

EESTI KUNSTIAKADEEMIA
Kunstikultuuri teaduskond
Muinsuskaitse ja konserveerimise osakond



Mirjam Averin

**Märjamaa raudteejaama peahoone ajalooline ülevaade,
tehnilise seisukorra analüüs, säilitamis- ja
restaureerimisettepanekud**

Jaana tänav 5, Märjamaa alev, Märjamaa vald, Raplamaa2024/25 õppeaasta

Arhitektuuri konserveerimise ja restaureerimise täiendkoolituse lõputöö

Tallinn 2025

Autorideklaratsioon

Kinnitan, et:

1. olen koostanud lõputöö „Märjamaa raudteejaama peahoone ajalooline ülevaade, tehnilise seisukorra analüüs, säilitamis a restaureerimisettepanekud” iseseisvalt ning seda ei ole kellegi teise poolt varem kaitsmisele esitatud;
2. kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd (teosed), olulised seisukohad ja mistahes muudest allikatest pärinevad andmed on töös nõuetekohaselt viidatud;
3. luban Eesti Kunstiakadeemial avaldada oma lõputöö Muinsuskaitse digiteegis, kus see muutub üldsusele veebikeskkonnas kättesaadavaks.

Mirjam Averin

/allkirjastatud digitaalselt/

Sisukord

Sissejuhatus.....	4
Hoone andmed	5
Ajalugu	6
Raudtee rajamine ja jaamakompleksi ehitamine Märjamaale 1918-1934	6
Raudteekompleks Nõukogude perioodil	11
Peale taasiseseisvumist ja tänapäev.....	12
Hoone tehnilise seisundi kirjeldus	13
Hoone üldvaated	13
Vundament	14
Vihmavee ärajuhtimise süsteem	15
Katus	16
Seinad	17
Hoone välisseinad	17
Siseseinad	18
Avatäited	18
Aknad.....	18
Uksed.....	20
Põrandad	21
Laed	22
Viimistlus	23
Küttesüsteemid.....	24
Trepid.....	24
Väärtuslike detailide loetelu: fassaadid, interjäär	26
Säilitamise ja restaureerimise ettepanekud	27
Kokkuvõte	28
Kasutatud kirjandus	29

Sissejuhatus

Antud töö on koostatud Märjamaa alevi asuva muinsuskaitse alla kuuluva raudteejaama peahoone kohta. Hoone paikneb Märjamaa valla kehtiva üldplaneeringu (1999) ja koostamisel oleva üldplaneeringu järgi miljöökaitsealal. Piirkonnas on säilinud paljud raudteega seotud olnud hooned (jaamahoone, veetorn, tööliselamud ja nende abihooned ning haljastus, laohooned jne). Koos moodustavad nad ilusa miljöölise terviku, mis väärib säilitamist ning hoidmist.

Töö eesmärk on kokku koguda hoonet puudutav oluline ajalooline informatsioon, üle vaadata ning hinnata hoone osade seisukord ning algsete osade hulk ning kaardistada väärtuslikud detailid.

Struktuurilt koosneb töö kahest suuremast osast - ajalooline ülevaade ja hoone tehnilise seisukorra kirjeldusest. Ja kahest lühemast – väärtuslike detailide loetelust ning säilitamis ja restaureerimisettepanekutest. Esimene osa keskendub hoone ja raudteekompleksi rajamise ajaloole Märjamaa alevi ning peahoone saatusele tänase päevani. Teine osa keskendub peahoone kirjeldamisele osade kaupa, kirjeldades neid ning andes hinnangu nende tehnilisele seisukorrale. Neile kahele järgneb loetelu olulistest ja väärtuslikest detailidest. Kaks viimast peatükki on lühemad, loetelus stiilis osad ja annavad ülevaate hoone väärtuslikest detailidest ning etttepanekutest säilitamise ja restaureerimise osas.

Kõik värvifotod, mis pole teisiti märgitud on töö autori pildistatud.

Hoone andmed

Mälestise nimi: Märjamaa raudteejaama hoone

Mälestise registri number: 15267

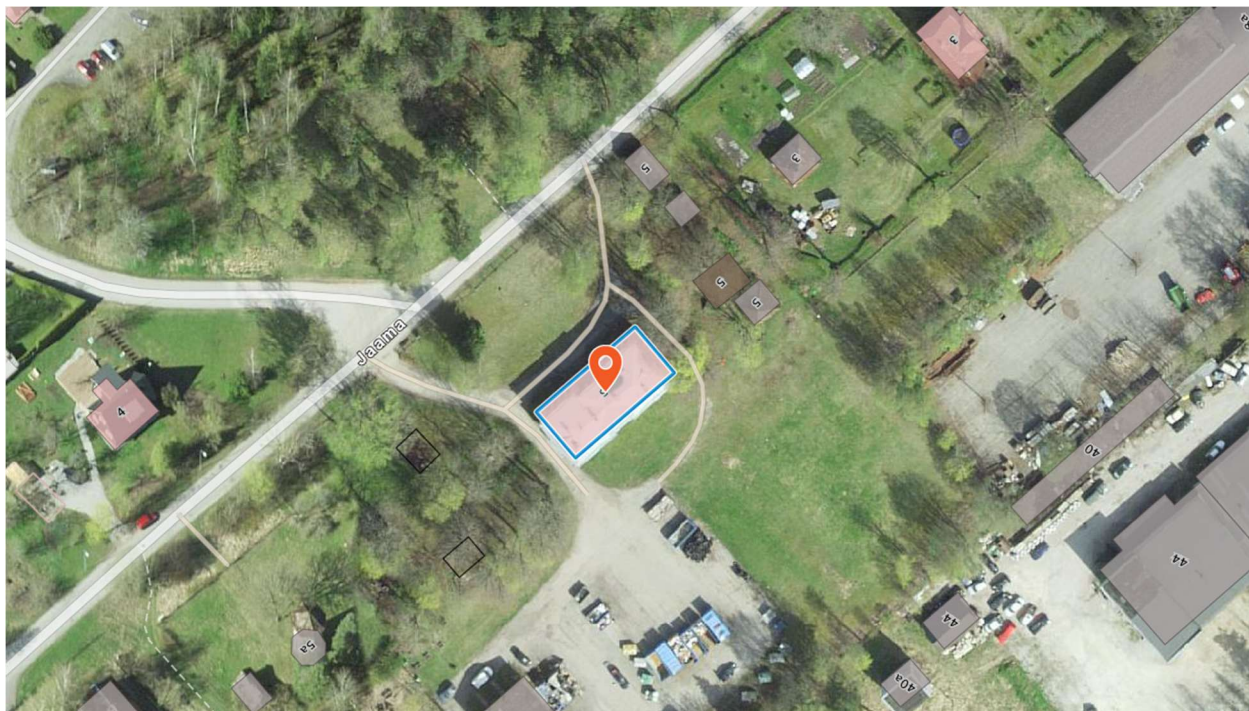
Mälestise tüüp: kinnismälestis

Mälestise liik: ehitismälestis

Hoone aadress: Jaama tänav 5, Märjamaa alev, Märjamaa vald, Raplamaa



Illustratsioon 1 Punane piirjoon tähistab kogu endist raudteejaama ala. Sinine piirjoon peahoone



