

EESTI KUNSTIAKADEEMIA
Kunstikultuuri teaduskond
Muinsuskaitse ja restaureerimise osakond

Sander Aas

**Endise raudteehoone ajalugu, tehnilise seisukorra hinnang
ja muinsuskaitse eritingimused**

Raudtee 3, Virtsu alevik, Hanila vald, Läänemaa

2007/2008. õ-a. Arhitektuuri konserveerimise ja restaureerimise täiendkoolituskursuse lõputöö

Tallinn 2008

SISUKORD

| | |
|---|-------|
| 1 Sissejuhatus | 2 |
| 2 Ajalooline taust | 3 |
| 2.1 Virtsu asula kujunemine | 3 |
| 2.2 Kitsarööpmelise raudtee kujunemine Eestis | 3 |
| 2.3 Rapla Virtsu raudtee | 4 |
| 2.4 Virtsu jaam | 5 |
| 2.5 Arhitekt Leon Johanson | 6 |
| 3 Hoone hetkeolukord | 7 |
| 3.1 Hoone lähiümbrus | 7 |
| 3.2 Hoone eksterjäär | 8 |
| 3.3 Hoone interjäär | 12 |
| 4 Muinsuskaitse eritingimused | 14 |
| 4.1 Esmatähtsad remonttööd | 14 |
| 4.2 Vajalikud uuringud | 14 |
| 4.3 Hoone ümbrus | 14 |
| 4.4 Hoone eksterjäär | 15 |
| 4.5 Hoone interjäär | 16 |
| 5 Hoone võimalikud tulevikuperspektiivid | 17 |
| 6 Kokkuvõte | 19 |
| 7 Kasutatud allikad | 20 |
| 8 Lisailustratsioonid | 21-24 |
| 9 Lisad 5 tk | 25-30 |

1 SISSEJUHATUS

Kõnealune hoone asub Läänemaal, Hanila vallas, Virtsu alevikus, aadressil Raudtee 3, ca 500 meetri kaugusel Virtsu sadamast. Maanteest asub hoone ca 100m kaugusel ja on teelt selgelt jälgitav (kuigi hetkel veidi ülekasvanud haljastuse varjus). Tegemist on 1931. aastal ehitatud raudteetöölise ühiselamuga, mis ehitati sinna seoses Rapla-Virtsu kitsarööpmelise raudtee rajamisega aastatel 1928-1931. Hoone oli osa Virtsu jaamakompleksist, mis tänaseks on suures osas hävinud ning esmapilgul raskesti tajutav (vt LISA 2 - asendiskeem).

Pärast jaamahoone hävimist (1944), kasutati kõnealust hoonet muu hulgas ka jaamahoone kuni raudteeliini likvideerimiseni aastal 1968. Pärast seda võeti hoone kasutusele raudteelaste puhkebaasina, krundile ehitati puhkemajakesed ja mänguplatsid ning istutati suur viljapuuaed.

Pärast Eesti Vabariigi taasatmist on hoone seisnud tühjana ja kasutuseta.

Krundi suurus on 1,5 ha (sihtotstarve väikeelamumaa-maatulundusmaa) ning seal asuvad 2. kordne elamu, kuur, saun, kelder, suveköök, käimla ja 5 puhkemaja.

Juurdepääsetavus on hea, elamu on varustatud tsentraalse veevarustusega, kanalisatsioon on lahendatud kogumiskaevuga. Elektrivarustus on olemas. Ahjuküte.

Elamu välimus on amortiseerunud, kuid tehniline seisukord rahuldav.

Hoone ei ole muinsuskaitse all.

Kinnistu on eraomandis ning praegune omanik soovib selle kasutusele võtta ärilistel eesmärkidel.



Foto 1: Raudtee 3 praegune olukord (foto M.Jänes, U.Oja)

2 AJALOOLINE TAUST

2.1 Virtsu asula kujunemine

Virstu asula koht oli juba muinasajal oluline sadama- ja asulakoht.

Keskajal oli Saare-Lääne Piiskopkond Virtsu alad läänistanud von Uexküllile aadliperekonnale. Toona asus Virtsu saarel, mida ühendas mandriga kitsas ja madal väin. 1430-60-ndatel ehitasid Uexküllid saare looderannikule võimsa kivist vasalllinnuse. Linnus hävis 1534. aastal. Linnuse edaspidine taastamine keelati. Hilisem mõisasüda ehitati Virtsu saare keskosasse. Mõisakompleks kujunes välja 18. sajandi keskpaigaks. Puidust mõisahoone ise oli suhteliselt tagasihoidlik, kuid kogu sümmeetriline kompleks koos suurte kivist abihoonete ning regulaarse pargiga küllaltki suurejooneline. Peahoone põletati maha 1917, kuid suurem osa kõrvalhooneid ja park on säilinud (www.mois.ee). Asula on kujunenud peamiselt sadama ja mõisa ümbrusesse.

Tänapäevane Virtsu alevik on kujunenud selliseks kolhoosikeskusena Nõukogude ajal siia loodud kalurikolhoosi Virtsu Kalur tõttu, mille tulemusena asula elanike arv mitmekordistus. Virtsu sadama kaudu toimub ühendus Saaremaaga. Enamus tootmishooneid ja korruselamuid aleviku keskuses on pärit 1970-ndatest.

Täna elab Virtsu alevikus ca 800 inimest, kolhoosi tootmishooned on suures osas kasutuseta, alevikus töötavad põhikool, lasteaed, kauplused.



Foto 2: Virtsu mõisa peahoone (virtsu.ee)



Foto 3: Virtsu mõisa endine sepikoda, nüüd kooli aula (virtsu.ee)

2.2 Kitsarööpmelise raudtee kujunemine Eestis

Võrreldes tavalise (laiarööpmelise) raudteega kergeid ja odavaid kohaliku tähtsusega raudteid ehitati 19saj keskel paljudes riikides, enamik neist olid kitsarööpmelised laiusega 750mm ja need moodustasid täiendava võrgu laiarööpmelisele raudteele. Venemaal, mille kubermang Eesti oli, alustati esimeste kitsarööpmeliste raudteede

ehitamist 1870-ndatel, algul riigi, hiljem peamiselt erakapitali toel. Eestisse jõudis see 1890-ndatel, esimene tee hakkas kulgema Valgast Pärnusse (1896), üks haru sellest läks Viljandisse, mis pikendati hiljem Tallinnasse (esimene laiarööpmeline raudtee Eestis avati 1870 Paldiski-Tallinn-Narva-Peterburg)(www.evr.ee). Esimeste kitsarööpmeliste raudteede rajamine Eestisse langes kokku üldise majandusliku tõusuga ning suuresti tänu raudteele rajati paberivabrikud Türi ja Kohilas, tellisetehas Raplas, tuletikuvabrik Viljandisse jne, samuti hõlbustas see mõisades tegutsevate viinavabrikute tootangu realiseerimist läbi Tallinna Peterburgi.

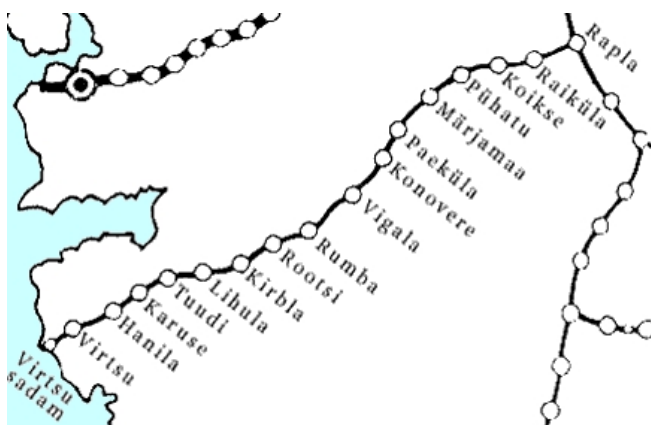
Täiesti omaette süsteemi moodustas veel merekindluste raudteedevõrk, mille ehitamist alustati 1913.

Esimese Maailmasõja ajal rajasid sakslased vallutatud Saaremaale sõjalistel eesmärkidel 600mm rööpalaiusega raudtee.

Kuna kitsarööpmeline raudteevõrk oli tõhus ja toimiv, jätkus selle arendamine hoogsalt ka Eesti Vabariigi ajal. 1920-1939 kasvas raudteede kogupikkus ligi 2 korda, jõudes Teise Maailmasõja alguseks 675 kilomeetrit (Helme 1996: 6), laiarööpmelise raudtee kogupikkus Eestis samal ajal 772 kilomeetrit (www.evr.ee).

Nõukogude võimule ei sobinud kitsarööpmeline raudtee ideoloogilistel ja ka sõjalis-strateegilistel põhjustel ning alates 1950-ndate lõpust hakati kitsarööpmelist raudteed likvideerima. Olulisemad suunad ehitati ümber laiarööpmeliseks ning väiksema koormusega liinid likvideeriti. Viimane rong sõitis kitsarööpmelisel raudteel 1975. aastal.

