mis varieerus vaid veepaagi ja katuse osas: Tartu-Petseri liini veetornidel on veepaagi osa ümar ja selle kohal kuppelkatus, Rapla-Virtsu liinil on aga ülaosa polügonaalne ja samas võtmes on ka kaheksatahuline katus. Nii seinapinna liigendus kui avade kujundus on sarnane mõlemal tüübil. Hoolimata suhteliselt väikestest erinevustest mõjuvad Tartu-Petseri liini veetornid märksa moodsamalt, kahjuks ei ole neist aga ükski säilinud.



Veriora veetorn. 1932. Parikase foto.



Lihula veetorn.1932. Parikase foto.

Kaheksatahulise põhiplaaniga, telkkatusega torni vahelae kõrgusel kulgev telliskarniis eraldab ülemise veemahutikorruse ka eksterjööris omaette üksuseks. Ülemise korruse seinapinnad on liigendatud vaevumärgatava tagasiastega riskülikniššidega, alumine osa sügavamate ümarkaarniššidega. Katuseräästast ääristab lopksakas laudkarniis. Veemahuti osas on igal teisel seinatahul eenduvas silikaatraamistuses kolmnurksillusega vertikaalaken. Samasugused on ka alumises osas, nende kohal kaarniššide tipus asetsevad dekoratiivsed rombknad. Välisuks on varustatud konsoolse betoonvarikatusega, mille kohal paikneb kolmnurkne valgmik.

Tänapäevani on säilinud Märjamaa, Lihula ja Vigala veetornid, lisaks Lelle oma, mis juba algselt eristus teistest oma krohvitus seinapinna poolest, täseks on kogu veemahuti ja katuse osa moonutatult ümber ehitatud. Neist Märjamaa veetorn on juba kaitstav riikliku

kultuurimälestisena ja seega on tüpoloogilisest aspektist kaitse piisav. Lihula veetorni kaitset võiks kaaluda juhul, kui kaitstakse Lihula raudteejaama kompleksi tervikuna. Nii Lihula, Vigala kui ka Lelle väärivad aga arvele võtmist ja perspektiivis ka kohalikku kaitset kompleksina, kui selleks soov peaks olema.



Lihula veetorn 2008.a.



Lelle veetorn. Foto 2008.



Märjamaa veetorn 2004.a.



Vigala veetorn 2008.a.

2.2.4 Kaubalaod ja pagasikuurid

2.2.4.1 Pagasikuurid

Pagasikuuril oli oluline roll omaaegses jaama-ansamblis ja reeglina paiknes ta kohe jaamahoone kõrval. Levinud tüüplahendus 1930. Aastatel rajatud raudteejaamade pagasikuuridele oli ruudukujulise põhiplaaniga püramiidja katusega puidust ehtis. Selle autorlust on omistatud paljude raudteejaamade ja raudteelaste elamute projektide autorile arhitekt Leon Johansonile. Esineb nii asunikutalu kui lihtsa püstlaudisega kaetud hooneid, sageli rõhutavad hoone vormi nurgaliseenid. Hoone katusetipp oli enamasti rõhutatud väikese nõelja puidust tornikesega. Iseloomulikud on kalasabamuustrilise laudisega kahepoolsed uksed, vahel on külgedel ka tiheda ruudujaotusega aknad.



Paeküla 2004



Orava 2011.a.



Rumba 2004.a.



Karuse 2004



Luuri 2011



Rootsi 2004



Koikse 2011



Virtsu 2008



Eidapere

Enamik sedatüüpi pagasikuuridest rajati Lelle-Pärnu, Rapla-Virtsu ja Tartu-Petseri liinide äärde, kus on valdav osa aastatel 1920-40 rajatud raudteeoonetest. Paraku on enamik neist hoonetest tegutsemise lõpetanud raudteeliinide ääres, vaid Orava ja Eidapere on toimiva

raudtee ääres. Enamiku puhul jätab soovida ka tehniline seisund, üldjuhul neile täna kasutust ei ole leitud ja nii toimub vaikne lagunemine või sekkutakse vahel ka aktiivselt protsessi nagu juhtus Tori jaamas 2009. aastal, kui eemaldati laudis ja katusekivid – säilis vaid karkass, mis hoone skeletina mõjub.



Tori 2004



Tori 2012

Vaadeldes pagasikuuride kaitstust kitsalt tüpoloogilisest aspektist on see tagatud Sindi raudteejaamaansamblisse kuuluva pagasikuuriga, mis on riiklik kultuurimälestis. Täiendavate objektide kaitse oleks otstarbekas eelkõige ansambli terviklikkuse seisukohalt, kui kaitse alla läheb mõni raudteejaam, mille ansamblisse kuulub ka piisavalt heas korras ja autentsena säilinud pagasikuur (nt Eidapere, Karuse ja Virtsu). Kõik need pakuvad ka tüpoloogilist mitmekesisust lisaks Sindile olles asunikotalulauldisega, Virtsu ka harvem kasutatud valtsplekk-katusega. Variant on ka Koikse, mis küll mõnevõrra kehvemini säilinud aga samas juba mälestisena kaitstava raudteejaama juures.



Sindi 2011.

2.2.4.2. Monoliitbetoonist, silinderkatusega pagasi-kaubaait

Üks tehniliselt eesrindlikumaid hooneid meie raudteearhitektuuri hulgas ja oma koorikbetoonist katuslaega efektne näide varasest betoonikasutusest. Madala silinderkatusega, ruudukujulise põhiplaaniga ühekorruselise hoonel on kahepoolsed lükanduksed. Koorikbetoonist katusega ehitise madalatel segmentsel viiluväljal paiknes tiheda ruuduliigendusega valgimik, mis algsena on säilinud ainult Keenis. Gruppi kuuluvad Kaarepere, Keeni, Rapla ja Palupera kaubaaidad. Kõik neli hoonet on sarnase konstruktsiooni ja kujundusega erinedes siiski sedavõrd detailides, et päris ühe projekti järgi neid ehitatuks pidada ei saa. Palupera erineb teistest mõõtmete (koosnedes justkui kahest sektsioonist samas kui Keeni ja Kaarepere on n.ö ühesektsioonilised) ja pikikülje kaubavärvate kohal olev konsoolse varikatuse poolest. Märksa redutseeritumal kujul nägime analoogilist varikatust ka Kaarepere kaubaaidal. Selle hoonetüübi roll nii Eesti raudteearhitektuuri kui betoonikasutuse ajaloos on oluline ja seega vajalik ka kaitstus riikliku kultuurimälestisena.



Kaarepere kaubaait 2004.a.



Keeni kaubaait 2004.a.

Ansambllisuse aspektist oluks loogiline kaitsta Kaareperet, kuna sealne jaamahoone on juba muinsuskaitse all, kahjuks lammutati see mõni aasta tagasi. Keeni kui eelmisega analoogne on säilinud silmapaistvalt algupärasena ja on sellisena väga väärtuslik, samas puudub nii siin kui Paluperas ansambli toetav roll – mõlemas kompleksis on ülejäänud hooned erinevatest ajastustest ning sellisena terviklikku ansamblit ei moodusta. Tõsi Keenis on väikese stalinistliku raudteejaama üks paremaid rakendusi. Ilmselt tuleks siin eelistada üksikmälestise väärtust ansambliväärtusele, samuti arvestada hoonete elujõulisust ja kasutusperspektiivi, milles osas hetkel ülevaade puudub. Nii Keeni kui Palupera puhul jääb mõnevõrra õhku nende edasine kasutus ja elujõulisus. Rapla kaubaait kui maakonnakeskuses paiknev hoone omab selles osas ilmselt enim perspektiivi. Kõigil kolmel on piisavalt potentsiaali olla riiklik

kultuurimälestis, mitu ja millised tuleks kindlaks teha juba ekspertiiside käigus, kui selgineb nende tänane tehniline seisund ja kasutusperspektiiv.



Palupera 2012



Rapla 2012

2.2.4.3 Viilkatusega nurgaliseenidega krohvitud kaubaait

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



Keava kaubaait 2011



Lelle kaubaait 2011



Olustvere kaubaait 2011

Lisaks, Keava, Lelle ja Olustvere kaubaaitadele olid sarnased ka Viluveres ja Vodjal. Viluveres on tänaseks hävinud ja Vodja ümber ehitatud loomalaudaks. .

