

# RAUDTEEARHITEKTUURI

## AJALOOST JA SÄILITAMISEST



Esikaanel jaamahooned, veergudes vasakult paremale: Antsla, Kaarepere, Tabivere, Tapa, Abja, Vaivara, Valga, Kiisa, Oru

Tagakaane foto: Kärü jaamahoone kell

Koostajad: Martin Jänes, Mari Loit

Toimetajad: Riin Alatalu, Ellen Arnover

Fotod: Urmas Oja

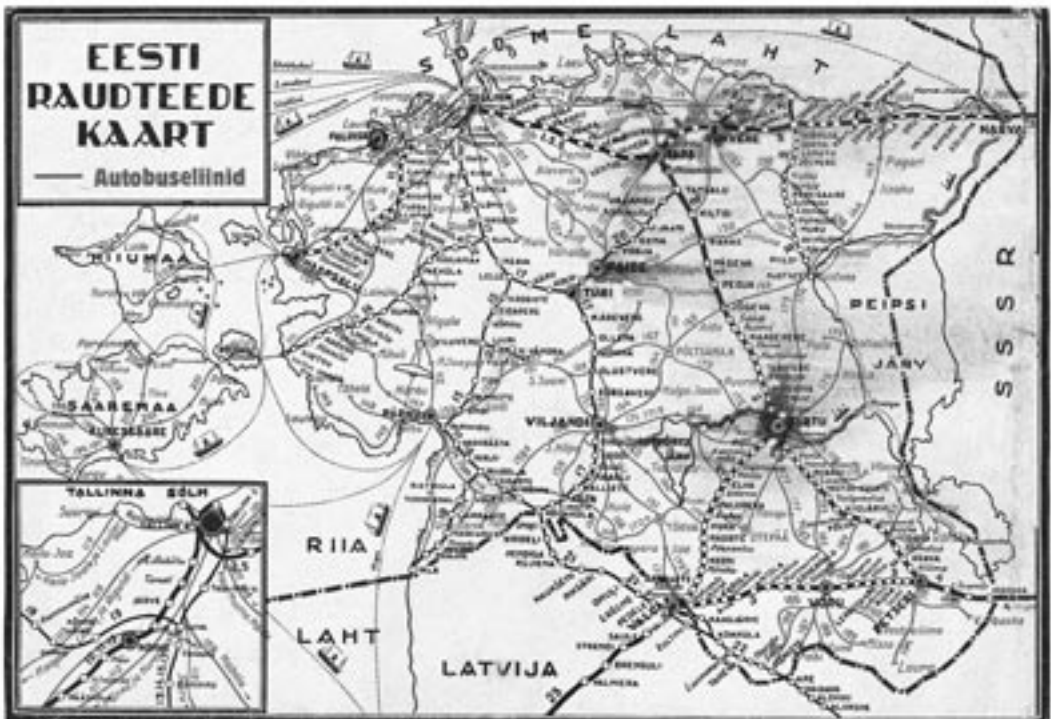
Kujundus: Schenkenberg OÜ

Väljaandja Muinsuskaitseamet

Tallinn, 2006

ISBN-13: 978-9985-9371-6-7

ISBN-10: 9985-9371-6-3



## EESTI RAUDTEEARHITEKTUURI AJALOOST

Eesti raudteearhitektuuri ajalugu sai alguse baltisaksa aadlike eestvedamisel, kuid tsaarivalituse järelevalve all rajatud Paldiski-Tallinn-Narva-Gatšina liini avamisega 1870. a. Tsaariaegsete raudteeliinide arhitektuurses üldilmes peegeldub ühiskondlikku arhitektuuri kätketud sõnum normeeritusest ja riiklikust järelevalvest. Milline hooneliik olnukski tsaarivalitsuse jaoks selle edastamiseks sobivam? Oli ju raudtee korra ning distsipliini – inimtegevuse ajalis-ruumilise organiseerituse – kujukamaid kehastusi. Seda sõnumit võimendas veelgi tüüpikavandite rakendamine liinide hoonestamisel. Nende alusel püstitati kõik vaksalikompleksi ehitised alates peahoonest ning lõpetades käimlate-kuuridega. Kuna raudtee oli riikliku tähtsusega rajatis, koostati tsaariajal nii liinide kui jaamaehitiste projektid ja eksploatatsiooni eeskirjad Peterburi teedeministeeriumis ning need kehtisid ühtviisi nii riigi- kui eraraudteel.

19. sajandi lõpus ja 20. sajandi alguses rajatud vaksalid jagunesid Vene impeeriumis tähtsuse ja raudteeliikluse tiheduse järgi viide eri klassi. Tsaariajal jäi Eestis ainsaks I klassi raudteejaamaks Tallinna Balti jaam. Mõnevõrra rohkem oli II klassi jaamu: Haapsalu, Narva, Tapa, Rakvere, Valga. Väiksemad linnad, asulad ja vahejaamad kuulusid vastavalt kas III, IV või V klassi. Vähem tähtsates peatuspunktides olid üksnes ooteplatvormid, hilisemal ajal ka kerged kivist või puidust ootepaviljonid.

1870. a avatud Paldiski–Narva–Gatšina liinil annavad tooni varieeruva suurusega, ent ühtlase kujundusega puidust (II klassi jaamades kivist keskosaga) II–IV klassi tüüphooned. Säilinud Paldiski, Keila,



*Aakre ootepaviljon*

Aegviidu ja Viru-Kabala ühekordsetele, osalise teise korrusega jaamahooneatele annavad iseloomuliku välimuse madala kalde ja laia räästaga viilkatused ning risaliitide ja püstlaudisvöödega liigendatud fassaadid. Kroonuhistoritsistlik maitse leidis osava tiserlikäe all väljenduse rikkalikus puitdekooris, mille tunnusjooned on profileeritud ava- ja fassaadipiirded, karniisid, pitsvööd räästal, saelõikeornament viiluväljadel, ehissirmid ja kolmnurksed iluviilud avade kohal. Ornamentide rohkust ja toredust jagus jaamakompleksi abihoonetelegi.

Kogu toredus ei pruukinud teoks saada kohe ja ühekorraga. Näiteks 1870. a valminud Paldiski jaamahoone võlgneb märkimisväärse osa oma dekooririkkusest alles sajandivahetuse paiku ette võetud noorenduskuurile. Sama remondi käigus paigutati perroonile avanevad uksed



*Aegviidu jaamahoone*

*Aegviidu jaamahoone räästad*



ümber hoone keskeljele ja ühtlustati varem erineva kõrgusega fassaadiavad. Suuremaid või väiksemaid ümberkujundusi nii hoonete välisilmes kui plaanilahenduses tuli aegajalt ette enamikus vaksaleis. Ka üldjoontes algupärasena säilinud ehitiste juures on suur osa kunagisest detailirikkusest läinud aegade jooksul kõige kaduva teed. Juba 1920.–30. aastatel hakati vanematelt vaksalihoonetelt eemaldama pehkimata kippuvaid ning tolle aja kainemale arhitektuurimaitsele tarbetu ilutsemisena tundunud ehisdetalle. Tänapäevaks on paljude jaamahoone esikülje – veduriauruga kõige vahetumalt kokku puutunud osa – algne külluslik fassaadikate asendunud lihtsa rõhtsuunalise laudvoodriga.

1889. a käiku antud Tartu–Valga ja Valga–Petseri liini jaamadesse (v.a mastaapsemad sõlmjaamad) rajati ühekorruselised madala poolkelpkatusega rikkalikult dekoreeritud puidust tüüfhooned, mille suurus ja ruumiprogramm varieerus klasside kaupa (III–V). Samade tüüpkavandite järgi valmisid 1905. a avatud Keila–Haapsalu liini reajaamade reisijatehooned. 19.–20. sajandi vahetusel rajatud Valga–Pärnu, Mõisaküla–Viljandi ja Tallinna–Viljandi kitsarööpmeliste liinide arhitektuurse näo määras ühe-kahekorruseline võrdlemisi askeetliku kujundusega puidust tüüfjaamahoone.



*Tallinn-Väike jaamahoone*

Tähtsamatesse sõlm- ja lõppjaamadesse kerkisid – vahel ka eriprojekti järgi – rõhutatult esinduslikud, osaliselt või üleni kivist reisijatehooned. Tallinna Balti jaama hoone, mis ainsana Eestis vastas tsaaririigi vaksaliliigituse I klassi standardile, rajati üleni paekivist. Sümmeetriliste fassaadidega hoonele andsid monumentaalse üldilme seinapinda liigendavad risaliidid, nurgaliseid ja suured kaaraknad. Ligikaudse ettekujutuse ehitise historitsistlikust vormikõnnest, mitte küll mastaabist, annab 30 aastat hiljem valminud ja tänini originaalilähedaselt säilinud Tallinn-Väike jaamahoone, mille rikkalikus kujunduses märkab samalaadseid astmikkarniise, friise ja ehistornikesi.