2.3 Rapla-Virtsu raudtee



Plaani lääne suunalisest raudteeharust hakati pidama juba 1920-ndate alguses. Teesiht märgistati 1925 ning reaalne erhitustegevus toimus 1928-1931.

Liin pikkusega 96 kilomeetrit avati 1. detsembril 1931. Teel oli tolleaegse jaotuse järgi 5 neljanda klassi jaama

(Rapla, Märjamaa, Vigala, Lihula, Virtsu); 5 viienda klassi jaama (Koikse, Paeküla, Rumba, Rootsi, Karuse); ja 5 peatuskohta (Raikküla, Pühatu, Kirbla, Tuudi, Virtsu

sadam)(www.virtsu.ee). Jaamahoonesse olid ette nähtud ametiruumid ja reisijate ooteruumid ning teenijate korterid. Virtsu jaamahoones asus ka moodsa mööbli ja baariletiga noobel einelaud reisijatele.

Peale jaamahoone ehitati elumajad raudteeametnikele järgmiselt: märjamaal 2, Vigalas 2, Lihulas 1, Virtsus 4. Elumajas Virtsu jaamas asus ka ambulants koos arsti korteriga ning veduri- ja rongiteenijate puhkeruumid (Eesti Raudtee: 68).

Enamus jaamahooneid ja abihooneid on ehitatud arhitekt Leon Johansonii tüüpikavandite järgi.

Ehitustöid teostasid K. Didvig, J. Tartland, R. Treubeck, F. Ruudi, Tooming ja Jakobson (Helme 1996: 151).

Rapla-Virtsu raudtee jäi viimaseks uueks kitsarööpmeliseks raudteeliiniks, mis rajati.

2.4 Virtsu jaam



Foto 4: Virtsu jaamahoone 1930-ndad (hävinud)(R.Kalda erakogu)

Virtsu jaam oli liini lõpp-peatus (jaamast läks veel 1 km pikkune harutee sadamasse) ning kõige suurem raudteekompleks, kuhu kuulus: puidust 2-kordne jaamahoone, 3 väiksemat ja 1 suurem (erandlik projekt, suurem kõigist teistest sama tüüpi elamutest ka mujal jaamades) puidust 2-kordsed raudteelaste elamud, kivist jaama saun, kivist kahekohaline veduridepoo koos töökojaga, kivist veetorn ja veel mitmeid väiksemad abihooned (vt LISA 2 - asendiskeem)

1944 õhkisid sakslased taganedes jaamahoone ja veetorni, samuti hävis üks raudteelasteelamu. Pärast sõda kasutati jaamahoone suuremat endist raudteelaste elamut. Seoses kitsarööpmeliste raudteede likvideerimisega oli päevakorral ka Rapla-

Virtsu liini ümberehitamine laiarööpmeliseks, kuid see jäi siiski teostamata ning viimane rong sõitis liinil 26. mail 1968 (Helme 1996: 254). Pärast seda võeti kaks väiksemat raudteelaste elamut kasutusele elumajadena ning suurem raudteelaste elamu võeti kasutusele raudteelaste puhkekompleksina, krundile ehitati puhkemajaksed (5tk), suveköök ja mänguplatsid ning istutati suur viljapuuaed. Pärast Eesti Vabariigi taastamist on hoone seisnud tühjana ja kasutuseta.

2.5 Arhitekt Leon Johanson

Leon Johanson sündis 1897 Rakveres. Õppis 1917-1920 Peterburgis Tsiiviilinseneride Instituudis, 1920-1921 Tallinna Tehnikumis ning seejärel Karlsruhe Ülikoolis, kust sai arhitekti kutsetunnistuse 1924 aastal (Gens, Kalm: 133). Pärast ülikooli lõpetamist asus tööle Eesti Raudteevalitsuses, kus kavandas raudtee jaamahooneid ja abihooneid projekte. Tema tüüp kavandite järgi ehitati 1926-28 Lelle-Pärnu, 1928-31 Rapla-Virtsu ja 1929-31 Tartu-Petseri raudtee äärde jaamahooneid, elamuid ja abihooneid, mille arhitektuur esindab 1920-ndate traditsionalismi ja funktsionalismi. Aastast 1945 töötas Arhitektuurivalitsuses. Projekteerinud ka elamuid Nõmmele (Gens, Kalm: 133).



Fotod 5, 6, 7, 8: tüüpjaamahooned Kirblas, Koogistes, Vigalas ja Paekülas. Arh. Leon Johanson (Eesti kitsarööpmelised raudteed 1896-1996)

3 HOONE HETKEOLUKORD

3.1 Hoone lähiumbrus.

Hoone paikneb Virtsu sadamasse viiva maantee ääres, ca 500 meetri kaugusel sadamast. Naaberhooneteks on mõlemal pool samuti endised raudteelaste elamud, mis nüüd on kasutusel eramutena. Kogu hoonetekompleks on sadamasse viivalt maanteelt selgesti nähtav (asub maanteest ca 100m kaugusel). Küllaltki suur krunt (1,5ha) on piiratud võrkaiaga. Hoone ees, maantee pool, asub hoonega samaaegne käimla, mis on arhitektuurselt küllaltki silmatorkav objekt.

Sadamasse viiv maantee on hiljuti põhjalikult rekonstrueeritud, rajatud on muuhulgas ka kõnniteed ning tänavavalgustus.

Teisel pool teed ca 200m kaugusel asub kauplus.

Aleviku keskus asub ca 1,5 km ida pool, maanteest veidi eemal.



Fotod 9: Vaade hoonetekompleksile Risti-Virtsu maanteelt, kõnealune hoone pildil paremal (autori foto)

3.2 Hoone eksterjöör

3.2.1 Üldkirjeldus

Kahekordne viilkatusega puidust hoone. Traditsionalstlikus stiilis hoone fassaad on kaetud liistlaudisega. Sissepääsuosa on liigendatud keskrisaliidiga, mille ülaosas on dekoratiivse poolümraknaga kaunistatud kolmnurkfrontoon. Laudkarniis jätkub katkematu vööna ka otsaseintel, markeerides seal otsaviilude alumisi servasid. Katuseräästad ei ulatu üle otsaviilu sein. Otsaviilude alumistest nurkadest ulatuvad üle katuse serva parapetjad astmed. Hoone nurkasid rõhutavad puitpilastrid, mis päädivad tagasihoidlike kapiteelidega.



Fotod 10: Vaade esifassaadist (põhjakülg)(autori foto)

3.2.2 Vundament

Hoone välisel vaatlusel on vundamendi seisukord hea ja stabiilne. Soklis ei ole vundamendi vajumisest tingitud pragusid. Vaid hoone lõunaküljel on sein väikese osas ära vajunud, kuid see on tingitud alumiste palkide mädanemisest, mitte vundamendi vajumitest.

3.2.3 Sokkel

Kõrge (ca 80-90 cm), suurtest maakiviplokkidest puhasvuuksokkel on heas seisukorras. Hoone kagunurgas on sokli alumise osa kivid veidi välja vajunud kuid konstruktsioon tervikuna on terve ning ilma märkimisväärsete vajumiteta. Sokli ülemine vöö on laotud serviti asetsevatest punastest tellistest. Keskrisaliidi osas on sokkel kogu ulatuses tellistest.



Foto 11: Parandamist vajav sokli nurk (autori foto)

3.2.4 Välisseinad

a) Konstruktsioon:

Hoone kandekonstruktsioon on rõhtpalk. Hetkel konstruktsiooni avada pole võimalik, kuid välisel vaatlusel saab öelda, et seina kandekonstruktsiooni osa seisukord on suhteliselt hea – seinad on sirged ja ilma oluliste vajumiteta. Tõenäoliselt on vaja siiski välja vahetada alumine palgirida. Vähemalt lõunapoolsel küljel on alumine palgirida kindlasti kahjustustega (muu hulgas ka putukkahjustused – sipelgad). Lõunafassaadi läänepoolses osa alumises osas on näha ka silmnähtavat seina vajumist, mis on tõenäoliselt tingitud alumise palgirea vajumisest kuna sokkel on terve.

Välisseinte konstruktsiooni seisukord vajab siiski täpsemat kontrollimist ning fassaadilaudise osalist avamist.

Vihmaveetorud on vanad, kuid toimivad.

Soklilauad on terved ning olulist vihmavee jooksmist sokli ja seina vahele pole märgata.

Veesülitid asetsevad maapinnast siiski liiga kõrgel (sokli kõrgusel), mistõttu on sokliosa saanud vee pritsimise tõttu vähesel määral kahjustada.