Tüpoloogilisest aspektist omab eelkõige ansambliväärtust raudteejaama hoonetekompleksi osana. Olustvere kaubaait on mälestisena kaitstud, millega võib lugeda tüübi kaitstuse piisavaks. Ülejäänud puhul piisab arvele võtmisest ja soovi korral ka väärtustamisest kohaliku mälestisena.

2.2.4.4 Laia räästaga viilkatusega silikaadist kaubaait

Tüüp on eelmisele mõnevõrra sarnane, siiski moodsama vormikeelega tänu puitkonsoolidele toetuvale madalama kalde ja laia räästaga katusele ning puhasvuuk silikaattelistest viimistlusele. Ristkülikulise põhiplaani hoonet ilmestavad nurgaliseenid ja raamistused avadel.



Vigala kaubaait 2004.a.



Lihula kaubaait 2004.



Karuse kaubaait 2004.

Selle tüübi alla kuuluvad Vigala, Lihula, Karuse ja Virtsu kaubaaidad. Kõik nad kuuluvad silmapaistvalt terviklikuna säilinud ansamblitesse, millel on kindlasti suur väärtus kohaliku ajaloo kandjana. Kuivõrd käesoleval hetkel ei ole sellest tüübist ühtegi näidet kaitse all, tasub siinkohal eelnimetatud ansamblite kontekstis neid kindlasti kaaluda.



Virtsu kaubaait. 2008.

Siin on enim potentsiaali ilmselt Lihulal ja Karusel, välistatud pole ka Virtsu kui ruumiliselt atraktiivses kohas paiknev hästi säilinud kaubaait. Vigala on nimetatutest enim ümber ehitatud ja pigem väärib tähelepanu kohaliku tähtsusega ansambli osana.

2.2.4.5 Savitellisest kaubaait lükandustega

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



Vastse-Kuuste kaubaait 2004.a.



Veriora kaubaait 2004.a.(lammutatud)

Tüüpi kuuluvad Vastse-Kuuste, Veriora ja Võru kaubaaidad. Neist Veriora on tänaseks lammutatud, Vastse-Kuuste on kõige paremini säilinud ja eksisteerib toetav kontekst jaamahooneks kohandatud tüüpelamu näol. Samas pole selge kasutusperspektiiv- Kaitsepotentsiaali omab



Võru.2011.a.

Ka Võru raudteejaama kaubaait, aga sedagi vaid juhul kui kaitstaks ansamblit tervikuna. Jaamakompleksides leidub ka üksikuid lihtsamaid puidust kaubaladusid, kuid võrreldes tsaariajaga on need selgelt utilitaarsed ehitised, millel puudub väärtus nii raudteearhitektuuri kui ansamblilisuse seisukohalt.

2.2.5. Veduridepoo

Rongide hoolduseks mõeldud suuri depoohooneid saadi suhteliselt palju päranduseks tsaariajast ja vajadus nende järgi tekkis eelkõige seoses uute raudteeliinidega nagu Rapla Virtsu, kus lõppjaama Virtsu rajati korralik kahe rööpapaariga veduridepoo, mis tänaseni on hästi säilinud. Olles sellisena ainus sellest perioodist säilinud veduridepoo on siin mõistlik kaaluda riikliku kaitset kas üksikmälestisena või ansamblina kuhu kuuluks ka ülejäänud jaamakompleksi säilinud hooned: kolm elamut, kaubaait, käimla, pagasikuur, tööriistakuurid.



Virtsu depoohoone 2008.

2.2.6 Jaamakäimlad

2.2.6.1 Püramiidkatuse tüüpkäimlad

Funktsionaalselt vältimatu lisand raudteejaamas oli jaamakäimla. Raudteejaamade rajamisel ehitati see koos jaamahoonega ja arhitektuurses mõttes ei peetud seda sugugi viiendajärguliseks (nagu ka I maailmasõje eelsel perioodil, kui need kujundati hoolikalt ansambliks jaamahoonega), vaid sellelgi hoonel oli oma tüüpprojekt (taas Leon Johanson), mille materjalikasutust küll varieeriti, kuid ruudukujulise põhiplaani ja püramiidkatusega sobis ta hästi ansambliks olles enamasti mahult sarnane tüüpprojekti järgi rajatud pagasikuuridega ja paiknedes sageli teine teisel pool raudteejaama. Hoone oli keskelt pooleks jaotatud, sissepääs kummassegi poole asus hoone vastaskülgedel. Sellesse tüüpi kuuluvad-kuulusid Veriora, Lihula, Vastse-Kuuste, Sindi, Virtsu ja Põlva raudteejaamade käimlad.



Veriora 2012.a.



Põlva 2004.a.



Vastse-Kuuste 2004.a.



Sindi 2011



Virtsu 2008.a.



Lihula 2008.

Kõik nimetatud hooned on üldkavatiselt sarnased, kuid detailides ja materjalikasutuses esineb variatsioone. Enim sarnanevad Veriora ja Lihula jaamakäimlad. Tegemist on puidust krohvitud hoonetega, mille seinu ilmestavad madalakaarelised nelinurksed aknaavad, igas avas kaks neljase ruudujaotusega raami. Hoone nurgad on kaunistatud silekrohviseenidega. Vastse-Kuuste ja Põlva tellistest jaamakäimlad erinesid Veriorast ja Lihulast vaid materjalikasutuse poolest. Rõhutatud avaraamistused ja nurgaliseenid on omased nii krohvitud, puhasvuuktellisest kui ka puidust käimlatele. Viimastest on säilinud kaks suurepärast näidet: Virtsu ja Sindi. Neist viimane on ka riiklikult kaitstav kultuurimälestisena, millega võib nentida, et tüpoloogiline esindatus riiklikus kultuurimälestiste nimekirjas on tagatud. Põlva käimlahoone on täna-

seks lammutatud, Virtsu kui kõige paremini säilinud näide, aga ka Vastse-Kuuste ja Lihula puhul oleks mõeldav kaitse ansambli osana.

Sama käekirjaga, ku mõnevõrra väiksemad ja lihtsustatud on käimlahooned Kärknas, Vajangu, Lohul ja Esnas. Nende erinevus pole aga sedavõrd märkimisväärne, et tekiks sedavõrd suur iseseisev arhitektuurne väärtus, mis vajaks eraldi esile toomist ja väärtustamist. Ka on neist kaks (Vajangu ja Esna) juba ammu lootusetus tehnilises seisukorras, Kärknal puudub toetav kontekst jaamaansambli näol ja Lohu puhul on tegemist samuti lihtsama elamu-tüüpi jaamahoonega, mis oma historitsistliku vormikeelega juba valmimise ajal ajast ja arust oli. Küll on aga nad kõik märkimist väärvad kohalikus kontekstis ansambli osana (ehk 20. Sajandi programmi termineid kasutades väärivad arvele võtmist).



Lohu 2004



Vajangu 2010



Kärkna 2004



Esna 2009

2.2.6.2 Viilkatusega välikäimlad

Teine väiksem välikäimla tüüp, mis leidis kasutust eelkõige Rapla-Virtsu liinil oli traditsiooniline, viilkatuse ja kahe eraldi väikese kambriga ehitis, mille silmatorkavam kujundusdetail on lintaknana mõjuvad rombiline jaotusega aknad esifassaadil. Selle tüübi alla kuuluvad Paeküla, Karuse, Rumba, Raiküla ja Orava jaamakäimlad. Viimased kolm on Paekülast ja Karusest lihtsama detailikäsitlusega (esikülje aknad ei ole nii dekoratiivsed ja tahveluste asemel on tavalised laudused) kuid sarnase üldkavatisega. Kaitset võib kaaluda Paeküla ja/või Karuse puhul, sedagi eelkõige ansambli osana.



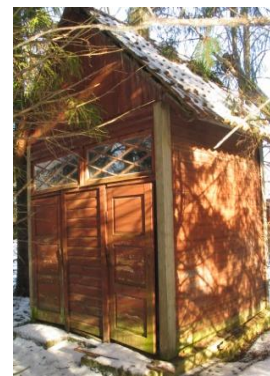
Rumba 2004.a.



Raikküla 2004.a.



Karuse 2004.a.