Illustratsioon 2 Raudteejaama peahoone asupaik Jaama tänava suhtes

Ajalugu

Raudtee rajamine ja jaamakompleksi ehitamine Märjamaale 1918-1934

Esimesed plaanid viia läbi Märjamaa raudteeliin oli päevakorral juba enne Esimest maailmasõda. Suunaga Tallinn-Riisipere-Märjamaa-Vigala-Virtsu.¹ Järgmine plaan oli raudtee pikendada Riisiperest Märjamaani 1918-19 aastatel, sest alev kasvas üsna kiiresti aina suuremaks asulaks.² Sellele plaanile järgnes kohe järgmine plaan rajada raudtee läbi Märjamaa-Pärnu suunas.³ 1920 jõuti otsuseni liini rajama hakata ning ettevalmistustöödega selle tarvis alustati sama aasta suvekuudel.



Foto 1 Elamuhooned ja abihooned 1934 aastal. Taamal paistavad peahoone ja veetorn. Foto Rauno Silm erakogu.

¹ „Uute raudteede ehitamine“, Päevaleht 22.03.1919

² K. Vanamölder, „Riisipere-Vaimõisa kitsarööpmeline metsaveoraudtee 1918–1924“, 2006

³ K. Vanamölder Märjamaa aleviku raudteetranspordi keerdkäigud, lk 142

Kuid esialgu kaugemale asjad ei arenenud.⁴ 1928 aastal Riigikogu poolt vastu võetud Raudteevõrgu Arendamise Seadus, mis määras kindlaks üle Eestilise raudteede ehituskavad aastateks 1928-37 ning Rapla-Märjamaa-Rumba-Lihula-Virtsu liini ehitusaastateks määrati 1928-1931aastad.⁵

Jaama asukohaks eraldati Kasti tee ja Haimre pst vahele jääva Uuemõisa talu põllumaast kitsas ristküliku kujuline maatükk, mis jäi alevi südamest umbes kilomeetri kaugusele.⁶ Hoonestuse rajamise eest Rapla-Virtsu liinil teostasid ettevõtted K. Didvig, J. Tartland, R. Treubeck, F. Ruudi, Tooming ja Jakobson.⁷ Märjamaa hoonestuse rajas ettevõtja Jaan Tartland. Esimeste hoonete seas rajata puidust eluhooned - üks hoone kolme korteriga ja teine neljaga ning hooned valmisid 1931aasta lõpus, kuid ehitusvigade tõttu said töölised nendesse kolida alles 1932 aasta augustis.⁸

Hooned kavandas noor arhitekt Leon Johanson, kes hiljuti oli lõpetanud õpingud Karlsruhe ning oma stiililt on tegemist 20-ndate aastate traditsionalismi kaunid esindajad – lihtsad püstlaudisvoodriga, kahekordsed, valtsplekk-katusega aga võrdlemisi avarate akendega hooned.⁹ Hoonete vorm, materjalikasutus ning paigutus koos abihoonete ning haljastusega löid kena aedlinnliku miljöö.

Peahoone ehitus oli planeeritud Märjamaal, Lihulas ja Vigalas peale elamuhoonete valmimist ning algselt taheti ettepanek jaamakontor sisse seada ühes elamus,¹⁰ ning ootesaalina kasutati reisijatevagunit.¹¹



Foto 2 Ajutise ootesaalina kasutusel olnud reisijatevagun Märjamaa jaamas. <https://rootsijaam.blogspot.com/p/virtsu-raudtee.html> (vaadatud 25.04.2025)

⁴ Samas, lk 143

⁵ A. Uusen, Rapla-Virtsu raudtee ehitus. – Tee ja Tehnika, nr 9, 1928

⁶ J. Kannelaud, Rapla-Virtsu raudtee kava. – Eesti Raudtee, nr 7

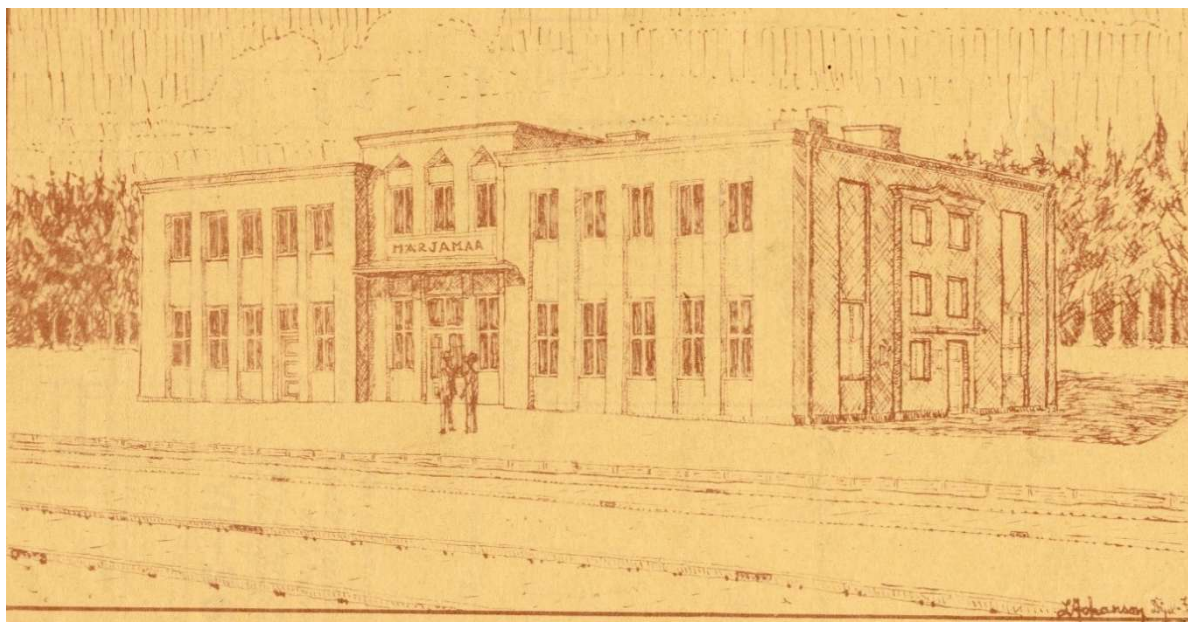
⁷ A. Uusen, Rapla-Virtsu raudtee. – Eesti Raudtee, nr 5/6, 1931

