

EESTI KUNSTIAKADEEMIA
Kunstikultuuri teaduskond
Muinsuskaitse ja konserveerimise osakond

Siim Tanel Tõnisson

KEILA RAUDTEEJAAMA KAUBAIDA UURIMINE, SEISUKORRA
DOKUMENTEERIMINE, VÄÄRTUSTE KIRJELDAMINE NING SÄILITAMISE
ETTEPANEKUD

2019/2020 õppeaasta

Arhitektuuri konserveerimise ja restaureerimise täiendkoolituskursuse lõputöö



Tallinn 2020

SISUKORD

| | |
|---|----|
| SISSEJUHATUS | 2 |
| 1. Ajalooline ülevaade | 3 |
| 1.1. Keila kui raudteesula | 3 |
| 1.2. Keila raudteejaam | 9 |
| 1.3. Keila raudteejaama kaubaait | 13 |
| 2. Hoone ehitus ja seisukord | 16 |
| 2.1. Dokumentaatsioonijoonised | 16 |
| 2.2. Hoone kirjeldus | 20 |
| 2.3. Hoone osade seisukord | 24 |
| 3. Väärtused ja säilitamise ettepanekud | 26 |
| 3.1. Väärtused | 26 |
| 3.2. Säilitamise ettepanekud | 28 |
| KOKKUVÕTE | 33 |
| KASUTATUD ALLIKAD | 34 |

SISSEJUHATUS

Keila raudteejaama kaubaait asub Keila jaamas, aadressil Uus tänav 19 (katastrinr: 29601:008:0039). Hoone kasutuselevõtuaastaks on ehtisregistris märgitud 1910. Hoone kuulub Keila linnale.

Kaubaaida valis autor töö teemaks, sest elab Keilas ning on igapäevase rongiliiklejana tihe raudtee-ala kasutaja. 25. mail 2019. aastal ilmus Keila Lehes artikkel “Vana kaubaaida asemele turuhoone”, mis tekitas hoone vastu suure huvi.

Autori eesmärgiks on anda ülevaade kaubaaida tähtsusest Keila raudteejaama ansambelis, dokumenteerida olmeasolev hoone, kirjeldada hoone väärtusi ning esitada ettepanekud, millest lähtuda uue hoone rajamisel.



III 1. Katastrikaart.

1. AJALOOLINE ÜLEVAADE

1.1. Keila kui raudteeasula



III 2. Üksiku lennuväedivisjoni nr. 1 lendurvaatleja poolt tehtud aerofoto. Keila alev, 1932.

Keila linna on kujundanud ida-lääne suunaline liiklus. Linn on tekkinud Tallinn-Haapsalu maantee jõeületuskohale, kus jõepõhi on paene ning kaldad kõrgemad kui asulast üles- ja allavoolu.¹ 1870. aastal avatud Paldiski-Gatsina raudtee kulgeb linnas paralleelselt Haapsalu maanteega, tugevdades veelgi seda ida-lääne suunalist telge, mis paneb aluse Keila ruumilisele struktuurile ning määrab linnas ära olulise ja ebaolulise.

¹ S. Lindmaa-Pihlak, Keila keskosa arhitektuursed väärtushinnangu. Arhitektuuriajaloolised eritingimused raudteejaama ümbrusele. Tallinn, 1997. Lk 7. Kättesaadav: <https://www.keila.ee/documents/179240/388491/keila.pdf/9ee0f43c-2ce4-4fa8-8999-1d420377596a> (vaadatud 30.04.2020).

Keila kaks ajaloolist keskust, raudteejaam ja kirik, paiknevad pikki seda ruumilist telge, olles nii maksimaalselt ligipääsetavad, vaadeldavad ning maastikus selgelt loetavad dominandid. Mõlemad, nii kirik kui raudteejaam, on oma rajamisaja kontekstis olnud olulised võimutähised, mille asetus ei saanud olla juhuslik, vaid mis pidid mõjuma esinduslikult ning efektselt. Kiriku kaudu sai visuaalselt kehtestada oma võimu kohalik baltisaksa omavalitsus; raudtee oli strateegiliselt oluline riiklik objekt, mis esindas Vene impeeriumi ennast.

Kui 1870. aastal raudtee avati, oli Keilas hoonestatud peaasjalikult Keila mägi. 1884. aastal paiknes kiriku ümber kõigest paar kõrtsi, apteek ning magasiait.² Kuid alevik kasvas jõudsalt. Oluliselt suurenes nende kaupmeeste ja puhkajate hulk, kes tulid Keila raudteejaamas maha, et jätkata teed Haapsalu poole. Juba 1870. aastatel tekkis plaan rajada raudtee Keilast Haapsallu. Seda soovisid eelkõige kohalikud mõisnikud ja kaupmehed, kes olid huvitatud oma tegevuse laiendamisest ning nägid Haapsalus majanduslikku potentsiaali. 1902. aastal andis ehitusloale oma isikliku heakskiidu tsaar ise. Raudteel algas liiklus 1904. aastal.³



III 3. Keila kirik ja kõrts, 20. saj algus.

² S. Lindmaa-Pihlak, Keila keskosa... lk 9.

³ Haapsalu raudteejaama kaubaladu. Muinsuskaitsetised eritingimused, 2008. Lk 4. Kättesaadav: <https://register.muinas.ee/file.php?filetype=monument.file&id=1749> (viimati vaadatud 30.04.2020)

1908. aastal oli alevikus juba u 65 maja ning mõned tänavad, mis ühendasid Kirikut raudteejaamaga. Jaama ümber hakkas kujunema uus keskus, kuhu koondusid nii haldusastused nagu postkontor, vallamaja, pritsumaja ja politseimaja kui tööstusettevõttes nagu jahuveski, auruveski, villakraasimise vabrik ja meierei. See uus alevikuosa eristus tugevalt vanast keskusest nii oma moodsate ettevõtete kui ka linnaliku arhitektuuri poolest.⁴ Kiriku ümber domineeris maale iseloomulik pigem ühekordne ja raskepärane hoonestus, seevastu raudteejaama ümbrus oli kahekordne ja kivist, hooned järgisid kerget kroonuhistoritsistlikku stiili ja sarnanesid Tallinna tööstushoonetele. Ka hoonestusstruktuur oli teistsugune. Kiriku esine plats oli sisuliselt Haapsalu maantee laiend ning turupind, vahemaad olid suured ning hooned pikad, järgides nii otseselt Keila ida-lääne suunalist loogikat. Jaama ümber kujunes aga struktuurilt radiaalne ja kompaktne asum.



Ill 4. Keila alevi ja ümbruse plaan, 1920.

⁴ S. Lindmaa-Pihlak, Keila keskosa... lk 9.

Et tegemist oli mõisamaaga ning esimesed kauplused ja tööstushooned rajas parun von Uexküll, ei olnud takistuseks olemasolev krundistruktuur, vaid hoonete asetuse määras nende vajadus.⁵ Oluline oli erinevate vabrikuhoonete vaheline liikumine, kuid eelkõige võimalikult vahetu kontakt raudteega. Mitte ainult kaupade liigutamiseks, vaid ka müügiks.



III 5. Tähe vabrikahoone, 1938 (üleval vasakul). III 6. Keila ÜPT piimavedu meiereisse, 1929.
III 7. Keila Haapsalu maantee ja Jaama tänava nurk, 1928.

⁵ S. Lindmaa-Pihlak, Keila keskosa... lk 41.