Foto 12: Vihmaveetoru liiga kõrgel, horisontaalne fassaadiliigendus hilisem ümberehitus (autori foto)

b) Fassaad:

fassaadikatteks on liistudega püstlaudis. Seinapind on ilma liigendusteta, lõunaküljel olev liigendus 1. korruse akende alumise serva joonel on hilisem lisandus, tõenäoliselt on välja vahetatud lõunakülje laudise alumine osa ning sellega seoses seinapinnale liigendus sisse tehtud. Fassaadilaudis üldiselt on suhteliselt heas korras ning täielikku välja vahetamist esmajärjekorras ei vaja. Välja tuleb vahetada lõunafassaadi laudis, mis on küllaltki suurte päikesekahjustustega, sellega seoses taastada ka esialgne ilma horisontaalse liigendusega fassaad. Ülejäänud fassaadidel on laudis heas korras ja piisab vanade värvikordade eemaldamisest ning uue värvkattega viimistlemisest.

Puidust fassaadidetailid (piirdeliistud, veelauad, pilastrid, karniis, parapetjad astmed, frontoon jms) on valdavalt suhteliselt hästi säilinud.

Täielikku asendamist vajavad üksikud veelauad ja piirdeliistud ning üks lõunapoolne parapetjas aste otsaviilu alumises osas.

Esifassaadi varikatused on esialgsed.



Foto 13: läänefassaad, puudu parapetjas aste otsaviilul (autori foto)

c) Fassaadi värvilahendus:

Algselt on olnud värvilahendus tume (rootsi punane?) ning ehisdetailid (karniis, piirdeistud, pilastrid jne) heledad. Hiljem on ehisdetailid värvitud punaseks ning fassaad ise ookerkollaseks. Aknaraamid valged.

Hetkel on värv koorunud ning kulunud.

Seinte täpsed värvitoonid määrata värviuuringute käigus.

3.2.5 Pööning, katus, korstnapitsid

Hoone on kõrge külma pööninguga. Katusekonstruktsiooni seisukord on rahuldav.

Tõsiseid pikaajalisi läbijooksusi ei ole olnud, väiksemad lokaalsed läbijooksud on toimud neelukohtades ja korstende ümber.

Katusekattematerjaliks on punaseks värvitud valtsitud tsinkplekk, mis on küll vana ja kulunud, kuid terve. Vihmaveerennid on valtsitud katuse pinnale, rennid on terved ja kuna hoone kõrval piisavalt suuri puid ei ole, siis on nii rennid kui vihmaveetorud ilma ummistusteta ja toimivad.

Algselt on olnud katusekatteks valtsitud tsinkplekk.

Korstnapitsid on olnud algselt puhasvuuk silikaattellistest.

Hiljem on korstnapitsid üle krohvitud. Hetkel on

korstnapitside krohv ja osaliselt ka tellised lagunened, eriti lõunaküljel.



Foto 14: Katusekonstruktsioon (autoti foto)

3.2.6 Välisüksed

Hoone esifassaadil paiknevad kõrvuti kaks välisust, mis on hiljem (pärast raudtee likvideerimist) asendatud. Hetkel ees olevad välisüksed on väheväärtuslikud ning ebasobivad. Varikatused esialgsed.



Foto 15: välisüksed ja varikatused (autoti foto)

3.2.7 Aknad

Valdav osa aknaid on lihtsad 4 raamiga 10. ruudulised aknad. Enamus akendel on ka õhutusaken. Lõunaküljel on välja vahetatud kõik välimised raamid ja ka suurem osa sisemisi raame. Põhjaküljel on peaaegu kõik raamid (nii sisemised kui välimised) originaalid. Välja vahetatud raamid on originaalidega võrreldes sama jaotusega, kuid lihtsamate profiilidega.

Esifassaadi kolmnurkfrontooni kaunistav pööningul asuv dekoratiivne poolümar aken on säilinud esialgsel kujul.

Paljudel akendel on säilinud originaalkremoonid ja haagid, mis tuleb puhasatada ja säilitada.



Foto 16: aken (autoti foto)

3.3 Hoone interjäär

3.3.1 Plaanilahendus

Plaanilahendus on säilinud sisuliselt esialgsel kujul, vaid vaskpoolsest sissepääsust esimesele korrusele viiv trepp on ehitatud kinni väikeseks sahvriks (vt. LISA 2 – originaalplaanid ja LISA 3 - inventariseerimisplaanid)

3.3.2 Põrandad ja vahelagi

Põranda ja vahelae puitkonstruktsioon valdavalt rahuldavas seisukorras. Silmnähtavaid vajumisi pole märgata.

Algsed puitpõrandad on suures osas säilinud, kuigi mitmeid kordi üle värvitud ja osaliselt kaetud linoleumiga. 1. korruse koridori põrand oli koridori keskosas pehkinud, see oli plaadiga kinni löödud. Hetkel ei olnud võimalik konstruktsiooni avada, et selle põhjust täpselt tuvastada, kuid kuna ülevalt tuleva lekkega ei ole tegemist on põhjus tõenäoliselt põranda all. Põrand tuleb selles kohas kiiremas korras avada ning pehkimise põhjus tuvastada ja likvideerida (LISA 3 – inventariseerimisplaanid).

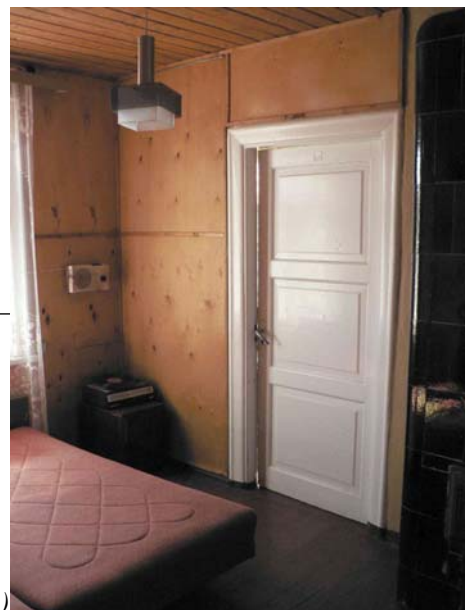


Foto 17: 2. korruse interjäär (autori foto)

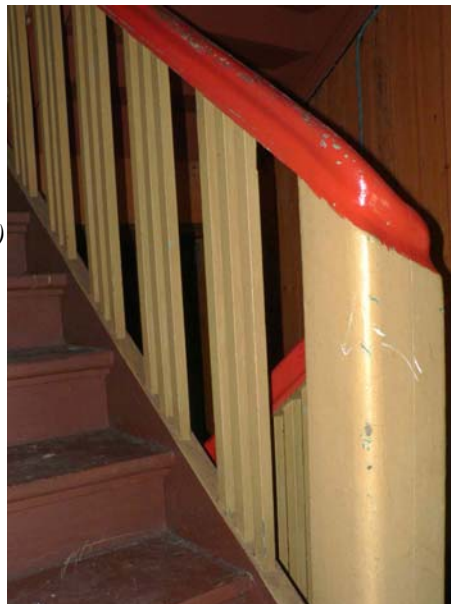
3.3.3 Seinad

Siseseinad on 1970-ndatel kaetud vineeriga ja mõnes kohas ka tapeediga. Interjöörü kujundus ei ole kooskõlas hoone arhitektuuriga.

3.3.4 Trepp

Puittrepp ja käsipuu on säilinud esialgsel kujul, kuigi mitmeid kordi üle värvitud.

Foto 18: sisetrepi käsipuu (autori foto)



3.3.5 Siseuksed

Esialgsetest klaasist ülaosaga kolmese tahvlijaotusega täispuidust tahvelustest on säilinud 6 (1. korrusel 2tk ja 2. korrusel 4tk), sarnase kolmese tahvlijaotuse ja profiilidega täispuidust tahveluksed on ilmselt samuti originaalid. Siseuste taastamise või asendamise vajadus otsustatakse iga ukse puhul eraldi, originaaliksi on soovitatav maksimaalselt säilitada. Ka hävinud välisüksed olid algselt sama kujundusega ning need on võimalik siseuste järgi taastada, või võtta eeskujuks mõne teise sama projekti järgi ehitatud hoone säilinud välisüksed.

Kolmel siseuksel on säilinud lingid, mis tõenäoliselt on originaalid.

Kõigil akendel ja siseustel on esialgsed lendid ja piireliistud.



Foto 19: klaasist ülaosaga siseuks (autori foto)

3.3.6 Ahjud

Esimesel korrusel on lihtsad kandilised plekkahjud (3tk), teisel korrusel pottahjud (3tk) ja üks ümmargune kaunistustega plekkahi.

4 MUINSUSKAITSE ERITINGIMUSED

4.1 Esmatähtsad remonttööd !

1. Avada esimese korruse koridori põrand ning selgitada välja ja likvideerida selle pehkimise põhjus.
2. Vaadata üle vihmaveerennid ja -torud, vajadusel puhastada.
3. Paigaldada vihmaveetorude otsa rennid või torud, mis juhiks vihmavee soklist eemale ja ei pritsiks vett sokli peale.