⁸ K. Vanamõlder Märjamaa aleviku raudteetranspordi keerdkäigud, lk 148

⁹ M.Kalm, 20.saj arhitektuur, Tallinn 2001, lk 97-98

¹⁰ Samas lk 149

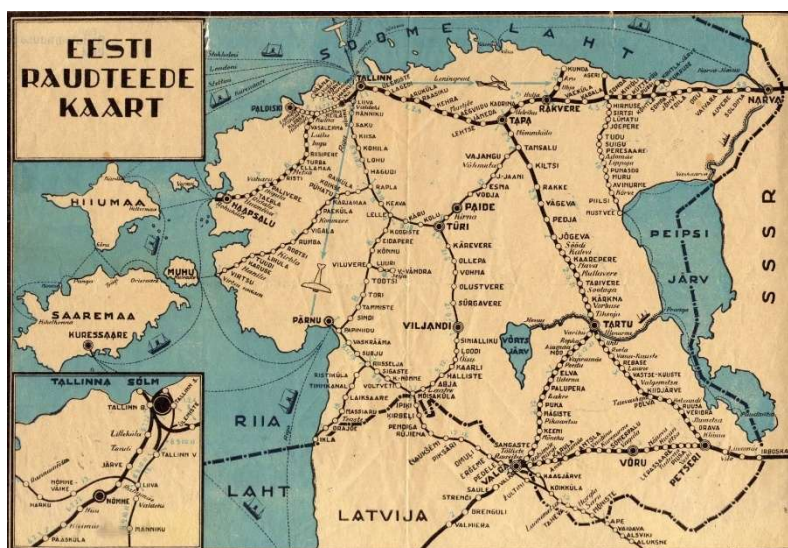
¹¹ Vestlus hoone omaniku Rauno Silmaga 13.04.2025



Illustratsioon 3 Leon Johansonil Märjamaa jaama kavandjoonistus. ERA F.66.17.1070 lk 332

Märjamaa ning Vigala jaama peahoone ehituseks töövõtja leidmiseks kuulutati välja võistupakkumine 1933 aasta juunis ning selleks sai R. Holstof, kes lisaks peahoonele ehitas valmis pagasiada kui ka jääkeldri.¹² Ehitusega alustati juba sama aasta juuli esimesel päeval¹³ ning hoone pidulik avamine toimus 1 jaanuar 1934.¹⁴

Märjamaa (ning teiste Rapla-Virtsu liini) jaama(de) peahoone(d) on samuti kavandatud arhitekt Leon Johansonil poolt. Väljaspoolt krohvimata silikatsiitkivi vooderdusega, puhta vuugiga hoone, mille seinapaksus kokku sai 50 cm. Hoonel sisemised kapitaalseinad ja trepikodade seinad ehitati tulekindlast ehitumaterjalist (massiivtsementkivist, põlevkivituhakivist, silikaattelliskivist, punasest telliskivist), kergemad vaheseinad on puidust ning sisemised trepid paekivist astmetega.¹⁵



Illustratsioon 4 Eesti raudteede kaart 1939 aastal. Allikas:

<https://rootsijaam.blogspot.com/p/virtsu-raudtee.html> (Vaadatud 25.04.2025)

¹² K. Vanamölder Märjamaa aleviku raudteetranspordi keerdkäigud, lk 151-152

¹³ Müürissepad Märjamaal „sunnitööl”, Rahvaleht 25.07.1933

¹⁴ Läänemaalt. Märjamaa uus jaamahoone avati., Vaba Maa 04.01.1934

¹⁵ K. Vanamölder Märjamaa aleviku raudteetranspordi keerdkäigud, lk 151

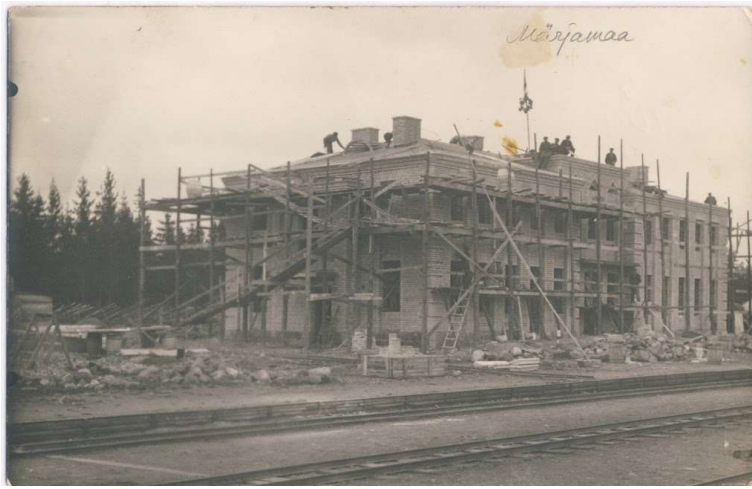


Foto 3 Jaamahoone ehitus 1933 aasta. Foto Rauno Silm erakogu.

Töövõtjale olid ette antud väga täpsed juhised selle kohta milline Märjamaa jaamahoone olema peab. Ette oli määratud, et sise- ja välisseinte, korstende ahjude ja muu sellise ehitusel tuleb kasutada tsemendi, lubja, liiva segu vahekorras 1:2:8, laed vooderdada krohvi all poolpuhaste laudadega, sarikad asetada vahekaugusega 0,8–0,9 m, vahelae tugitalad pidid olema vahekaugusega 0,9 m, paksemad siseseinad ehitada sõrestikseintena, paigutades latid vahekaugusega 8

cm, hoone katus katta tsingitud 4,5 kg/ m² raskuse plekiga kahekordsete horisontaalsete ja vertikaalsete valtsidega, kõik sisemised uksed kruntida, kittida ja üks korda katta valge õlivärviga, kõikides ruumides kruntida krohvlaed ja krohvitud seinad, kruntida puupõrandad ja kõik plekist välispinnad peale katusepinna.¹⁶



Foto 4 Valmis Märjamaa Jaamahoone raudteepoolt vaadatune 1934 aastal. Foto Rauno Silm erakogu

¹⁶ Samas, lk 152

Milline nägi välja Märjamaa jaama ootesaal pole teada, kuid säilinud on ülesvõtted Virtsu jaamast oletada, et ehk oli Märjamaa jaama interjöör kujundatud sarnases laadis.

