

TARTU ÜLIKOOL
Viljandi kultuuriakadeemia
Pärandtehnoloogia
ehituse eriala

Paula Lepparu

**Eesti arhitekti Leon Johanson'i vabariigiaegsete raudteejaamade
ruudukujuliste põhiplaanide ja püramiidkatustega kõrvalhoonete
tüüpprojektid – hetkeseis ja tulevikuperspektiiv**

Lõputöö

Juhendaja Leele Välja, MA

Viljandi 2025

Eesti arhitekti Leon Johanson vabariigiaegsete raudteejaamade ruudukujuliste põhiplaanide ja püramiidkatustega kõrvalhoonete tüüpprojektid – hetkeseis ja tulevikuperspektiiv

Lõputöö eesmärk oli ajakohastada olemasolevat informatsiooni Johanson vabariigiaegsete raudteejaamade ruudukujulise põhiplaani ja püramiidkatusega kõrvalhoonete kohta ning pakkuda välja võimalusi kõnealuste hoonete restaureerimiseks. Ülevaade hoonete hetkeseisust koostati paikvaatluse ja inventeerimise teel: kadunuks võib lugeda 11 kõrvalhoonet (pea kolmandik valimist) ja hävinemisohus on 7 hoonet, millega tuleks kiiresti tegeleda. Restaureerimissoovitused on esitatud aegkriitilisuse ning mõistlikkuse aspekti silmas pidades. Inventeerimistulemused ja restaureerimissuunised on mõeldud eeskätt hoonete omanikele ja kõigile neile, kes tulevikus tegelevad taoliste hoonete restaureerimisega.

Leon Johanson, kitsarööpmeline raudtee, raudteearhitektuur, kõrvalhooned, restaureerimine

Standard designs by Estonian architect Leon Johanson for square-shaped ground plans and pyramid-roofed auxiliary buildings of Estonian republican railway stations – current status and future prospects

The goal of this thesis was to update the pre-existing information about railway stations square-shaped ground plans and pyramid-roofed auxiliary buildings designed by Estonian architect Leon Johanson between 1920-1940. The idea was to map their technical status and show prospects of their possible future usage. An overview of the current condition of the buildings was found out through on-site inspection and inventory. Out of 37 buildings – 11 are destroyed (almost a third of the sample in last 13 years) and 7 of them are already depreciated and are in need of hands-on repairs. Restoration recommendations were given in the order of time criticality and bearing in mind, with common sense. The results of on-site inspections and guidelines for restoration are mainly meant for owners of such buildings and to those who in the future will deal with these kinds of houses.

Leon Johanson, narrow-gauge railway, railway architecture, auxiliary buildings, restoration

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. Raudtee ja raudteearhitektuuri areng kuni II. maailmasõjani	6
1.1. Raudtee ja raudteearhitektuuri algusest Eesti aladel	6
1.2. Raudteede korraldusest ja raudteearhitektuurist Eesti Vabariigis	6
1.2.1. Raudteearhitektuurist Eesti Vabariigis	8
1.2.2. Leon Johanson raudteearhitektuuri loojana	9
1.2.3. Leon Johanson tühiprojektid	11
1.2.4. Hoonete materjalikasutusest	18
1.2.5. Leon Johanson raudteejaamade muinsuskaitsest	19
2. Välitööde metoodika	21
2.1. Eeltöö	21
2.2. Inventeerimine	23
2.2.1. Välitööde kokkuvõtte kronoloogilises järjestuses	23
2.2.2. Inventeerimise käigus ilmnenu katsumused	24
2.3. Hoonete ülevaade	25
2.3.1. Hävimisohus hooned	28
2.3.2. „avastatud“ hooned	28
3. Hoonete ülevaade (konstruktsioon ja klassid (seisund), materjalid)	30
3.1. Saunad	30
3.2. Käimlad	35
3.3. Pagasikuurid	37
4. Kasutusperspektiiv ja väärtused	43
4.1. Konserveerida või restaureerida?	45
4.1.1. Konserveerimine	45
4.1.2. Restaureerimine ja renoveerimine	46
4.2. Kasutus ja võimalik uus funktsioon	49
KOKKUVÕTE	51
KASUTATUD KIRJANDUS	53
LISAD	55
Lisa 1 – Inventeerimistatis	55
Lisa 2 – Inventeerimisele kuuluvate hoonete tabel	56
Lisa 3 - Hoonete inventeerimiseelne tabel (vanade fotodega)	57
Lisa 4 – Välitööpäevik	63
Lisa 5 – Hoonete materjalide kirjeldus	69

SISSEJUHATUS

Eesti Vabariigi aegne raudteearhitektuur on leidnud käsitlemist mitmetes uuringutes ja väärtustamist nii riiklikul kui ka kohalikul tasandil (väärtuslikud üksikobjektid üldplaneeringutes), kuid enamasti on tähelepanu keskmes olnud jaamahooneid – kõrvalhoonetele on tähelepanu pööratud märksa vähem. Autori perekonnale kuulub aga üks osa uuritavatest hoonekompleksidest ja selle tulevikku kavandades tekkiski huvi seda teemat süvitsi käsitleda.

Lõputöö eesmärk on kaardistada Leon Johansonini projekteeritud raudteejaamade ruudukujulise põhiplaani kõrvalhooneid, pakkudes välja võimalusi nende restaureerimiseks. Seejuures soovib autor ajakohastada olemasolevat informatsiooni, mis leidub 2011. aastal loodud arhitektuurses analüüsis ning 2012. aastal koostatud alusuuringus, mis selles töös käsitletavaid ruudukujulise põhiplaani ja püramiidkatusega kõrvalhooneid (abihooneid) – pagasikuure, käimlaid ja saunu – sisaldavad.

Lähtuvalt lõputöö eesmärkidest esitatati L. Johansonini projekteeritud raudteejaamade ruudukujulise põhiplaani kõrvalhoonete kohta uurimisküsimused:

- Milliste funktsioonidega on hooned selle põhimõtte kohaselt ehitatud?
- Milline on nende materjalikasutus?
- Millised hooned on säilinud ning milline on nende hetkeseisukord võrreldes varasemate sama teemat käsitlevate töödega? (Viimane aastast 2012)
- Kas ja kuidas on nimetatud kõrvalhooneid restaureeritud või renoveeritud?
- Kuidas on võimalik nimetatud kõrvalhooneid kõige mõistlikumalt kasutada, konserveerida ja/või restaureerida, et nad püsiksid kasutuses?