Vähemal määral kasutati erikavandeid ka reajaamade juures – nii tellis Balti Raudtee Seltsi esimees ja Palmse mõisnik Alexander von der Pahlen eriprojekti Kadrina jaamahoonele, kuhu mõisniku jaoks olid ette nähtud omaette ruumid. Tähelepanuväärse, selgelt eristuva tervikrühma tsariaegsete jaamahoone te seas moodustavad 1913. a avatud Peeter Suure merekindluse raudtee (Liiva–Vääna kitsarööpmeline liin koos kõrvalharudega) ühekorru- selised paekivist tüüpjaamahooned.

Eesti varasema raudteearhitektuuri säilinud üksikobjektidest on Haapsalu suurejoonelise keisrivaksali kõrval üks silmapaistvamaid Tartu raudteejaam. Selle reisijatehoone näol on tegemist ainsa säilinud tsariaegse II klassi jaamahoonega, mis on rajatud tüüpprojekti järgi. Terviklikult säilinud, rikkaliku puitdekooriga välisilme ja interjöörielementide kõrval muudab Tartu vaksali Eesti kontekstis ainulaadseks reisijatehoonet lisaperroomiga ühendav maa-alune tunnel, mis rajati 1932.–33. a seoses Tartu–Petseri raudtee avamise ning jaama laiendamisega. Esimese maailmasõja eelõhtul valminud monumentaalse kivist peahoonega Tapa vaksal on unikaalne näide nn saarvaksalist, kus jaamahoone paikneb rööpapaaride vahel.

Nii mitmedki tsariaegsete jaamade peahooned on langenud sõjahävingu ja uusehituste ohvriks, ent säilinud on arvestatav hulk jaamatöölise elamuid. Need peamiselt ühekorruelised puidust tüüpehitised tunneb kõikjal ära terve rea iseloomulike ühisjoonte järgi – madal viil- või poolkelpkatuse, avasilluste ehissirmid, paljudel konsoolsed puitkarkassiga ukse varikatused.

Omaette tähelepanu vääriavad tsariaegsete jaamade tüüpikavandite järgi valminud kõrvalhooned – veetornid, pagasikuurid, kaubalaod, käimlad. Samuti vähesed eriprojekti järgi rajatud suurejoonelised abihooned, nagu näiteks mastapne vedurite ringdepoo Tallinna Nõmme-Väike jaamas või iseloomuliku saagkatusega raudteetöökoda Mõisaküla raudteesõlmes.

Kui Peterburis provintsi tarbeks koostatud trafaretsed tüüpikavandid ei jätnud Eesti tsariaegses raudteearhitektuuris üleliia ruumi stiilivariatsioonidele – 20. sajandi alguskümnendite jaamahoone kujunduses otsiksime asjata märke rahvusromantismi ja juugendi hoovustest –, siis Eesti Vabariigis hakkas moevoolude muutumine taspisi kajastuma ka vaksaliekhitiste ilmes. Iseseisva riigi algusaastail jäi raudtee (Sonda–Mustvee ja Riisselja–Ikla kitsarööpmelised liinid) hoonestamise arhitektuurne külg veel tagasihoidlikuks. Ent juba 1920. aastate keskpaiku ning lõpupoole kerkis siin-seal ajastu esteetikale iseloomulikke kõrge kelpkatuse, tihedaruuduliste akende ja püstlaudisvoodriga puitjaamahooneid (Esna, Kaarepere, Palupera, Pedja, Turba).



*Risti ülesõidukoha elamu*



*Kaarepere jaamahoone*

Eesti Vabariigi perioodil ülendati I klassi kõik tsaariaegsed II klassi jaamad, välja arvatud Tartu vaksal, mis koos Tallinna Balti jaamaga loeti klassiüleseks. Uute jaamaehitiste tüüpkanadid valmisid raudteevalitsuse inseneride ja arhitektide käe all. 1928. a avatud Lelle–Papiniidu ja Viluvere–Vändra kitsarööpmeliste liinidele kavandas insener Leon Johanson neobaroki sugemetega, kõrgete mansard- ja poolkelpkatustega puidust jaamahooned, tööliste elamud ning ühtlases kujunduslaadis kõrvalhooned. Tüüpprojektide kavakindel rakendamine annab taas märku avaliku ruumi ühtlustamise taotlusest, ehitiste rustikaalne ilme aga räägib kodukesksusest ja kriipsutab alla paikkondlikku identiteeti.

Kolm aastat hiljem käiku antud Rapla–Virtsu kitsarööpmelisel ja Tartu–Petseri laiarööpmelisel liinil kerkisid sama projekteerija kavandite järgi juba moodsamad, eeskätt vormi ning pindade mänguga silikaadist ja tellisest mastaapsed tüüpjaamad ning omanõulised kaheksanurkse põhiplaani veetornid. Madala katusega lakoonilised vormis ja puhasvuugil silikaatlaos (tellishooned viimistleti heleda krohviga) aimub juba funktsionalismi mõjusid, keskel paikneva peasissepääsuga sümmeetrilised fassaadid, astmelised räästakarniisid ja kvaadernurkade jäljendamine kuuluvad aga pigem klassitsismi arsenal. Kolmnurkse sillusega akende näol ei puudu ka vihjed ekspressionismile. Samas „eksis“ nimetatud liinidele ka neobaroksete joontega hooneid, nt Raikküla ja Ilumetsa peatuskoha ooteruumiga elamud oma kõrgete kelp- ja eenduvate kuppelkatusega trepikodadega. Puidust kahekorruselised viilkatusega vaksalielamud ja väiksemad abihooned säilitasid kõigis nende liinide jaamades konservatiivsema ilme. Uute liinide tüüpehitiste kõrval väärivad märkimist mõningad olemasolevatele raudteede eriprojektide järgi püstitatud jaamahooned, nt traditsioonilise lahendusega silikaathoone Sürgaveres (1931) ja suurejooneline neobarokkstiilis tellisvaksal Kiisal (1928).

Kolmekümnendate aastate teisel poolel pääses Eesti raudteearhitektuuris mõjule funktsionalism, mille heaks näiteks on Piilsa jaamahoone oma lihtsate puhasvuugil silikaatseinte, horisontaalset aktsenti loovate terrasiitkrohvraästaste ja katkematuks rõhtvööndiks seotud ärkliakendega.

Arhitekt Hendrik Otlodi kavandite alusel kerkisid minimalistliku ja ratsionaalse vormikeelega vaksaliehitised lisaks Piilsile ka Kaarlis, Kilingi-Nõmmel, Tallinnas Kivimäel, Kiviõlis, Lihulas, Vajangul ja Ülenurmel. Omaaegsele Türi–Tamsalu kitsarööpmelisele liinile jäänud Paide vaksalisse kavandas samas laadis jaamahoone G. Tumm. Vähesel määral rakendati ka tüüplahendusi, ühise kavandi järgi, küll mõningate variatsioonidega, valmisid nt Kaarli ja Vajangu jaamahoone. Kõik need ehitised, v.a hiljuti lammutatud Kiviõli vaksal, on säilitanud suuremal või väiksemal määral oma algupärase kuju.

Uute jaamade rajamise kõrval laiendati ka olemasolevaid vaksalikomplekse. Nii täienesid 1920. aastate lõpus Lelle, Mõniste ja Olustvere jaam Leon Johansoniga kavandatud mansardkatusega puitlamu võrra; mitmesse Tallinn–Viljandi liini vaksalisse kerkis samal ajal tellisest tüüpkaubaait. Pidevalt püstitati väiksemaid abihooneid, kusjuures kuurid ja laudad valmisid sageli vanadest liipritest.



*Piilsa jaamahoone*

Raudteearhitektuuri sõjajärgse pärandi põhiosa moodustavad sõjas hävinud jaamahoonete asemele püstitatud stalinistlikud uusehitised. Kui 1950. aastate algul ühise kavandi järgi valminud Jõhvi ja Jõgeva tüüpjaamahoone esindavad stalinistliku klassitsismi traditsioonilisemat palet, siis Kohtla-Nõmme ja Viljandi vaksali tüüpkavandis on klassitsism põimunud asjakohaste viidetega moodsale progressiajastule (suured kaarvalgmikud, aknaid rõhtvööndiks siduvad vuugitud krohvpinnaid). Sama lahenduse miniatuurvariant Sonda ja Vaivara vaksali näol mõjub tänu nikerdatud konsoolidele ning talaotstele pigem pitoreskse muinasjutumajakesena, kutsudes esile assotsiatsiooni „rongiga maale vanaema juurde“. Pompoosse mastaapsuse ja klassitsistlike kujunduselementide küllusliku kuhjamisega paistab silma Leningradi inseneride erikavandi järgi püstitatud Valga jaamahoone (1949). Tema kaasaegne – Narva jaam väljendab stalinistlikku laadi vaoshoitumalt ja paremate proportsioonidega.