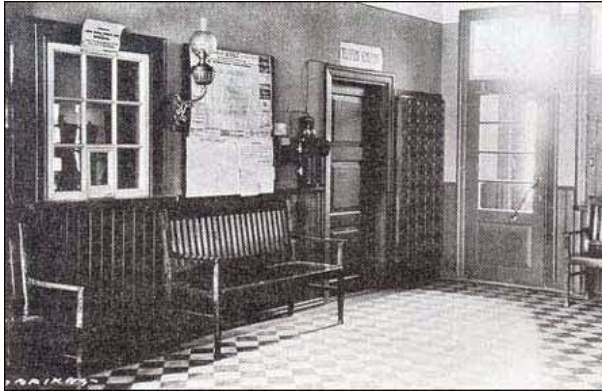
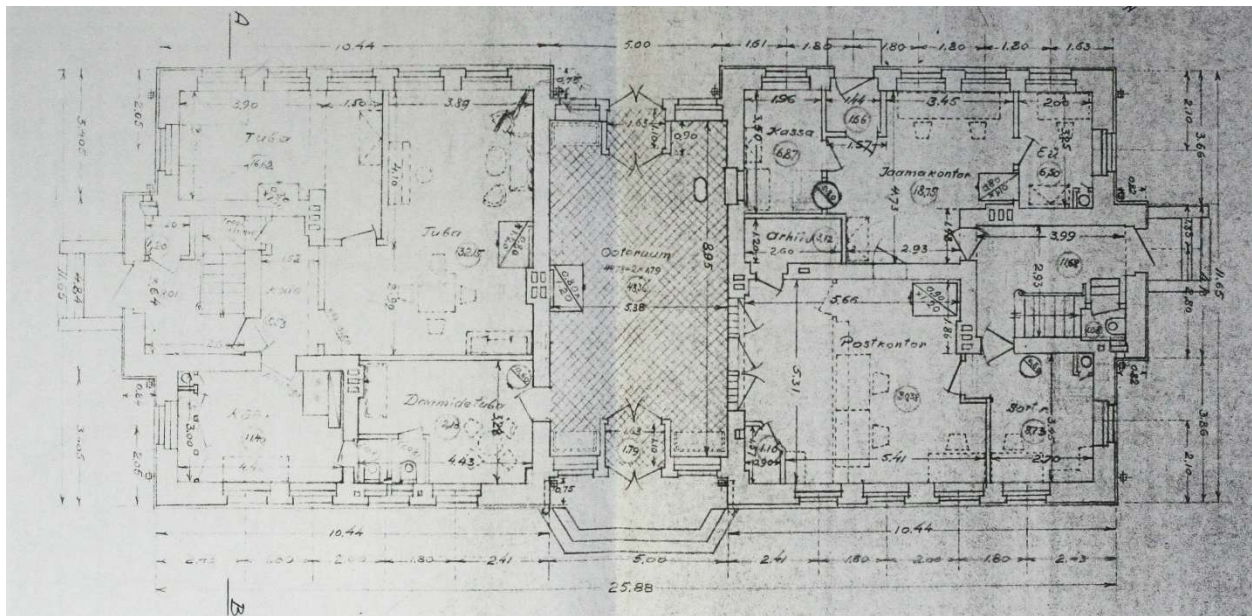


Foto 6 Virtsu jaama ootesaal. Foto J.Parikas 1932.
<https://rootsijaam.blogspot.com/p/virtsu-raudtee.html>
 (vaadatud 25.04.2025)



Foto 5 Virtsu jaama ootesaali kohvik. Foto J. Parikas 1932.
<https://rootsijaam.blogspot.com/p/virtsu-raudtee.html>
 (vaadatud 24.04.2025)



Illustratsioon 5 Esimese korruse põhiplaan. Fotokoopia Rauno Silm erakogu

Ilmselt pärinevad ka operraatorjaama sisseseadmisest suuremad ümberkorraldused ja ehitused hoone. Sel ajaperioodil muutub ka hoone küttesüsteem. Senine ahjuküte asendatakse keskküttga ning kogu hoonesse paigutatakse radiaatorite süsteem. Ooteruumi ning postkontori vaheline sein lõhutakse. Vähesel määral toimub ümerekhituse ka teise korruse korterite osas. Suletakse mõned ukseavad, et suurematest korteritest saaks teha väiksemad ning murtakse juurde uusi, et muuta korterile kuulunud kuivkäimla ühiskasutatavaks tekkinud kahele korterile. Kolmetoalise korteri läbikäidavad toad eraldatakse üksteisest koridoriga. Kogu elektrisüsteem uuendatakse.

Peale taasiseseisvumist ja tänapäev

Hoone on eraomanduses alates 2012 aastast. Valdavalt on hoone olnud tühi, kuid läbi aja on hoone I korruse osades ruumides Telia automaatjaam. Kuna hoone pole katlamajaga ühendatud on seal elamine aastaringi võimatu.

2013 suvel toimus hoones Rapla-Virtsu raudtee teemaline Konverents/teabepäev ning vanade akende koolitus.²⁰



Foto 7 Konverents jaamahoones. Foto: Reet Saar

²⁰ Maaleht, "Märjamaa raudtee ärkas korraks ellu" 29.05.2013

<https://maaleht.delfi.ee/artikkel/66202168/marjamaa-raudteejaam-arkas-korraks-ellu> (vaadatud 26.04.2025)

Hoone tehnilise seisundi kirjeldus

Hoone üldvaated



Foto 8 Vaade peahoonele idast



Foto 9 Peahoone raudteepoolne fassaad



Foto 10 Hoone kirdefassaad



Foto 11 Hoone loode fassaad

Vundament



Foto 12 Tahutud maakividest vundament

Hoone vundament on laotud eri suurustes suurtest tahutud graniitplokidest. Maapealse osa moodustavad kolm kihti, millest kaks ülemist on tahutud maakivist ning kolmas poolenisti minnasesse jääv kivikiht rohmakamatest kividest. Sokli kõrguseks hoone nurkades on umbes 50 cm.

Kuigi esialgu võib tunduda, et pinnas on tõusnud hoone keskosas, sest seal välja paistab vaid üks rida kive, siis selliselt on see olnud alguset peale ning pinnas hoone ümbruses pole tõusnud (foto 4, 8). Märkata pole äravajumisi ega suuremaid pragusid.

Kohati on näha, et segu on vuukides pragunenud ning katketi jäänud tühjaks. Suuremaid kadukohti on jooksvalt täidetud. Kokkuvõtvalt võib ütelda, et vundamendi seisukord on hea.

Peahoone all ei asu keldrit kuna Märjamaa piirkond on äärmiselt paene. See on tõenäoliselt põhjuseks, miks kelder on rajatud peahoone kõrvale, eraldiseisva hoonena. Samas annab võrdlemisi maapinna lähedal asuv sile paepind hea toetuspinna kogu peahoonele ning annab hea garantii, et suuremaid pinnase vajumisi tulevikus oodata ei ole.

Vihmavee ärajuhtimise süsteem

Katuse vahetus tehti hoonel 90-ndate alguses, kui vana amortiseerunud ning mitmete leketega valtsplekk vahetati uue samasuguste mahtude ning materjalidega katuse vastu. Ainuke muutus katusemaastikus oli poolümakaarsete uukakende sulgemine.