Lõputöös kasutati induktiivset empiirilist lähenemist: materjali koguti paikvaatluse ning inventeerimise teel ning töö sisaldab ajakohastatud infot 36 ruudukujulise põhiplaani kõrvalhoone kohta. Saadud andmete põhjal anti ülevaade L. Johansonini projekteeritud ruudukujulise põhiplaani kõrvalhoonete hetkeseisu kohta; samuti esitati mainitud hoonete restaureerimiseks võimalusi ja soovitusi, lähtudes aegkriitilisuse ja mõistlikkuse printsiibist. Seega on lõputööl ka praktiline väärtus: inimesed, ka need, kel ehitusest vähe teadmisi, saavad oma hoone(te) kohta infot ning põhjendatud soovitusi edaspidiseks toimimiseks.

Esimene peatükk annab sissejuhatava ülevaate Leon Johansonini projekteeritud vabariigiaegsetest raudteejaamadest, sh kõrvalhoonetest. Teine peatükk sisaldab inventeerimisega seonduvat: metoodikat, saadud informatsiooni ning tulemusi. Kolmandas peatükis vaadeldakse hoonete materjalikasutust iga hoone tüübi kohta eraldi. Neljandas tutvustatakse võimalusi analüüsitavate kõrvalhoonete restaureerimiseks ning säilitamiseks hoone osade kaupa (vundament, konstruktsioon, katus, fassaad jne) ehk avatakse hoonete võimalikku tulevikku ja kasutusperspektiivi.

Oluline on, et järjest rohkem teadvustataks tooleaegsete raudteejaamade ansamblite pärandiväärtust ja õpitakse seda paremini tundma ning panustatakse selle korrastamise ja säilimise läbi asjatundliku omanikuhoole ning kaasavate kohalike üldplaneeringute. Praeguse seisuga saab paraku väita, et mainekad ja pea saja-aastased hooned kaovad peatselt Eesti räsitud ajaloo hämarustesse.

1. RAUDTEE JA RAUDTEEARHITEKTUURI ARENG KUNI II. MAAILMASÕJANI

1.1. RAUDTEE JA RAUDTEEARHITEKTUURI ALGUSEST EESTI ALADEL

Eesti raudtee ja raudteearhitektuuri ajalugu sai alguse 1870. aastal, kui avati esimene raudteeliin (laiarööpmeline) Paldiski-Tallinn-Narva-Gatšina. Sellele järgnesid Tapa-Tartu (1876), Tartu-Valga ja Valga-Petseri (1889. aastal), Valga-Pärnu (1897), Mõisaküla-Viljandi (harutee, mis ehitati Valga-Pärnu liinile) ning Keila-Haapsalu ja Tallinn-Viljandi (mõlemad 1905. aastal). Läbivalt on näha tolleaegsete hoonete üldilmes normeerivat vormi, juurutamiseks valitseva eliidi nägemust korrast tolleaegse kohaliku elu kujunemisel. Liinidele rajati vajalikud hooned kindlate projektide alusel ning nende kasutuskord oli paika pandud eksploatatsiooni eeskirjadega. (Jänes & Loit, 2006)

Jaamakompleksid, mis kohaliku raudteearhitektuuri algusaastatel rajati, sisaldasid jaamahoonetele lisaks veetorne, elamuid, pagasikuure, käimlaid ja kuure jne – kõike ikka selleks, et vormunud infrastruktuur rahuldaks areneva tööstuse, tööliste ja reisijate transpordivajadusi.

Huvitava näitena kahe ajastu vahelt võib välja tuua Paide-Tamsalu (Türi-Tamsalu) kitsarööpmelise raudteeliini, mille infrastruktuuri ja hoonete rajamist alustasid venelased, jätkasid sakslased ja lõpetasid eestlased. 1915. aastal alustasid sellega vene armee eriüksuslased, okupatsiooniperioodil jätkasid sakslased, kes suutsid pooleli jäänud töö 1918. aastaks lõpetada. Kuna raudtee ei vastanud siiski vajalikele tehnilistele tingimustele, suleti liiklus sellel lõigul, kuniks Eesti Raudtee (EVR) poolt liini taasavamiseni 1920. aastal. „Sakslaste poolt ehitatud „puukuuri“-tüüpi jaamahooned asendati pikapeale ilusate ja väga stiilsete jaamahoonetega.“ (Helme, 1996, lk 91)

1.2. RAUDTEEDE KORRALDUSEST JA RAUDTEEARHITEKTUURIST EESTI VABARIIGIS

1918. aasta 15. novembril moodustati Ajutise Valitsuse Teedeministri käskkirjaga Eesti Vabariigi Raudtee (EVR), mis koosnes Looderaudteest, Esimesest Juurdeveoteede Seltsist ning merekindluse ja sõjaväe väliraudtee lõikudest (Välja, 2012; Helme, 1996). Ülejäänud üldkasutatav raudteevõrk liideti toimivaks tervikuks 1926. aastal. (Silla, 2011)

Lisaks rajati uusi liine, et vähendada raudteetranspordile kuluvaid summasid. Nii rajati näiteks algselt 17 km Lätist läbi kulgenud juurdeveotee liinile paralleelne raudteeliin (Valga-Koikküla), et mitte maksta lätlastele nende riigi territooriumit läbiva raudtee teenuste eest 5000 kuldrubla aastas. (Helme, 1996 lk 124)

Tänu üleüldisele tööstuse arengule (puidu-, turba-, paberi-, klaasi-, põlevkivi-, ehitusmaterjalitööstuses jne) pidi kiiresti sujuma ka raudteevõrgu ehitamine. Seda selleks, et püsida areneva impordi- ja eksporditööstusega konkurentsisis ning võimaldada materjalide, kohalike tööliste ja elanike transporti, jõudmaks sihtpunktidesse vähema kulu ja ajaga kui varem. Näiteks pidid varem Tallinnast Pärnusse reisivad inimesed sõitma 14–16 tundi läbi Tallinn-Viljandi-Mõisaküla-Pärnu kokku 249 km, kuniks Lelle-Pärnu 146,2 km pikkuse liini avamiseni, millega vähenes reisiaeg kuue tunni võrra. (Helme, 1996, lk 135, 149)