Viiekümnendate lõpul sugeneb üleliiduliste tüüpkavandite järgi rajatud vaksalite ilmesse juba ka modernistlikke jooni: aknad lähevad suuremaks, katus lamedamaks ja dekoor taandub pea miinimumini. Järgnenud aastakümnete panuse Eesti raudteearhitektuuri moodustavad modernistlikus võtmes rekonstrueeritud Tallinn-Balti jaama (1967) kõrval ka arvestatav hulk väikesi jaamahooneid ja ootepaviljone (Oru, Jäneda, Kloogaranna).

Raudteearhitektuur peegeldab seega nii eri ajastute stiilide ja maitse-eelistuste muutumist kui ka jaamade kohalikku tähtsust. Samuti ei saa mööda minna jaamast kui kultuurilisest ja sotsiaalsest maamärgist. Jaam tõi suvitajaid ja külalisi, edendas kaubandust ning lõi uusi töökohti, aidates seeläbi paigal kasvada ja edeneda. See oli ka kohtumis- ja suhtlemiskoht ning mõistagi pakkus jaamahoone rongiootajatele sooja ning peavarju.

---

*Valga jaamahoone*



## RAUDTEEARHITEKTUUR TÄNA JA HOMME

Raudtee muutunud omandisuhete ja reisijateveo mahu vähenemise tõttu on vaksalite võrgustik – omal ajal rongiühenduse logistilise terviku orgaaniline koostisosa – tänaseks paljuski taandunud pelgalt raudtee ääres asuvate ehitiste kogumiks. Suur osa jaamahooneid seisab tühjana või on kasutusel üksnes osaliselt. Sellest johtuvalt varieerub enamiku vaksalite hooldusaste ja tehniline üldseisukord rahuldavast avariiliseni. Väikese hulga meeldivate erandite iseloomuliku näitena mainitagu Türi jaama, mis põhjalikult korrastatuna toimib raudtee- ja bussitranspordi sõlmpunktina.

Mõnevõrra lootusrikkamas seisus on eri aegadel ehitatud jaamaelamud, millest suur osa täidab tänini esialgset otstarvet. Samas on viimastel aastatel tuleohtlikkuse tõttu lammutatud mitu raudtee ääres tühjalts seisnud kultuuriväärtuslikku jaamahoonet (Lagedi, Paluperä, Vaeküla).

Et Eesti omanäoline raudteearhitektuur säiliks, on oluline leida võimalikult paljudele jaamakompleksi kuuluvatele, ent nüüdseks kasutuselt kõrvale jäänud hoonetele uus rakendus. Samavõrra tähtis on ka omanike tahe väärtustada neid ehitisi kui osakesi raudteepärandist. Uus funktsioon peab arvestama hoone eripära ning suutma sellega kohanduda, mitte aga vastupidi.

Mõistagi oleks kõige parem, kui jaam jääks ka edaspidi täitma oma algset otstarvet. Põhjamaades on levinud põhimõte, et vana jaamahoone juurde koondatakse reisimisvahendeid koondav transpordisõlm (nt rong, buss, takso). Kiiduväärt on ka sellised jaamahoone sotsiaalsest iseloomust lähtuvad uued lahendused, nagu ühe katuse all tegutsevad muuseum, politsei ja postkontor Nõmmel, kohvik Raekülas, noortekeskused Sindis ja Kivimäel, päevakeskused Pääskülas ja Paliveres jm. Võimalusi on palju. Ning kes teab, ehk on rongiliiklusele paremate aegade saabudes jälle vaja vanu jaamakomplekse, mida saab reisijate teenistusse rakendada.

Et hoone säiliks, tuleb seda regulaarselt hooldada. Alljärgnevad juhised on mõeldud abiks neile, kes soovivad ajaloolise ehitise eluiga pikendada seda traditsioonilisel viisil remontides. Nii kindlustame ka tulevastele põlvkondadele võimaluse saada osa meie liiklusarhitektuuri ajaloo teetähistest.

### *Türi jaam liiklussõlmena*





## OMANÄOLINE PÄRAND

Raudteearhitektuur on märksa laiem ja mitmekesisem nähtus kui jaamade peahooned. Raudteekompleksi on selle suuruselt ja tähtsusest lähtuvalt kuulunud sageli teisigi ehitisi – pagasiait, kaubaait, väljakäik, teetöölise maja, kuur, pöörmeputka, depoo, pritsikuur, veetorn, pumbamaja, kaubaplatvorm jms. Jaama elamute juurest võib leida kuure, keldreid, kaevusid, saunu, lautu ja pesukööke.

Omamoodi kurioosumiks võib pidada mõningaid kuure, mis on ehitatud nt vanast vagunikerest (Nõmmkülas) või liipritest (Orajõel).

Valdav osa meie jaamahoonetest ning nende juurde kuuluvatest elamutest ja abihoonetest on puidust ning oma originaaldetailide rohkuses üllatavalt hästi säilinud. Nii võime paljude ehitiste juures, sh kuurid ja käimlad, leida rikkalikke puitpitskaunistusi, originaallaudist, aknaraame, uksi, katusekive jms, mille hoidmine ja traditsiooniliste võtetega korrastamine tagab hoone terviklikkuse ning ühes sellega ka väärtuse säilimise.

Mitme jaamahoone juures kohtub veel sellistki kõnekat atribuutikat, nagu kell, termomeeter, latern (nt Antslas), mis jutustavad hoone otstarbest ja eripärast.



*Õisu vana jaamahoone laut*



*Luuri jaamahoone termomeeter*



*Aegviidu jaamahoone kell*

## HOONETE HOOLDUSEST JA PARANDAMISEST

Nii uute kui vanade hoonete puhul kehtib reegel, et nende säilimise tagab korraline hooldus. Hooldusega välditakse tõsiste kahjustuste tekkimist ja hilisemaid suuri remondikulutusi.

### ÜLDPÕHIMÕTTED VANA HOONE KORRASTAMISEKS

- ◆ Enne parandama asumist selgita välja kahjustuse tekkepõhjus ja likvideeri see.
- ◆ Paranda nii palju kui vajalik ja nii vähe kui võimalik.
- ◆ Säilita võimalikult palju originaalmaterjali.
- ◆ Uus lisatud materjal peab oma tüübilt, välimuselt ja kvaliteedilt olema vanaga võimalikult identne.
- ◆ Kasuta traditsioonilisi materjale ja töövõtteid.
- ◆ Säilita hoone algne ilme (sh maht).

Enne parandustööde juurde asumist tuleks hoone olukord dokumenteerida (fotod, kirjeldused). Ehitise lugu ja tulevase remonte silmas pidades oleks mõistlik fikseerida ka käesoleval ajal tehtavad tööd ning kasutatud materjalid.

### KORSTNAPITS JA KORSTEN

Vanade raudteehoonete katustest väljaulatuvad korstnapitsid ilmestavad hoone katusemaastikku ning annavad sellele iselaadse rütmi. Lisaks sellele peegeldavad paljud neist ka ajastu stiilile omaseid vormilahendusi. Valdav osa korstnapitse on katmata tellistest, kuid leidub ka krohvitud.

Ilmastiku, tahma ja nõe hapete meelevaldas, on korstnapits hoone juures tihti üks halvemini säilinud elementidest. Korstnapitsi vastupidavus sõltub nii ehituskvaliteedist, materjalist kui ka selle regulaarsest hooldusest. Oluline roll on korstnapitsi ülaosa katval plekist „mütsil“, mis kaitseb korstnat liigse märgumise eest.

- ◆ Korstna olukorda tuleb lähemalt uurida iga paari-kolme aasta tagant.
- ◆ Oluline on kontrollida nii korstnapitsi, korstna ja katuse ühenduskoha (korstnakrae), korstna pööningul paikneva osa kui ka lõõride seisundit.
- ◆ Tüüpilised korstnate juures esinevad probleemid on katkine korstnapits, niiskuskahjustused ja halb tõmme.
- ◆ Korstnate parandamisel (vuukimisel, krohvimisel) tuleb kasutada ajastule omaseid materjale (nt mitte vuukida lubimördiga laotud korstnat tsement-mördiga).



*Keila jaamahoone korstnapits*



Jaakna jaama sauna korrastamist vajav korsten

◆ Kui mõni korstnakivi on täielikult lagunenu, tuleb see asendada võimalikult originaalisarnasega. Sobilikke kive võib leida lammutatavatest majadest.

◆ Kui korstnapits on sedavõrd lagunenu, et vajab täielikult uuesti ladumist, tuleb olemasolev originaalkuju täpselt fikseerida ning kasutada saadud andmeid uue ehitamisel.

◆ Korstnaid tuleb pühkida-puhastada igal kevadel pärast kütteperioodi lõpu.

◆ Kui tulease on lõplikult suletud ja korstnat ei kasutata, tuleb tagada lõõride ventilatsioon, et korstnas säiliks niiskuse kogunemist takistav õhu liikumine.