Konkurents oli tihe. Näiteks olevat mõlemad Keilas tegutsenud villakraasimise vabrikud, Tähe ja Hermanni, saatnud igal hommikul oma esindajad jaama uusi kliente püüdma.⁶ Raudteejaama ümber muutusid nüüd väärtuslikuks ka põhja-lõuna suunalised teed, Jaama tänav ja Uus tänav, ühendused, mille äärde koondusid poed ja teenused. Nendele tänavanurkadele kerkisid alevitele iseloomulikud, esimesel korrusel avatumad ja avalikkusele suunatud hooned. Jaama tänava nurgale ehitati 1898. aastal suure vitriinaknaga kauplusehoone, kus tegutsesid aja jooksul nii raudtee postkontor, kellasepatöökoda, kauplus, hoiukassa kui kirjatarvete pood.⁷ Uue tänava nurgale kerkis 1910. aastatel aga juba oluliselt uhkem juugendlik nurgaerkeriga hoone.⁸

1913. aastal oli Keilas 104 maja ja 800 elanikku. Samal aastal, Romanovite dünastia 300. aastapäeval, sillutati Tallinna ja Haapsalu maanteed.⁹ Nii on Keila üks neist paljudest Eesti asulatest, mis kõigest 40 aastat pärast raudtee tulekut olid kasvanud agraarsest kihelkonnakeskusest tööstusaleviks.

⁶ N. Kangert, Enne ja nüüd: Tähe vabrik 1938. Aastal ja lagunev vabrikahoone tänapäeval. -Maaleht. 05.05.2013. Kättesaadav: <https://maaleht.delfi.ee/arhiiv/enne-ja-nuud-tahe-vabrik-1938-aastal-ja-lagunev-vabrikahoone-tanapaeval?id=66067748> (vaadatud 30.04.2020)

⁷ S. Lindmaa-Pihlak, Keila keskosa... lk 77.

⁸ Samas, lk 90.

⁹ Samas, lk 9.



III 8. Raudteestasumi skeem. Katkendjoonega on tähistatud raudteela, viirutusega raudteehooned ja joonega miljöväärtuslikud hooned.

1. Jaamahoone (1870);
2. Veetorn (1870, ümberhitused);
3. Raudteetöölise elamu koos abihoonega (1870);
4. Kaubaait (1910);
5. Raudteetöölise saun (1907);
6. Maakivikelder;
7. Villakraasimise vabrik (19. saj lõpp);
8. Villakraasimise vabrik; (19. saj lõpp);
9. Meierei;
10. Alevitüüpi kauplusehoone (1910?)
11. Vallamaja, alevivalitsus (19. saj lõpp);
12. Batistikogudus (19. saj lõpp);
13. Kauplusehoone (19. saj lõpp);
14. Elamu (19. saj lõpp);

1.2. Keila raudteejaam

Keila raudteejaam kuulub Eesti esimese viieteistkümne raudteejaama hulka, mis rajati 1870. aastal. Tegemist oli IV klassi jaamaga, mis seadis teatud mugavusstandardid. Jaamas olid I ja II klassi einelauad ning ootesaal. Jaamahoone on ehitatud Peterburis joonistatud tüüpprojekti järgi, mida teostati üle Eesti arvukalt. Säilinud on sellised jaamahooned peale Keila veel Paldiskis, Aegviidus ja Viru-Kabalas.¹⁰



III 9. Keila jaama ehitus, 1870. Paremalt on näha esimest kaubaaita.

Keila jaamahoone restaureeriti 2007. aastal ning on väga heas korras. Lisaks jaamahoonele on säilinud puidust raudteetöölise elamu ning selle abihoone (kütteküür), paekivist sissepääsuga muldkelder, paekivist raudteetöölise saunahoone, veetorn ning platvormkaubaait.

¹⁰ M. Jänes, M. Loit, Raudteearhitektuuri ajaloo ja säilitamisest. Tallinn: Muinsuskaitseamet, 2006, lk 4.

Raudtee kui strateegiline sõjaline ja majanduslik taristu allus üleriigilistele regulatsioonidele ning kehtas endas ka Vene impeeriumi moderniseerumist. Seega nõudis kõik raudteega seonduv ka piisavalt esinduslikku arhitektuuri. Keila jaamahoone pole olnud küll nii rikkalikult dekoreeritud kui näiteks Paldiski jaamahoone, ent on väikeasula lihtsate hoonete kõrval kindlasti silmapaistev. On teada, et saelõikedekoor kui uuem tehnoloogia jõudis Keila elamuarhitektuuri just pärast raudtee rajamist ning seda selgelt jaamahoonete näitel.¹¹

Jaamahoone juurde viiv tee (Keilas Jaama tänav) oli paraadne, tihti ääristatud alleega ning tüüpiliselt lõpetatud mõisaarhitektuurile omase auringiga.¹² Kohalikule talupojale võiski jaamahoone eelkõige meenutada oma puitpitsdekooriga mõnd suvemõisa.



III 9. Vaade Keila jaamahoonele Jaama tänavalt.

Teiste jaama abihoonete asetus võib paista juhuslikuna ning teatud määral kindlasti ongi, kuid

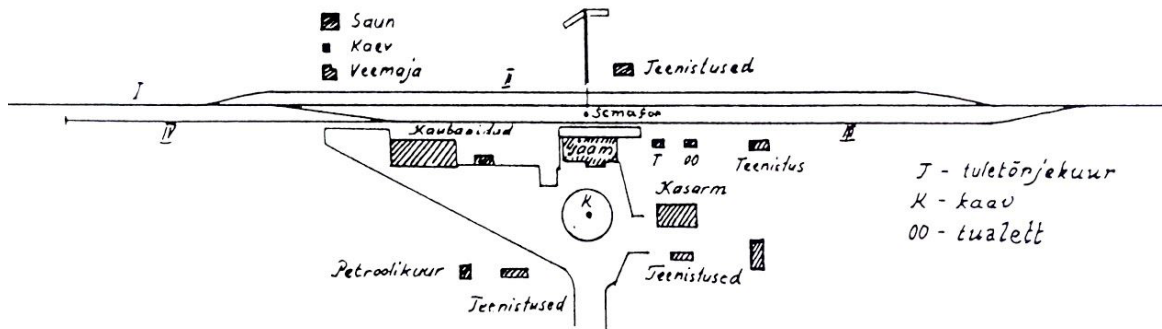
hoonete omavahelisi suhteid määrab eelkõige veeremi pikkus ning veduri asukoht peatumisel. Seega paiknevad kõik jaama kõrvalhooned teatava loogika järgi. Kõigis jaamades on midagi ühist ning need kujundavad end ümbritsevat ruumi sarnastel alustel.

¹¹ S. Lindmaa-Pihlak, Keila keskosa... lk 15.

¹² H. Nurger, Keikael, Kegel, Keila. Keila: Harjumaa muuseum, 2003, lk 21.

Abja jaam

1915. a.



III 11. Tüüajaama skeem Abja jaama näitel.

Raudteekoridor on oma olemuselt krunt, mis teeb peatuse juures tagasiaste reeglina asula suunas. Tagasiaste laius on tingitud veeremi pikkusest või rööppaaride arvust. Nii piiritleb ka Keila raudteejaama kui terviklikku ansamblit eelkõige n-ö raudteeala, milles viibides on visuaalne side raudteehoonetega katkematu. Raudteega paralleelselt paiknevad alati hooned, millel on veeremiga otsekontakt. Need on jaamahoone ning kaubaait (kaubaladu). Raudteetööliste elamud paiknevad reeglina raudteega risti või teevad suurema tagasiaste asula suunas, andes nii ansamblile sügavust. Lisaks muudavad elamud jaamataguse auringi väljakulaadseks ja esinduslikuks.



III 12. Keila linna üldpilaan, 1939. Raudteeala väljendumine katastris.

Kogu jaamaansambel on lahendatud ühtses kroonuhistoritsistlikus stiilis. Hooneid iseloomustavad laia räästaga viilkatused ning šveitsi stiilis saedetailid.¹³ See tähendab profileeritud otstega laetalasid ning sarikaid. Et raudteejaam ehitati valmis ühtse süsteemina, lahendati ka kõrvalhooned reeglina tüüpprojekti järgi. Nii on Keila jaama küttekuuriga identne küttekuur säilinud näiteks Aegviidus; sama tüüpi veetorn oli aga näiteks Kabalas ja Püssis, kuid paistab, et ainuke tänaseks säilinud sedatüüpi veetorn asub Keilas.¹⁴ Haruldasemad paistavad olevat ka 1907. aastal ehitatud paekivist raudteetöölise saun ning vanaveneliku frontooniga maakelder.