4.2 Vajalikud uuringud

1. Eemaldada hilisemad värvikihid ning teha viimistlusuuringud. Määrata fassaadide, siseseinte, lagede ja põrandate ning uste ja akende esialgsed värvilahendused.
2. Lõunaküljel eemaldada täielikult laudvooder. Mädanik- ja putukkahjustustega palgid asendada või proteesida. Teistel fassaadidel on soovitatav olemasolev laudis säilitada. Kontrollida alumiste palgiridada ning aknaaluste palkide seisukorda ilma laudist täielikult eemaldamata.
3. Uurida torustike seisukorda ning võimalikke lekkeid.
4. Uurida 1 korruse põrandate ja talade seisukorda mädaniku või seenkahjustuste seisukohast.
5. Kontrollida sokli pealse hüdroisolatsiooni seisukorda, vajadusel parandada.

4.3 Hoone ümbrus

1. Puhastada võsast ja lõigata ülekasvanud õunapuusid, vajadusel harvendada. Hoone põhjaküljel (maantee poolne külg) harvendada kõrghaljastust (praegu hoone maanteelt praktiliselt puudega varjatud).
2. Lammutada Nõukogude aegsed pool-lagunenud puhkemajakesed (5tk), suveköök ning roostetanud laste mänguatraktsioonid
3. Remontida maantee pool olev käimla, soovi korral leida sellele mõni muu funktsioon, kuid hoone välimus säilitada olemasoleval kujul.
4. Remontida hoone idaküljel olev kivist saunahoone, soovitatavalt lammutada hilisem, mittesobiv silikaattellistest juurdeehitus.

5. Soovitatav remontida hoone lääneküljel asuv samast ajast pärinev kuur.
6. Hoone avaliku funktsiooni korral lahendada komplekselt juurdepääsud, välisvalgustus, hoovikujundus ja piirded.
7. Hoonet ümbritseva pinnase planeerimisel arvestada sellega, et sadeveed saaksid takistamatult hoonest eemale valguda.
8. Lisahoonestust mitte planeerida olemasoleva hoone ja maantee vahele.
9. Lisahoonestuse ja haljastuse planeerimisel tagada hoone vaadeldavus maanteelt.

4.4 Hoone eksterjäär

1. Sokli väljavajunud kivid asetada tagasi oma kohale ning vuukida
2. Vaadata üle põranda-aluse tuulutused, vajadusel need puhastada. Tagada põranda-aluse tuulutamise toimimine!
3. Vihmaveetorud asendada uute tsingitud torudega, süli kõrgus maapinnast ca 20 cm, süli alla paigaldada graniidist või betoonist rennid, mis juhiks sadevee vundamendist eemale.
4. Laudvooder lõunaküljel täielikult asendada (laudade ja liistude mõõtmed samad, mis praegu), mujal võimalusel säilitada, puhastada vanadest värvikihtist ning värvida vastavalt värvisondaazi tulemustele. Lõunaküljel kaotada esimese korruse akende alune liigendus, mis on hilisem lisandus.
5. Mädanik- või mardikkahjustustega seinte osad proteesida või asendada.
6. Paigaldada uus kuumtsingitud valtsplekkkatus, vihmaveerennid valtsida katuse pinnale praeguse lahenduse eeskujul.
7. Taastada hävinud või lagunenud puitdetailid olemasolevate eeskujul. Taastada lõunaküljel hävinud parapetjas aste otsaviilu alumises nurgas.
8. Korstnapitsid restaureerida, eemaldada krohv ning taastada silikaattelitest puhasvuuk lahendus. Paigaldada katteplekid.
9. Pööningu väljaehitamisel kasutada katuseaknaid, mitte vintskappe, fassaadile (otsaviilule) aknaid mitte lisada (v.a. juhul kui lähtuvalt hoone funktsioonist tuleb tagada lisaevakuatsioonipääs)
10. Olemasolevad aknad säilitada ja vajadusel parandada, juba asendatud raame ei pea asendama vanade eeskujul tehtud uutega, kuid kui need välja vahetada, siis võtta uute akende puhul eeskujuks vanade originaalakende profiilid ja liigendus.

Sisemised raamid võib vajadusel asendada uute raamide ja pakettklaasidega, vanad raamid säilitada ja võimalusel kasutada neid välimiste raamidena. Kõik olemasolevad originaalmanused säilitada, puhastada ja taas kasutusele võtta.

11. Välisüksed teha uued, originaaluste eeskujul, eeskujuks võtta vanad fotod, klaasist ülaosaga siseüksed ja võimalusel sarnased säilinud välisüksed mõnel teisel sama tüüpprojekti järgi valminud hoonel.
12. Varikatused parandada.

4.5 Hoone interjäär

1. Olemasolev trepp puhastada vanadest värvikihtidest ning värvida vastavalt värvisondaazi tulemustele.
2. Seintelt eemaldada hilisemad hoone arhitektuuriga mittesobivad viimistluskihid (vineer)
3. Võimalusel säilitada olemasolevad puitpõrandad, puhastada vanadest värvikihtidest.
4. Laed puhastada, vajadusel parandada ja üle värvida.
5. Kõik olemasolevad tahvelüksed säilitada, vajadusel võib mõne tumma ukse asendada uuega, mis on valmistatud klaasist ülaosaga ukse eeskujul. Mitte kasutada uusi sileuksi või teistsuguse tahvlijaotusega uusi tahveluksi. Vanad uksekingid (3 paari) säilitada ja puhastada.
6. Kõik olemasolevad akende ja uste piirdeliistud säilitada ja puhastada vanadest värvikihtidest.
7. Ahjusid säilitama ei pea, väärtuslikumad on teise korruse pottahjud ja kaunistustega ümarahi.

5 HOONE VÕIMALIKUD TULEVIKUPERSPEKTIIVID

Hoone on suhteliselt atraktiivse välimusega, tehniliselt rahuldavas seisukorras, krunt on suur, täis viljapuid, võimaldades ka lisahoonestuse ehitamist. Ligipääsetavus väga hea, kommunikatsioonid olemas.

Naaberhooned, mis varem olid samuti raudteelaste ühiselamud, on mõningaste ümberehitustega võetud kasutusele eramutena. Käesolev hoone on aga eramuks (või suvilaks) ilmselt liiga suur (brutopind ca 250 m², koos katusealusega ca 350m²), samuti ei ole elamufunktsiooniks kuigi soodne asukoht suure liiklusintensiivsusega maantee vahetus läheduses ja kaugus suurematest linnadest. Sisuliselt ei ole elamufunktsioon siiski välistatud.

Hoone paikneb Virtsu alevikus, Virtsu sadama vahetus läheduses. Virtsu alevik on ca 800 elanukuga endine kolhoosikeskus, alevikus on olemas põhikool, lasteaed, kauplused jne. Aleviku keskus paikneb kõnealusest hoonest ca 1,5 km ida pool, endise mõisasüdame ümbruses. Vaid kohalikule elanikkonnale suunatud tegevus annab hoonele ilmselt küllaltki väikese ärilise perspektiivi, kuna see asub valla keskusest veidi eemal, elanikkond väike, vananev ja suhteliselt väikese ostujõuga. Avaliksest funktsioonidest oleks mõeldav näiteks lasteaed. Lasteaed on Virtsu alevikus olemas, seal käib hetkel alla 20 lapse, hoone on küll amortiseerunud, kuid selle kolimine valla keskusest kusagile mujale ei ole nähtavas perspektiivis ilmselt aktuaalne. Kooliks on hoone liiga väike. Valla administratiivhooneks sobimatu asukohaga, samuti puudub selleks vajadus. On pakutud ka vanadekodu varianti, kuid selleks on hoone sobimatu ülesehitusega – kahekordne, kitsad trepid ja koridorid. Vallale suunatud äriline funktsioon – kauplus, baar jne – ebasoodne asukoht, läheduses on olemas suur kauplus, samuti mitu baari.

Suure majandusliku perspektiivi annab hoonele tema paiknemine tiheda liiklusega maantee ja sadama läheduses. Hoonest ca 500m läänes paikneb Virtsu sadam, mille kaudu toimub ühendus Saaremaaga (2007 aastal kasvas reisijate arv võrreldes eelmise aastaga 12%, ulatudes ca 1,5 miljoni reisijani (www.etv24.ee), ainuüksi juulis teenindati ligi 250 000 reisijat (www.transportweekly.com)). Virtsu sadamas on ka jahisadam, mis

on Väinameres seilavatele jahtidele väga soodne peatumiskoht (2001 aastal külastas Virtsu jahisadamat 296 alust (Hanila valla üldplaneering: 25)).