Paeküla 2004.a

2.2.7.Saunad

Saun oli oluline lisand jaamakompleksis, kus reeglina suuremal või vähemal hulgal ka kortereid leidis. Silmatorkavam ja enimlevinud saunatüüp on ruudukujulise põhiplaani ja püramiidja kelpkatusega ehitised, mida ehitati nii puudust kui kivist. Tõenäoliselt L. Johanson projekti järgi rajati saunahooneid mitte ainult valmivatesse jaamadesse vaid ka olemasolevatesse jaamadesse, kus saun puudus (nt Lehtse, Vasalemma, Tamsalu). Kuigi saunad on oma arhitektuurikeelelt orgaaniliselt seotud EW aegse raudteearhitektuuriga ei ole selle hoonetüübi kaitsmisel mõtet ilma jaamakompleksita. Hetkel ühtegi raudteejaama juures olevat sauna kaitse all ei ole, vaadeldes potentsiaalseid kaitstavaid saunahooneid on absoluutseks favoriidiks Kõnnu, kus on väga väärtuslik ja väga hästi restaureeritud jaamaansambel, mille tüüpprojekti järgi ehitatud jaamahoone on oma tüübikaaslaste hulgas selgelt elujõulisim. Potentsiaali on ka Karuse raudteejaama saunal, mis on elujõulise kompleksi osa. Võimalik on ka Tori, kuid kuna seal on jaamahoone hävinud ja sealse elamute tüüp on juba Sindis kaitse all olevate elamute näol esindatud, siis pole siin ilmselt mõtet riikliku kaitset rakendada. Hea omaniku käes on tal praegu niigi perspektiivi. Kivist saunade hulgas on võrdselt hästi säilinud Virtsu, Märjamaa ja Vigala. Neist sobivaima valimine sõltub eelkõige jaamakomplekside edasisest saatusest: Märjamaal on jaamahoone ja veetorn juba kaitse all ning sellesse kompleksi täiendavaid hooneid hõlmata tundub loogiline. Samas on ka Virtsu ja Vigala väga väärtuslikud raudteearhitektuuri ansamblid. Virtsu puhul on suurimaks puuduseks kunagise jaamahoone hävimine, Vigala puhul aga see, et tüpoloogiliselt vaadeldes ei lisa ta midagi võrreldes Märjamaaga.



Märjamaa 2012.



Kõnnu 2004.a



Vastse-Kuuste 2004.



Vigala 2004.



Veriora 2012.



Virtsu.2008.



Tamsalu 2004.



Palupera 2004



Turba 2008.



Lehtse 2004.



Karuse 2004.



Tori 2004



Vilvere 2011



Tammiste 2004



Lihula 2008



Saku 2008.



Vasalemma 2010

2.2.8 Tüüpkuurid

Kuuridest väärivad mainimist ristkülikulise põhiplaaniga viilkatusega puithooned, mille silmapaistvamaks tunnuseks on kergelt ülespoole kaarduvad tõstetud räästad. Hoone ühel küljel on 2-3 ühe ja kahepoolset ust mille kohal kitsad kolmese ruudujaotusega valgmiakuaknad. Kuur on kaetud asunikulaudisega, hoone viilutstes paiknevad väiksed ruudukujulised aknad. Hoone viiluväljad on kaetud kaldlaudisega, mis moodustab väikse ruudukujulise akna ümber kauni kiirja mustri.



Rumba kuur 2004.a.



Raikküla kuur 2004.a.



Paeküla kuur 2004.a.



Märjamaa kuur 2004.a.



Lihula kuur 2004.



Karuse kuur 2004.a.

Kuna Märjamaa raudteejaama jaamahoone ja veetorn on juba muinsuskaitse all, siis võiks kaaluda sealsete kuuride kaitset kompleksi osana. Potentsiaali on Karuse ja Lihula kuuridel, mis mõlemad kuuluvad silmapaistvate jaamahoonetega ansambliisse.

Peale eelmainitud ehitiste on Eesti Vabariigi aegsest raudteearhitektuurist säilinud veel terve rida nimetatud ja nimetamata kõrvalhooneid jm rajatisi, kuid nende hulgas ei ole oluliste kultuuriväärtuslike tunnustega ehitisi, mida peaks eraldi esile tõstma, väärtustama, ning kaitsma. Nimetatud hooned omavad väärtust vaid ansambliises kontekstis ja seda on kaitsettepanekute tegemisel ka silmas peetud.

2. 4 MUINSUSKAITSELINE KÄSITLUS

2.4.1 Perioodi raudteearhitektuuripärandi esindatus kultuurimälestiste nimekirjas

Eesti Vabariigi raudteearhitektuuripärandi arhitektuurselt väärtuslikuma osa moodustavad Leon Johansonii tüüpikavandite järgi valminud hooned ja funktsionalistlikud jaamahooned. Praegune riiklik kultuurimälestiste nimekiri on väärtuslikuks pidanud:

1.Laatre jaamahoone tänaseks likvideeritud Viljandi-Mõisaküla liinil, mis esindab vanemat, 1920. aastate algus hoonetüüpi,

2.Kaarepere raudteejaam Tartu-Tapa liinil, mis on ajaliselt n.ö järgmine tüüpjaamahoone ja ainus säilinud analoogide hulgas.

3.Sindi raudteejaama ansambel (jaamahoone koos elamute ja kõrvalhoonetega) Lelle-Papiniidu kitsarööpmelisel raudteel

4.Märjamaa raudteejaam ja veetorn Rapla-Virtsu raudteel

5. Koikse raudteejaam Rapla-Virtsu raudteel

6.Tallinnas paiknevaid Tondi Järve, Rahumäe, Nõmme, Hiiu ja Kivimäe raudteejaamad. Neist Järve, Rahumäe ja Hiiu esindavad traditsionalistlikku vormikäsitlust, Tondi ja Kivimäe funktsionalismi ning Nõmme kuulub siia gruppi vaid tinglikult: 1930. aastal olemasolevast puitjaamahoonest põhjalikult ümber ehitatud hoone mahuline käsitlus jääb veel selgelt eelmisesse perioodi, samas kui moodne silikaattellis ja detailikäsitlus on iseloomulikud kaasajale.

Sellel on teatud esindatus saavutatud. Siiski on siin mitmeid olulisi puudujääke:

- esindatud ei ole üldse kõige levinud elamutüüp kahekordse puitelamu näol
- kaitse all on vaid ühte tüüpi kaubaait, kõige eesrindlikuma arhitektuurse ja inseneritehnilise mõttega lahendustest, mis kaetud betoonkoorikutega, pole kaitse all ühtegi
- vähe on kaitse all funktsionalistlikke raudteejaamu
- geograafiliselt ja raudteeliine arvestades on esindatus juhuslik ja mitte kogu riiki hõlmav

2.4.2. Kaitsettepanekud

2.4.2.1 Tüpoloogilise esindatuse huvides tehtud ettepanekud riikliku kultuurimälestise staatuse kaalumiseks:

I Raudteejaamad:

1. Astmelise kelpkatusega jaamahoone tüüp Esna Järvemaal (esindaks ka Tamsalu-Paide raudteeliini, kust praegu pole kaitse all ühtegi hoonet)

2. Näide Lelle-Pärnu liini pooljaamast: Kõnnu Raplamaal, varuvariant Tootsi Pärnumaal
3. Lelle-Pärnu liini peajaam Eidapere Raplamaal lisaks juba kaitstavale Sindile, kui väga autentne, samas Sindis autentsust napib.
4. Ilumetsa raudteejaam Põlvamaal, kui ainus autentselt säilinud näide polügonaalse keskrisaliidiga tüüplahendusest, Tartu Petseri raudteeliinil, mis oli Eesti Vabariigi ajal rajatutest üks olulisemaid pole siiani ka ühtegi raudteearhitektuuri hulka kuuluvat riiklikku kultuurimälestist
5. Karuse jaamahoone Läänemaal, kui silmapaistvalt ainulaadne ja otseste analoogideta jaamahoone tüüp
6. Paeküla, kui kivist jaamahoone tüüplahenduses ainus autentselt säilinud näide
7. Kaarli Viljandimaal, kui arhitekt H. Otlooti funktsionalistliku tüüplahenduse kõige paremini säilinud näide.
8. Paide Järvamaal, kui üks silmapaistvamaid funktsionalistlikke jaamahooneid

II Elamud ja abihooned

1. Kahekordne puidust tüüpelamu. Variant A puhul Koikse või Lihula, variant B puhul Vigala.
2. R/B koorikkatusega kaubaait: Palupera või Keeni, varivariandina Rapla
3. Silikaadist kaubaait madala viilkatusega: Virtsu, Lihula ja Karuse on identseed ja üksikobjektina kõik võrdselt potentsiaalid ja kuuluvad kõik väärtuslike ja hooneterohkete ansamblite koosseisu. Valik sõltub pigem sellest, et millist ansamblit peetakse kõige sobivamaks kaitsta.
4. Virtsu veduridepoo, kui ainus mastaapsem Eesti Vabariigi aegne raudteehoone, mis autentsena säilinud.