III 13. Keila raudteetöölise saun. III 14. Jaama muldkelder.

¹³ L. Välja, 20. sajandi Eesti raudteejaamad. Alusuuring. Tallinn, 2012, lk 9. Kättesaadav: https://register.muinas.ee/ftp/XX_saj._arhitektuur/alusuuringud/Raudteearhitektuur/Raudteearhitektuur.pdf (vaadatud: 30.04.2020)

¹⁴ Kõik Eesti veetornid ühes kohas. www.veetornid.ee (vaadatud 30.04.2020)

1.3. Keila raudteejaama kaubaait



III 15. Keila kaubaait.

Kui raudteelaste elamu, tuletõrjekuur, küttekuur, tualett ja muu personali teenindav infrastruktuur paiknes jaamahoonest sõidusuuna pool, siis kaubaait jäi rongi tulekusuunda. Nii on ka Keilas. Kaubaait on raudtee-ala visuaalseks piiriks. Et kauba laadimine ning hoiustamine on mitme transpordiliigi kohtumispaik, ümbritseb kaubaaita tavaliselt iseloomulik hoiustamis- ning manööverdamisruum.

Keila kaubaait sarnaneb paljudele teistele tsaariaegsetele kaubaaitadele ning on tõenäoliselt samuti ehitatud tüüpprojekti järgi. Samas varieeruvad kaubaaitade detailid, konstruktiivne lahendus ning ka gabariidid, sõltudes ilmselt jaama suuruselt ning kauba ladustamisvajadusest. Seega Keila kaubaaidaga identseid autor tuvastada ei suutnud.

1997. aastal koostatud uuring Keila kesklinna miljööväärtslike hoonete kohta märgib kõigi raudteehoonete ehitusajaks aasta 1870. Sauna puhul on see ekslik. Kui veetorni, raudteelaste elamu ja jaamahoone puhul on nende ehitusaeg fotode põhjal kinnitatav, siis kaubaait jääb kaadrist alati välja. Ehisregistrisse on hoone kasutuselevõtu aastaks märgitud 1910. Jaamahoone ehituse käigus tehtud fotolt on näha, et mingisugust sõrestikhoonet, tõenäoliselt

kaubaaita ehitatakse teisele poole raudteed, praeguse kaubaaita koha peal ei toimu aga midagi. Ilmselt on pildid olev kaubaait esimene Keila jaama ehitatud ait, mis mingil põhjusel hävis. Olmeaolev kaubaait on ilmselt valminud 1910. aastal.



III 16. Sergievo peatuse esinduslik kaubaait.

Siiski on tegemist ainukesest puidust kaubaaidaga, mis on säilinud Gatšina-Paldiski liinil. Fotode järgi on tuvastatav, et kõrgema klassi jaamade kõrval oli sarnane kaubaait olemas kindlasti ka Püüsis, Lehtses, Jõhvis, Tapal ja Jamburgis. Tänapäevaks ei ole ükski neist aga säilinud. Hilisematel raudteeliinidel on alles 1905. aastal valminud ja küllalt heas korras Haapsalu raudteejaama kaubaait, mis on ehitatud selgelt sama projekti järgi, kuid on märksa pikem ning varieerub ka konstruktsioonis.¹⁵

Võib arvata, et kaubaaita kasutati suhteliselt kaua, vähemalt kuni nõukogude perioodini eesmärgipäraselt. 1941. aasta juuniküüditamisel lukustati kaubaaita kuni rongide saabumiseni

¹⁵ Haapsalu raudteejaama kaubaladu. Muinsuskaitsetised eritingimused, 2008. Kättesaadav: <https://register.muinas.ee/file.php?filetype=monument.file&id=1749> (viimati vaadatud 30.04.2020)

arreteeritud ja asumisele määratud inimesed.¹⁶ 1990. aastatest alates kuni 2014. aastani tegutses aida kõrval turg ning aidas hoiustati turutarvikuid, kaupu ja rööriistu. Pärast suurema turutegevuse lõppemist on jäänud kaubaait kasutuseta.