Vt Muinsuskaitseameti infovoldik nr 1 "Korstnapits. Tüübid ja hooldus"

## KATUS

Algselt võis nii mõnelgi raudtee-ehitisel olla lihtne laastukatus (nt Massiaru jaamahoone), mis hiljem vahetati välja kivikatuse vastu. Tänapäevaks puitkatuseid jaamahoonetel säilinud ei ole.

Vanemate jaamahoone katustel kohtame kõige rohkem tsementvaltskivi. Mitmel pool leidub ka tsingitud terasplekki, vähem on kasutatud keraamilist S-kivi. Uuemate hoonete katused on sageli kaetud eterniitplaatidega, mida esineb ka vanematel hoonetel sekundaarse katusekattematerjalina.

Ilmastikukindel katus on hoone säilimise seisukohalt üks olulisemaid elemente. Katuse lagunemisega algab ka kõigi ülejäänud konstruktsioonide järkjärguline hävimine. Katuse seisukorda tuleb kontrollida vähemalt kaks korda aastas – kevadel ja sügisel. Samuti tuleb katust puhastada sinna kogunenud lehtedest jms. Kui ilmneb, et katus nõuab parandamist, tuleb esmalt kindlaks teha kahjustuse iseloom, põhjused ja kahjustunud ala suurus. Alustada tuleb põhjuste likvideerimisest. Kui parajasti puudub raha põhjalikumateks parandustöödeks, tuleb kriitilised piirkonnad igal juhul võimalikult kiiresti parandada vältimaks edasist lagunemist. Ajutisi lappimistöid võib teostada kõige käepärasemate materjalidega (kile, ruberoid, pigilint jms), jälgides seejuures, et ei kahjustataks ülejäänud katusepinda.

### Kontrolli

- katusekattematerjali seisundit – kas kivid on kahjustunud, plekk roostetanud või mõranenud, valtsid lõtvunud;
- ühenduste veepidavust – korstnakraed, piksevardad, neelud, vihmaveetorud, uugid
- et puuoksad ei ulatuks katusele;
- katusealuse ruumi olukorda – ventilatsioon, kandekonstruktsioonide ja aluslaudise seisund (mädanik, seened, putukkahjustused).

On ilmne, et pidevalt ilmastiku meelevaldas olevaid katuseid tuleb aeg-ajalt remontida. Hoonet väärtustavaks lahenduseks on ajastule iseloomuliku traditsioonilise katusekattematerjali kasutamine. Enamik neist on regulaarse hooldamise korral väga vastupidavad. Kandekonstruktsioonide parandamisel tuleks kasutada vanu puidutöö võtteid ja tehnikaid. Kui ilmneb, et katus vajab laiaulatuslikumat remonti, tuleb appi kutsuda spetsialist.

Vana katuse parandamisel tuleks säilitada kõik selle juurde kuuluvad detailid (lipuvardad, katuseaknad, redelid jms). Katuseredelite puhul peab kindlasti kontrollima nende vastavust tänapäeva ohutusnõuetele.

## Kivikatus

- ◆ Püüa säilitada võimalikult palju originaalkive. Asenduskiivid peavad olema värvilt, suuruselt ja kujult originaalilähedased.
- ◆ Uued kinnitusklambrid või traadid peaksid olema roostevabast materjalist, et need võimalikult kaua kehtaksid.
- ◆ Kui katusekiivid osutuvad eriti hapraks ning nendel kõndimine on ohtlik, tuleks parandatava kohani jõudmiseks eemaldada vahepealsed kiivid. Kui eemaldamist vajavad üksikud kiivid erinevates kohtades, pole sellise käiguraja tegemine kuigi mõttekas. Sellisel juhul on õige kasutada katuseharja taha haagitavat redelit. Kui aluskatus puudub, on üksikuid kive võimalik välja vahetada ka altpoolt.
- ◆ Tsementkivi sammaldub kergesti. Seda soodustab nii koha varjulisus (suured puud hoone vahetus läheduses) kui ka kivide pealispinna poorsus. Soovi korral võib sammalt maha kraapida või harjata, kuid kuna kivi pooridesse jääb niidistik alles, taastub see soodsate tingimuste püvides. Tsementkividest katust võib puhastada ka survepesuriga (korrata umbes kümne aasta tagant).



*Saku jaama väikese elamu sammaldunud kivikatus*



*Pühatu jaamahoone tsingitud terasplekist katus*



## Plekk-katus

Pleki suurim vaenlane on rooste ehk korrosioon. Roostetamine saab sageli alguse metalli kaitsva kihi mehaanilistest kahjustustest ja vee kogunemisest. Roostetamist põhjustab ka õhus leiduv saaste – vääveldioksiidi-, süsiniku- ja kloriidiosakesed ning katusele kogunev niiskust hoidev prügi.

- ◆ Püüa säilitada võimalikult palju vana kasutuskõlblikku plekki.
- ◆ Pleki pindmisi kahjustusi (roosteplekid) on lihtne likvideerida puhastamise ja värvimise abil.
- ◆ Väiksemaid vigastusi võib parandada spetsiaalse pigilindi või jootmisega, valtse võib tihendada linaõlikitiga.
- ◆ Kui uuendamist vajab kogu katusekate, peab see nii tehniliselt teostuselt, materjallilt kui ka mõõtudelt lähtuma vanast originaalplekist. Kui otsene eeskuju originaali näol puudub, tuleb lähtuda hoone valmimisajastule tüüpilisest lahendusest.
- ◆ Ühe või mitme tahvli asendamisel tuleb jälgida, et uus sobiks vanaga.
- ◆ Plekitahvli eemaldamisel tuleb olla eriti ettevaatlik valtside avamisel. Vältida tuleb pleki teravat murdmist – soovitatav on seda lahti rullida.
- ◆ Kasuta roostevabast materjalist kinniteid ja klambreid.
- ◆ Vanade hoonete katustel ei sobi kasutada polümeerse pinnakattega plekki ja profiilplekki! Ka on nende vastupidavus võrreldes traditsiooniliste materjalidega märgatavalt väiksem.

Tsingitud terasplekk-katuse säilimise seisukohalt on oluline selle korrapärane värvimine. Muinsuskaitseamet soovib plekk-katuste värvimisel kasutada heade omaduste (kinnitub hästi, kerge hooldada) poolest tuntud ja pika traditsiooniga linaõlivärvi.

Uut tsinkplekki ei või kohe värvima asuda, kuna plekile vabrikus peale kantud kaitsekiht ei haaku värviga. Kõige parem on jätta katus vähemalt kaheks-kolmeks aastaks värvimata. Enne värvima asumist tuleb see kindlasti hoolikalt pesta (5% ammoniaagilahusega), loputada sooja veega ja lasta kuivada.

Vt Muinsuskaitseameti infovoldik nr 2 “Katus. Tüübid ja hooldus”

Vt Muinsuskaitseameti infovoldik nr 3 “Kivikatus (keraamiline kivi ja kiltkivi). Ajalugu, hooldus ja parandamine”

Vt Muinsuskaitseameti infovoldik nr 4 “Plekk-katus. Hooldus ja parandamine”

## VIHMAVEESÜSTEEM

Niisama nagu katus, on ehitise säilimise seisukohalt ülimalt oluline ka töökorras sadevetesüsteem. Selle abil juhitakse katusele langev vesi maha ja seal omakorda hoonest eemale. Ummistunud või katkine vihmaveesüsteem põhjustab tõsiseid kahjustusi nii puit- kui kivihoone konstruktsioonidele ja nende pinnakattematerjalidele (värv, krohv).

Kahjustuste ilmnedes tuleb tegutseda kohe, st otsida probleemile kiiresti kas või ajutine lahendus. Vastasel korral võivad hilisemad remondikulutused väga suureks paisuda.



*Paeküla jaama  
pagasikuuri  
vihmaveetoru*

*Ajutine lahendus  
Reola jaama  
elamu juures*



## Kontrolli

- ☑ et neelukohad ja vihmaveerennid oleksid vabad oksarisust, seemnepurust ja lehtedest;
- ☑ roosteplekke ja lekkimist, nt niiskuslaigud vihmaveerennide ja -torude ümbruses;
- ☑ räästarennide ja vihmaveetorude stabiilsust (materjali tugevus, klambrite ja kinnituste korrasolek) ja õiget suurust;
- ☑ katteplekkide olemasolu hoone eenduvatel osadel (karniisid, aknalauad jms);
- ☑ et maapinnale jõudnud sadeveed juhitaks kiirelt hoonest eemale; vältida tuleb torude sellist lõpetust, mille puhul vesi pritsib vastu hoone seina või kus piisav äravool pole tagatud.