Ülejäänud väiksemad hoonetüübid nagu käimlad, saunad, kuurid jne omavad väärtust vaid ansambli kontekstis ja seetõttu neid siinkohal ka eraldi välja ei tooda.






2.4.2.2 Väärtuslikud ansamblid





Eespool vaadeldud tüpoloogilises käsitluses on korduvalt rõhutatud üksikobjektide väärtust ansamblilises kontekstis. Eesti Vabariigi raudteearhitektuuris on lisaks tüpoloogilise ja iseseisva arhitektuurse väärtusega objektidele mitmeid silmapaistvaid ansambleid, mille teadvustamine-väärtustamine sootuks puudub. Ansamblid (lähemalt vt lisa), mis tervikuna esindavad selle perioodi raudteearhitektuuripärandit ja vääriskid enamat väärtustamist kas riiklikul või kohalikul tasandil:






1. Lelle-Pärnu liinil: Eidapere, Kõnnu, ka Tori
2. Rapla-Virtsu liinil: Märjamaa (osaliselt RKM juba), Paeküla, Vigala, Lihula, Karuse Virtsu
3. Tartu-Petseri liinil: Vastse-Kuuste






Raudteejaamade tüpologia 1920-40






Tüüp ja kirjeldus	Tüübi alajaotused	Liin	Jaam	Väärtus	Seisund	Ettepanek		
Hilishistoritsistlikud jaamahooned, ühisnimetaja puudub, kõik ainuprojektid	Puidust raudteejaamad, saelõikeliste sarikaotste ja vähese saedekooriga	Riisselja-Ikla	Ristiküla	--	Rahuldav, ümber- ja juurdeehitused	--		
			Massiaru	--	Hävinud	--	--	
			Orajõe	--	Hävinud	--	--	
			Laiksaare	--	Hävinud	--	--	
	Kivist raudteejaamad, iseloomulikuks detailiks tellistest nurgkvaadrid ja akende raamistused	Pärnu-Mõisaküla	Vaskrääma	Kohalik, tüpoloogiline	Väga hea. Restaureeritud	VA		
			Rapla-Viljandi	Kärevere	Kohalik, tüpoloogiline	Avariiline (katus tules hävinud, kiviseinad peavad vastu)	VA	
			Tallinn-Rapla	Lohu	Kohalik, ajalooline	Rahuldav	VA	






Hilisjuugendlike vormidega, katus vihjab edumeelsemale traditsionalismile, fassaadikäsitlus varieerub historitsistliku tahveldusest (Taebla) lihtsa laudiseni (Laatre)	Keila-Haapsalu	Ellamaa Taebla	-- Kohalik, tüpoloogiline	Hävinud Rahuld	-- VA	-- 
	Viljandi-Mõisaküla	Laatre	Tüpoloogiline, kohalik	Rahuld	On juba RKM	
	Kuivastu-Roomassaare	Kuressaare	Kohalik, ajalooline	Hea	Paikneb muinsuskaitsealal	
2x puust kõrge, fassaadil astmeliselt vormistatud kelpkatusega, tõenäoliselt samuti Leon Johanson'i projekt	Keila-Haapsalu	Turba	Kohalik, ajalooline	Renov	VA	
	Tamsalu-Türi	Esna	Tüpoloogiline, kohalik, miljööline	Rahuld	Kaitsta mälestisena	
	Tapa-Tartu	Pedja	--	Lammutatud	--	--
	Tallinn-Narva	Ülemiste	--	Lammutatud	--	--


Kelpkatusega, puustosalt 1x, osalt 2x		Tapa-Tartu	Kaarepere	Tüpoloogiline RA	Rahuld	On juba RKM	
		Tartu-Valga	Palupera	--	Hävinud	--	--
		Tallinn-Narva	Vaeküla	--	Hävinud	--	--
L.J. puust tüüprojad	2x mansardkatusega variant, A (suurem)	Lelle-Pärnu	Eidapere	Väärtuslik tüpoloogiline, ansambliväärtus	Rahuldav, autentne	Kaitsta mälestisena?	
		Viluvere	--	--	Hävinud	--	--
		Tori	--	--	Hävinud	--	--
		Sindi	--	Tüpoloogiline, ansambliväärtus	Hea	On juba RKM	
		Viluvere-Vändra	Vändra	Kohalik, aj	Rahuldav, ümberehitused	VA	
Suur 2x kelpkatusega	Rapla-Virtsu	Virtsu	--	Hävinud	--	--	






Väiksem poolkelpkatusega, variant B	Lelle-Pärnu	Koogiste	Tüpoloogiline, kohalik	Rahuldav	VA	
		Kõnnu	Tüpoloogiline RA, ansambliväärtus	Hea	RKM, kui tüübi kõige paremini säilinud ja elujõulisem näide, Kõrvalhooned kompleks või kaitsevöönd	
		Tootsi	Tüpoloogiline, kohalik	Rahuldav	VA, varuvariant RKM-le kui	
		Tammiste	Tüpoloogiline kohalik	Tühi, avad sulgemata	Ilmselt hääbumisele määratud, pole mõtet enam arvele võtta.	
	Viluvere-Vändra	Luuri	Kohalik, aj	Rahuldav	VA	






	Väike, ilmselt elamu projektist kohandatud jaamahoone	Paide-Tamsalu	Vodja	Tüpoloogiline, kohalik		VA	
Kahekorruseline kelpkatusega puidust, krohvitud jaamahoone-elamu polügonaalsete keskrisaliidiga, tõenäoliselt L. Johansoni projekt.		Tartu-Petseri	Ilumetsa	Tüpoloogiline RA, kohalik	Rahuldav	RKM? Kui tüübi ainus autentselt säilinud näide	
			Taevaskoja	--	Hävinud	--	--
		Kliima	--	Hävinud	--	--	
		Rapla-Virtsu	Raikküla	Kohalik	Ümberehitatud, kaetud plastvoodriga	--	
L. Johansoni ainuprojektid	Keskosas 2x kõrge kelpkatusega krohvit jaamahoone.		Pühatu	Kohalik	Ümberehitusega muudetud, väärtused hävinud.	--	
	Kõrge kelpkatusega 2x hoone		Karuse	Tüpoloogiline, kohalik	Hea, autentne	RKM, kui ainuprojekti järgi ehitatud L. Johansoni loomingu silmapaistev näide	
	Kõrge kelpkatusega 1x		Kirbla	--	Hävinud	--	--
			Tartu-Petseri	Orava	--	Hävinud	--



	Kahe eenduva risaliidiga, kelpkatusega krohvitud hoone.	Tallinn-Rapla	Kiisa	Tüpoloogiline, kohalik, miljööline	Rahuldav	VA	
2x kivist jaamahoone	Variant A, suur, dekoratiivne, silikaadist fassaad	Rapla-Virtsu	Märjamaa	Tüpoloogiline	Rahuldav, autentne	On juba RKM	
			Vigala	Tüpoloogiline RA	Rahuldav	VA	
		Tartu-Petseri	Põlva	Tüpoloogiline RA	Rahuldav, ümberehit	VA või RKM ansamblina	
	Variant B, väiksem ja detailivaesem, krohvitud fassaad	Tartu-Petseri	Kiidjärve	--	<i>Hävinud</i>	--	
			Ruusa	--	<i>Hävinud</i>	--	
Variant C, väike, asümmeetriline	Rapla-Virtsu	Paeküla	Tüpoloogiline RA	Rahuldav	RKM, kui tüübi ainuke autentselt säilinud näide		

			Rumba	Tüpoloogiline RA	Mitte-rahuldav	VA	
			Rootsi	Tüpoloogiline RA	Mitte-rahuldav		
			Tuudi	Tüpoloogiline RA	Mitterahuldav		
			Veriora	--	Hävinud	--	--
L.J eriproj väike silikaat		Rapla-Virtsu	Koikse	Tüpoloogiline RA	Rahuldav	On juba RKM	
H.Otloodi tüüpprojektid	2x kaubalaoga silikaatjaamahoone	Viljandi-Mõisaküla	Kaarli	Tüpoloogiline RA	Rahuldav	RKM, kui tüübi paremini säilinud näide.	