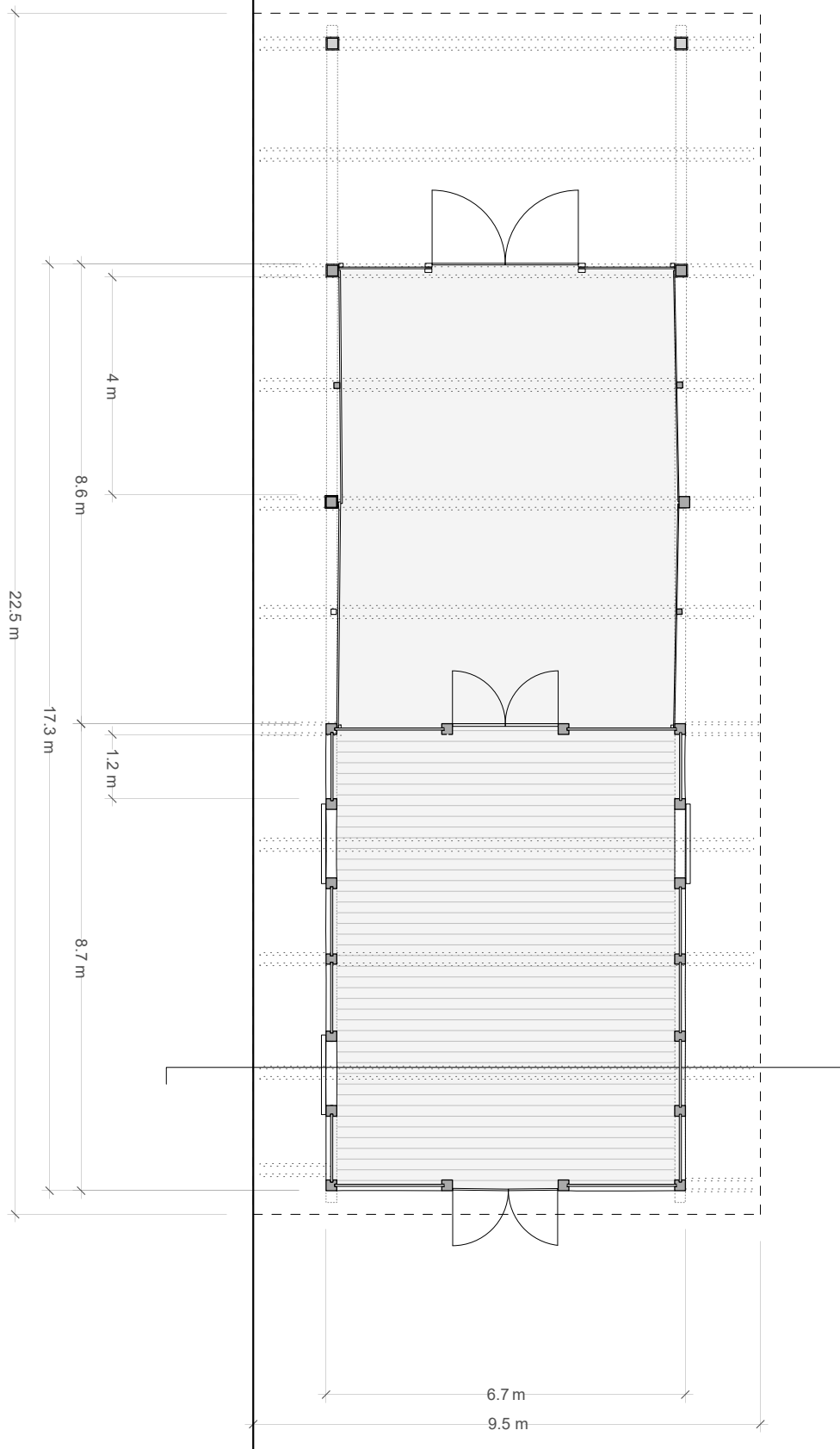


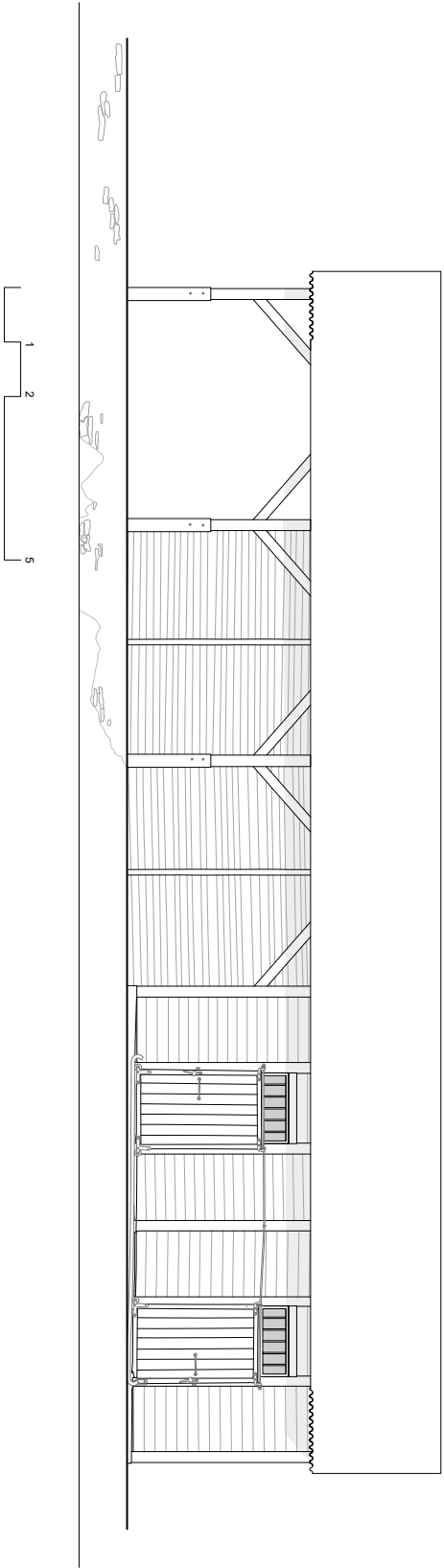
III 17. Haapsalu raudteejaama kaubaait. III 18. Tallinna sadama lahtine raudtee-kaubaait.
III 19. Püssi jaam, paremal tüüpiline tsariaegne osaliselt kinniehitatud kaubaait.

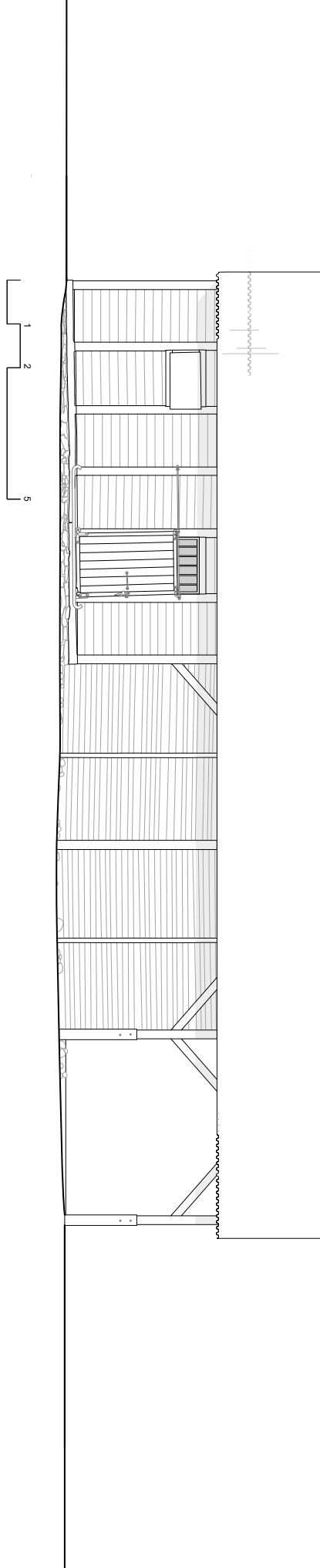
¹⁶ M. Ross, suuline vestlus autoriga, aprill 2020.

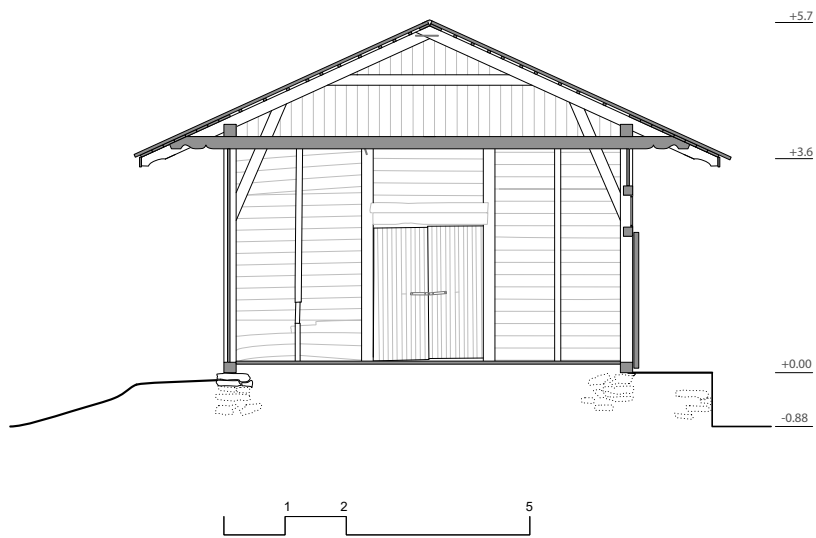
2. HOONE EHITUS JA SEISUKORD

2.1. Dokumentatsioonijoonised Plaan

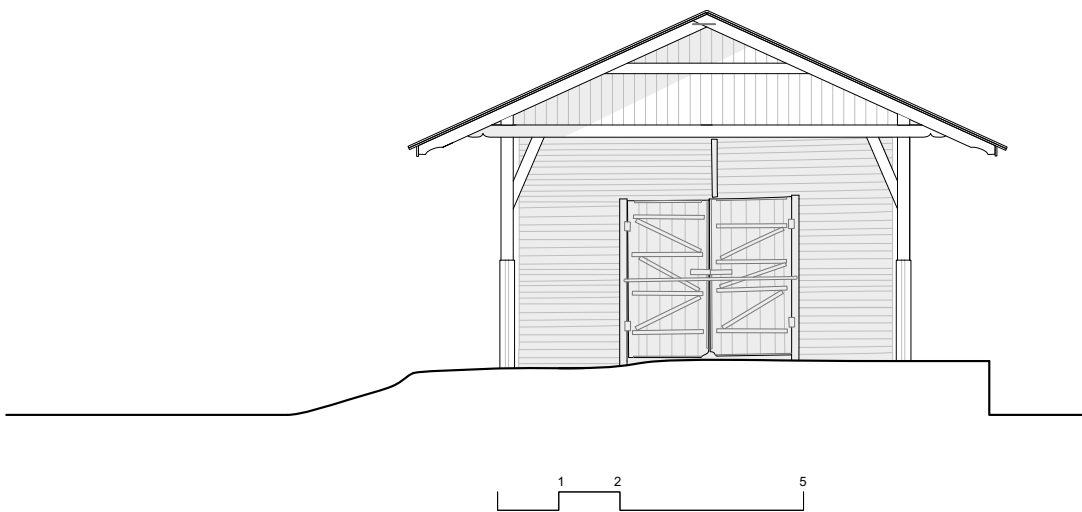








Lõige



Vaade läänest



Vaade idast

2.2. Hoone kirjeldus

Keila kaubaait paikneb ida-lääne suunaliselt raudtee ääres, 130 meetrit jaamahoonest lääne poole. Tegemist on ühekordse ja soojustamata puitsõrestikhoonega. Välispinnad on värvitud. Hoone on korralikult ehitatud, tähelepanu on pööratud detailidele.