## Hooldamine ja remontimine

- ◆ Puhasta vihmaveerenne ja neelukohti vähemalt kaks korda aastas: kevadel pärast lume sulamist ja sügisel pärast lehtede langemist.
- ◆ Torude ja rennide kaitsmiseks rooste vastu kata need linaõlivärviga.
- ◆ Kata vee poolt ohustatud pinnad ajutiselt nt metallplaatide, presendi või plastiku-ga.
- ◆ Vihmaveetoru puudumisel tuleb juhtida vesi hoonest eemale ajutiste torude, räästarennile toetatud roika või sinna riputatud keti abil.
- ◆ Sadevetesüsteemi osasid, kus esineb vaid väiksemõdulisi pragusid või avausi, võib ajutiselt parandada nt tugeva kleeplindiga.
- ◆ Puuduvate vihmaveetorude asendamisel uutega tuleb jälgida, et torud paikneksid seinast piisavalt kaugel (vähemalt 12 cm). Nõnda on tagatud üle voolava või läbi lek-kiva vee äravool mööda toru külgi, ilma et see oluliselt niisutaks lähedalasuvat seina. Toru ja seina vahele jääb kuivamist hõlbustav õhuruum.
- ◆ Oluline on, et toruvaltssid oleksid pööratud väljapoole. Sellega välditakse fassaadi märgumist juhul, kui torusse tekib jääkork ning toru lõhkeb.

◆ Uued vihmaveerennid ja -torud tuleb paigaldada sellise arvestusega, et veekoorumus jaguneks süsteemi osade vahel võimalikult ühtlaselt. Ka tuleb jälgida, et uued torud oleksid õiges mõõdus. Liiga kitsad rennid ja torud põhjustavad tugeva vihma korral vee ülevoolu ning takistavad selle äravoolu maapinnal. Katusepinna ühe ruutmeetri kohta arvestatakse 1–1,5 cm<sup>2</sup> vihmaveetoru ristlõikepindala.

◆ Samuti ei tasu tähelepanuta jätta torude paiknemist hoone fassaadil. Jälgida tuleb maja arhitektuurset rütmi ja loogikat.

◆ Karniiside ja aknalaudade metallkatted tuleb vajaduse korral asendada originaalide eeskujul ja vanu metallitöö võtteid kasutades valmistatud koopiatega. Katteplekkide puhul on oluline, et esiserv oleks alla pööratud, moodustades nii tilgapüüdja.

Vt Muinsuskaitseameti infovoldik nr 8 "Sadevetesüsteem ja selle korrashoid"

## VÄLISSEINAD

Väga suur osa raudteekompleksidesse kuuluvast hoonestusest on puidust ning kaetud kas rõht- (sulund) või püstlaudisega (ülekatelliistuga). Mõningatel kõrvalhoonetel on ka lihtsad katmata rõhtpalkseinad.

Üsna suurel hulgal leidub ka krohvitud ja krohvimata tellisestega jaamahooneid. Vähem on klombitud paest ja maakivist tellisega kombineeritud hooneid ning krohvitud puithooneid. Krohv võib olla kas lubi, tsement või lubi-tsement.

Seinte kahjustused johtuvad peamiselt kahest tegurist – niiskusest ja vundamentide ebastabiilsusest. Nii puit- kui kiviseinte niiskuskahjustusi võivad veelgi suurendada valed viimistlusmaterjalid (nt veeauru mitteläbilaskvad värvid nii kivi- kui puitseintel).

**Et seinad ning nende viimistluskihid püsiks, tuleb likvideerida kõik seinu ohustavad niiskuskolded:**

vigane sadevetesüsteem;

hoonele liiga lähedal kasvavad puud ja põõsad;

seinte äärde kogunevad lumehanged, mis sulades hakkavad seinu ja soklit märgama);

kerkinud pinnas.

Viimane ohustab eriti puitseinu, tuues enesega kaasa nii laudise kui ka seinakonstruktsiooni kahjustumise. Tekib mädanik ning halvimal juhul võib hakata arenema majavamm. Kerkinud maapind tuleks kindlasti madalamaks kaevata ning rajada drenaažisüsteem.

## Puitseinad

Kuigi puit on kivist nõrgem materjal, on see raudteehoonete ehitusteks siiski väga sobiv, kuna talub hästi maapinna liikumisi ja vibratsiooni. Mõistagi sõltub seinte vastupidavus suuresti ka puidu kvaliteedist, ühenduste olukorrast ja hooldusest. Puidu suurimad vaenlased on päikesekiirgus ja niiskus. Päikesevalguse lagundav toime on eriti tuntav lõunapoolsel küljel.

Kõige rohkem saavad kannatada katmata palkseinad. Paremini on kaitstud laudisega kaetud puitkonstruktsioonid. Kuid ka laudis vajab pidevat tähelepanu. Kauga hooldamata välislaudis võib esmapilgul üsna lootusetu mulje jätta, kuid siiski on harvad juhud, mil kogu laudis vajab täielikku väljavahetamist. Ajaloolise väärtusega kasutamiskõlblik originaallaudis tuleb kindlasti säilitada!

Paljudele puidust jaamahooneatele ja elamutele lisavad esinduslikkust dekoratiivsed saelõikekaunistused (puitpits). Nii mõnelgi pool võivad need haprad detailid olla hävinenud. Vanade fotode või jooniste põhjal on aga alati võimalus need ajastuult taastada.



*Kadrina jaamahoone puitpits*

## Hooldamine ja remontimine

- ◆ Selgita välja, millega on palkseinad olnud algselt kaetud. Tõrvatud sein tõrva nüüdki männitõrvaga, keeduvärviga värvitud sein kata keeduvärviga. Paljude abihoonete seinad on aga juba algselt olnud katmata ning omandanud sellisena kas mustjaspruuni, halli või vahel isegi hõbevalge värvuse.
- ◆ Laudise säilimise tagab selle värvimine perioodiliselt traditsioonilise linaõlivärviga. Lõunapoolsed seinad vajavad tihedamat hooldusvärvimist.
- ◆ Kui kahjustunud laudu on osaliselt tarvis asendada uutega, tuleks need hankida nii kvaliteedilt kui väljanägemiselt võimalikult originaalilähedased. Ideaalne oleks, kui parandamiseks kasutatavad lauad oleksid samuti vanad (nt eemaldatud mõnelt lammutamisele kuuluvalt hoonelt).

## Kiviseinad

Kiviseina vastupidavus sõltub kivi- ja ehituskvaliteedist, katematerjali (krohv, värv) kvaliteedist ja seisundist ning vundamendi stabiilsusest.

Nii katmata kui kaetud pindu ohustab sarnaselt puitseintega kõige enam niiskus, millest tulenevad kivi ja katematerjali pinda lõhkuvad külmakahjustused.

**Kontrolli seintes leiduvaid pragusid ja nendega toimuvaid muutusi. Eristada tuleks vanu muutumatuid ning uusi ja arenevaid pragusid. Pragude tekkepõhjusi võib olla mitmeid:**

- ☑ kivi poorides jäätudes paisuv vesi,
- ☑ vibratsioon,
- ☑ vundamendi vajumine,
- ☑ seinapragudes kasvavad taimed.



## Hooldamine ja remontimine

- ◆ Teosta krohviparandused sama tüüpi krohviga.
- ◆ Värv pind krohvitüübist lähtuva sobiliku värviga (lubikrohv lubivärviga, tsementkrohv nt akrüülvärviga). Oluline on, et erinevate omadustega värvitüübid ei satuks teineteist katma. Kui olemasolevas värvitüübis ei olda kindel, tuleb see enne uuesti värvimist eemaldada.
- ◆ Eemalda seinapragudes kasvavad taimed.

Vt Muinsuskaitseameti infovoldik nr 10 "Puitmaja välislaudis. Tüübid ja parandamine"

Vt Muinsuskaitseameti infovoldik nr 14. "Hoonete värvimine. Ajalugu, värvitüübid ja ettevalmistustööd"

## Seinte tihendamine ja soojustamine

Ruumide soojapidavus ei sõltu mitte niivõrd soojustuskihi paksusest kuivõrd välispiirete tihedusest, mis võib olla ajapikku halvenenud. Kontrollida tuleks põrandate, välisseinte ja lagede liitekohti ning akna- ja uksepiitu. Soojakadu läbi ebatihedate välispiirete suurendavad ka niiskus ja tuul – niiskunud ja praguline välissein juhib soojust mitu korda paremini. Lisaks kaob osa hoone küttesoojusest ka läbi ventilatsiooni.

Peenemad praod, nt põrandaservades ja laenurkades, võib sulgeda liimpaberiga. Palkide ja plankude vahesid ning aknaraamide ja uksepiitade ümbrust võib tihendada traditsioonilisel moel linatakuga.

Alles siis, kui kõikmõeldavad tuult läbilaskvad praod on tihendatud, ent ruumid püsivad endiselt külmad, võib hakata kaaluma lisasoojustuse paigaldamist.

*Kiisa jaamahoone*



**Kivimaja** saab põhimõtteliselt soojustada vaid väljastpoolt, kuna seestpoolt soojustamisega kaasneb väga suur risk. Talvel võib nimelt sein külma sisepinna ja soojustusmaterjali vahele tekkida veeauru kondensaat. Soojustus märgub ning seal võivad hakata arenema tervistkahjustavad bakterid ja seened.