		Tamsalu-Türi	Vajangu	Tüpoloogiline RA	Rahuldav, ümberehitatud	Võtta arvele	
	2x väike silikaadist jaamahoone	Sonda-Mustvee	Piiksi	Tüpoloogiline RA	Rahuldav	Võtta arvele	
		Tartu-Petseri	Ülenurme	Kohalik, aj	Rahuldav	--	
H.O eriprojektid	2x, silikaadist, madala kelpkatusega, konsoolse varikatusega	Rapla-Virtsu	Lihula	Tüpoloogiline RA, kohalik	Rahuldav	RKM	
		Pärnu-Mõisaküla	Kilingi-Nõmme	Tüpoloogiline RA, kohalik	Rahuldav	VA	
		Tallinn-Narva	Kiviõli	--	lammutatud	--	--

	Lamekatusega, silikaadist, funktsionalistliku vormikeelega	Tallinn-Paldiski	Kivimäe	Tüpoloogiline RA, kohalik	Hea	On juba RKM	
		Paide-Tamsalu	Paide	Tüpoloogiline, arhitektuurne	Hea, kasutusel bussijaamana	RKM	
Traditsionalistlikud kivist ainuprojektide järgi ehitatud jaamahooned		Tallinn-Paldiski	Järve	Tüpoloogiline	Rauldav, renoveerimisega moonutatud	On juba RKM	
			Rahumäe	Tüpoloogiline, arhitektuurne	Hea	On juba RKM	
			Hiiu	Tüpoloogiline, arhitektuurne	Hea	On juba RKM	

			Nõmme	Ajalooline	Väga hea	On juba RKM	
Funksionalistliku vormikeelega, madalakaldelise katusega puitjaamahooned		Pärnu-Ikla	Ikla	Arhitektuurne, tüpoloogiline, ajalooline	Rahuldav?	RKM?	
		Tallinn-Paldiski	Tondi	Arhitektuurne, tüpoloogiline	puitosa lammutatud, plaan rekonstrueerida	On juba RKM,	
Erandlikud lahendused		Aseri-Kunda	Kunda	Tüpoloogiline, ajalooline	Rahuldav, kasutusel kauplusena	VA	
		Tallinn-Viljandi	Sürgavere	Tüpoloogiline, arhitektuurne, ajalooline	Mitterahuldav, tühi	VA	

		Sonda-Mustvee	Tudu	Ajalooline	Rahuldav, ümberehitus tega moonutatud	VA	
		Tallinn-Viljandi	Türi	Ajalooline, miljööline, tüpoloogiline	Väga hea, kasutuses	VA	

Käesolevas tabelis on fotodena esitletud ainult säilinud raudteejaamad. Fotodeta on mainitud need jaamahooned, mille juures on kasutatud analoogilist projekti mõne säilinuga andmaks ülevaadet projekti levikust ka rakendustest.

Tabelis puuduvad nt Avinurme, Järva-Jaani, Vajangu jne raudteejaamad, mis olles küll säilinud, on tänaseks sedavõrd põhjalikult ümber ehitatud, et side algse arhitektuurikeelega praktiliselt puudub.

III osa
ENSV
1940-1991

EESTI RAUDTEE AJALOOST III

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

1967. aastal hakati Eesti NSV-s kitsarööpmelisi raudteid sulgema ja asendama laiarööpmelistega. Viimane kitsarööpmeline tee suleti 1975. aastal ja sellega lõppes oluline etapp Eesti raudtee arengus.¹

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

1991. aastal Eesti Vabariigi iseseisvuse taastamise järel omandas varem sõjaväestatud organisatsioon majandusliku transiidikanali funktsioonid. Riigiettevõtte Eesti Raudtee moodustati 1. jaanuaril 1992.²

Raudteearhitektuurist

Raudteearhitektuuri sõjajärgse pärandi põhiosa moodustavad sõjas hävinud jaamahooneate asemele püstitatud stalinistlikud uusehitised. Hoonestuse nomenklatuur muutus varasemate perioodidega võrreldes napimaks – lisaks jaamahooneatele jäid jaamakompleksi osadeks veel käimlad ja pagasikuurid. Spetsiifiliselt raudteelasete jaoks mõeldud elamutüüpe enam ei kasutatud ja tehnohooldusega seotud hooned rajati pigem konkreetsest vajadusest lähtuvalt ja suurematesse keskustesse, kus raudteejaamaga seotud industriaalmaastik muutus senise jaamakompleksi mõistega võrreldes hõlmamatuks. Kui peale sõja lõppu ehitatud stalinistliku perioodi jaamahooned järgivad veel hoolikalt valitsevat arhitektuurikaanonit, siis mida lähemale 20. Sajandi lõpule, seda utilitaarsemaks ja n.ö arhitektuurist vabaks raudtee-ehitised muutuvad. Koos totaalise allakäiguga ehituslikus kvaliteedis kaob ka arhitektuurne kvaliteet. Sisuliselt võib öelda, et nõukogude perioodi lõppedes oli joon all ka mõistel raudteearhitektuur.

¹Arjakas, Küllo. Eesti raudtee 140. Tallinn: As Eesti Raudtee, 2010, lk. 16.

² Eesti Raudtee kodulehekülj. <http://www.evr.ee/?id=31736&PHPSESSID=236> Vaadatud 26.04.2011

JAAMAHOONED

I Stalinistliku arhitektuurikäsitlusega

1950. aastate algul valmisid üleliiduliste tüüpprojektide järgi valdavalt klassitsistlikus laadis jaamahooned. Suurtesse raudteesõlmedesse nagu Narva ja Valga rajati ka suurejoonelised

hooned, tõelised stalinistlikud paleed. Suurejoonelise mastaapsuse ja klassitsistlike kujunduselementide proportsioonitundetu kuhjamise mõttes paistab silma erikavandi alusel püstitatud Valga jaamahoone (1949). Selle kaasaegne Narva jaam väljendab stalinistlikku laadi



Valga jaamahoone, 2009.

vaoshoitumas ja paremini proportsioneeritud vormis. Narva puhul on erandlik ka dekoratiivne paekasutus, mis kombineerituna krohvipinnaga on meie stalinistlikus arhitektuuris haruldane ja mõjub ootamatult historisismimaigulisena. Nii Narva kui Valga puhul tuleks kaaluda mälestise staatust: olles



Narva raudteejaam 2009.

nõukogude perioodi silmapaistvaimad raudteearhitektuuri näited, on neil oluline roll ka meie stalinistliku arhitektuuri arenguteljel.

Tüüpprojektid

Mujal linnades saadi hakkama tüüpkavanditega, mida põhimõtteliselt on kahte tüüpi:

I tüüp: Jõgeval ja Jõhvis kasutatud rõhutatult pseudoklassitsistlike detailidega (kolmnurkfrontoon keskrisaliidi kohal, pilastrid jne) kavand, mis oma kompaktsusega sobitus suhteliselt valutatult linnaruumi ja jätkas teatud mõttes tsaariaegse raudteearhitektuuri arenguloogikat paigutudes hästi sõjas hävinud jaamade asenduseks sümmeetrilise planeeringuga jaamaväljaku ääres. Jõgeva raudteejaam on renoveeritud (katusel profiiplekk, avatäited metall ja plastik), Jõhvi raudteejaama saatus on esialgu veel lahtine.



Jõgeva 2009



Jõhvi 2009

II tüüp: Viljandis ja Kohtla-Nõmmel kasutatud tüüpprojekti iseloomustab keskosas paikneva ootesaali kõrgem katus, mis hoone pikikülgedele avaneb keskviiluna ja keskteljel paiknev klaasitud kaarava, mida raamib profileeritud sillus lukukiviga. Hoone otstes väiksemad tiibhooned, madalama katusega. Erinevalt eelmistest lahendustest esineb siin stalinismile iseloomulik pseudoklassitsistlik vormikeel märksa redutseeritumal kujul. Kohtla-Nõmme on lammutatud, Viljandi vaksal renoveeriti uue sajandi alguses.