Välisseinad. Hoone on ehituslikult jagatud kaheks: kinniseks planklaud-seintega osaks ning lahtiseks varjualuseks. Algselt oli hoone kinnine vaid $\frac{1}{3}$ ulatuses, kuid ilmselt millalgi nõukogude ajal ehitati see suuremas mahus kinni. Hoone põhikonstruktsioon koosneb nelja meetrise sammuga 200x200 mm tugipostidest, mis on täidetud 200 mm laiuste horisontaalsete planklaudadega. Lauad on tapitud postide sisse oma laiuse ulatuses.



III 20. Tugipost, -käpp, alusraam ja sokkel



III 21. Tapitud planklaud.

Sõrestik. Tugipostidele toetuvad räästapärliinid, millele omakorda toetuvad sarikad. Sarikad ja pärliini seovad ühtseks jäigaks süsteemiks profileeritud otstega laetalade paarid, mis sisuliselt ripuvad pärliinite all. Talad on kuni 50 mm ulatuses tapitud postide sisse ning on omavahel kinnitatud kas naelte või puittüüblitega. Pärlineid toetavad postidele kinnitatud tugikäpad. Hoone läänepoolsel otsaküljel on oluliselt rohkem etteulatuv räästas kui idaküljel. Viiluväljad on kaetud vertikaalse laudisega ning nende alla jäävad sarikad on ühendatud penniga.



III 22. Sõrestiksüsteem, viluväli.



III 23. Paekiviplatvorm, parandatud betooniga.

Vundament. Tugipostid on toetatud alumisele servatud palgist alusraamile, mida kannab paekivist sokkel. Hoone on rajatud 60 m pikale ja 10 m laiale platvormile, mis lõunaküljes ehk raudtee ääres on paekivist, põhja pool aga pinnasest. Platvormi kõrgus on 0.8-1.0 m.

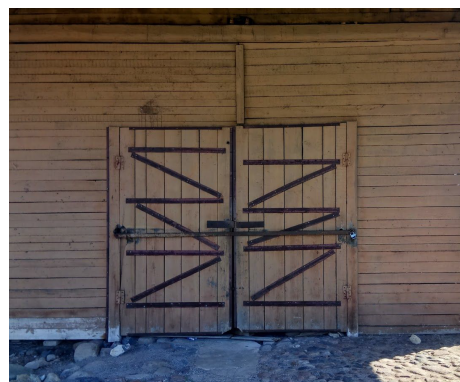
Põrand. Nõukogude ajal kinni ehitatud osas hoonel põrandat ei ole, alguses kinnises osas on hoonel otse pinnasele ehitatud laudpõrand. Platvormi läänepoolne osa on sillutatud munakividega.

Katus. Hoone katus on olnud algselt valtsplekist, kuid nõukogude ajal kaetud eterniitplaatidega. Osaliselt on säilinud harjalauad.

Avatäited. Hoone otsakülgedel on suuremad kahepoolset avatavad ukсед, mis pärinevad nõukogude ajast. Idapoolsed ukсед on tehtud originaalsele avale. Algupärased kahepoolset otsakülje ukсед on säilinud endises läänepoolses seinas, mis juurdeehituste käigus on jäänud hoone sisse.



III 24. Idapoolne otsasein uksega.



III 25. Läänepoolne otsasein uksega.



III 26. Algupärane läänepoolne sein originaaluksega.

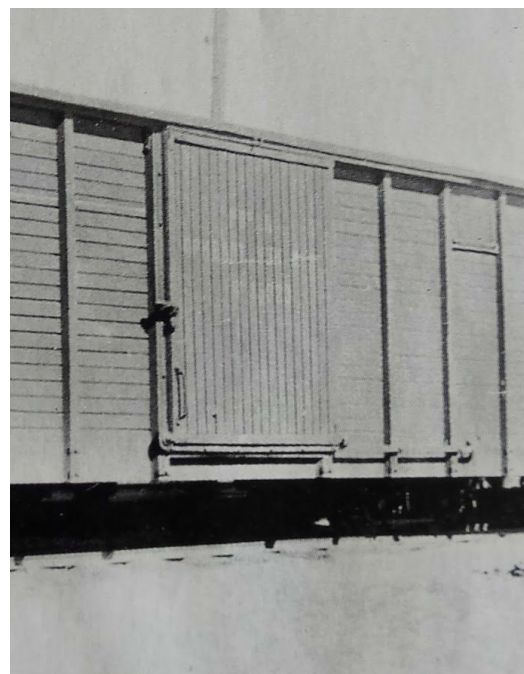
Hoone külgedel on kolm lükandust. Uste alumistel külgedel on rattad, mis liiguvad metallist relssidel. Ülevalt hoiab uksi metallist varras, mida ühendavad ustega metallist aasad. Sarnaseid lükanduksi teistes säilinud kaubaaitades pole, autori poolt leitud fotode põhjal ei ole võimalik määratleda hävinud kaubaaitade avatäiteid. Haapsalus on säilinud ilmselt ühed algupärased küljeuksed, mis sarnanevad väga Keila algupärastele otsaustele ning avanevad hingedega. On võimalik, et Keila kaubaaidale paigaldati mingil põhjusel tollaste kaubavaguniuste metalldetailid. Kui hoone ehitamisel praktiliselt naelu ei kasutatud, siis uste metalldetailid on alusraami ja tugipostide külge kinnitatud naeltega. Uksed on kaetud 200mm laia vertikaalse laudisega, mille keskele on lõigatud v-kujuline soon. Uste kohal on väikesed horisontaalsed kuuese jaotuse ja piirdeliistudega klaasitud aknad, mis on seestpoolt trellitud.



III 27. Lükandused metalldetailidega. Võimalik et pärit vagunitelt.



III 28. Kitsarööpmelise kaubavaguni uks.



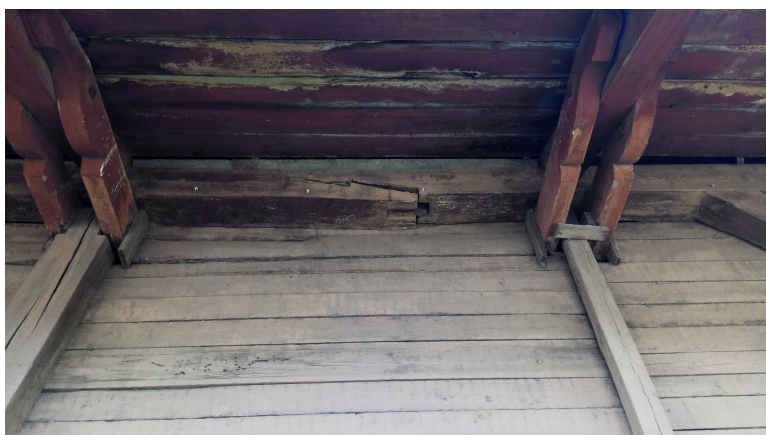
III 29. 17-tonnise kandevõimega kaubavagun Tallinn-Pärnu raudteel, 1920ndad.

2.3. Seisukord

Vundament. Paekivist sokli vuugid on aja jooksul mördist tühjenenud ning põhjustanud sokli vajumise. Selle tõttu on deformeerunud ka alumine tugiraam. 2017. aastal teostatud tehnilise ekspertiisi käigus puuriti pisteliselt alumist tugiraami ning järeldati, et palgid on suures osas pehkinud.¹⁷



III 30. Tühjad soklivuugid.



III 31. Läbivajunud räästapärilin.



III 32. Tugipostide karprauad.

Paekivist platvormi (perrooni) on kogu lõunaküljes tugevdatud betooniga. Betoon ei ole ilmselt kõikjal hästi nakkunud ning on suurtelt pindadelt maha kukkunud, jättes paekivi nähtavale.