Samas ei saa Muinsuskaitseamet vanade kivist raudteehoonete puhul mingil juhul soovitada ka hoone välist soojustamist, kuna see muudaks olulisel määral ehitise autentset välisilmet.

Seega on kivimaja soojakadude vältimiseks kõige mõistlikum püüda seda võimalikult korralikult tihendada. Üldjuhul annab lagede ja põrandate soojustamine piisava tulemuse, nii et seinte lisasoojustamise vajadus kaob.

**Puitmaja** võib soojustada nii seest- kui ka väljastpoolt. Välispidise soojustamisega kaetakse välisseinas olevad külmasillad, sein niiskusrežiim paraneb ning läbipuhutus väheneb. Kui aga uus soojustus kahjustaks hoone ajaloolist ilmet, tuleb sellisest lahendusest loobuda. Sissepoole paigaldatud lisasoojustus vähendab küll ruumide pindala, kuid välisilme jääb muutumatuks. Ajalooliselt väärtusliku interjööri puhul tuleb parima lahenduse leidmiseks pidada nõu asjatundjaga.

Et elamu oleks soojapidav, hingav ja tervislik, tuleks seinte soojustamisel kasutada võimalikult palju naturaalseid materjale. Muinsuskaitseamet soovib esisade eeskujul kasutada turbasammalt ja -põhku, linatakku, meriheina, õlgi, roogu, saepuru ja hõõvlilaastu, samuti tänapäeva ökoehituses kasutusele võetud looduslikke materjale, nagu kanepitakk ja puitkiudvill e tsellu-vill.

Hoone soojapidavust tõstab kindlasti ka tuuletõke. Soovitame üksnes hingavaid, st auru läbilaskvaid, ent samas piisavalt õhutihedaid materjale, nagu ehituspapp, tuuletõkkepaber ja õhuke tuuletõkkeplaat (puitkiudplaat).

Vt Muinsuskaitseameti infovoldik nr 11 "Puitmaja seinte tihendamine ja soojustamine"

## AKNAD

Aknad ilmestavad nii hoone fassaadi kui ka interjööri ning toovad ruumidesse valguse ja õhu. Raudtee lähistel paiknevate hoonete akendelt ootavad elanikud kindlasti piisavat mürapidavust ning loomulikult ka soojapidavust. Need nõudmised on sageli viinud ajalooliste hoonete ära narrimiseni plastakendega.

**Plastakende tootjad on oma kaubaartiklit agaralt ja jõuliselt reklaaminud, tähelepanuta on jäänud aga negatiivsed küljed:**

- vad ajaloolise hoone fassaadil kohatu vöörikehana;
- metall- või plastikraamidega (PVC) pakettaknad on teatud aja suhteliselt hooldusvabad, pikema aja jooksul aken siiski n-õ väsis (vajub ära, kaotab algse kuju ja värvi) ning seda ei ole võimalik parandada. Korrapäraselt hooldatud puitaknad võivad kesta sadu aastaid, samal ajal kui tänapäeva PVC-raamid hakkavad juba 10–20 aasta pärast ilmutama lagunemise märke;
- tehismaterjalist aknad on enamasti liiga tihedad ning puuduliku ventilatsiooni korral võivad põhjustada kondensatsiooni- ja niiskuseprobleeme;
- vanade akende asendamine uutega osutub peaaegu alati kallimaks kui olemasolevate remontimine;

**✓ PVC-akende tootmine on puitakende tootmisest ligi kolm korda energiakulukam ja keskkonnakahjulikum. Amortiseerunud plastikaknad on kasutamiskõlbmatutena ohtlikud jäätmed.**

Vanade akende puit on reeglina väga vastupidav, kuna see on hoolega valitud ning väga kvaliteetne. See pidi olema kuiv, tihe, vaigurikas ja oksavaba männi- või kuusepuu, langeatud kesktalvel ning paar aastat seisnud ja kuivanud.

Vale on arvamus, et vanad aknad ei vasta tänapäeva nõuetele. Regulaarse hoolduse puhul (värvimine, kittimine) püsivad kvaliteetsed puitaknad isegi sada aastat ja rohkem. Sisemistele raamidele tihendite ja topeltklaaside lisamisega on neid võimalik muuta märkimisväärselt sooja- ja mürapidavamaks. Ka on akendele soovi korral võimalik lisada turvamanuseid.

Akna lagunemisele aitab kõige enam kaasa niiskus. Niiskuskahjustused tekivad enamasti vihmavee sattumisel raami ja piida alumiste nurgaühenduste või lahtise kiti ja klaasiliistude vahele. Piidad võivad märguda ka siis, kui puuduvad akna alusplekk ja veenina. Sellisel juhul niisutab piida alla valgunud vesi ka seinakonstruktsioone, mis on omakorda suuremate probleemide tekkepõhjuseks. Niiskus põhjustab ka metalloosade roostetamist.

Teine puidu vaenlane on päikesekiirgus, millest tulenevalt vajavad märksa sagedasemat ülevaatust ja hooldust just lõunapoolsed aknad.

Olemasolevat vana akent tasub ja tuleb hoida. Harva on see nii lagunenu, et vajab täieliku väljavahetamist. Kogenud puusepp-restauraator võib vana aknaga imet teha! Lihtsamate parandus- ja hooldustöödega peaks aga igaüks ise hakkama saama.

*Sobimatud aknad Saku jaamahoone*





*Palivere jaamahoone aken*

## Hooldamine ja remontimine

- ◆ Värvide aknaraame perioodiliselt traditsioonilise linaõlivärviga.
- ◆ Kiti aknaklaasid linaõlikitiga.
- ◆ Korrasta metallmanused:
  - a) puhasta metallosad vanast värvist ja roostest kas terasvilla või väikese terasnarja abil, hoidudes seejuures vigastamast kõrvalasuvat puidupinda;
  - b) kata osad roostetõrjevahendiga;
  - c) eemaldatud osad tuleb puhastada ja kaitsekihiga katta ka tagumiselt küljelt;
  - d) et kinnitus oleks tugevam, täida vanad kruviaugud puupunnidega.
- ◆ Vana akna sooja- ja mürapidavamaks muutmiseks:
  - hõõvelda deformeerunud raamid parajaks;
  - reguleeri vajunud hinged ja sulused;
  - paigalda sisemisele raamile tuuletõkkehendid;
  - paigalda sisemisele raamile topeltklaas.

Kui originaalaken on sedavõrd lagunenu, et parandamine osutub tõepoolest võimatuks, on kõige õigem tellida vana eeskujul uus kvaliteetne puidust aken. Täpse koopia (profiilid, ühendused, ruudujaotus) saamiseks tuleks originaalaken kvalifitseeritud meistrile töökotta kaasa anda.

Vt Muinsuskaitseameti infovoldik nr 5 "Akende ajalugu, hooldus ja remontimine"

Vt Muinsuskaitseameti infovoldik nr 13 "Hea aken. Miks eelistada puitakent plastaknale"

## UKSED

Jaamahoone ja -elamute juures leidub rohkelt tahveluksi (ka klaasidega), abihoonetel esinevad peamiselt lihtsad püst- või rõhtlaudadest ukсед.

Välisukse on hoonesse sisenema kutsuv visiitkaart. Et uks sagedasele kasutamisele ning ilmastiku mõjule vastu peaks, tuleb seda regulaarselt ning asjatundlikult hooldada. Suurem osa aknaid puudutavatest juhistest kehtib ka uste puhul.

Välisukse eluiga pikendavad kindlasti nii varikatuse kui ka vihmaveesüsteemi olemasolu ja korrasolek. Sageli on kõige halvemas olukorras ukse alaosa, mida märgab varikatuse puudumisel trepilt või tänavalt ülespritsiv vihmavesi.

Klaasiga välisukse puhul tuleb jälgida kiti ja liistude olukorda. Mädaniku teket soodustab



ka sellise koostisega värv, mis ei lase puitu sattunud niiskusel välja kuivada. Esmalt tuleb likvideerida mädaniku tekkepõhjus ning seejärel uurida lähemalt, kuivõrd kahjustunud on puit. Asendada tuleks vaid tõsiselt kahjustunud piirkonnad.

Märksa paremini on tagatud interjööris paiknevate uste säilimine. Kõikide uste puhul eeldame aga, et need liiguksid hingedel kergelt ja vaikselt ning sulguksid kindlalt. Samuti peaks välisuks olema võimalikult sooja- ja mürapidav. Vanade uste juures see paraku alati nii ei ole. Lisaks kulumisele ja pehastumisele on sagedaseks probleemiks ka nende halb sulgumine. Põhjusi võib olla mitu: ajapikku kuhjunud värvikihid, niiskusest tingitud ukse paisumine ja väändumine, lahtised ja väsinud hinged, hoone vajumise tagajärjel toimunud uksepiitade nihkumine.