Vabariigi algusaastatel parandati eeskätt sõjas kannatada saanud jaamahooneid, samas täiendati juurdeehitustega ka vanu ning rajati juurde uusi kitsarööpmelisi liine (näiteks Riisselja-Ikla 1923 ja Sonda-Mustvee 1926) metsatagavarade transportimiseks, mille rajamisel lähtuti endiselt varasemal perioodil kasutusel olnud arhitektuursetest kujundusprintsipiidest. (Välja, 2012)

Eesti Vabariigi ajal korraldas raudteedega seonduvat Teedeministeeriumi Raudteevalitsus, mille alla kuulunud välismaal õppinud inseneride ja arhitektide kavandite järgi hakati ehitama omaaegset raudteearhitektuuri oma silmapaistvate ja kogukondadele eeskujuks olevate tüüpprojektidel põhinevate hoonetega. Ühtlase ja omanäolise välimusega raudteehoonete ehitamise eesmärgiks võib pidada avaliku ruumi kujundamise soovi, kus prooviti uudse käekirjaga kujundatud arhitektuuri kaudu jõuda inimeste kohaliku identiteedi rõhutamiseni. (Jänes & Loit, 2006)

Kui Eesti raudteearengu esimesel perioodil, aastatel 1870-1920, jagunesid vaksalid viide erinevasse klassi, siis teisel perioodil, mis kestis 1920.-1940. aastani, toimus Eesti-aegne raudteejaamade ja liiniloogika teisiti: olid täis- ja pooljaamad. (Helme, 1996)

Täisjaamadel oli rohkem funktsioone – seal said vedurid ligipääsu jahutamiseks vajalikule veele, tegutsesid rööpmeseadjad, toimetati kaubaladudega, tihtipeale paiknesid seal postkontorid ja piletimüük, mõnes isegi söökla ning ambulants. Kogu jaama haldamiseks läks tarvis rohkem töölisi ning ruume kui pooljaamades. Töölisel tuli majutada tööliselamutesse, mida nii mõneski täisjaamas on rohkem kui üks. Näiteks on Rapla- Virtsu liinil oli 4 täisjaama

(Märjamaa, Vigala, Lihula, Virtsu) ja 5 pooljaama (Koikse, Paeküla, Rumba, Rootsi, Karuse) ning 4 peatuskohta (Raiküla, Pühatu, Kirbla, Tuudi).

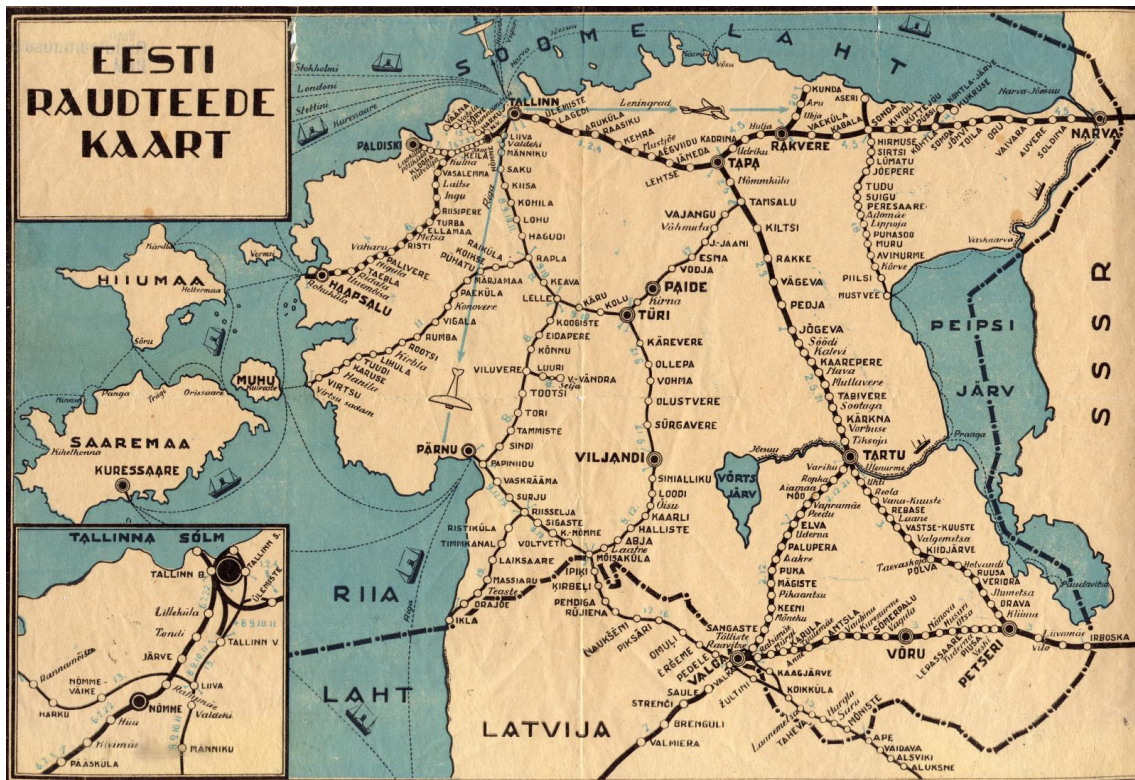
Pooljaamades polnud veetorne ning jaama haldamiseks ei läinud tarvis hulganisti töölisi. Näiteks oli Rootsi pooljaamas lisaks jaamahoonele veel saun-laut, käimla-õliladu, kuur, kelder, pagasiait. Tööliste jaoks olid eluruumid ettenähtud jaamahoonesse (Magnus, 2024)

Üldiselt oli kõikides nii pool- kui täisjaamades olemas jaamahoone funktsioneerimiseks tarvilikud abihooned nagu keldrid, kuurid ja käimlad ning saunad, mõnes ka laudad ja õlikeldrid.