Välisseinad. Osade tugikäppade puudumise tõttu ei ole toimunud kogu katuselt tuleva koormuse ülekandmist tugipostidele ning räästapärilin on läbi vajunud.¹⁸ See omakorda on põhjustanud deformatsioone kogu konstruktsioonis. Seinalauad on vajunud koos

¹⁷ T. Sepaste, J. Kelu, Keilas Uus tn 19 raudteehoone tehnilise seisukorra ekspertarvamus. Tallinn, 2017, lk 8.

¹⁸ Samas.

konstruktsiooniga kergelt viltu, mõni laud on puudu või katki. Üldiselt on lauad heas seisukorras.

Läänepoolseid poste on tugevdatud metallist karpraamidega ning neile on valatud betoonist taldmikud. Hoone seintele on sissepoole lisatud kuni 100 mm ristlõikega poste ning paljusid sõlmi on hilisemal ajal tugevdatud puuklotside, metallist klambrite, naelte või võrudega. Hoone läänepoolse külje nurgaposti on proteesitud ning jätke tehtud põiktapiga, mis on kinnitatud poltidega.

Sõrestik. Räästapärliini läbivajumine on ilmselt põhjustanud deformatsioone kogu katuses. Vaadeldavad sarikad ja talad on üldjuhul heas korras. Hoone lõunaküljel on osaliselt puuduva räästa tõttu saanud kannatada laetalade otsad. Need on ka ainukesed vaatlusel tuvastatavad veekahjustused.

Katus. Algupärane katuseplekk on vaadeldavas osas tugevalt roostetanud ning võib arvata, et amortiseerunud. Seda kattev eterniit on heas korras.

Põrand. Laudpõrand paistab olevat rahuldavas korras.

Avatäited. Akende ja uste puitosad on märkimisväärtselt hästi säilinud, tugevalt on aga läbi roostetanud peaaegu kõik metallidetailid: relsid, vardad, rattad. Selle tulemusel on detailid uste raskuse all kinnitustest välja vajunud ning kahjustanud neid hoidvaid konstruktsioone.

3. VÄÄRTUSED JA SÄILITAMISE ETTEPANEKUD

3.1. Väärtused

1. Keila kaubaait on hea näide raudteearhitektuuris levinud tüpoloogias. Kaubaaidad on olnud paljude meie raudteeansamblite osa, kuid kõrvalhoonetena on need tihti oma funktsiooni kadudes jäänud tühjaks ning lagunenuks. Säilinud puidust tsariaegseid raudtee-kaubaaitu on alles vähe, autorile teadaolevalt vaid Haapsalus, Tartus ja Keilas. Eesti Vabariigi perioodil toimus kaubaaitade uuendamine, materjalikasutusse hakkas ilmuma rohkem kivi ning suuremate jaamade kaubaaidad asendati moodsamatega, kus oli võimalik hoiustada ka jahutamist vajavaid kaupu.¹⁹ Keila kaubaait on väärtuslik kui ühe tüüpilise, kuid kaduva hoonetüübi esindaja. See on vanim säilinud puidust raudtee-kaubaait kogu Gatšina-Paldiski liinil.
2. Keila kaubaait asub tiheasustuses, asula keskuses ning on osa aktiivselt kasutatavast linnaruumist. Suuremates jaamades on vanemad raudteehooned tihti kas hävinud sõjas (Püssi, Rakvere) või asendatud uuematega (Jõhvi, Paide); amortiseerunud või moraalselt vananenud abihooned on ilmselt teisaldatud suhteliselt kiiresti. Väiksemates asulates on abihooneid säilinud rohkem, ent kuskil pole neid nõnda linnaruumi integreeritud nagu Keilas. 2017. aastal valminud jaamaala maastikulahenduses on raudteetöölise saun ning muldkelder eksponeeritud museaalidena, mille kõrvalt kulgeb raudteega paralleelne promenaad. Keila linnas on seega abihooned vaadeldavad, neil on selge koht ning arusaadav seos raudteealaga.
3. Kaubaait üksikobjektina, lahutatuna teistest raudteehoonetest, ei oma erilist väärtust. Tema väärtus seisneb raudteeala tähistamise kontekstis. Keila jaamaümbrus on üks kahest Keila ajaloolisest keskusest ning just raudteetaristu on loonud struktuuri, mille ümber on tekkinud hilisem linnakude. Tegemist on väärtusliku miljööalaga, mille soevad üheks tervikuks just raudteehooned. Ala tunnetatavaid piire defineerib raudteehoonete vaadeldavus. Kaubaait on mööda Uut tänavat Keila kesklinna poolt tulles esimene nähtav raudteeobjekt, mis annab seda ümbritsevale parklale ja turualale selge raudteega seotud tähenduse. Ilma kaubaaidata mõjub ruum tühja ja lünklikuna. Keila kaubaaida põhiväärtus seisneb Keila raudteeala miljöö ja meeleolu sidumises ja laiendamises.

¹⁹ E. Tumma, Tagasivaade 1936. Aastale. - Eesti Raudtee: Teedeasjanduse Ajakiri, nr 1, 12.II.1937, lk 5.



III 33. Vaade kaubaaida kõrvalt jaamahoone poole. Raudteeansambel on visuaalselt seotud.



III 34. Vaade kaubaasidele jaamahoone eest. Kaubaait lõpetab väljaku, ent tähistab ka raudteeala jätkumist.

4. Keila kui raudteeasula kontekstis on iga linnaruumiga seotud raudteehoone väärtuslik ka ajaloolises mõttes. Keila terviklikult säilinud ansambel koos rööppaaride vahel oleva auruvedurite veevõtu kraaniga võib olla üks raudteemajandamist ja haldamist paremini kirjeldav raudteejaam Eestis. Raudteejaam oli väga paljude ja erinevate ülesannetega majandusüksus. Auruvedurid seisisid jaamades tavaliselt kaua: vedurile laaditi vett ja kütet, vahetati kaupa. Algselt valdavalt venekeelsed jaamatöölised moodustasid omaette kultuuriruumi. Mida rohkem on säilinud sekundaarhoonestust, seda lihtsamalt on raudteeliikluse ajalugu ja mitmekülgsus loetav. Ka siin on teatav analoogia mõisahoonetega, mille säilinud üksikud peahooned jutustavad mõisast kui mitmekülgsest majandussüsteemist väga ühekülgselt lugu.
5. Raudteehoonena ei olnud tegemist tavalise kuuriga, vaid ideoloogiliselt olulise kompleksi osaga, mis pidi mõjuma esinduslikult ning esteetiliselt. Hoone on korralikult ehitatud ning tähelepanu on pööratud detailidele. Raudteeansamblites on kasutatud läbivalt sarnaseid või samasuguseid saeprofiile, millega on töödeldud sarikate ja laetalade otsad. Tegemist on seega nii tüpoloogiale kui raudteearhitektuurile iseloomuliku võttega. Hoone lai räästas ning viil mõjub jaama poolt vaadates efektsena ning jääb vaate tsentrisse, sulgedes nii jaamaesise väljaku idakülje ning lõpetades ansambli. Väärtuslike detailidena saab välja tuua metallist lükanduste detailid, mis võivad olla pärit kaubavagunitelt. Samuti on märgata tollaste kaubavagunite ning abihoonete ehitusvõtetes selgeid paralleele. Kaubaaida all olev platvorm tõstab aga hoone põrandatasapinna samale tasandile veeremi põrandaga. Seega on kaubaait materiaalselt seotud ajaloolise veeremiga ning säilitab endas raudtee ja seda toetava arhitektuuri lahutamatumust. Historitsistlik stiil koos selgelt tehniksistliku sisuga on hea näide 19. sajandi teise poole ideelistest dilemmadest ja kiirest tööstuslikust arengust.