Kohtla-Nõmme 2009 (lammutatud)



Viljandi 2009

Stalinistlike linnaraudteejaamade hulka kuulub ka neist kõige abituma arhitektuurikeelega Rakvere, mida on küll omal aja üritatud „õilistada“ paekivist nurgakvaadritega, kuid need on alati võõrkehadena mõjunud, nii oma algupärases väljanägemises kui nüüdses lihtsustatud remondijärgses kuues. Ilmselt on tegemist eelmise tüübi redutseeritud variandiga, kus on loobutud dominantsest kaaravast, väikestest tiibehitistest ja enamikust dekooriprogrammist.



Rakvere 2004



Rakvere 2011

Mõnevõrra väiksemates jaamades oli samuti kasutusel kaks põhitüüpi:

I Sondas ja Vaivaras kasutatud variandil domineeris nagu Viljandi vaksalilgi keskne klaasitud kaarava ja kõrgendatud keskviil, samas on üldine maht oluliselt väiksem, põhimahu katus ei ole klassitsistlikult madalakaldeline nagu Viljandis vaid ca 45 kraadi nagu siinmail tavaks, kummalise arhailise noodi lisab poolkelpkatus.



Vaivara, 2004



Sonda, 2005

II Arvukalt leidis kasutust väiksematesse asulatesse mõeldud raudteejaamade tüüplahendus, mille peamiseks ajastupäraseks tunnuseks on massiivse kaarsillusega ootesaali kaaraken.

Kõrge viiluga katus sobitas selle valutult meie aleviarhitektuuriga. Sellest tüübist on kõige autentsemalt säilinud Abja ja Keeni raudteejaamad. Samas on ilmselt parima säilimisperspektiiviga hiljuti „euroremonditud“ Orava, mis tänini raudtee teenistuses.



Abja, 2004



Keeni, 2004

Põneva ajaloolise kurioosumina kuulub siia ka Kihelkonna raudteejaam Vikil Saaremaal, mis oli militaarsetel kaalutlustel rajatud ja väga lühikese elueaga liinil Kuressaare-Undva. Kihelkonna raudteejaama puhul väärib tähelepanu ka materjalikasutus – mitte tellistest nagu mandril, vaid põhikonstruktsioonid on kõik kohalikust paekivist. Ilmekas näide kohalike ehitusmaterjalide tähtsusest veel 1950. aastatel.



Orava, 2011



Viki Saaremaal, 2011

Sama tüübi lihtsustatud variant on ka Soldina raudteejaam, kus madalam katusekalle ja ootesaali paraadaknast loobumine annavad tulemuseks hoopis vernakulaarsema variandi, mis siinses uuringus vaid äramärkimist väärib (foto vt tüpologia tabel).

Stalinistlikest tüüpjaamahoonetest võiks ideaaljuhul riikliku kaitse all olla esindaja igast tüüplahendusest, kuid ilmselt tuleb kaalutleda ka perspektiivset kasutust ja elujõulisust. Keerulisim on valik n.ö kanoonilist stalinismikäsitus esindavate Jõhvi ja Jõgeva jaamahoone vahel, kus esimene on säilinud väga autentsena, samas juba aastaid kasutusest väljas. Jõgeva, kui selgelt parema asukoha ja suurema kasutusperspektiiviga on aga potentsiaalse mälestise jaoks märksa kasinama autentsusega. Objektikeskselt vaadeldes oleks esimene valik Jõhvi ja alternatiiv Jõgeva. Viimast toetab ka eri ajastutest pärinevate hoonetega jaamaansambli olemasolu.

Teisest suuremast tüüpprojektist on säilinud vaid üks näide Viljandi näol. Kuivõrd suuruselt järgmine jaamahoone tüüp (Vaivara ja Sonda) kasutab sama dominantset kujundit keskse klaasitud kaarava näol, siis riiklikuks väärtustamiseks piisab ehk kui valida üks kolmest. Vaivara ja Sonda eristuvad oma jõuliste puitsarikate poolest ja esimene eelistus oleks üks nende hulgast. Kõigil on säilinud jaamahoonega samas stiilis abihooneid. Eelistused oleks:

1. Vaivara jaamahoone koos pagasikuuriga
2. Sonda jaamahoone koos käimlaga
3. Viljandi jaamahoone koos käimla ja pagasikuuriga.

Väikseimast stalinistlikust tüüpprojektist on potentsiaalikaim kindlasti Keeni raudteejaam, mida toetab väga väärtusliku raudbetoonist II maailmasõja eelse kaubaaida olemasolu, samuti asukoht senini tegutseva raudteeliini ääres. Autentsuse poolest tuleb alternatiivina kõne alla ka Abja, kuid raudtee puudumine ja aleviruumis raskesti hoomatav asukoht seda kindlasti ei toeta.

Viki raudteejaam vajaks väärtustamist kohaliku mälestise või miljööväärtusliku objektina olles silmapaistev tähis omaaegsel Saaremaa raudteel.

II Modernismi eelmäng

1950. aastate lõpus rajatud tüüpjaamade ilmesse sugeneb juba ka modernistlikke jooni (Piusa, Reola, Veriora, Mustjõe). Et pakilisem vajadus sõjas purustatud ja uute raudteejaamade rajamiseks oli juba rahuldatud on siit alates täiendused raudteejaamade hoonestuses suhteliselt kasinad. Need kolm ühe tüüpprojekti järgi ehitatud raudteejaama kõnelevad selgelt 1950. aastate II poole vormikeeles, kus igasugune pseudoklassitsistlik ja historitsistlik detailikasutus on välistatud, hoolimata aga suurtest akendest, lamedast katusest ja lihtsatest seinapindadest on need hooned võrreldes hilisema modernismi kergusega soliidset raskepärased ja vihjavad pigem sõjaeelsele modernismikäsitlusele. Neist ainsana puhasvuugiga silikaattellistest fassaadiga Mustjõe on tänaseks lammutatud, Piusa on saanud moonutavate ümberehituste osaliseks. Kui seda hoonetüüpi kaitsta siis oleks vaja ilmselt võrdlevat kaalutlevat ekspertiisi Reola ja Veriora vahel: mõlemad on võrdselt säilinud, osalevad nn segatüüpi jaamaansambelis kus on nii EW kui ENSV aegseid hooneid ja paiknevad ka sama raudteeliini peal.



Reola, 2004



Veriora, 2012



Piusa, 2010



Mustjõe 2011 (lammutati samal aastal)

Kummalise üleminekuhitisena torkab silma Oru raudteejaam, mille modernistlik maht, fassaadijaotus ja avade paigutus on saanud kummalise lisandi pseudoklassitsistike nurkvaadrite näol. Olles märkimist vääriv arhitektuurse kurioosumina ei ole siin ilmselt siiski materjali kaitseks riikliku kultuurimälestisena. Küll aga väärrib see väärtustamist kohaliku identiteedi ja ajaloo kandjana.



Oru 2009

Imeliku ja kohaliku arhitektuurikonteksti mitesobivana torkab silma ka 1960. aastatel rajatud Nõmmküla raudteejaam, mis väidetavalt olla omaaegse tüüpprojekti järgi rajatud. Seda kinnitab analoogilise jaama olemasolu Pärnus Papiniidus (tänapäevaks lammutatud). Kontrollimata väidetekohaselt on nüüdseks lammutatud ka Nõmmküla raudteejaam.



Nõmmküla (1960.aastad?)2004, lammutatud



Papiniidu, lammutatud

III 1970-92

Sisuliselt tähendab 1970.aastad arhitektuuri kadumist raudteeehitistest. Viimase arhitektuurselt väljapeetud hoonena torkab silma Jäneda raudteejaam. Kerge paviljonilaadne modernistlik ehitis mõjub raudteeehitiste kroonulikult konservatiivses maailmas tõeliselt värske puhanguna. Eesti raudteearhitektuuri seisukohalt on tegemist silmapaistva ehitisega, mis kindlasti vääriks kaitsmist riikliku kultuurimälestisena. Kahjuks on tema tänane seisund üsna troostitu ja tulevik näib perspektiivitu.



Jäneda 2004



Jäneda 2012

Teatud postmodernistlike arhitektuurseid ambitsioone võib aimata massiivse kelpkatusega jaamahoonetes, mida tüüpprojektide järgi püstitati 1980.aastatel mitmetesse raudteejaamadesse. Dekoratiivsust on püütud lisada kahte liiki tellise: savi- ja silikaadi kombineerimisega. Neist Paluperas ja Lehtses paiknevad jaamahooned on suurejoonelisema mahu ja vormikäsitleusega, iseloomulikuks detailiks vitriinuks raudteepoolsel küljel. Analoogilise vormikeelega väiksemaid samatüübilisi hooneid püstitati Lehtse, Elva ja Ropka jaamadesse.