1.2.1. RAUDTEEARHITEKTUURIST EESTI VABARIIGIS

Kui värske ning iseseisva riigi algusaastail projekteeriti jaamakomplekse veel mõjutustega varasematest samalaadsetest hoonetest läbi tagasihoidlikuma ja vähem pitsilisema käekirja, võib vabariigiaegsetest traditsionalistlikust rahvusromantismi vaimus ehitatud hilisjuugend- ja klassitsismiilmingutega raudteearhitektuurist rääkida alates kahekümnendate teisest poolest, mil kerkinud puithoonetel olid kõrged mansard- või kelpkatused, püstlaudisvooder (triipvooder ehk asunikutalu laudis) ja tihedaruudulised aknajaotused. (Jänes & Oja 2004; Välja, 2012). Suurimaks ettevõtmiseks olid aga Lelle-Pärnu (1925-28), Rapla-Virtsu (1928-31) ja Tartu-Petseri (1927-31) raudteeliinide rajamine. (joonis 1)

Raudteevõrku kavatseti arendada veelgi ning plaanis oli veel näiteks Sindi-Vändra-Türi-Põltsamaa-Jõgeva-Mustvee, Järva-Jaani–Ambla-Tapa ja Viljandi-Tõrva-Valga ja Abja-Tõrva-Valga raudteeliinid, ent need jäid krediitipuudusel ja teise maailmasõja ning sellele järgnenud okupatsiooni tõttu planeerimistasandile. Vabariigiaegse raudtearengu lõpp saabus 1940. aastal, kui NSVL võttis kogu raudteevõrgu üle. (Helme, 1996)



JOONIS 1 EESTI RAUDTEEDE KAART 1939 (PILT INTERNETIST)

1.2.2. LEON JOHANSON RAUDTEEARHITEKTUURI LOOJANA

Eestiaegse rahvusromantiliselt omanäolise raudteearhitektuuri alguseks võibki pidada töö fookuses oleva arhitekt Leon Johansoniloodud tüüpprojektidel põhinevaid hooneid.

Leon Johanson sündis 1. novembril 1897. aastal Rakveres, peale oma surma (2. märtsil 1984) maeti ta Tallinnasse Rahumäe kalmistule.

Kui Johanson oli väikelapseas, kolis ta koos oma perekonnaga elama Peterburgi (1900) ning omandas koolihariduse alguses Larini Gümnaasiumis (1908-1917), jätkates haridusteed hiljem Tsiiviilinseneride Instituudis (1917-1920). Tema õpingud jätkusid Tallinna Tehnikumis (1920-1921) ning need valmistasid Johansonil ette arhitektikutse omandamiseks Karlsruhe Tehnikaülikoolis aastatel 1921-1924. (EKABL, 1996)

Peale hariduse omandamist alustas noor arhitekt tööd Eesti Raudtee Valitsuses, kus ta koostas oma esimesed tüüpprojektid. Tema projektide hulka kuulus jaamahooneid, raudteetöölise elamuid, veetorne, kuure, pagasikuure, käimlaid ja saunu. (Oja & Jänes, 2006)

Johanson töötas peale Raudtee Valitsuse ka planeerimisarhitektina Tallinna linnavalitsuse ehitusosakonnas ning alates 1945. aastast Arhitektuurivalitsuses. (EKAB, 1996)

Esimesteks liinideks, kus Teedeministeriumi Raudteevalitsuse arhitekti Leon Johansonu uute tüüpikavandite järgi ehitati välja jaamakompleksid koos jaamahoone ja sinna juurdekuuluvate elamute, kõrval- ja abihoonetega, olid Lelle-(Papiniidu)-Pärnu ning selle harutee Viluvere-Vändra. (Välja, 2012)

Lelle-Papiniidu liini puhul ehitati viide täis- ja viide pooljaama kokku 17 jaama- ja eluhoonet, millele lisandusid abi-/kõrvalhooned (kuurid, kaubalaod, käimlad ja saunad jne). Hoonete ehitusmaterjaliks oli ette nähtud kasutada puitu ja soklite puhul maakivi, kusjuures hoonete ehitamisele kulus kaheksa kuud (Helme, 1996). Viluvere-Vändra haruteele ehitati aga neli jaama- ja eluhoonet. Kõrvalhoonete tüüpikavandite järgi rajati jaamade abihooned ka hiljem avatud Rapla-Virtsu (1931) liinile. Viimasele ehitati 11 täis- ja kuus pooljaama. (Helme, 1996, lk 151)

„Kolm aastat hiljem käiku antud Rapla–Virtsu kitsarööpmelisel ja Tartu–Petseri laiarööpmelisel liinil kerkisid sama projekteerija kavandite järgi juba moodsamad, eeskätt vormi ning pindade mänguga silikaadist ja tellisest mastaapsed tüüpjaamad...“ (Jänes ja Loit, 2006, lk 6)

Oluline on ära märkida, et kui jaamahoone tüüpprojektid olid pidevas arengus ja muutusid üha moodsamaks, siis kõrvalhoonete stiil aja jooksul oluliselt ei muutunud – need säilitasid oma traditsioonilisema ilme. „Puidust kahekorruselised viilkatusega vaksalielamud ja väiksemad abihooned säilitasid kõigis nende liinide jaamades konservatiivsema ilme[...]Pidevalt püstitati väiksemaid abihooned, kusjuures kuurid ja laudad valmisid sageli vanadest liipritest.“ (Jänes ja Loit, 2006, lk 6)

Lisaks Lelle-Pärnu ja Rapla-Virtsu kitsarööpmelistele liinidele rajatud terviklikele kompleksidele kasutati Leon Johansonu kõrval- ja jaamahoone tüüpprojekte ka Tamsalu-Türi ja Tallinn-Viljandi-Mõisaküla kitsarööpmelistel liinidel ja laiarööpmelistel raudteeliinidel – Tallinn-Narva, Tartu-Petseri, Tartu-Valga, Keila-Haapsalu ja Tapa-Tartu. Mitmel pool kasutati Johansonu tüüpprojekti järgi ehitatud elamuid ja kõrvalhooneid olemasolevate jaamakomplekside täiendamiseks. Johansonu tüüpprojektide hulgas olid elamud, kaubalaod, veetornid ning väiksemad kõrvalhooned nagu kuurid, pagasikuurid, saunad ja käimlad. Viimasena mainitud väiksemad hooned jagunesid omakorda kahe tüübi vahel:



JOONIS 3 ESNA RAUDTEEJAAM (AUTORI FOTO)

- Kõrge kelpkatusega kohati kahekorruselised raudteejaamad – Kaarepere (hävinud on Palupera ja Vaeküla). Hoonete välisfassaadis on kasutatud püstlaudist, aknad on kaheksase aknajaotusega ning uste kohal on valgimikaknad. Uste ja akende ümber on tumedaks värvitud piirdelauad, nurkades liseenid ja katust kattis valtsplekk. Näitena välja toodud Kaarepere jaamahoone. (joonis 4)



JOONIS 4 KAAREPERE RAUDTEEJAAM (PILT INTERNETIST)

- Jaamahoone I. tüüpprojekt – mansardkatusega pooleteisekorruselise puitjaamahoone, mis leidis rakendust Lelle-(Papiniidu)Pärnu kitsarööpmelisel liinil (Eidapere, Sindi, Vändra ning hävinud Tori ja Viluvere). Hoonetel on dekoratiivsed poolümaraknaga kolmnurkfrontoonid, katusekelpadel väikesed kaaraknad. Kasutatud on poste katvate laudadel kanneleringut, laudkarniisi ning korruste vahed kohad ja soklid on eraldatud rõhtlauaga. Hoonetel on tihedaruudilised ja suured aknad ning kõrvaluksed on

valgmikakendega. Hooneid katab püstlaudis. Eluruumid paiknevad hoonetel teisel korrusel, esimesel paikneb ooteruum ja kontor. Autentselt säilinud näitena võib välja tuua Eidapere jaama. (joonis 5) ja tüüpprojekti arhiivijoonise (joonis 5, paremal)



JOONIS 5 EIDAPERE JAAMAHOONE JA ARHITEKTI JOONIS (AUTORI FOTO)

- Pooljaamade tüüpprojekt (samuti Lelle-(Papiniidu)Pärnu liinil – Koogiste, Tammiste, Tootsi, Kõnnu, Luuri) – Hooned on kõrge poolkelpkatusega ning nii hoone esi- kui tagafassaadil paiknevate keskrisaliitide kohal on poolümaraknad, mis raamistatud profiilkarniisiga. Välisfassaad on kaetud püstlaudisega ja neid ilmestavad laiad nurgaliseenid ning kaheksase jaotusega aknad. Peasissepääsu uste kohal asetsevad kaarjad ning liigendatud valgмикud. Ootsesaal ja jaamaülemaruum paiknesid koos suurema korteriga esimesel korrusel, teisel paiknesid kaks 1-toalist korterit. Näitena võib välja tuua juba tugevalt amortiseerunud Tammiste pooljaama hoone. (joonis 6)



JOONIS 6 TAMMISTE JAAMAHOONE (AUTORI FOTO)

- Polügonaalsete keskrisaliidide ja kelpkatusega 2-korruselised krohvitud jaamahooned (Tartu-Petseri raudteeliinil Ilumetsas, Taevaskoojas, Kliimas; Rapla-Virtsu liinil Raikkülas). (Välja, 2012)

Projekti ei olnud võimalik arhiivist leida, kuid nende hoonete autorlus on omistatud samuti Johansonile (arvesse võetud nii käekirja kui hoonete dateeringut). Hoonetel on esifassaadilt eenduv kõrge risaliit. Krohvitud fassaade ilmestavad näiteks lukukiviimitatsioonid, kaheksase jaotusega püstaknad ning pööningut valgustavad rombaknad. Kergelt taeva poole tõstetud katuserääs ta alumises servas on laudkarniis. Kasutatud on klaasidega tahveluksi. Uste kohal võib leida nii postidele toetuvaid kui ka konsoolseid varikatuseid. Näitlikustamiseks Ilumetsa raudteejaama. (joonis 7)



JOONIS 7 ILUMETSA RAUDTEEJAAM (PILT INTERNETIST)

- Suur 2-korruseline silikaattellistest tüüpjaamahoone (Märjamaa, Vigala, Põlva ning hävinud Ruusa ja Kiidjärve). Autorlus on omistatud Johansonile, kuigi dokumentatsioon on puudulik. Hooned ehitati sümmeetrilise ristkülikukujulise põhiplaaniga, mida kattis madal kelpkatuse, mille otsatahkudel paiknevad poolümaruugid. Katuse räästa all kulgevad astmikkarniisid. Seinte puhul on liigendatust, mis on tekitatud püstiste ning kõrgete aknanišsidega. Külgedel paiknevate uste kohal on konsoolseid varikatused. Hoonete nurkades on tellislaoga tekitatud kvaadriimitatsioon. Peasissepääsude kohal paiknevad laiad betoonvarikatused. Näitena kaitsealune Märjamaa jaamahoone. (joonis 8)



JOONIS 8 MÄRJAMAA RAUDTEEJAAM (AUTORI FOTO)

- Väiksemad 2-korruselised silikaattelistest tüüpjaamahooned (Rapla-Virtsu liinil paiknevad Rumba, Rootsi, Paeküla ning hävinud Tuudi jaam). Nende hoonete puhul võime rääkida nii krohvitud kui puhasvuuk silikaattellishoonetest. Hoones paiknes ootesaal, ametiruumid ja korterid. Taaskord on autorlus seoses käekirjaga omistatud Johansonile. Hoonete nurkades kasutatakse tellislaoga tekitatud nurgarustikat ning kahekorruseüleste aknaniššidega on liigendatud hoone fassaadi. Hooned on pigem asümeetrilise põhiplaaniga ja askeetlikumad kui eelnevad. Katuseräästa all jookseb telliskarniis. Sissepääsud ei paikne enam keskteljel, vaid on tõstetud selle kõrvale. Katusetahkudel on endiselt näha kaaruugi kasutamist. Sissepääsude kohal kasutatakse konsoolvarikatust. Peasissepääsude ukSED on nii nagu teistelgi Johansoni projekteeritud hoonetel klaasidega tahveluksed näiteks nagu Lelle-Pärnu liini puitlamutel. Ilmestava näitena sobib Paeküla krohvimata jaamahoone. (joonis 9)