3.2. Säilitamise ettepanekud

Keila linnal on olnud juba mõnda aega kavas kaubaaidaga midagi ette võtta. 16. mail 2019 algatas Keila Linnavalitsus Uus tn 19, Uus tn 19a ja Uus tn 15 kruntide detailplaneeringu, eesmärgiga rajada Uus tn 19 krundile taaskasutuskeskus.²⁰ Detailplaneeringut algatava korralduse järgi oleks rajatavas hoones avalik tualett ning hoone peaks olema aastaläbi kasutatav. Nõuetekohane soojustamine tähendaks aga hoone netopindala olulist vähenemist, mis tegelikult juba praegu ei vasta uue funktsiooni vajadustele. Suur osa hoone kandekonstruktsioonist on halvas korras ning puudub töötav vundament. See tähendab, et olemasoleva kehandi kasutuskõlblikuks kohandamine tähendaks sisuliselt hoone lahtivõtmist, vundamendi rajamist ning seejärel uue hoone ehitamist. Samasugusele järeldusele on jõudnud ka linnavalitsuse poolt tellitud insenertehniline ekspertiis.²¹

Algatatud detailplaneeringust nähtub, et linnavalitsusel on selge tahe hoone mahu säilitamiseks. Rajatava hoone idee visualiseerimiseks on tellitud ka E-Service Projekt OÜ-lt eskiis.



III 35. E-Service Projekt OÜ eskiis rajatavale taaskasutuskeskusele.

²⁰ Uus tn 19, Uus tn 19a ja Uus tn 15a kinnistute ja lähiala DP algatamine ja lähteseisukohtade kinnitamine, 16.05.2019. Kättesaadav: <http://www.keila.ee/documents/179240/22556232/LV+korraldus+nr+161+Keila+linn%2C%20Uus+tn+19%2C%20Uus+tn+19a+ja+Uus+tn+15a+kinnistute+ning+I%C3%A4hiala+DP+algatamine+ning+I%C3%A4hteseisukohtade+kinnitamine.pdf/16d4c73f-51fe-4912-8ea6-10c91700925c> (vaadatud: 30.04.2020)

²¹ T. Sepaste, J. Kelu, Keilas Uus tn 19 raudteeahoone... lk 17.

Autori arvates on arhitektuurse mahu säilimine kaubaaida krundil raudteejaama hoonestusstruktuuri kontekstis kriitiline: kaubaaidal on suur linnaruumiline väärtus. Raudtee-ala on armastatud ja tihedalt kasutatud jalakäijasõbralik piirkond, mis toimib sarnaselt sadamate ja lennujaamadega kui värav. Selle miljööväärtusliku ala tunnetatavad piirid aga määrab just raudteearhitektuuri paigutus. Mida rohkem on äratuntavat raudteearhitektuuri, seda laiem on miljöö ulatus.



III 36. Eesti Raudtee uute perroomide visualiseering . Kadunud on kaubaait ning parkla varasem kvaliteet.

Kõige olulisem on ajaloolisele hoonele ja kohale leida kasutus. Arvestades kaubaaida seisukorda ning tänaseid hoonetele seatud ehitusstandardeid, ei ole hoone renoveerimine võimalik ning suur osa originaalsubstantsist kasutatav. Seega taandub küsimus sellele, milline peaks olema uus hoone. Juhul, kui kaubaait planeeritakse aasta läbi kasutatavaks, jääb hoone oma praegustes mõõtmetes väikeseks ning selle gabariite tuleks muuta. Kui hoone pikkuse suurendamine vastab tüpologia loogikale, siis ajalooliste kaubaaitade laius tuleneb

puitsõrestikkonstruktsiooni kandevõimest. Seega tuleks vältida uue hoone projekteerimisel laiusesse minekut ning jälgida proportsioonide säilimist.

Milline aga peaks olema hoone välisilme? E-Service Projekt OÜlt tellitud eskiisis jälgendatakse hoone elemente, tugpostide sammu, laudise laiust ning suunda. Samas on hoonetele lisatud pikad horisontaalsed lintaknad, millel puudub olemasolevate rütmidega igasugune seos. Uue hoone projekteerimisel tuleks arvesse võtta hoone väärtustest tulenevaid nõudmisi:

1. Uus hoone ei tohiks olla koopiat või ajaloolist hoonet jäljendav. Kaubaait oli kütmata ja sisuliselt akendeta abihoone. Uuele hoonetele esitatavad nõudmised: avalikkusele suunatus, avatus ning vajadus päevavalguse järele on aga konfliktis kaubaaita kinnise tüpoloogiaga. Avatäidete lisamine muudab oluliselt hoone välisilmet ning teeb küsitavaks kogu jäljendava lähenemise. Jaamamiljööle on omane esinduslikkus. Arhitektuursed detailid ja võtted, mis võivad mõjuda abihoone juures esinduslikult, ei pruugi seda olla olulisema hoone juures. Rajatav hoone peab säilitama esinduslikkuse kaasaegses mõttes, mida on aga ajalooliste võtetega raske saavutada.
2. Kaubaaita visuaalne mõju on suur. Hoone lõpetab jaamahoone esise väljaku ning sisustab Uue tänava parkla raudteemiljööga. Hoonete iseloomulik viil ning efektne räästas mõjuvad huvitavalt ning eksootiliselt. Ajalooliselt on meie kliimas lahtised varjualused pigem haruldus ning platvormile tõstetuna mõjuvad eriliselt. Need iseloomulikud omadused aitavad hoonet seostada raudteega või mõjuvad piisavalt omapäraselt, et anda alale kohaspetsiifiline meeleolu. Uue hoone projekteerimisel tuleb lähtuda laiast räästast ja katuse kaldenurgast ning kaaluda võimalust lahendada osa hoonest lahtise varjualusena. Nii säiliks aidahoone ajalooline sekundaarsus ning hoone vastaks raudteejaama hoonete hierarhiale.
3. Rajatav hoone peaks olema puidust. Puit on ajalooliste raudteehoonete hulgas enamlevinud materjal ning annab Keila raudtee-alale iseloomuliku miljöö. Võimalusel lahendada rajatav hoone samuti sõrestikkonstruktsiooniga ning eksponeerida sõrestiku elemente. Fassaadil nähtavad alusraamid, sidepuud, tugipostid ja sarikad on iseloomulikud nii ajaloolistele kaubaaitadele kui vagunitele. Selline vahvärki meenutav ehitusviis ei ole meie aladel tavaline ning seepärast sobib

raudteele kui kaugete maade taha liikumise vahendile hästi. Siin ei tohiks aga jäljendada ajaloolist sõrestikku või elementide otsaprofiile, et ei tekiks seost ajaloolise stiiliga. Oluline on ehitusviis.

4. Lükandused ning nende metalldetailid on väärtuslikud, taastatavad ning neile tuleks leida uus kasutus rajatavas hoones.
5. Rajatav hoone peab jääma kõrgemale tänava tasapinnast. Kaubaait toimis perroonina ning aita kandev platvorm on selge viide raudteega seotud minevikule. Platvormi kõrgust võib muuta, ent see ei tohiks jääda madalamaks kui kaasaegsed perroonid.

KOKKUVÕTE

Käesoleva töö eesmärgiks oli uurida Keila raudteejaama kaubaaida muinsuskaitselist väärtust ning linnaruumilist rolli, dokumenteerida olemasolev hoone ning teha ettepanekud põhimõteteks, millest uue hoone rajamisel kinni pidada.

Kaubaait on Keila raudteeala miljöö oluline osa ning laiendab selle tunnetuslikke piire oluliselt. Seetõttu on oluline, et raudteejaama struktuuri loogikast tulenev maht säiliks ning see oleks ka tulevikus visuaalselt seostatav raudteega. Selleks on soovitatav säilitada hoone üldkuju, efektset laia räästast, platvormi, sõrestikkonstruktsiooni ning avatud varjualust. Kõik nimetatud elemendid on nii Keila kaubaaidale kui kaubaaida tüpoloogiale iseloomulikud, kuid Eesti arhitektuuri kontekstis eksootilsied. Erilisus aitab säilitada hoone seost tema algse rolliga.