Palupera2012



Nõo 2008

Vaid viimasel liitus ka jaamahoone funktsioon, kahe esimese puhul jäi rahvale avatud ootesaal ikkagi vanasse jaama-hoonesse ja uutes majades olid vaid tööruumid ja tehnilised abiruumid. Kuigi raudteehitiste hulgas joonistuvad need välja selgelt eristuva grupina, on raske näha siin arhitektuurseid väärtusi, mis eraldi esile toomist väärksid.



Lehtse, 2011



Ropka 2006



Elva 2006

Mitmetes jaamades leidub veel hooneid, mis viimastel nõukogude aastatel püstitati ja jaamahoone funktsioonis kasutust on leidnud. Näiteks on ühe tüüpprojekti järgi ehitatud Sonda, Kärkna ja Jõgeva raudteejaamad. Neis eriti viimane tundub kurioossena paiknedes suurepärase stalinistliku jaamahoone vahetus läheduses. Ilmetuid silikaadist jaamahooneid leidub veel Rapla, Püssi, Piusa ja Rakvere jaamades, kuid arhitektuurile keskenduva alusuuringu kontekstis neist juttu teha pole mõtet.



Sonda



Kärkna



Jõgeva 2011

IV Ootepaviljonid

Paljudesse raudteejaamadesse, mille peamine kasutus oli suveperioodil ei hakatud sõjas hävinud jaamade asemel uusi ehitama kapitaalsemaid jaamahooneid rajama vaid piirduti ootepaviljonidega. Paljud neist on tänaseks hävinud, suhteliselt paremini on säilinud paviljonid Peedu, Taevaskoja, Sinialliku ja Aakre jaamades. Neist Sinialliku on ammu üles võetud Viljandi-Mõisaküla liini ääres ja Aakre sub küll tegutseva Tartu-Valga raudtee ääres, kuid peatuskoht on likvideeritud. Eesti raudteearhitektuuri näitena on hoonetüüp kindlasti tähelepanu ja väärtustamist vääriv.



Taevaskoja 2011



Aakre 2004



Sinialliku 2009



Peedu 2009

Potentsiaalse riikliku kaitse objektina tuleks ekspertiisi koostamisel vaadata üle nii Taevaskoja kui Peedu paviljonid. Peedu kasuks räägib asjaolu, et kohalikud väga väärtustavad Peedu raudteejaama ajaloolist ootepaviljoni, mõningaseks miinuseks on vaid asjaolu, et uus platvorm varikatustega varjab vaate sellele.



Peedu 2012

ABIHOONED

Pagasikuurid

Raudteearhitektuuri arengus paistab selgelt silma tendents, et abihoonete roll ja hulk on ajas üha kahanev. Kui enne I maailmasõda oli raudteejaamakompleksis terve hulk hooneid lisaks jaamahoonele (elamud, elamute abihooned, pagasikuur, käimla, raudteelaste tööriistakuurid, kaubalaod, veetornid, depood jne), siis nõukogude ajal koondus kõik veermikuga seotud tegevus suurtesse keskustesse ja raudteejaamade kompleksi jäid vaid inimeste teenindamise ja rongiliikluse juhtimisega seotud funktsioonid. Sõjajärgsel kümnendil valminud raudteejaamade juurde püstitati mitmel pool ka uued pagasikuurid, samas nt Jõgeval, kus oli säilinud tsaariaegne pagasikuur, ei hakatud uut rajama. Säilinud pagasikuuridest on Kohtla-Nõmme, Rakvere ja Viljandi kõik sarnase vormikeelega: tüüpilist pseudoklassitsistlikku arhitektuurikäsitlust markerib nurgarustika, massiivne katusekarniis ja ukseraamistus. Neist Rakvere on suurem, n.ö kahe kambriga. Neist eristub Vaivara, mille silmatorkavaimaks detailiks on massiivsed kelpkatust toetavad puidust katusekonsoolid. Nurgarustika on markeritud vaid joontena.



Kohtla-Nõmme



Rakvere



Vaivara



Viljandi

Käimlad jm väikeobjektid

Veel 1950. aastatel peeti vajalikuks raudteejaama juurde kuulunud elementaarse infrastruktuuri osi (käimlaid nt) kujundada samas arhitektuurses võtmes raudteejaamahoonega. Neis paremini säilinud on Viljandi ja Sonda käimlad, mis mõtleavad omavad väärtust nii tüübi esindajana kui ansamblilise terviklikkuse vaatevinklist. Sonda puhul väärrib eraldi tähelepanu massiivsed katust toetavad puitkonsoolid, sarnane element esineb ka Vaivara jaama pagasikuuril. Kui Viljandis on selgelt potentsiaali ka kaitsmiseks kultuurimälestisena just ansamblis jaamahoonega, siis Sonda jaamakompleksi elujõulisus on küll äärmiselt küsitav – olles pikalt kasutuseta, on tema säilimisprospektiiv äärmiselt ebamäärane.



Viljandi



Käimla Sondas



Müügiputka Tartus

Erandlikuna kuulub stalinistlike kõrvalhoonete gruppi ka müügiputka Tartus, mis oma vormikeelelt haakub hästi üldise stalinistliku arhitektuuri paradigmaga, on aga erandlik just funktsiooni poolest. Et aga hoone paikneb tartu raudteejaama kaitsevööndis ei ole vajalik teda kaitsta eraldi mälestisena, küll aga teadvustada väärtust ansambli osana ja tagada säilimine ning restaureeriv lähenemine renoveerimistöde korral.

Veetornid

Et auruvedurid olid kasutusel veel kuni 1970. aastateni ei kaotanud oma aktuaalsust ka veetornid.

Raudteejaamade juurde ehitatud veetornid ei ole küll enam spetsiifiliselt raudtee-arhitektuuri osa – sarnaste tüüpprojektide järgi kerkisid veetornid ka mujal asulates, seega peaks veetorne käsitlema pigem eraldi alusuuringuna. Siiski



Võru veetorn 2010

ei tähenda see, et peaks raudteejaamade veetornid päris vaatluse alt välja jätma – osana raudteearhitektuurist on neil oma roll kanda, ka ei saa alahinnata veetorni kui osa jaamaansamblist. Enamik nõukogude ajal ehitatud veetorne on sarnase ülesehituse ja detailikäsitleusega: silindriline kehand, mis veepaagi osas kergelt laieneb (ülemineku on vormistatud nii konsoolide kui karniisina). Sarnane on ka katusekarniisi all olev väikeste akende rida. Detailikäsitluses leidub ka erinevusi, üldilme muutub ajas üha lihtsamaks, kuid üldpilt on siiski sarnane.



Jõgeva 2004



Valga 2009



Põlva 2012



Tartu 2008



Narva 2009

Varieerub ka materjalikäsitus: Jõgeva, Narva, Tartu, Põlva, Võru ja Valga veetornid kui pisut varasemad on savitellistest, Sonda tekitab elegantse ülemineku olles sokliosas punastest tellistest ja edasi silikaadist. Veriora esindab juba tüüpilist silikaadist veetorni nagu neid leidub arvukalt üle Eesti (nt. Keilas, Kuusalus ja Karjakülas Hrkjumaal, Haapsalus Läänemaal, Rakveres Lääne-Virumaal, Mõisakülas, Karksi-Nuias, Abja-Paluojaal Viljandimaal jne). Väga ajutise moega puidust pealisehitusega Nõo veetorn esindab siiski tüüplahendust – samasugused on ka Räpinas ja Tsirguliinas. Ootamatult modernistliku ilmega on Kiltsi

veetorn. Peale II MS ehitatud veetornide kaitse tüpoloogilisest aspektist vajaks vastavat alusuuringust, teatud esindatus on aga tagatud Tartu raudteejaama veetorni näol, mis on juba riikliku mälestisena kaitstav. Väärtusliku jaamaansambli kontekstis on säilitamist väärivad nii Põlva, Jõgeva kui Valga veetornid. Neist detailitundlikum ja arhitektuurselt väärtuslikum on Põlva veetorn.