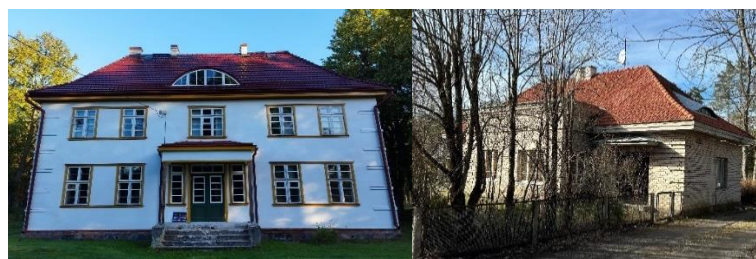
JOONIS 9 PÆKÜLA RAUDTEEJAAM (AUTORI FOTO)

- 2-korruseline kaubalaoga funktsionalistlikud silikaatjaamahooned (Kaarli ja Vajangu). Kaubaait koos laadimisplatvormiga oli ühendatud jaamahoonega. Hoonete ühes küljes terves laiuses on paigaldatud konsoolne betoonist varikatus ning teises uksekohal paiknev konsoolne varikatus. Hoonete puhul on näha metalltorudest rõdu- ja trepipiirdeid. Akende all on kasutatud silikaattellissimse (hoonest eenduvad tellisribad, mis Kaarli jaamas on terrasiitkrohvitud). Ilmestamaks kirjeldatud hooneid sobib ideaalselt Vajangu jaamahoone, mille põhimahust on eemaldatud kaubaait. (joonis 10)



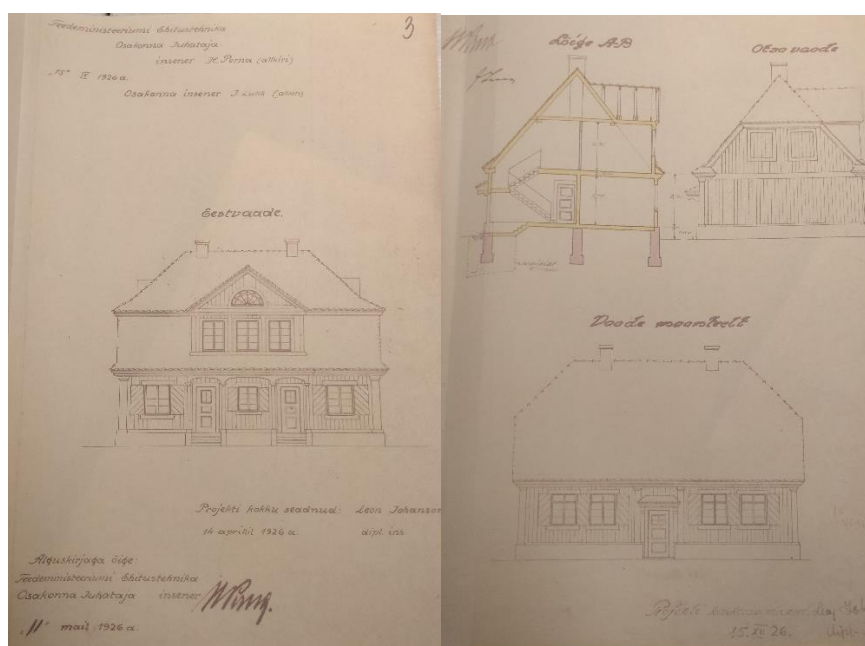
JOONIS 10 VAJANGU RAUDTEEJAAM (PILT INTERNETIST)

- Johanson'i eriprojektid (Karuse ja Koikse ning hävinud Kirbla ja Orava). Nende hoonete puhul on näha arhitektile iseloomulikke kujundusvõtteid. Näiteks Karuse jaama puhul on näha ka teistes projektides laialt levinud krohvitud seinad, kaarakende ning kaarjate aknaaukude kasutamist ning nurki ilmestavaid nurgakvaadreid imiteerivaid krohvituid astmelisi nurki. Telkatuse kasutus (katuse nurgad on kergelt taeva poole) ning sümmeetriliselt paigaldatud sadeveesüsteem. Niisamuti on kasutusel konsoolid ja postidele toetuvad varikatused. Akendejaotus on mitmeruuduline. Koikse puhul on tegemist funktsionalistlikuma vormikeelega, kus on eksponeeritud puhasvuuk-silikaattelliste kasutus ning nurki kaunistavad nurgakvaadreid imiteerivad tellisladu. Koikse puhul on kasutatavad aknad juba teistsuguse jaotusega. Katuse alust serva on rõhutatud astmikkarniisiga. (joonis 11)



JOONIS 11 KARUSE RAUDTEEJAAM (VASAKUL) KOIKSE (PAREMAL) (AUTORI FOTOD)

- Puitelamud (), mida arhitekt kavandas traditsionalistliku üldilmega on mitut tüüpi. Paiknevad laias laastus Lelle-(Papiniidu)Pärnu ja Lihula-Virtsu liinil ning ka teistel liinidel (Tartu-Petseri). Neilgi olid kõrged mansard- või poolkelpaktused. Faasaadi katmiseks kasutati püstlaudist ning juba tuttavaid dekoorielemente nagu profileeritud karniisid, rõhtliistud, nurgaliseenid. Hooned erinevad üksteisest põhjaplaanide ja ruumijaotustega, jättes mahud üldiselt sarnaseks. Näitena (Tori, Sindi) arhiivist leitud tüüpprojekti näidis. (joonis 12) ja Tori raudteejaama elamuhooned (joonis 13)



JOONIS 12 TÜÜPPROJEKTI JOONIS ARHIIVIST (AUTORI FOTO)



JOONIS 13 TORI JAAMAELAMUD (AUTORI FOTOD)

- Ühe ja kahe sissepääsuga suuremad jaamaelamud (Veriora, Märjamaa, Lihula, Põlva, Vigala, Virtsu). Need hooned on levinuimad Johansonid projektid. Vormikeelelt sarnased nii mõnelegi eelnenud projektile, kasutati püstlaudist, kaaraknaid, karniise ja mitmeseid aknajaotusi. Näitena toon välja autentsena säilinud Veriora (joonis 14, vasakul) ning Vastse-Kuuste tööliselamu. (joonis 14, paremal)



JOONIS 14 VERIORA JA VASTSE-KUUSTE JAAMAELAMUD (AUTORI FOTOD)

Nii nagu eelnevast jaotusest välja tuleb on näha palju erinevaid end samu kaunistusvõtteid kasutatavate projektidega. Lisaks kuulusid jaamade juurde ka kõrvalhooned, millest edaspidises töös on täpsemalt käsitletud. Kõrvalhooneid püstitati jooksvalt ja nende käekiri, pidades silmas eelnevaid projekte, on üsnagi sarnase väljanägemisega oma kaasaegsetele.