Ärulistest funktsioonidest oleks mõeldav näiteks toitlustus/majutus. Sellega seoses seisneb suurim oht selles, et kuigi Virtsu ümbruses on palju looduskaunist mererannikut ning huvitav ajalugu, satub valdav enamus inimesi Virtsu selleks, et minna Saaremaale. Virtsut ei teadvustata kui omaette sihtpunkti, vaid kui läbisõidukohta. Juhukülastaja püüdmine on aktuaalne suveperioodil kui praamijärjekord ulatub igal nädalavahetusel kõnealusest hoonest mööda. Selles kontekstis tasuks igal juhul korda teha maantee ja hoone vahele jääv atraktiivne käimla, mis kindlasti praamijärjekorras olevaid inimesi ligi meelitaks, samas on käimla hoonest piisavalt kaugel, et sealset tegevust mitte häirida. Majutusfunktsioon tuleks suunata ilmselt pigem matkajale – jalgrattamatkajad, motomatkajad, karavanid, linnuvaatlejad, loodusmatkajad jne, kes vajaksid peatuskohta teel Saaremaale või kes muul põhjusel seal kandis ringi liiguvad. Suur krunt võimaldab lahendada parkimist, telkimist ja muid lisafunktsioone. Majutusfunktsioon sobib hoonele hästi, kuna see oli ka selle algne funktsioon ning ei nõua olulisi ümberehitusi, koos pööningu väljaehitamiselega oleks võimalik mahutada ca 25 voodikohta. Ürituste korraldamise funktsioonile (pulmad, juubelid, koolitused, suvepäevad jms) seab piirangud saali puudumine (võimalik lahendada lisahoonestusega) ning kaugus suurematest keskustest.

Igasugune äritegevus nõuab äriplaani ning hea äriplaani puhul on võimalikud väga erinevad lahendused hoone kasutuselevõtuks.

6 KOKKUVÕTE

Virtsu alevikus Raudtee 3 hoone näol on tegemist küllaltki hästi säilinud ehitisega, mis iseloomustab ilmekalt oma ajast (1931) traditsionalistlikku raudtee-arhitektuuri. Kuigi selle algupärane funktsioon raudteelaste ühiselamuna ja hilisema jaamahoonena on kadunud ning ka raudtee likvideeritud, omab potentsiaali (majanduslikus mõttes) hoone paiknemine suure liiklusintensiivsusega Virtsu sadama vahetus läheduses. Kuna eramuks on hoone ilmselt liiga suur, on oluline leida hoonele uus ja sobilik funktsioon. Hoone on arhitektuurselt väärtuslik ning kindlasti väärt renoveerimist (restaureerimist), samuti kõrvalhooned (käimla, saun, kuur).



Foto 20: käimla (autori foto)

7 KASUTATUD ALLIKAD

Arhiivid:

- Eesti Raudteemuuseumi arhiiv

Kirjandus:

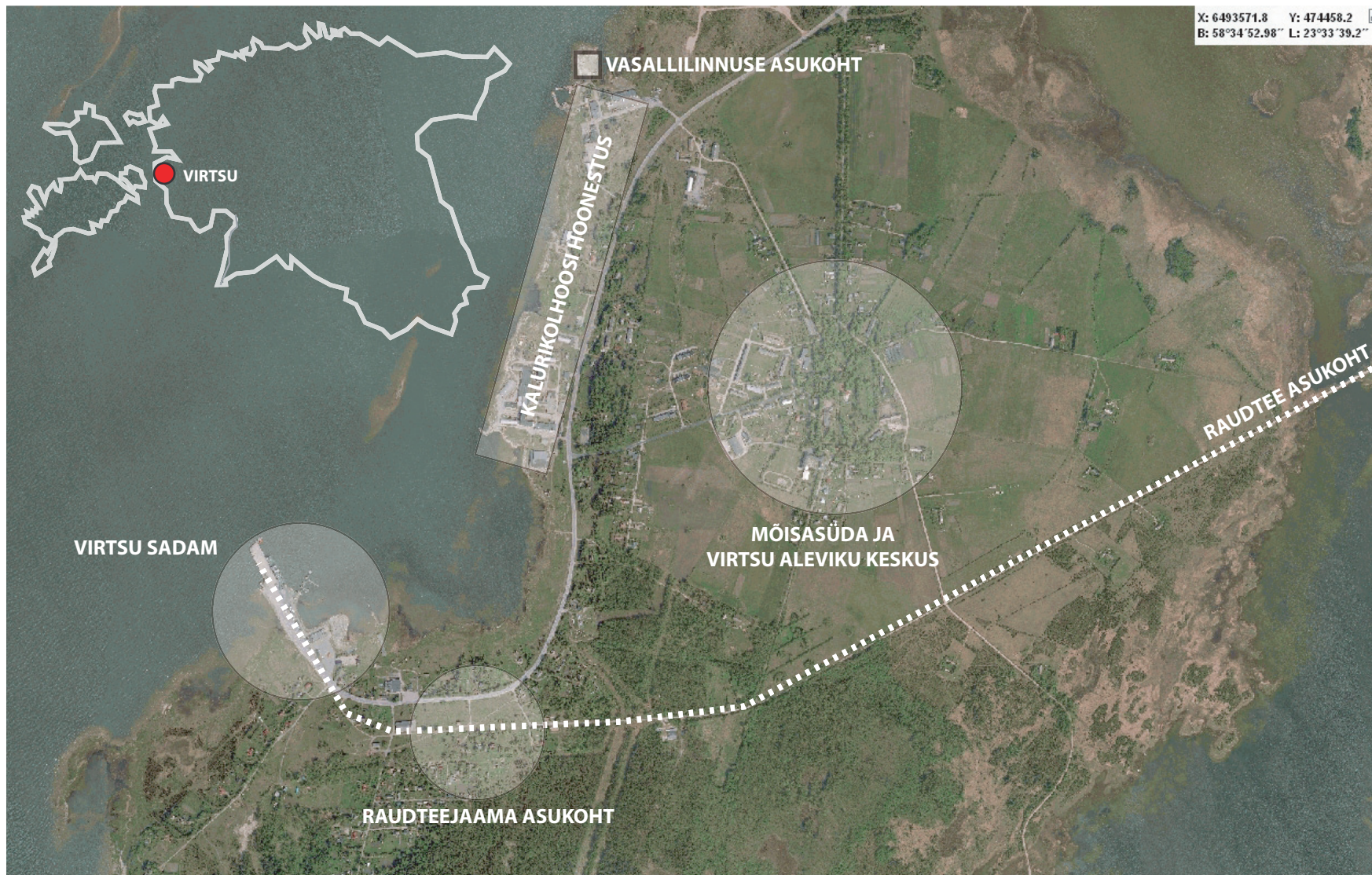
- Eesti Raudtee. 1931 5/6
- Gens, Leo; Kalm, Mart. 1996. Eesti kunsti ja arhitektuuri bibliograafiline leksikon. Eesti Entsüklopeediakirjastus. Tallinn
- Helme, Mehis. 1996. Eesti kitsarööpmelised raudteed 1896-1996. autori kirjastusel
- Helme, Mehis. 2003. Eesti Raudteejaamad. Tänapäev. Tallinn
- Jänes, M; Loit, M. 2006. Raudteearhitektuuri ajaloost ja säilitamisest. Muinsuskaitseamet, Tallinn
- Kalm, Mart. 2001. Eesti 20. sajandi arhitektuur. Prisma Print. Tallinn

Dokumendid

- Jänes, M; Oja, U. 2006. Eesti raudteearhitektuuri inventariseerimine.
- Hanila Valla Arngukava 2004-2013. 2004 Hanila
- Hanila Valla üldplaneering. 2004. Entec. Tallinn

Internet:

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

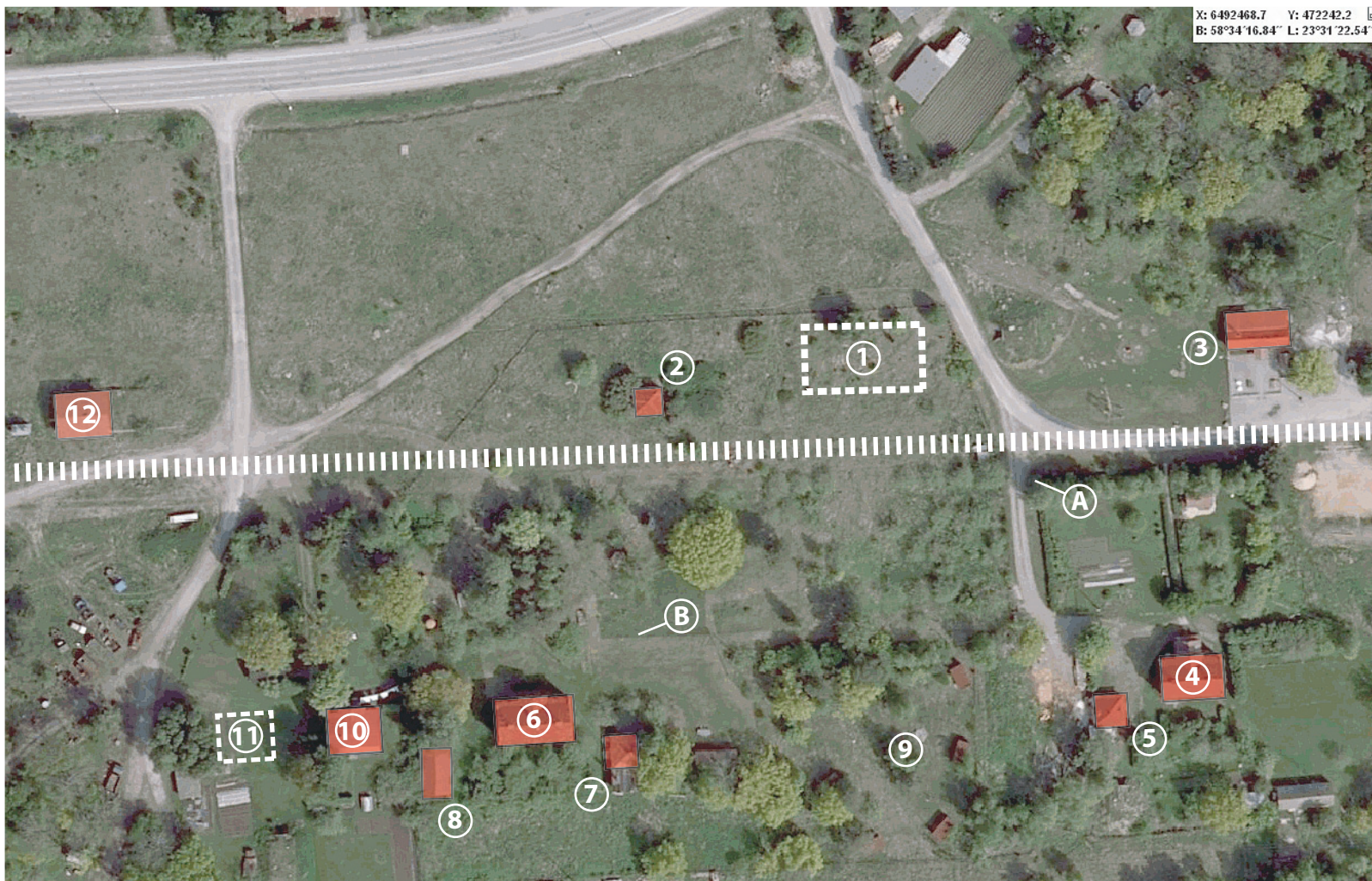


X: 6492468.7 Y: 472242.2
B: 58°34'16.84" L: 23°31'22.54"

virtsu sadam

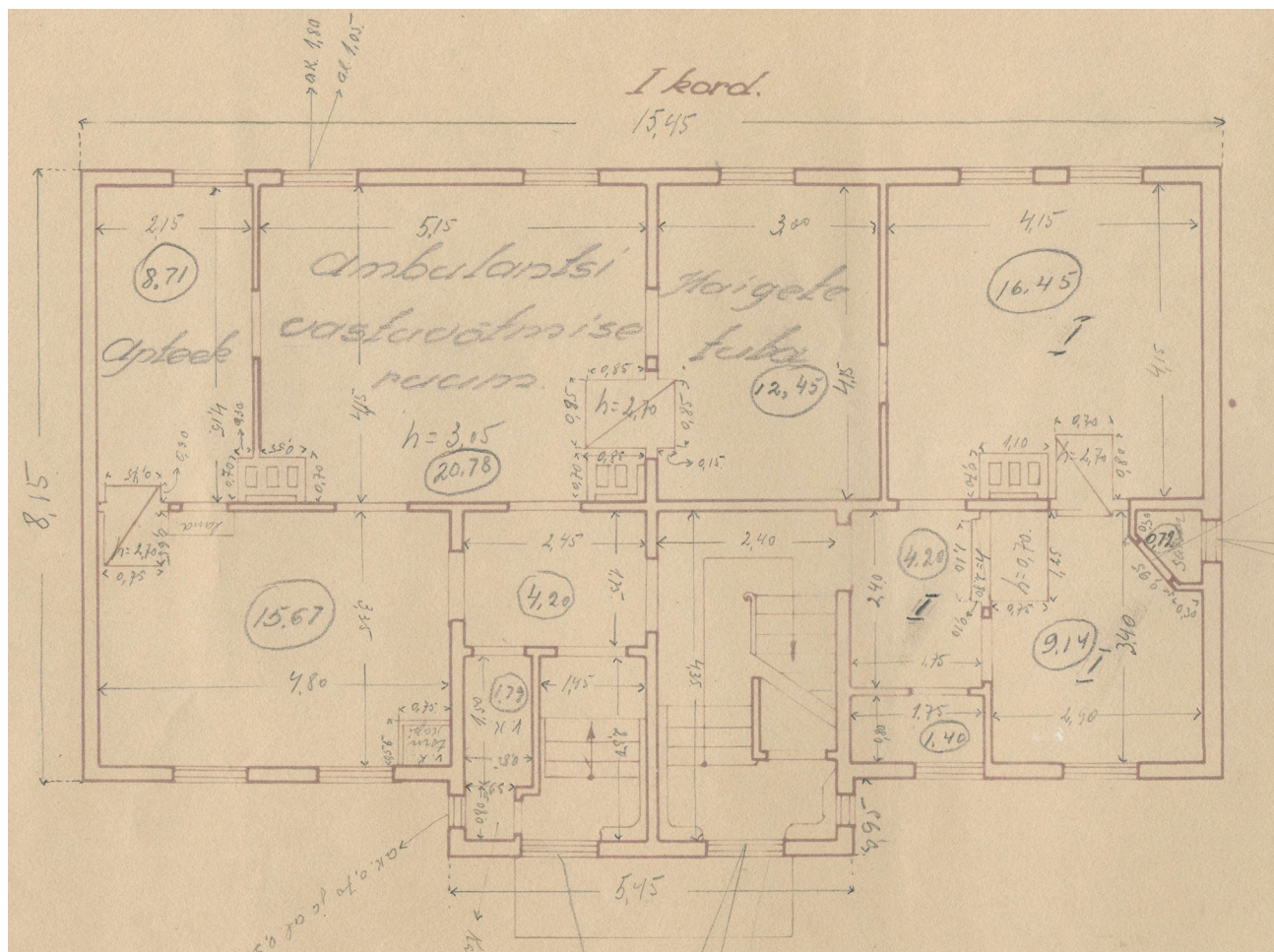
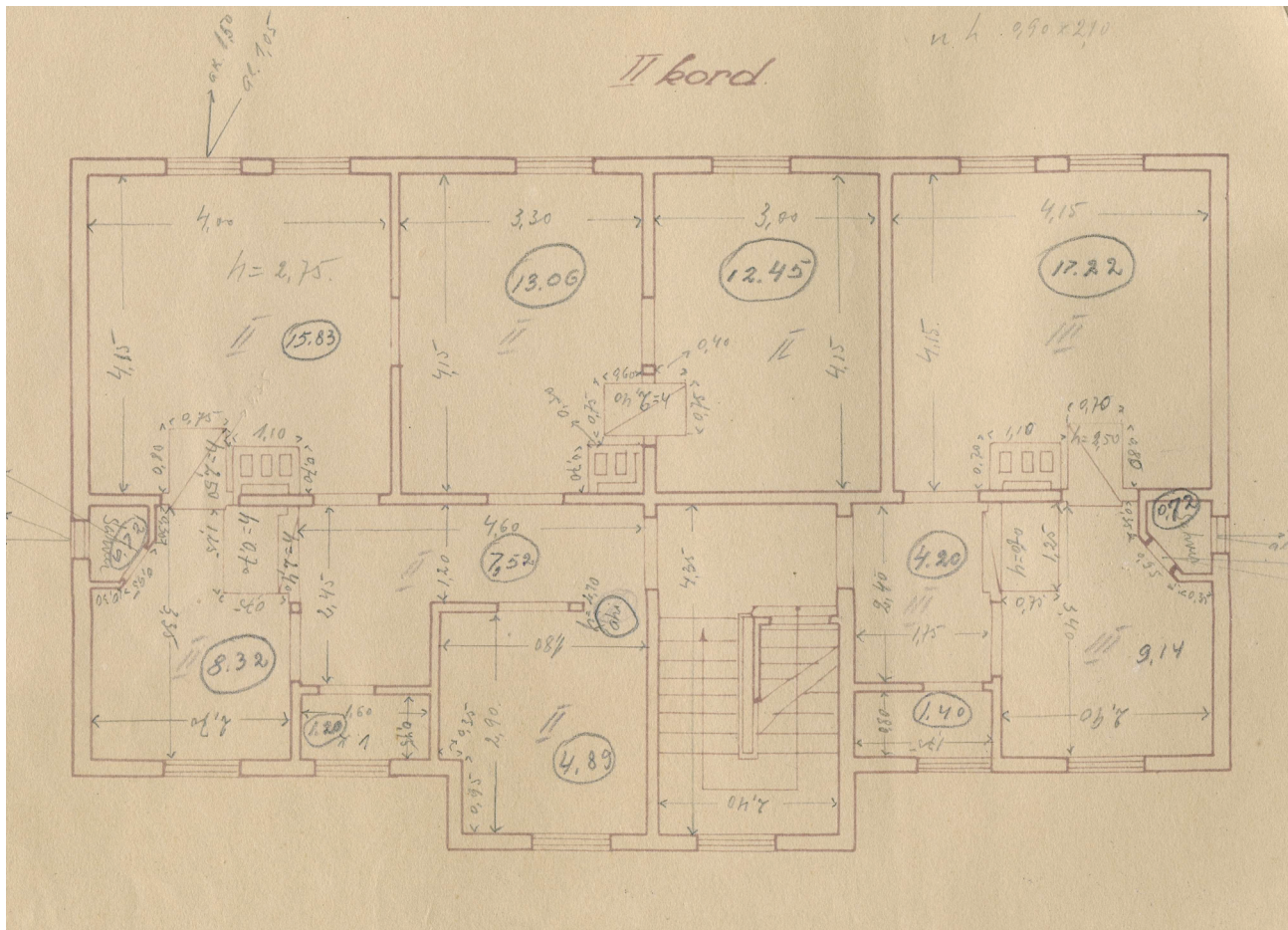
virtsu sadam