Foto 13 Vihmaveetoru kulgemine liigendatud seinal raudteepoolsel hoone küljel ootesaaliväljapääsu juures. Detail fotost Rauno Silm erakogust



Foto 14 Pilt samast kohast 13.04.2025. Horisontaalse kaldega toruosa on hilisem lisandus ja pole samast materjalist mis ülejäänud toru.

Vihmaveesüsteem on ehitusjärgne. Üksikute torude otsad on amortiseerunud ning asendatud aja jooksul uute torudega. Oma olemuse ja väljanägemise poolest tundub, et tegu on pigem ajutiste asendustega kui korralikult läbiplaneeritud ning teostatud tööga. Samas aitavad need ajutise olemusega lahendused ära hoida mitmes kohas vihmavee otsese voolamise vundamenti. Katuseparandustööde käigus on asendatud ka ilmselt üks puuduolev lehter asendatud tsinkplekklehtriga.



Foto 15 uus tsinkplekist lehter



Foto 16 Algupärane vihmavee

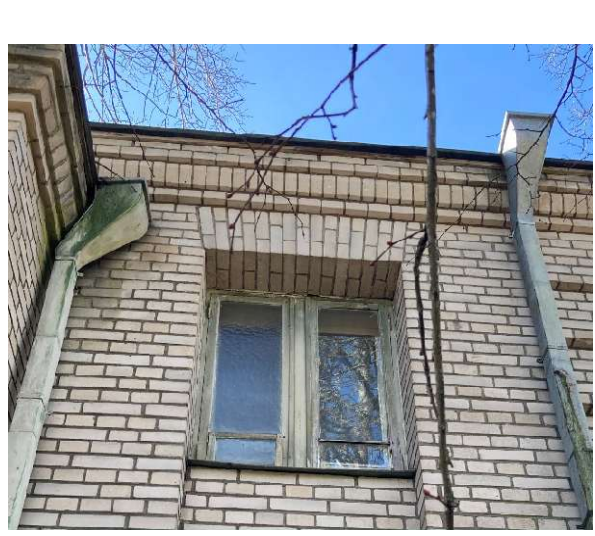


Foto 17 Lehtrid hoone kirdeküljel ning aken jääklaasiga

Üldiselt saab vihmaveesüsteemi hinnata rahuldavaks. Süsteem on regulaarselt hooldatud ning ummistused lehtrites likvideeritakse. On kohti, kus torude otsad on puudu. Samuti ei saa kohati maapinnale jõudev vihmavesi hoonest piisavalt kaugele eemale voolata.

Katus

Kui vaadata L. Johansoni eskiisjoonist (illustratsioon 3) Märjamaa jaamahoone kohta, siis selle joonistuse järgi on näha, et katuse kalle on sihilikult niivõrd madal, et seda pole näha ning see läheb kooskõlla ka hoone pisut funktsionalistliku stiilihoonega.

Hoone on kaetud siiski algusest peale väga madala, valtsplekk kattega katusega, mis on küll Johansoni plaanist kõrgema kaldega aga seetõttu praktilisem (vihmavee parem äravool). Hoone kummaski otsas on poolringi kujuline uukaken. Katuse seisukord on hetkel hea ja lekked puuduvad, sest algne plekk-katus vahetati uue vastu 90ndate alguse ning sellal oli katuses mitmeid lekkekohti²¹, mille tagajärgi on näha peamiselt II korruse lagede. Katusekonstruktsioon vahetamisele ei ei läinud sest seisukord oli piisavalt hea.



Foto 18 Madala viiluga poolkelpkatus, mis on näha alles hoonest umbes 40-45 m kauguselt

Omamoodi huvitavad ning hoonele nüanssi lisavateks detailideks on konsooltugedeta lamekatuselised, plekiga kaetud ja alt poolt krohvitud tahulise vormiga varikatused. Kaks laiemat ja suuremat asuvad kagu ja loode fassaadil hoone keskosas, kunagiste ukseavade kohal ning kolmas hoone edelifassaadi sissepääseu kohal.

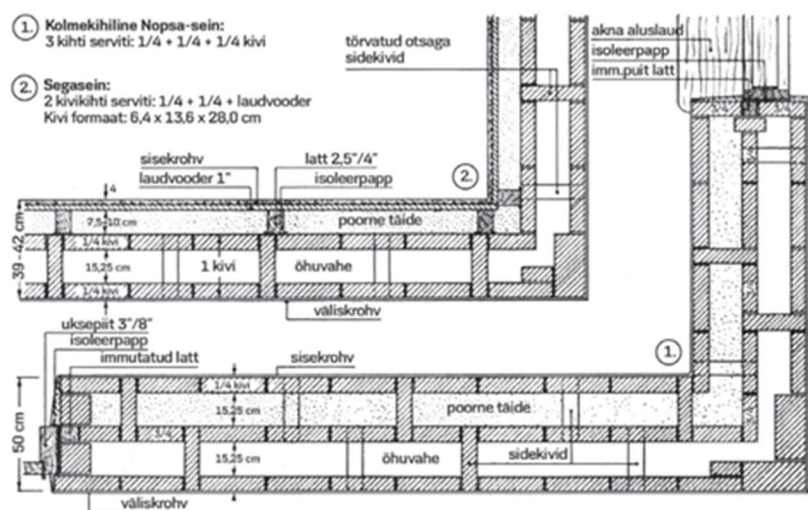


Foto 19 Varikatus loodefassaadil. Keskmine uur aken on kunagine tänaseks kinniehitatud peasissepääs ootesaali

²¹ Suulisel vestusel omanikuga 13.04.2025

Seinad

Hoone välisseinad



Illustratsioon 4 Nopsa tüüpi seina läbilõike näited. Jaama tn 5 hoone välissein on ehitatud näidis nr 1 järgi

Hoone silikaattellisest välisvoodriga kaetud pind on krohvimata, müüriladu on puhasvuugiga ning sealjuures on hoone välisseinad küllaltki paksud - 50 cm. Omaniku kirjeldatud seinaladu viitab, et tegu on nopsa-süsteemis laotud välisseintega. Kui välisseina välimine kiht on laotud silikaattellisest siis sisemine on laotud punasest tellisest. Keskmise kihi materjal pole teada, nagu ka sisse- ja keskmise seina vahele jääv täitematerjal.²²

Väliseintes on olnud mõningaid suuremaid ja väiksemaid kahjustusi, mis on parandatud samuti silikattellisega. Tööd on teostatud hästi ning tundlikult. Eriti hästi on seda näha kõige suuremahulisema paranduse juures hoone Jaama tänava poolsel küljel, hoone keskosa II korruse räästa juures, kus müüri taastamisel on arvestatud nurgakujunduse ning räästa karniisi profiiliga ning tehtud on korralik vuugitöö. Parandus on eristatav vaid uue kivi heleduse tõttu.