Hoonete tänane olukord on varieeruv, paljud hooned on lagunemas, osad hüljatud ja mõned on ümber ehitatud või remonditud ebasobilike materjalidega ning nii mõnigi on saanud endale päranditundliku omaniku.

1.2.4. HOONETE MATERJALIKASUTUSEST

Arhiivimaterjalides on toleaegeid projekte vähe säilinud. Sellest hoolimata võib üks leitud säilik sisaldada suure kaaluga informatsiooni toleaegeest materjalikasutusest ning ehitusloogikast. Viluvere jaamahoone ja elumaja ehituse säilik, kus sisaldub ka Kõnnu jaama kohta infot, (ERA.3799.1146) annab üsna detailse ülevaate, kus kirjeldatakse peale materjalide kasutuse veel lepingutingimusi (hinnakalkulatsioonid ning mainitakse kõrvalhoonete puhul tegemata jäänud töid). Antud alapeatükis saab välja tuua vaid kokkuvõtliku ülevaate toimikutes sisalduvatel materjalidel ja see on ehk abiks tulevastes restaureerimisprojektides.

Töödekirjelduses on välja toodud, kuidas laduda maakividest vundamenti, lisades sinna peale rea savitelliseid; välja on toodud ka segude koostised; kuidas ehitada „mustuskasti“ (käimlapaake); puusepatööde puhul on välja toodud tahutud palkide ja postide mõõdud; laetalade otste katmine tulise tõrvaga; sarikakaugused (0,9 m); tsementkivide (katusekivide) kinnitusroovide mõõdud; lihtsad karniisid ja nende kinnitusviis; vihmaveelaudade mõõdud; välisseina nurkade kaunistustest; akende piirdelaudade kinnitamisest ja kasutamisest; tahveluste valmistamisest; pottsepatööd; krohvitööd, plekksepatööd ja punaste tsementkivide kasutamisest; välja oli toodud ka vihmaveetrehtrite mõõt (11 cm) ning kuidas muuta need ilmastikukindlaks kruntimisega; raudplekist korstnakatete paigaldamisest; maalri- ja klaassepatöödest (korstende lupjamine, tsinkvalge ja õlivärvi kasutusest, katuseräästaste kruntimisest ja värvimisest üldiselt (mitu kihti ja mida); lagede krohvimisest ning liimvärvikasutusest seinte katmisel); akende kahekordsest kittimisest.

Mis puudutab liiprite ringmajandamist, siis sellest on kirjutanud ka M. Helme (1996), kus ta toob välja, et kuna 1920-ndate esimeses pooles võeti üles suur osa raudteest oma seisukorra ja sellest tingitud ohtlikkuse tõttu (näiteks Pärnu-Tallinn juurdeveoraudtee või Riisselja-Ikla metsaveotee). Seoses arhiivimaterjalist väljatulnud tingimustega võib järeldada, et liipreid kasutati seinatäiteks seal kus vaja.

Hilisema Kiviõli jaamahoone säilikust (ERA.66.17.1834) saame ülevaate sellest, kuidas hilisem raudteearhitektuur liigub suunas, kus kõik vajalike funktsioonidega kõrvalhooned liidetakse ühe katuse alla ning kõrvalhoonete ehitamine jääb tagaplaanile.

1.2.5. LEON JOHANSONI RAUDTEEJAAMADE MUINSUSKAITSELISEST KÄSITLUSEST

Ehkki Leon Johansonini projekteeritud puithooned kuuluvad Eesti Vabariigi aegse raudteearhitektuuri suurimasse ja terviklikemasse rühma, ei ole raudteejaamade, sealhulgas nende kõrvalhoonete seisukord just kiita. Kõnealused 1920. ja 1930. aastatel valminud traditsionalismi ja neoklassitsismiseguse stiiliga, funktsionalismi ilmingutega ning hiljem funktsionalistlikud jaamahooned paistavad silma oma maitsekuse ja ühtse ansamblilisuse poolest – sellest hoolimata ei ole millegipärast enamikku neist hooneist ega kõrvalhooneist võetud muinsuskaitse alla. (Välja: 2012)

Riiklikku kaitset omavad vaid **Sindi raudteejaama kompleks koos sinna kuuluvaga** (jaamahoone, pagasikuur, käimla, 3 elamu, 3 kuuri ja kelder). Lisaks on kaitse all **Märjamaa raudteejaam ja veetorn ning Koikse raudteejaam**. Kokku 13 tolleaegse raudteearhitektuuri näidet. Jaamahooneid on seega kaitse all 3 (Sindi, Koikse, Märjamaa), 1 veetorn ning 8 kõrvalhoonet. Töö **fookuses olevate ruudukujulise põhiplaaniga hoonete esindatus on seega ainult kahel hoonel** – Sindi jaama 1 pagasikuuri ja 1 käimla näol.

Mingil määral on raudteearhitektuuri väärtustatud kohalikul tasandil läbi üldplaneeringute, nt Lääneranna ja Põhja-Pärnumaa valdade kehtestamisele minevates üldplaneeringutes, umbmäärasemal moel ka Rapla vallas.

Arvestades, et kui riikliku kultuuripärandi seisukohalt on kolm nimetatud jaamakompleksi isegi ehk küllalt esinduslik tulemus, ainult Märjamaa puhul võiks kaitse all olla siiski kogu jaama-ansambel koos elamute ja kõrvalhoonetega. Kohalikul tasandil üldplaneeringutes väärksid aga teadvustamist, väärtustamist ja hoidmist kõik säilinud jaamakompleksid.