rapla

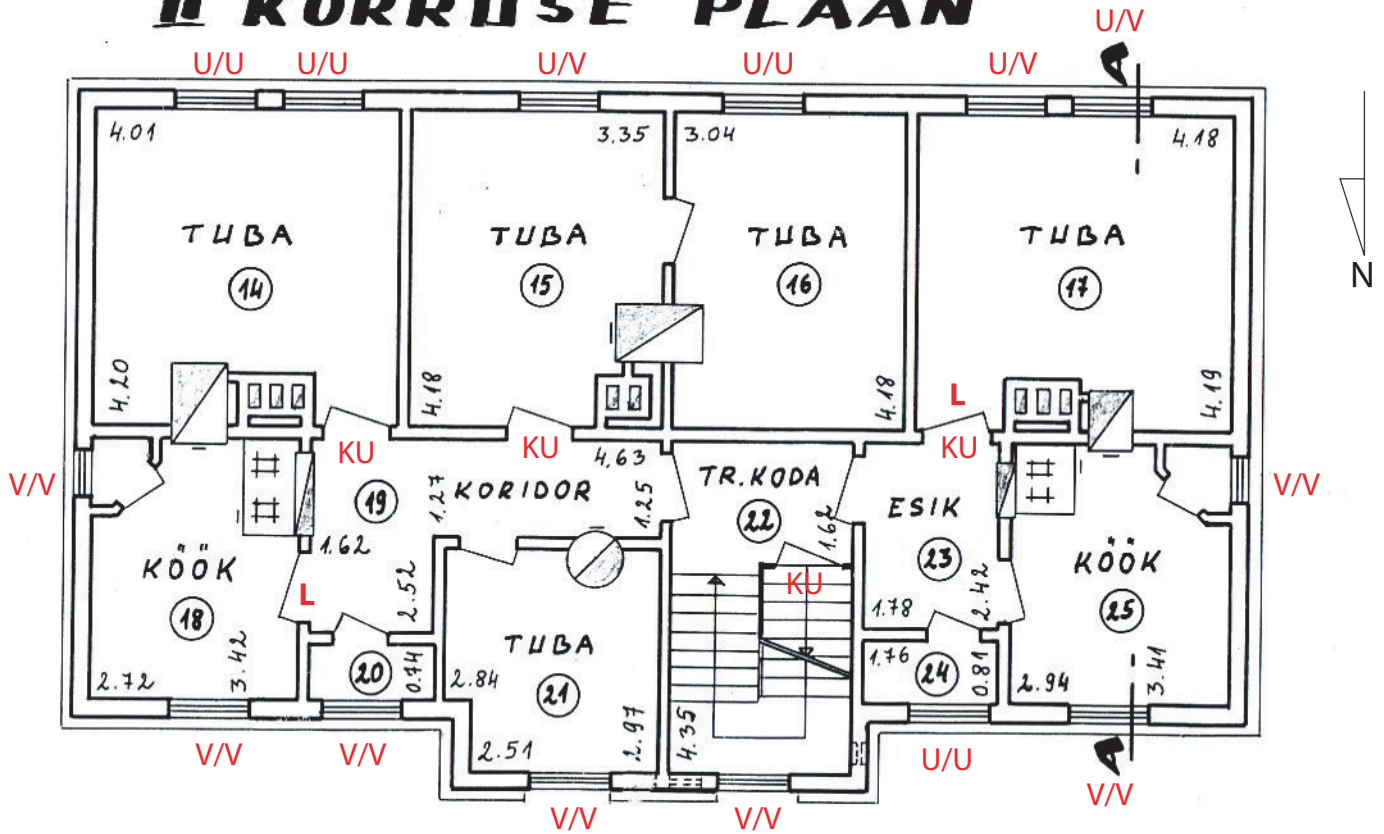


1. jaamahoone (hävinud 1944)
2. käimla (olemasolev)
3. töökoda-dreziinikuur (olemasolev-baar)
4. raudteelaste elamu (olemasolev - elamu)
5. kuur (olemasolev)
6. raudteelaste elamu (olemasolev - kasutuseta)
7. saun (olemasolev - kasutuseta)
8. kuur (olemasolev - kasutuseta)
9. puhkemajad (ehit. 1970-ndatel)
10. raudteelaste elamu (olemasolev - elamu)
11. raudteelaste elamu (hävinud 1944)
12. kaubaait (olemasolev)