*Eidapere jaamahoone sissepääs*

## Hooldamine ja remontimine

- ◆ Värvuksi vajadusest lähtuvalt traditsioonilise linaõlivärviga.
- ◆ Kui vana värvikiht on liiga paks, eemalda ülearune värv kaabitsa, infrapunalambi või kuumaõhupuhuri abil, jälgides hoolikalt, et puidu pind ei kahjustuks.
- ◆ Kui uks on paisunud, tõsta see ettevaatlikult hingedelt maha, hõõvelda parajaks ja aseta oma kohale tagasi. (Hõõveldada on kõige õigem võimalikult niiskel ajal, mil puidu paisumine on saavutanud oma maksimumi.)
- ◆ Kui uks on väändunud („propelleris“), võib olukorra lahendada raami sisse sälgu/sätkude saagimisega, kuhu lüüakse puust kiilud. Proovida võib ka ukse aurutamist ja tugeva pressi all sirgeks painutamist. Võimaluse korral võib väändunud osa parajaks hõõveldada või siis uuega asendada.
- ◆ Kui hinged on lahti vajunud, keera kruvid tihedalt kinni. Kui kruvid ei püsi vanades aukudes, tuleks need punnida ning kruvid seejärel oma kohale keerata. Asenda roostetanud kruvid uutega.
- ◆ Kui hingetapp on „väsinud“, eemalda hing ukse küljest ja painuta see kruustangide vahel sirgeks. Kui hingetapp on kulunud ning uks loksab, tuleks uksehing asendada olemasoleva koopiaga.
- ◆ Kui ukse ja piida vahel on praod, võib ust veidi hõõveldada. Kui ukse alaosa käib vastu piita, ülaosas on aga pragu, võib ust reguleerida (kergitada) nt hingetapi ümber asetatud seibi abil. Ulatuslikuma vajumise korral tuleb piit demonteerida ja uuesti paigaldada.
- ◆ Ukse tihedamaks muutmiseks:
  - ☑ reguleeri ja hõõvelda uks parajaks;
  - ☑ tihenda uksetahvlites leiduvad suuremad praod puuliistudega ja väiksemad kitiga;
  - ☑ paigalda olemasolevale klaasile lisaklaas;

☑ paigalda piida siseküljele sobiva jämedusega iseliimuv kummitihend. Soovitatav on kasutada P-profili tihendit. Et tihend püsima jääks, tuleb pind eelnevalt puhastada. Värvitud pind peaks enne tihendi paigaldamist vähemalt kaks nädalat kuivama. Ära venita tihendit!

☑ lase katkine lukk kogenud meistril üle vaadata.

◆ Mitmeid kordi üle värvitud lukusilte, uksekette jms saab metalli kahjustamata värvist puhastada neid mõnes leeliselises torupuhastusvahendis paar tundi leotades. Seejärel loputa pehmenenud värv sooja veega maha. Hoidu puhastusvahendi sattumisest naha pinnale!

Vt Muinsuskaitseameti infovoldik nr 9 „Välisuks. Ajalugu, parandamine ja värvimine“

## VUNDAMENT JA SOKKEL

Raudteehoonete vundamendid on reeglina kas pae- või maakivist, uuematel ehitistel ka betoonist. Vundamendi maapinnast väljaulatav osa ehk sokkel võib olla samuti kas paekivist, maakivist, maakivi ja tellise kombinatsioonis (ülemine kiht tellis) või tellistest. Sokkel võib olla kas algselt või ka hiljem krohvitud (lubikrohv, tsementkrohv, lubi-tsementkrohv).

Kuna raudtee-äärsetel hoonetel tuleb pidevalt taluda tugevat vibratsiooni, peavad vundamendid ja soklid olema ehitatud väga kvaliteetselt.

Vundamendi ja sokli „tervis“ sõltub mitmest faktorist:

☑ **aluspinnasest, millele ta on rajatud**; kuna alused ja koormused on väga erinevad, tuleb ka igale probleemsele vundamendile individuaalselt läheneda;

☑ **ehituskvaliteedist**; hooletult laotud vundament kujutab endast ohtu kogu hoone püsimisele;

☑ **kivi ja segu kvaliteedist**; ebakvaliteetne kivi ja müürisegu lagunevad ilmastiku meelevaldas kiiresti;

☑ **materjalide omavahelisest sobivusest**. Soklit ja vundamenti lõhub tihti valest materjalikasutusest tingitud niiskuse ja soolade liikumine. Sagedased on juhud, mil lubikrohvi pudenedes kaetakse sokkel tsementkrohviga. Tsement on aga tihe materjal, mis hoiab niiskust ning ei lase sellel seintest välja kuivada. Tsementkrohvi pudenedes irdub koos sellega seinast ka osakesi pehmemast alusmaterjalist (lubikrohv ja -mört, pae- ja telliskivi pealispind). Sama kehtib ka kileja pinna moodustavate plastvärvide kohta. Kui niiskus ei saa välja aurustuda, tõuseb see sobivat võimalust otsides ülespoole, tekitades seintele ning alumise korruse põrandale niiskuskahjustusi. Kui ehituses on juba algselt kasutatud nt lubi-tsementkrohvi või tsementkrohvi, on ka paranduste tegemisel õige kasutada sama koostisega materjale.

☑ **välisest mõjutustest**; vundamendi ebaühtlast vajumist võivad põhjustada külmakerked, vibratsioon, muutused pinnasevee tasemes, lekkiv torustik (uhub pinnast), inimkäsi (nt kaevetööd).



Piilsi jaamahoone sokkel

Märgates näiteks pragusid korstnal, kõverdunud räästajoont, kinnikiilunud aknaid ja uksi, kaldus põrandaid ja lagesid, mõrasid krohvipinnas ning kivimaja avade ümbruses, võib küllaltki suure tõenäosusega kahtlustada, et põhjus peitub vundamendis.

## Hooldamine ja remontimine

- ◆ Hoia sadevete- ja drenaažisüsteem töökorras.
- ◆ Eenduva sokli ülaseriv peab olema sademete eest kaitstud töökorras veelaua või plekiga. Vastasel korral tungib vesi ülaltpoolt soklisse ning hakkab seda külmudes lagundama.
- ◆ Väldi kõrghaljastust hoone vahetus läheduses.
- ◆ Kui märkad vuukide pudenemist, täida koheselt kivide vahed uuesti võimalikult originaalisarnase mördiga.

Tõsisemate parandustööde teostamiseks tuleb kindlasti ühendust võtta vastava ala spetsialistiga, kes annaks tehnilise seisundi hinnangu ja pakuks välja võimaliku stabiliseerimislahenduse.

Vt Muinsuskaitseameti infovoldik nr 12 „Vundament ja sokkel. Parandamine ja parendamine“

## INTERJÖÖR

Vastavalt klassile erines ka jaamahoone ruumiprogramm ja sisustus. Kõigi jaamahoone sümboolsuseks on läbi aegade olnud keskne ootesaal, kus asus enamasti ka piletimüügikassa. Sõltuvalt klassist võis suure saaliga külgneda veel üks või kaks väiksemat ooteruumi.

Näiteks olid III klassi kuuluvas Paldiski jaama reisijatehoones eraldi I–II ja III klassi reisijatele mõeldud ooteruumid koos omaette pääsuga platvormile. Nimetatud pearuumidele lisaks sisaldas esimene korrus tavaliselt endas veel väiksemaid teenindusruume, nt kontor, pagasiruum, postiagentuur, telegraaf, tualettruum. Kahekorruselise hoone puhul paiknesid teisel korrusel jaama personali korterid või toad.

III klassi jaamade sisustusse kuulusid tsaar-riaegsete eeskirjade järgi tammepuust pingid III klassi reisijate ooteruumis ning diivanid I ja II klassi ootesaalis. Võrreldes III klassi vaksalitega puudus IV klassi jaamas eraldi ooteruum naistele, einelaud ja mõningad muud mugavused. II klassi vaksalisse oli ette nähtud tammepuust ja marmorist puhvetisisustus, III klassi jaama aga lihtne puhvetilaud.



Võhma jaamahoone ooteruumi põrand

Kõige luksuslikumalt olid kujundatud I ja II klassi jaamahoone interjöörid, kuid ka III–IV klassi jaamahoone tähtsamatele ruumidele andsid profiilkarniisi ja peegelvõlviga krohvlaed võrdlemisi piduliku ilme. Krohvitud või tapetseeritud seinu kattis allosas püstlaudadest lambrii, põrandaid mustri- lise glasuuriga tsementkivid. Peenemates ruumides ei puudunud ka ornameenteeritud malmuksega kahhelahi.

Jaamahoone originaalsisustust (ootepingid, valgustid, kapid, baariletid jms) on tänaseni kahjuks äärmiselt vähe säilinud. Enamikust ootesaalidest võib leida Nõukogude perioodist pärinevaid vineerist painutatud tüüpiistmeid, mis on samuti juba ajaloolise väärtuse omandanud.

Aegade jooksul võib jaamahoone interjööris olla nii mõndagi muutunud – uuendatud on küttekoldeid, lisatud vaheseinu, vahetatud välja uksi-aknaid jne.