Sonda 2004



Veriora 2011



Nõo 2004



Kiltsi 2004





Lisaks eelpoolmainitud silindrilise kehandiga veetornidele võib tüüplahendusena käsitleda ka väljavenitatud oktogonaalse põhiplaaniga veetorni nagu me näeme Türil (täpselt samasuguse silikaattellistest veetorni leiame Jüri asulast). Türi veetorn väärib kindlasti väärtustamist raudteejaama osana ja tüpoloogiliselt ka riiklikku kaitset. Samas ei ole aga ENSV aegsed veetornid enam spetsiifiliselt raudteearhitektuuri esindajad, vaid leidsid analoogilistena rakendust ka linnades ja alevites, olles nii pigem osaks võimalikust veetornide alusuuringust. Osana raudteearhitektuurist on nende väärtus eelkõige ansambiline – situatsioonis, kus













Türi 2009






Kaitstakse väärtusliku jaamaansamblit väärib kindlasti hoidmist ka selle juurde kuuluv veetorn.






NÕUKOGUDE EESTI RAUDTEEJAAMAD





Tüüp	Tüübi alajaotused	Liin	Jaam	Väärtus	Seisund	Ettepanek väärtustamiseks	
Stalinistlikud raudteejaamad	Suured, eriprojekti järgi valminud jaamahooned	Tartu-Valga	Valga	Silmapaistev stalinistlik jaamahoone, suurima ja imposantseim omas ajas. Siinses kontekstis ainuke omataoline.	Hea	RKM	
		Tallinn-Narva	Narva	Silmapaistev stalinistlik jaamahoone, lokaalse eripärana paedetailid.	Hea	RKM	
	Rõhutatult klassitsismipärane, pilastritega fassaadil, tüüpprojekt	Tapa-Tartu	Jõgeva	Stalinistlik tüüpprojekt. Märgiline objekt linnas. Detailid mõnevõrra remondiga rikutud.	Hea	VA, RKM?	
		Tallinn-Narva	Jõhvi	Stalinistlik tüüpprojekt. Identiteediväärtus, linnaruumiliselt kõrvalises kohas. Autentselt säilinud.	Mitte-rahuldav. Lammutamisohu	DOK, VA	




Suure klaasitud kaaravaga mahukas jaamahoone	Tallinn-Narva	Kohtla-Nõmme	Stalinistlik tüüpprojekt. Samasugune Viljandis.	Lammutati 2011	VA? varemena	
	Rapla-Viljandi	Viljandi	Stalinistlik tüüpprojekt. Samasuune oli Kohtla-Nõmmel.	Tehniliselt hea, arhitektuurselt rahuldav, plastaknad, eurorem)	VA või RKM?	
Erandlik, diletantlik, suur jaamahoone, ilmselt mugandus eelmisest tüübist	Tallinn-Narva	Rakvere	Tn ka tüüpprojekt, küündimatuim perioodi jaamahoone seas, moonutatav remont. Vaid ajalooline ja kohalik väärtus.	Tehniliselt hea, arhitektuurselt rikutud	VA??	
Väiksem suure klaasitud kaaravaga jaamahoone	Tallinn-Narva	Vaivara	Keskmise suurusega tüüpprojekt. Iseloomulikud stalinismile ebatüüpilised jõulised puitdetailid. Analoogiline pagasikuur.	Rahuldav	RKM Võrdlev ekspertiis Sondaga	
	Tallinn-Narva	Sonda	Keskmise suurusega tüüpprojekt. Iseloomulikud stalinismile ebatüüpilised jõulised puitdetailid. Analoogiline käimla.	Rahuldav	RKM Võrdlev ekspertiis Vaivaraga	

	Väike, T-kujulise põhiplaani ja suure kaarsillusega ootesaali aknaga jaamahoone	Tartu-Valga	Keeni	Väike stalinistliku jaamahoone tüüpprojekt. Kõige paremini säilinud. Jaamas veel väärtuslik EW aegne kaubaait.	Rahuldav	RKM	
		Viljandi-Mõisaküla	Abja	Väike stalinistliku jaamahoone tüüpprojekt. Kasutusel palvemajana. Kohalik väärtus.	Rahuldav	VA	
		Tartu-Petseri	Orava	Väike stalinistliku jaamahoone tüüpprojekt. Euroremonditud. Kohalik väärtus.	Rahuldav	VA	
		Kuressaare-Kihelkonna	Kihelkonna (Vikil)	Väärtuslik kohaliku ajaloo-kurioosumina tunnismärgina	Vare	VA	
	Eelmise tüübi lihtsustatud variant, ilma dekoratiivse ootesaalita.	Tallinn-Narva	Soldina	Euroremonditud. Kohalik väärtus.	Hea	VA	

Varamoder- nistlikud raudteejaamd	Tüüpprojekt asümmeetrilis e mahu, suurte akende ja lameda kelpkatusega	Tartu- Petseri	Veriora	Modernismimaiguline tüüpprojekt 1950.-te lõpust. Silmapaistev näide ajastu raudteearhitektuurist.	Rahuldav	RKM Vördlev ekspertiis Reolaga	
		Tartu- Petseri	Reola		Rahuldav	RKM Vördlev ekspertiis Verioraga	
		Tartu- Petseri	Piusa	Modernismimaiguline tüüpprojekt 1950. Aastate lõpust. Remondiga moonutatud, kohalik väärtus.	Rahuldav	VA	
	Erandlik, mo- dernistlik maht ja pseudoklas- sitsitlikud detailid.	Tallinn- Narva	Oru	Kummaline ilming kahe vastandliku arhitektuurikäsitluse segunemisest.	Rahuldav	VA?	
puhasvuukfas- saad juba uus lähenemine	Tapa-Tartu	Nõmm- küla	Üleliiduliseks tüüpprojektiks oletatud, kasina arhitektuurse väärtusega.	Rahuldav, oletatavalt ka lammuta- tud	?		
	Lelle-Pärnu	Papiniidu		Lammutatu d	--	--	

Massiivse kelpkatusega postmodernistliku maiguga	Suurem variant, suure uksega klaasakna ja ristkülikulise põhiplaaniga	Tartu-Valga	Palupera	Kohmaka arhitektuurse käsitluse ja kehvade ehituskvaliteediga hoonete grupp 1980. aastatest, mille säilimisperspektiiv on ilmselgelt küsitavam kui varasematel hoonetel. Funktsiooni leidumisel võiks ju säilitada kui märki ajaloost ja raudteearhitektuurist. Mõningane kohalik ja identiteeti loov väärtus neil siiski ju on.	Rahuldav	
		Tartu-Valga	Nõo		Rahuldav	
	Väiksem ruutja põhiplaaniga hoone, katuse igal tahul kolmnurksed väljaastad	Tallinn-Narva	Lehtse		Rahuldav	
		Tartu-Valga	Ropka		Rahuldav	
		Tartu-Valga	Elva		Rahuldav	

Modernistlikud lamekatusega raudteejaamad	Kõige modernistlikum, kitsa kastkarniisi ja suurte vitriinakendega jaamahoone.	Tallinn-Narva	Jäneda	Arhitektuuriselt väärtuslik, silmapaistvaim Balti jaama järel.	Mitterahuldav	Dok	
	Lihtne kastja mahuga jaamahoone, arhitektuurne mõõde praktiliselt puudub.	Tallinn-Narva	Sonda	Tüüpiline nõukogudeaegne tarbeehitis, mille puhul arhitektuursed väärtused sisuliselt puuduvad.	Rahuldav	--	
		Tapa-Tartu	Kärkna		Rahuldav	--	
		Tapa-Tartu	Jõgeva		Hea	--	

Ootepaviljonid	Lihtsad sõjajaeelse puitfunktsionalismi vaimus ootepaviljonid 1950. aastate lõpus ja 1960. aastate algusest	Tartu-Petseri	Taevaskoja	Tüpoloogiliselt silmapaistvad objektid, mida kunagi ehitati suhteliselt massiliselt. Tänapäevaks säilinute hulgast väärriks üks riiklikku kaitset tüpoloogilise esindatuse huvides. Kohaliku tasandi ja ajaloo väärtus on neil kõigil.	Rahuldav	RKM? Võrrelda Peeduga	
		Tartu-Valga	Aakre		Rahuldav	VA	
			Peedu		Hea, elujõuline kogukond hindab	RKM? Võrrelda Taevaskojaga	
		Mõisaküla-Viljandi	Sinialliku		Hea, paikneb eramaal aiapaviljon	VA	