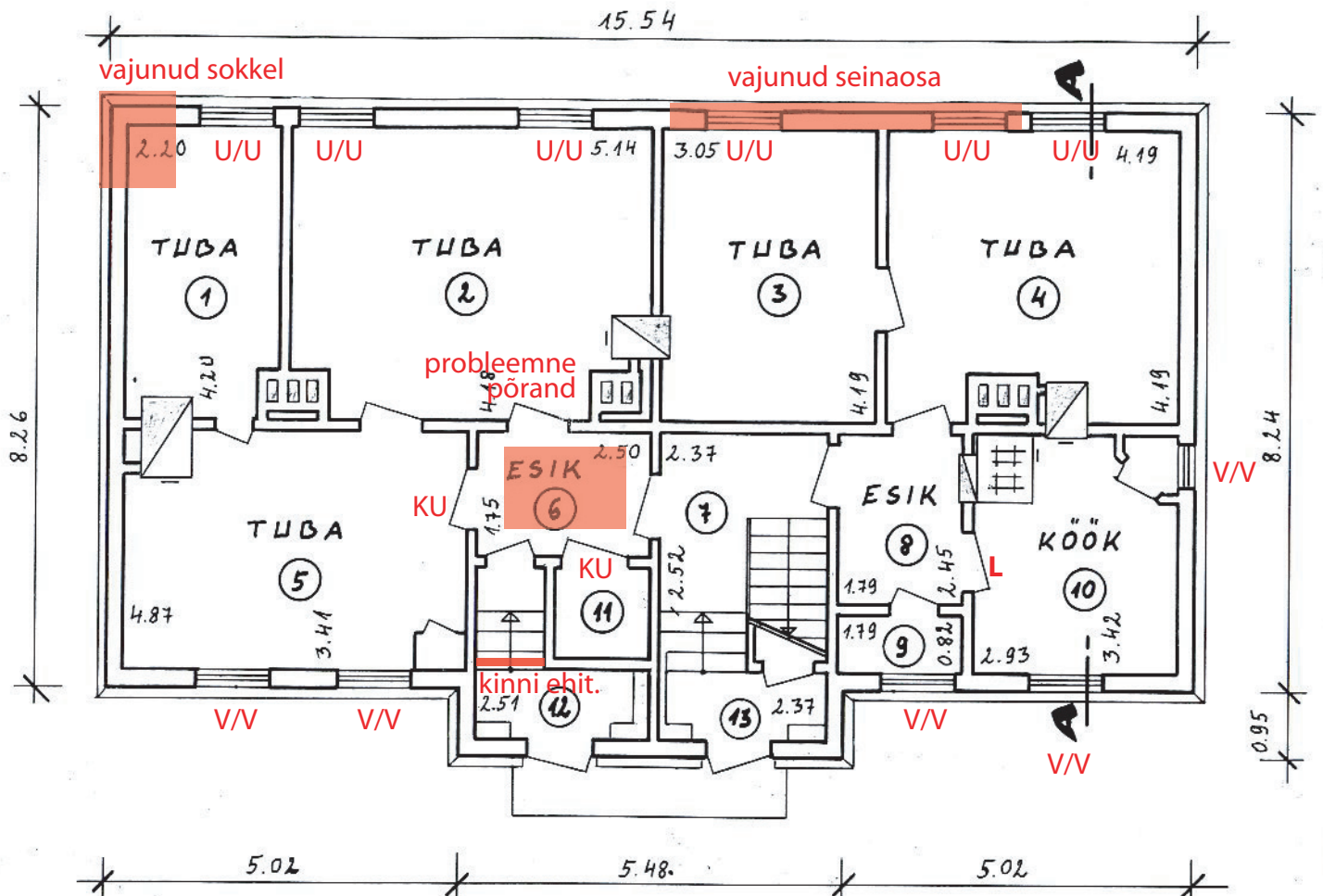




II KORRUSE PLAAN

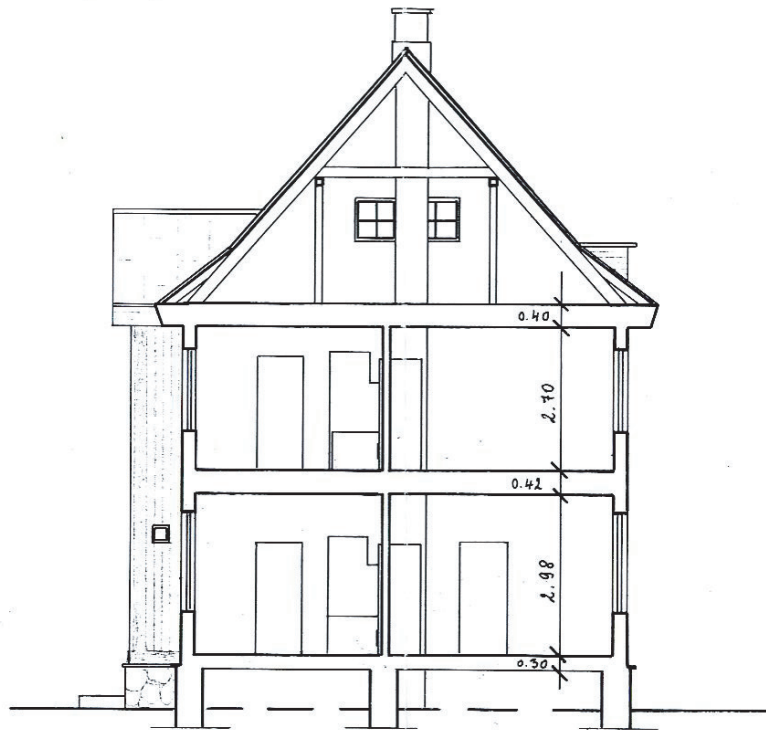


HOONE NR. 1 I KORRUSE PLAAN

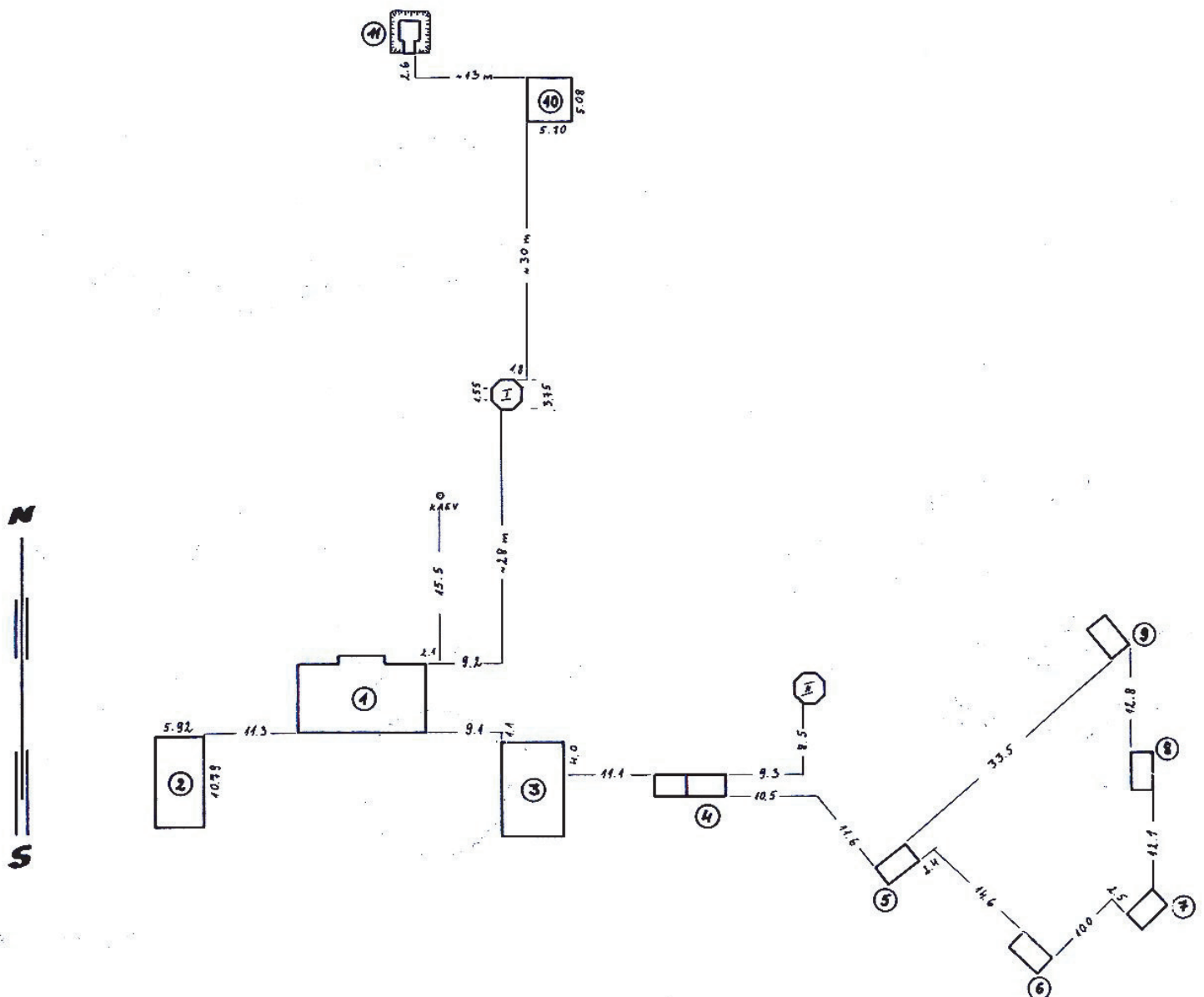


U/V - aknad - välimine/sisemine raam, U-uus, V-vana
 KU - klaasist ülaosaga uks
 L - vana link

LÕIGE A-A



ASENDISKEEM





*Foto 21: Virtsu jaamahoone raudtee poolt, Parikas 1931 (EAM) (hävinud 1944).
Vasakul näha olemasolev käimla*



Foto 22: Virtsu jaamahoone maantee poolt, Parikas 1932 (EAM) (hävinud 1944).



Foto 23: Virtsu jaamahoone einelaud, Parikas 1932 (EAM) (hävinud 1944).



Foto 24: Raudteetöölise elamud Virtsus, Parikas 1932 (EAM).
Esiplaanil kõnealune hoone, kõige parempoolsem hoone hävinud 1944.



Foto 25: Virtsu jaamahoone 1968 (foto S.Mõniste)
Pärast jaamahoone hävitamist 1944, kasutati kõnealust hoonet jaamahooneks.
Vasakul näha saun (olemasolev)



Foto 26: 2006 (foto M. Jänes, U. Oja).
Esiplaanil olev kõnealune hoone kasutuseta, tagumine hoone kasutusel eramuna



Foto 27: Virtsu jaama veduridepoo ja veetorn (foto Parikas 1931)
veetorn hävinud 1944, veduridepoo säilinud praeguseni.



Foto 28: Idapoolne endine raudteelaste elamu, nüüd kasutusel eramuna (foto M. Jänes, U. Oja 2006).
paremal näha samuti samaaegsed kuur ja kelder.



Foto 29: Olemasolev saunahoone, taga olev silikaattellistest juurdeehitus hilsem (autori foto 2008)



Foto 30: Karniisidetail esifassaadil (foto M. Jänes, U. Oja 2006)



Foto 31: Varikatus esifassaadil, originaal (autori foto 2008)

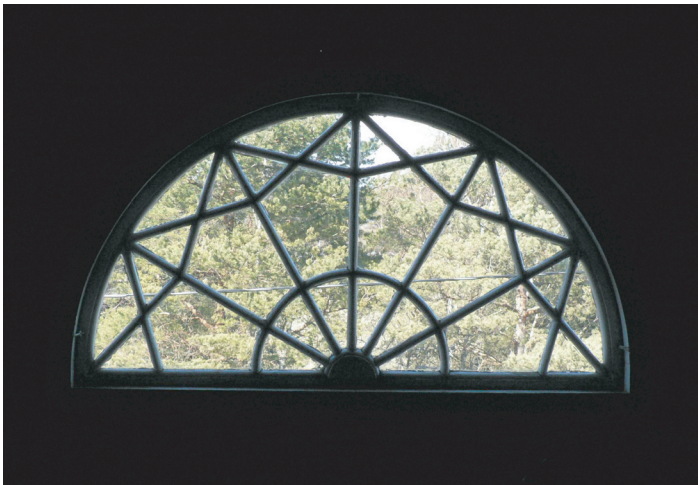


Foto 32: Esifassaadi poolkaaraken (autori foto 2008).



Foto 33: Esifassaadi kolmnurkfrontoon (foto M. Jänes, U. Oja 2006).



Foto 34: Ukselink, võib olla originaal (autori foto 2008)



Foto 35: Kremoonid, võib olla originaal (autori foto 2008)