*Kaarepere jaamahoone ooteruum*

*Rakvere jaamahoone grafitiga „dekoreeritud“ ooteruum*





Planeeritavate remonttööde käigus tuleks kindlasti säilitada võimalikult palju originaalset ja raudteekultuurile iseloomulikku. Vanu detaile restaureerides või neist olemasolevate eeskujul koopiaid tehes peab uus materjal vanaga võimalikult ligilähedane olema (puidu liik ja kvaliteet).

Interjöörü värvilahenduse aluseks tuleks võtta värvisondaažid ning värvimisel kasutada traditsioonilisi, kohapeal varem kasutatust leidnud värve (lubikrohvil lubivärv, puidul linaõlivärv). Ruumides, millede seinad on olnud tapetseeritud, võiks ka edaspidi sama traditsiooni jätkata. Ajaloolise informatsiooni säilimise huvides on kõige õigem vanemad tapeedikihid uue all säilitada. Kui see osutub mingil põhjusel võimatuks, võiks olemasolevatest kihtidest koostada väikese tapeedinäidiste albumi.

Vt Muinsuskaitseameti infovoldik nr 14 „Hoonete värvimine. Ajalugu, värvitüübid ja ettevalmistustööd“

## HALJASTUS

---

Läbi aegade on jaamakomplekside juurde kuulunud ka haljastus. Hooldatud pargiala oli saabuvatele külalistele niisama tähtsaks visiitkaardiks kui korras jaamahoonegi. Raudteejaamade ümbrusse rajatud parkidel oli ka puht praktiline otstarve – auruvedurite korstnatest lendavate sädemete tõttu valitses jaamades alaline tuleoht. Pargilehestik toimis tulekahju ennetajana eeskätt soojal aastaajal, mil punase kuke vallapäsemise oht oli suurim.

Enamasti lähenesid jaamapargid oma kujult ristkülikule, mille pikem külj kulges paralleelselt raudteega. Pargis olevaid liikumisteid ääristasid puud ja põõsarinded ning haljasala funktsiooni arvesse võttes – oli see ju ennekõike kohtumise ja rongi ootamise paik – ilmselt ka istepingid. Tsaariaegseid jaamaparke iseloomustab peahoonest asula või linna pool paiknenud nn ringväljak (nt Keilas), mille keskmes olevat muruplatsi kaunistas suure tõenäosusega lillepeenar. Peenraid rajati erinevatel aegadel suuremas ja väiksemas mahus ilmselt veel mujalegi pargi territooriumile.

Vaksaliparkide varasemast ajaloost teame praeguse uurimisseisu juures võrdlemisi vähe. Nii tsaari- kui ka Eesti Vabariigi aegsetel fotodel on tollal valminud jaamahoonete ümbruses näha noori lehtpuid, mis pidid olema istutatud vaksali ehituse ajal või peatselt pärast seda. Pole teada, kas ja millises ulatuses rakendati tsaariaegsetes raudteejaamades süsteemset pargikavandamist. Maailmasõdade vahelisel perioodil rajatud jaamade asendiplaanidel pole kahjuks reeglina tähistatud puud, põõsaid, hekke ega lillepeenraid – lisaks hoonetele ja tehnorajatistele on näidatud vaid teede ja piirdeaedade paiknemine ning sillutatud jaamaväljaku orienteeriv kuju ja ulatus.

Arhitekt Hendrik Otloodi artiklist raudteelaste ajakirja "T" 1935. a märtsinumbris selgub, et jaamade ümbruse kujundamine oli seni olnud juhuslikku laadi, mistõttu tulemused jätsid paljuski soovida. Otloot annab suuniseid jaama-alade kavakindlaks planeerimiseks ja haljastuse ning peenarde rajamiseks. Suuremate tööde teostamiseks lubatakse raudteevalituse abi, kaunistamistöö ergutamiseks nähakse ette "preemiate andmist võistluse korras". Raudteede tegevuse 1936.-37. a aruande teatel on kodukaunistamine läinud hoogsalt käima ja andnud juba ka häid tulemusi. Istutatud olevat 3500 ilupuud ja põõsast, rajatud 9 km hekke ja planeeritud jaamaplatse 100 kohas ühtekokku ligikaudu 5 ha ulatuses. Ühtlasi on lammutatud vanu kõdunenud abihooneid ja uuendatud jaamaehitiste värvilahendusi

– seni valitsenud hallikasroheline on andnud maad enamasti pruunidele ja punastele, aga ka kollastele ja hallidele toonidele.

Sõja eel roheluse ja lilledega kaunistatud vaksalitest oli 1940. aastate lõpuks enamikust alles vaid ilus mälestus. Toonase ajakirjanduse andmetel on jaamade lilleaiad ja muruplatsid tallatud ning laokile jäetud, möödunud aastail istutatud ilupuud ja põõsad hoolitsuse puudumisel peaaegu täielikult hukkunud. Teeameti ülem B. Jakovlev kohustab tee- ja ehitusjaoskondade triiphooneid haldavat elustarade kontorit kasvatama 1948. a jooksul lilli ja taimi sel määral, et see rahuldaks kõik raudtee vajadused.

Üleskutsed ümbritseda vaksalid rohelusega kandsid vähehaaval vilja – järgnevatel aastatel istutati jaama-aladele uusi ilutaimi, rajati lillepeenraid ja korrastati olemasolevaid jaamaparkke.

Tänapäeval piirdub jaamaparkide hooldus enamasti muru niitmise ja hooldatud viljapuid, marjapõõsaid ja meie vaksalialade kujunduses harulduseks saanud lillepeenraid leidub eeskätt seal, kus jaamahoone täidab elumaja ning selle ümbrus kodusel rolli. Eeskujulikult hooldatud ümbrusega on nt hoolikalt pügatud ilupuude ja hekkidega Kaarepere jaam, samuti Lelle vaksal, kus üldist heakorda ilmestab jaamahoone ette rajatud lillepeenar. Heas korras on ka Vägeva jaamapark, mille jalgteedel kohtab lõiguti säilinud vana munakivisillutist.

Hooletusse jäetud jaamaparki heaperemehelikult korrastama ja taastama asudes tasub esmalt uurida vanu arhiivimaterjale, millest võib selguda nii mõndagi pargi algse kavatise ja iseloomu kohta.

Nii nagu hooned, nõnda vajab ka park pidevat hoolt – muru niitmist, põõsad pügamist, puud piiramist ja võsa eemaldamist. Kõike seda korrapäraselt tehes lisandub raudtee-kompleksile veel üks väärtuslik tahk.

*Tapa jaamahoone esine jaamapark*



## KASUTATUD KIRJANDUS

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

Eesti Raudteelane: Eesti Raudtee Valitsuse ja Ametiühingu Vabariikliku Komitee häälekanaja. Nr 25 (342), 24. märts 1948.

Gussarova, V. G., Karma, O., Lukin, G. F. Sada aastat Eesti raudteed. Tallinn, 1970.

Helme, M. Eesti kitsarööpmelised raudteed 1896-1996. Tallinn, 1996.

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

Kadarik, K. Eesti vanemad raudteejaamad. Diplomitöö. Tallinn, 1996.

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

Rinne, M. Aseman kello löi kolme kertaa: Suomen rautateiden kulttuurihistoriaa. Helsinki, 2001.

T: Tehniliste tööde juhatajate, Teemeistrite ja Rühmajuhtide kutseühingute ajakiri raudtee ehitusealal. Nr 3 (15), 15. märts 1935.

T: Populaar-tehniline ajakiri raudtee ehitusealal. Nr 6, oktoober 1937.

## LISALUGEMIST

Helme, M. Eesti raudteejaamad. Tallinn, 2003.

Helme, M. Pietari Suuren merilinnoituksen rautatie : Eestissä olleiden merilinnoitusten rautatiet 1913–1990. Tallinn, 1992.

Narbekov, L. Rongiga Sondast läbi Alutaguse Mustveesse. Tallinn, 2000.

Oja, J. 20 aastat Eesti raudteed. Tallinn, 1938.

Palamets, H. Sõidab, hirnub raudne täkk, kel selja taga valge lakk. Tallinn, 2005.

Raamsalu, K. Tartu raudteejaama tulevikuperspektiivid : magistritöö. Eesti Kunstiakadeemia. Tallinn, 2004.

Taal, A. Haapsalu raudtee 1997–2004. Haapsalu, 2005.



1870. aastal Eestisse jõudnud raudteeliiklusega on meie kultuurmaastikule tekkinud omanäoline arhitektuuripärandi kihistus. Seda väärtustades ja säilitades hoiame alles osakest meie ühisest ajaloost, rikastades nii kogu Eesti kultuuripilti.

Käesoleva trükise eesmärk on anda nii põgus ülevaade kohaliku raudteearhitektuuri arengust läbi ajaloo kui esmaseid juhiseid hoonete hooldamiseks ja korrastamiseks.

ISBN 9985-9371-6-3



9789985937167