KASUTATUD ALLIKAD

M. Jänes, M. Loit, Raudteearhitektuuri ajaloost ja säilitamisest. Tallinn: Muinsuskaitseamet, 2006.

N. Kangert, Enne ja nüüd: Tähe vabrik 1938. Aastal ja lagunev vabrikahoone tänapäeval. -Maaleht. 05.05.2013. Kättesaadav: <https://maaleht.delfi./arhiiv/enne-ja-nuud-tahe-vabrik-1938-aastal-ja-lagunev-vabrikahoone-tanapaeval?id=66067748> (vaadatud 30.04.2020)

S. Lindmaa-Pihlak, Keila keskosa arhitektuursed väärtushinnangu. Arhitektuuriajaloolised eritingimused raudteejaama ümbrusele. Tallinn, 1997. Kättesaadav: <https://www.keila.ee/documents/179240/388491/keila.pdf/9ee0f43c-2ce4-4fa8-8999-1d420377596a> (vaadatud 30.04.2020).

H. Nurger, Keikael, Kegel, Keila. Keila: Harjumaa muuseum, 2003.

M. Ross, suuline vestlus autoriga, aprill 2020.

E. Tumma, Tagasivaade 1936. Aastale. - Eesti Raudtee: Teedeasjanduse Ajakiri, nr 1, 12.II.1937, lk 2-6.

L. Välja, 20. sajandi Eesti raudteejaamad. Alusuuring. Tallinn, 2012. Kättesaadav: https://register.muinas.ee/ftp/XX_saj._arhitektuur/alusuuringud/Raudteearhitektuur/Raudteearhitektuur.pdf (vaadatud: 30.04.2020)

Haapsalu raudteejaama kaubaladu. Muinsuskaitsealised eritingimused, 2008. Kättesaadav: <https://register.muinas.ee/file.php?filetype=monument.file&id=1749> (viimati vaadatud 30.04.2020)

Kõik Eesti veetornid ühes kohas. www.veetronid.ee (vaadatud 30.04.2020)

Uus tn 19, Uus tn 19a ja Uus tn 15a kinnistute ja lähiala DP algatamine ja lähteseisukohtade kinnitamine, 16.05.2019. Kättesaadav: <http://www.keila.ee/documents/179240/22556232/LV+korraldus+nr+161+Keila+linn%2C%20Uus+tn+19%2C%20Uus+tn+19a+ja+Uus+tn+15a+kinnistute+ning+1%2C%20hjala+DP+algatamine+ning+1%2C%20hteseisukohtade+kinnitamine.pdf/16d4c73f-51fe-4912-8ea6-10c91700925c> (vaadatud: 30.04.2020)

Illustratsioonid

Illustratsioon 1. Allikas: Maa-amet. Katastrikaart.

Illustratsioon 2. Üksiku lennuväedivisjoni nr. 1 lendurvaatleja poolt tehtud aerofoto. Keila alev, 1932. Allikas: EFA.66.4.5732. Kättesaadav: http://www.ra.ee/fotis/index.php/et/photo/view?id=283116&_xr=5eacc8183c0da

Illustratsioon 3. Keila kirik ja kõrts. Allikas: HMK _ F 745. Kättesaadav: <https://www.muis.ee/museaalview/350999>

Illustratsioon 4. Keila alevi ja ümbruse plaan, 1920. Allikas: ERA.T-6.3.1510 leht 1. Kättesaadav:

http://www.ra.ee/kaardid/index.php/et/map/view?id=103753&_xr=eNotikEKg0AQBL8i%252FQGD0CDtE%252FKKIO7rwKqJbrylfzduPEXR1Urh7qw6ZfOXIVIRo77L1XR5DfgtDZE8RbtchHiaRy002uZ33sa5z7kmwuJ9fhKfm3KxJaJO4ashPx%252BEJXTHcQJHMyd8

Illustratsioon 5. Kooli- ja vabrikuhuone Keilas Haapsalu mnt ja Jaama tänava nurgal, 1938. Allikas: HMK _ F 6597. Kättesaadav: <https://www.muis.ee/museaalview/2027374>.

Illustratsioon 6. Keila ÜPT piimavedu meiereisse, 1929. Allikas: EPiM FK 3650:6. Kättesaadav: <https://www.muis.ee/museaalview/1126799>

Illustratsioon 7. Keila Haapsalu maantee ja Jaama tänava nurk, 1928. Allikas: HMK _ F 4427. Kättesaadav: <https://www.muis.ee/museaalview/351094>.

Illustratsioon 8. Allikas: Maa-amet. Fotoladu.

Illustratsioon 9. Keila vaade, 1870. Allikas: AM _ 8710 F 18120. Kättesaadav: <https://www.muis.ee/museaalview/2039497>

Illustratsioon 10. Keila jaamahoone. Allikas: ERM Fk 515:1. Kättesaadav: <https://www.muis.ee/museaalview/651414>

Illustratsioon 11. Abja jaama skeem. Allikas: M. Helme, Eesti kitsarööpmelised raudteed 1896-1996. Tallinn: M. Helme, 1996.

Illustratsioon 12. Keila linna üldplaan, 1939. Allikas: ERA.T-3.2.2. Kättesaadav: http://www.ra.ee/kaardid/index.php/et/map/view?id=100110&_xr=eNo9jtENwjAMRHfxAiRVkMp1BIZAVmtCpISUNPOHdXcaMHzd6T35ZibFK8AMjP5bFlgDSjwfFuEy3mgnR1ANNYr2s4TIrdsONBbhKtPIWnJqzIHsqTOkOz9d8186oztrypMo9iVMnxvQQ9OqmtmLlIteyB0W%252B%252B6fi%252FOepNGzbGx%252B2O4Y%253D

Illustratsioon 13-15. Autori erakogu. Pildistatud aprillis 2020

Illustratsioon 16. Sergievo peatuse kaubaait. Allikas: http://logirus.ru/articles/raskopki/k_samozvanovke_cherez_svinskuyu.html

Illustratsioon 17. Haapsalu raudteejaama kaubaladu. Allikas: <https://qr.salm.ee/obj21/>

Illustratsioon 18. Tallinna sadama raudtee kaubaait. Allikas: M. Helme erakogu. Kättesaadav: <https://www.raudtee.eu/run.php?id=867&mode=img>

Illustratsioon 19. Püssi jaamahoone, 1938. Allikas: M. Helme, Eesti raudteejaamad. Tallinn: Tänapäev, 2003.

Illustratsioon 20-27. Autori erakogu. Pildistatud aprillis 2020.

Illustratsioon 28. 17-tonnine kaubavagun Tallinn-Pärnu raudteel, 1920ndad. M. Helme, Eesti kitsarööpmelised raudteed 1896-1996. Tallinn: M. Helme, 1996.

Illustratsioon 29. 17-tonnine kaubavagun Tallinn-Pärnu raudteel, 1920ndad. M. Helme, Eesti kitsarööpmelised raudteed 1896-1996. Tallinn: M. Helme, 1996.

Illustratsioon 30-34. Autori erakogu. Pildistatud aprillis 2020

Illustratsioon 35. E-Service Projekt OÜ eskiis Keila kaubaaidale. Allikas: Uus tn 19, Uus tn 19a ja Uus tn 15a kinnistute ja lähiala DP algatamine ja lähteseisukohtade kinnitamine, 16.05.2019. Kättesaadav:

<http://www.keila.ee/documents/179240/22556232/LV+korraldus+nr+161+Keila+linn%2C%20Uus+tn+19%2C%20Uus+tn+19a+ja+Uus+tn+15a+kinnistute+ning+1%3%A4hiala+DP+algatamine+ning+1%3%A4hteseisukohtade+kinnitamine.pdf/16d4c73f-51fe-4912-8ea6-10c91700925c>.

Illustratsioon 36. Keila jaam pärast ehitustöid. Eesti raudtee eskiis. Allikas: Harju elu, 09.07.2019. Kättesaadav:

<https://www.harjuelu.ee/keila-raudteejaam-labib-pohjaliku-uuenduskuuri/keila-jaam-peale-ehitustoid/>.