Foto 20 Suuremahuliseim välisseina müüriparandused hoone Jaama tn poolsel küljel.



Foto 21 Väiksemahulised - ühe ja mõnekivilised parandused

²² Samas

Ilmselt on kivide ja müüriosaade lagunemine ja sellest tulenevalt nende vahetus ja asendamine uutega olnud tingitud katuse kehvast seisukorrast ning vihmavee süsteemi puudulikuset. Need probleemid on tänaseks päevaks olnud mitukümmend aastat lahendatud.

Siseseinad

Oma olemuselt on jagunevad siseseinad kaheks: kandvad ja mittekanvad. Kandvad sisseseinad on laotud tellisest, kergemad vaheseinad on puitsõrestikkonstruktsiooniga laudisseinad, mis on üle löödud roovmattidega ning nagu ka tellisseinad, krohvitud ja värvitud.

Siseseinte seisukord tundub hea. Seoses keskküllte radiaatorite paigaldamisega on seintesse puuritud avasid torude ning radiaatorite kinnituskonksude tarvis, kuid need kahjud pole ülearu suured. Krohvid on valdavalt hästi säilinud, seinel ei esine suuri kadusid ning puuduvad ka suuremad mehhaanilised kahjustused. Tuleb ette, et seinapinnad kopputades kumisevad mis viitab lahtisele krohvile kuid see võib tuleneda ka roovmati ja seinavahele jäänud õhuvahest.

Üldiselt on algsed seinad säilinud oma algupärastes mahtudes ja asupaikadel. Erandina võib tuua vaid kunagise ootesaali ja postkontori vahelise seina, mis on Nõukogude perioodil lammutada, ilmselt vajadusest suurema ruumi järgi. Juurde on ehitatud üks kerge vahesein II korruse 3-toalisesse korterisse, et tekitada koridor ja muuta läbikäidavad toad eraldiseisvateks.



Foto 22 Vasakule jääb Nõukogude perioodil lisatud vahesein. Kahe toa vahel olnud ahju väljalõhkudes on jäänud koridori keskela seinakatke, ruumi nurk ahju kõrval. Foto: Rauno Silm erakogu

Avatäited

Aknad

Kokku on hooneel ligikaudu 70 akent millest umbes 60 on suuremad ning kümmekond on väikesemõõdulised abiruumide aknad.

Enamik aknaid on ehitusaegsed. Säilinud on algupärane ruudujaotus, kremoonid, hinged, kinnitused. Lisaks on säilinud mõned tualettruumide akende jääklaasid.

Vähesel määral erineb avatäiteid nõukogude perioodist, kuid need on kergesti äratuntavad on teistsuguste profiilide tõttu. Kaks suuremat aknaava nõukogude perioodist on hoone keskosas olnud ootepaviljoni kaks suurt ukseava mis on kinni müüritud ning asendatud akendega. Ning jaamaülema sissepääsu sulgemisel tekkinud aknaava.

Akende seisukorrad on väga erinevad. Kuigi üldiselt on aknaavatäidete seisukord rahuldav, esineb ka avariilisi raame. Antud hetkel tegeleb omanik jõudumööda just avariilisemate akende restaureerimisega, kasutades traditsioonilisi meetodeid. Sealjuures suhtumisega: teha niipalju kui vaja aga niivähe kui võimalik ja tehes parandusi austuse ning originaali säästvalt.



Foto 23 II-korruse aken. Näha on ka lai ja paks aknalaud



Foto 24 I- korruse aken ja ruudujaotus



Foto 25 Abiruumi jääklaasiga aken



*Foto 26 Algupärase akna siseakna ja tuulutusakna sulused.
Foto Rauno Silm erakogu*



Foto 27 Algupärase akna välimise raami kremoon

Uksed

Uksi on välisfassaadis antud hetkel 2. Kumbi hoone otsas. Algselt on hoonel olnud kokku 5 sissepääsu. Kinni on müüritud ning aknaga asendatud ootesaali suured kahepoolsed uksed hoone keskosas ning jaamaülema väljapääs raudteepoolsel küljel.



Foto 28 Algne ukseava, uks ja varikatus



Foto 29 Aknaavaks ümber ehitatud jaamaülema ukseava hoone raudteepoolsel küljel.

Kui akende puhul on säilinud valdavalt algsed avatäited siis uste puhul on algupäraseid sise- ja välisuksi päris palju ümber vahetatud ja seda just nõukogude perioodil. Oma algses ilmes on säilinud edelapoolne otsauks. Siseustest on säilinud mõningal määral tubadevahelisi uksi, mille ukseleht on kaunistatud klaasist valgmikuga, mida ilmsetavad profileeritud ja omavahel ristatud prosspulgad. Ukselehe kaks tahvlit on liigendatud ning profileeritud.

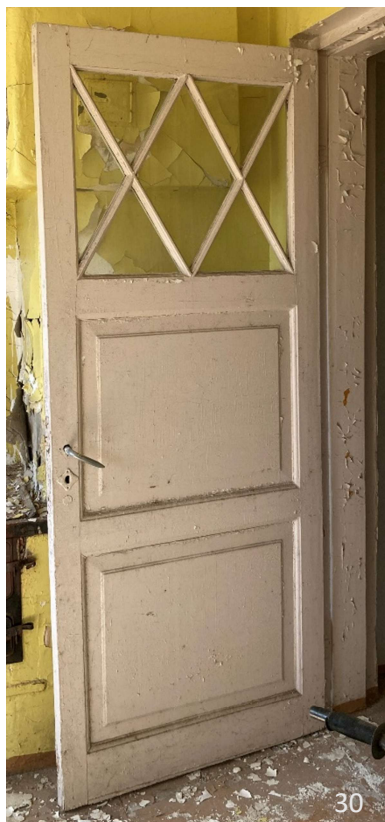


Foto 30 Klaasitud ja ristprossidega siseuks
Foto 31 Algupärane uksehing



31



32



33

Foto 32 Messingist ukselin Foto Rauno Silm erakogu
Foto 33 Detailid tualettruumi ukse

Algupärased ukselehed tunneb ära ka saledate messingust, kergete juugendlike joontega linkide järgi (foto 32).

Põrandad

Enamik põrandaid on nõukogude perioodil kaetud kas nn „Soome papi“ või PVC kattega. Ning lisamaterjaliga kaetud põrandate puhul on külgvalguses näha, et algne laudpõrand on all olemas. Nende seisukorda ei oska hinnata, kuid üldine praktika on näidanud, et katematerjal on pigem kaitsva ja säilivust suurendava toimega. Teisel korrusel on näha mõningates ruumides võrdlemisi kitsa lauaga hoone ehitusaegset puitpõrandat.

I-korruse ootesaali põrand pole säilinud. Nõukogude perioodil, peale raudtee sulgemist ja telefonijaama sissekolides on ootesaali põrand jaama aparatuuri kaalu tõttu vajanud väljavahetmist. PVC katte all on valatud betoonpõrand ning milline võis välja näha kunagise ootesaali põrand pole teada.

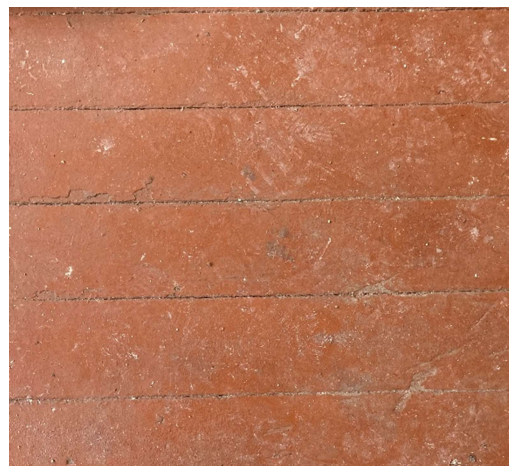


Foto 34 Algupärane laudispõrand hoone II-korruselt

Põrandate seisukord tundub hea, pole äravajumisi ega katuseläbijooksudest tingitud liigniiskumisi ega kahjustusi.



Foto 35 Laudis „kumab“ läbi pappi



*Foto 36 lammutatud seinä jälb I-korrušel
ootesaali ja postiruumivahel*

Laed

Ehitusjärgsed laed tunneb ära peegelvõlvide järgi . Mitmete lagede puhul, eriti I-korrušel, on lagesid toodid madalamale või kaetud plaatidega ja peegelvõlv on vaevunähtav või polegi näha. Olemasolevate lagede seisukord tundub enamasti hea mõningate eranditega II-korrušel. Vaatamata sellele, et enne katusvahetust 90-ndate alguses oli mitmeid läbijookse, mille märke on siin-seal II-korrušel lagedes näha, on neid siiski võrdlemisi vähe ning konstruktsioonilisi kriitilisi kahjustusi ei tundu olevat. Läbijooksudest tekkinud kahjustusi esineb vähesel määral ning visuaalse vaatluse põhjal tundub, et I korruše laed on kahjustustest jäänud puutumata.



Foto 37 Katuse läbijooksust tekkinud krohvikahjustus



Foto 38 plaatmaterjaliga üle löödud lagi.

Viimistlus

Visuaalsel vaatlusel tundub, et hoone siseseinad on ehitusjärgselt krohvitud ning värvitud. Arvestaes ajastuomast ning samaaegseelt ehitatud jaamade viimistlusdekoori leide²³ võiv oletada, et seinad on ka olnud dekoreeritud rullmotiiviga. Vaatamata mitmetele püüdmustele nii omaniku kui erialaste kogemustega inimeste poolt, ei ole seni rullimotiive leida. Ilmselt on seinad olnud värvitud lubivärviga.



Foto 39 Tapeedileiud jäävad Nõukogude perioodi

Suurem viimistluse uuendamise laine on toimunud Nõukogude perioodil, mil hoone siseruume on korduvalt üle värvitud.

Värvitüübi ebasobivuse tõttulubivärviga ja hoone mõnda aega tühjana seismise tõttu (sellest tuleneb üldine niiskustaseme tõus) on viinud hilisemate värvikihtide irdumiseni. Kohati koorub värvi mitmekümne cm² kaupa korraga.



Foto 40



Foto 41



Foto 42

²³ Maigi Magnus, „Rootsi raudteejaama seisukorra analüüs ja ettepanekud säilitamiseks“, 2024, Tallinn EKA, lk 25-26. Töö autori külastus Rumba jaama kevad 2002.

Küttesüsteemid

Algselt on hoone ehitatud ahju- ja pliidiküttega. Mõlemal korrusel on olnud mitu ümara või kandilise kujuga ahju ning II-korruse köökides on soemüüridega pliidid (Illustratsioonid 5,6). Nõukogude perioodil on hoone viidud ühe keskküttele, misjärel vajadus ahjude järele kadus ning enamik ahje välja arvatud kaks II-korruse ahju on välja lõhutud. Säilinud ahjud on üle vaadanud vastava ala spetsialost, kes on kuulutanud ahjud kasutuskõlblikuks. Õnnelikul kombel on säilinud üks ümar- ja üks kandiline ahi.

Kõik soemüüride ja kubudega varustatud pliidid on alles ning rohkemal või vähemal määral kasutuskõlblikud.



Foto 43 Värvitud ja plekk-kattega ümar ahi



Foto 44 läbi kahe ruumu ulatuv pottahi



Foto 45 pliit ja selle kohale jääv metallis massiivne kubu. Foto Rauno Silm erakogu

Trepid

Hoone keskosas, ootesaali uste ees on olnud paari madala astmega trepid (kaanefoto), mis on täielikult või osaliselt ukseavade sulgemise protsessis lõhutud. Ehitusmaterjaliks oli paekivi.



Foto 46 Hoone Jaama tn küljel on sissepääsu trepp paremini säilinud kui vastasküljel.

Interjööri on hoone kummagi otsa sissepääsu koridorides II-le korrusele viivad ehitusaegsed paekiviastmetega trepid ja paeplaaatidest trepimademed. Lisaks on säilinud sepišpiirdega ja puidust käsipuuga trepipiirded. Trepid on väga heas tehnilises seisus ning metallist piire on hästi säilinud. Käsipuu puidust osa on ajas kulunud ning saanud mõningaid mehhaanilisi kahjustusi



Foto 47 Käsipuu detail



Foto 48 Edelapoolne trepp ja trepikoda



Foto 49 Kirdepoolne trepp ja trepikoda

Väärtuslike detailide loetelu: fassaadid, interjäär

Fassaad:

Kagu fassaadi välisuks koos hingede sing sulustega

Vihmavee ärajuhtimissüsteem

Katusemaastik

Fassaadide, hoone nurkade, tagasiastete, nišside ja räästakarniisi telliselao liigendatus ning puhasvuuk telliseladu.

Algsed aknaraamid, ruudujaotus, jääklaasid,

Välisuste kohale jäävad krohvitud astmelise servaga tugikonsoolideta varikatused

Interjäär:

Peegeelvõlvid

Kaks ahju ja kõik pliidad koos kubudega

Klaasitud siseuksed

Aknaauad akende sissemisel pool

Algsete uste ja akende hinged, sulused, messingist uksekingid

Algsest elektrisüsteemist säilinud lüliti ja harukarp (huvitav algupärane detail)

Paekivist sisetrepid koos metallist piirde ja puidust käsipuuga.

Laudispõrandad

Sahvrid

Säilitamise ja restaureerimise ettepanekud

Säilitamisetetpanekud

- Säilitada väärtuslike detailide loetelus äratoodud detailid
- Hoone ja katuse mahud
- Interjööris säilitada ruumijaotus.
- Jätkata vihmaveesüsteemide järjepidevat hooldust

Restaureerimisetpanekud

- Akende restaureerimine. Jätkata akende restaureerimisega samal viisil ning põhimõtetel kuidas praegu on toimetatud. Puhastada vanast lahtisest värvist ja kitist, uuesti kittida ja värvida linaõlivärviga. Esmajärjekorras tegeleda kriitilisesmas seisus akendega. Säilitada vana ja jääklaasi maksimaalselt. Uus klaas asendada pigem õhemat tüüpi klaasiga. Plommimist rakendada niipalju kui vaja, kuid niivähe kui võimalik.
- Üle kontrollida plekist aknalaudade seisukorrad ning asendada puuduvad või avariilised ja korrastada ülejäänud.
- Uste restaureerimine. Välisuksed – säilitada ja korrastada edelefassaadis paiknev algupärane välisuks. Uks puhastada lahtisest ja ebasobivast värvist, plommida, värvida. Ukselink asendada ajasutuomasemaga.
Soovi korral võib avada algupärased kahepoolsed ukseavad ootesaali Jaama ja raudteepoolsel küljel. Juhul kui esialgne plaan on jätta ukse taastamata tasub Nõukogude perioodil paigaldatud aknad asendada uutega, mis järgivad algupäraste akende profiile ja ruudujaotust.
Siseuksed – inventeerida algupäraste uste hulk. Algsed ukse maksimaalselt säilitada ning restaureerida
- Vundamenti vuugid puhastada lahtisest segust ning uuesti täita ilma maakivipinda katmata.
- Hoida silma peal katusel. Jälgida neelukohti ning vajadusel teha pisemaid parandusi ja kohendustöid vältimaks läbilekkeid.
- Seinad – Hetkel ei näe otsest vajadust suletud avade ning juurde ehitatud seinte eemaldamiseks. Fassaadis on kunagised ustemahud selgest eristatavad kivilao ning vuugijoone järgi.
- Viimistlus – puhastada seinad ja laepinnad irdunud värvist. Viimistlemisel eelistada krohviga kokkusobivaid värvitüüpe. Näiteks lubivärv, kaseinvärv. Viimistlusuuringud, et kindlaks teha, kas on kasutatud rulldekoori.
- Põrandad – eelmaldada kulunud ja vananevad PVC kate ning papp plaadid. Jälgida, et avatud põrand saaks õigesti hooldatud. Soovitav vanu puitpõrandaid eksponeerida

Kokkuvõte

Töö eesmärk oli koguda hoone kohta võimalikult palju materjale, määrata visuaalsel vaatlusel võimaluste piires tehniline seisund ja kaardistada väärtuslikud detailis. Visuaalselne vaatlus õnnestus hästi ning hoone üldist seisukorda ning kaardistada väärtuslike detailed ning osaliselt ka nende hulk. Vaatluse tulemusena saab ütelda, et hoone üldine seisukord on parem kui esmapilgul väljastpoolt vaatatuna tundub ning kui ka arvestada seda kui kaua hoone on tühi olnud. Suuresti saab ütelda, et hoone võrdlemisi hea seisukord tuleneb kahest asjaolust: esiteks on olulistel hetkedel tehtud ära oluliselt suured tööd, et tagada hoone säilivus ehk siis katusevahetus 90ndate alguses. Teiseks asjaoluks on, et hoonel on olnud head omanikud, kes on käitunud heaperemehelikult ning tegelenud pidevalt ja järjepidevalt pooltühjalt ja tühjalt seisnud hoone eest hoolitsemisega.

Ajaloolise tausta uurimisel oli märksa kergem leida materjale raudtee algusaastalest kuni raudtee sulgemiseni. Keeruline oli leida materjale raudeejärgsest ajast ja see osa vajaks täpsemat ning rohkemat uurimist.

Väärtuste määratlemine oli kõige üllatusterohkem, sest ootused selles osa palju on säilinud hoone algupärasest ruumilahendusest või detailidest olid palju madalamad. Nõukogude periood ei olnud niivõrd sekkuv ja algupärasest hävitav kui oleks võinud oodata.

Kokkuvõttes tasuks uurida edasi viimistluse osas, kas leidub siiski rullmotiiviga viimistlust nagu on analoogsetes raudeejaamades leitud. Edasises hoone hooldamisel edasi minna seniste praktikatega. Hoone suuremahulisemate restaureerimistööde planeerides tasub kindlasti konsulteerida spetsialistidega, sest tegu on muinsuskaitsealuse hoonega ning seetõttu rakenduvad sellele omad protseduurid ning ettekirjutused.

Kasutatud kirjandus

Publitseerimata käsikirjad

K. Vanamölder, Riisipere-Vaimõisa kitsarööpmeline metsaveoraudtee 1918–1924, käsikiri, 2006. Autori valduses

Internetiallikad

K. Vanamölder, Vanamölder Märjamaa aleviku raudteetranspordi keerdkäigud. – Akadeemiake, III aastakäik, 2009 nr 1 (5), lk 138- 164, chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://akadeemiake.ee/wp-content/uploads/2011/09/akadeemiake05.pdf (vaadatud 27.04.2025)

J. Kannelaud, Rapla-Virtsu raudtee kava. – Eesti Raudtee, nr 7 1926, <https://virtsu.ee/artiklid/tekstid/rapla-virtsu-raudtee-kava/> (vaadatud 27.04.2025)

A. Uusen, Rapla-Virtsu raudtee. – Eesti Raudtee, nr 5/6, 1931, <http://virtsu.ee/artiklid/tekstid/rapla-virtsu-raudtee/> (vaadatud 25.04.2025)

R. Saar, Märjamaa raudteejaam ärkas korra ellu. – Maaleht, 25.05.2013, <https://maaleht.delfi.ee/artikkel/66202168/marjamaa-raudteejaam-arkas-korraks-ellu> (vaadatud 30.04.2025)

Artiklid ajalehes

Uute raudteede ehitamine. - Päevaleht 22.03.1919

Müürissepad Märjamaal „sunnitööl”. - Rahvaleht 25.07.1933

Läänemaalt. Märjamaa uus jaamahoone avati. - Vaba Maa 04.01.1934

Kirjandus

M. Kalm, 20.saj arhitektuur, Tallinn 2001, lk 97-98

M. Magnus, „Rootsi raudteejaama seisukorra analüüs ja ettepanekud säilitamiseks“, 2024, Tallinn EKA

M. Helme, Eesti kitsarööpmelised raudteed 1896–1996, 1996, Tallinn: Autori kirjastus

Suulised materjalid

Rauno Silm, suuline vestlus autoriga, 13.04.2025. Märkmed autori valduses