2. VÄLITÖÖDE METOODIKA

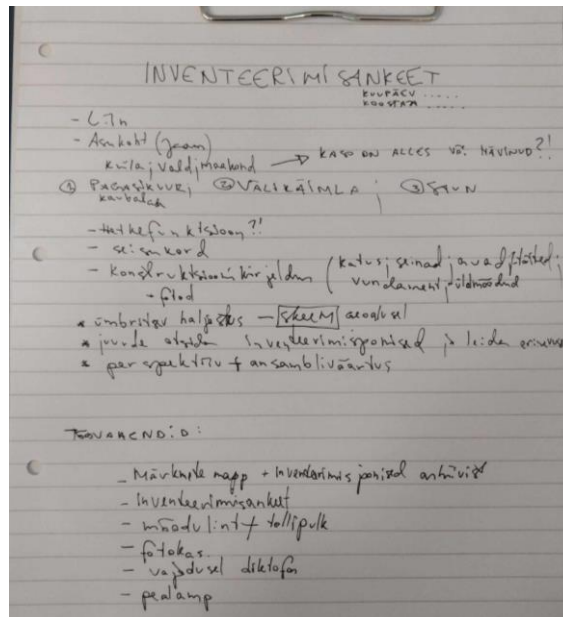
Selles peatükis on kolmes alapeatükis kirjeldatud raudteejaamade kõrvalhoonete uurimisele kulunud protsessi kolme olulist osa: eeltööd, inventeerimisprotsessi ja andmeid, mida koguti.

Eeltööde käigus koostati valim (vt Lisa 2), kuhu koondati inventeerimisele kuuluvad oletatavad Leon Johansonini tüüpprojektidel põhinevad kõrvalhooned: pagasikuurid, käimlad ja saunad. Valimisse sobivad hooned on üldjuhul ruudukujulise põhiplaani ja püramiidkatusega hooned.

Valimit moodustades kasutati varasemaid Muinsuskaitseameti tellitud analüüse ja uuringuid „Eesti 20. sajandi väärtusliku arhitektuuri kaardistamine ja analüüs – 20. sajandi Eesti raudteejaamad (L. Välja, 2012)“ ja „Temaatilised alusuuringud – Eesti raudteejaamade inventariseerimine (M. Jänes ja U. Oja 2003–2004)“ ning Eesti Kunstiakadeemia kunstikultuuri teaduskonna muinsuskaitse- ja restaureerimisosakonna arhitektuuri konserveerimise ja restaureerimise täiendkoolituse kursuse lõputööd „Raudteearhitektuur 1920–1940 arhitektuurne analüüs, tüpoloogia ja kaitse“ (Silla, 2011).

2.1. EELTÖÖ

Inventeerimise läbiviimiseks koostati esialgsete vajalike andmete kogumiseks käsikirjaline mustand, kus oli välja toodud inventeerimisretke kuupäev, raudteeliin, jaam, hoonetüüp, hetkefunktsioon, tehniline seisukord, konstruktsioonikirjeldus (katus, seinad, vundament, avatäited, hoone üldmõõdud), varasemad fotod inventeeritavatest hoonetest, ümbritsev haljastus (skeem). Ankeedil oli märgitud, et tasuks leida ka kõrvalhoonete inventeerimisjoonised (ja erinevused) ning kirjeldada hoone perspektiivi ning ansambliväärtust. Samuti märgiti inventeerimisankeedile töö läbiviimiseks vajaminevad vahendid: märkmemapp ja inventeerimisjoonised; inventeerimisankeet; tollipulk ja/või mõõdulint; fotoaparaat; pealamp ja vajadusel diktofon. Järgneb foto, milline algne mustandivormis inventeerimisankeet välja nägi (joonis nr 15)



JOONIS 15 MUSTANDIVORMIS INVENTEERIMISANKEET (AUTORI FOTO)

Seejärel koostati kaks välitöödel kasutatavat inventeeringutabelit ning printiti need kaasa võtmiseks välja.

- Esimene, ülevaatlik tabel koondas endas informatsiooni raudteeliini, peatuse ja selle aadressi järgi (eeltäidetud) ning jagas hooned vastavalt algsele funktsioonile (pagasikuur, käimla, saun), lisaks veerg iga jaama peatuse hoonete kohta – kas need on kasutuses või seisavad tühjana. (Lisa 2)
- Teine tabel, kus hooned jagati eelnevaga sarnaselt liinide ja peatuste järgi – toimus hoonete jagamine juba ka vastavalt funktsioonile. Seega koostati eraldi tabel pagasikuuridele, käimlatele ja saunadele. Nende tabelite põhimõtte oli kirjeldada erinevaid hooneosaid ja nende seisukorda ning hoonete ansambliväärtust. Lisaks oli ankeedis lahter, kuhu koguti kokku varasemate raudteearhitektuuri uurijate (Oja, Jänes & Välja) tehtud fotoülesvõtted valimisse kuuluvatest hoonetest, et inventeeringuretkel õiged hooned üles leida ning teha jooksvalt iga hoone kohta eraldi kirjalikke märkmeid. (Lisa 3)

Kuna autoril ja tõenäoliselt ka Muinsuskaitseametil puudub ülevaade raudteejaamade omanike kohta, oli tarvilik koostada ka raudteejaamade inventeeringuteatis, mis inventeeringutavate hoonete omanikele postkasti olemasolul jaama kõrvale jätta, et omanikud ei arvaks, et keegi niisama nende valdusi pildistab ja uurib (Lisa 1). See oli hea võimalus kontaktide loomiseks ja alus edasisele koostööle.

2.2. INVENTEERIMINE

Järgnevas alapeatükis esitatakse kronoloogilises järjestuses põgus ülevaade läbiviidud välitöödest; hävinud, leitud ja alles olevatest hoonetest ning inventeerimisretkede käigus kogetud olukordadest, mis hõlbustasid või takistasid paikvaatluse läbiviimist. Lisaks fikseeritakse (või oletatakse) hoonete kasutus.

Inventeerimisretkedede käigus täideti ka välitööpäevikut (Lisa 4), kaardistamaks välitöödel veedetud aega ja kilomeetreid, mis tuli informatsiooni kogumiseks läbi sõita.

Kokku oli nimekirja järgi tarvis paikvaatluse teostamiseks läbi sõita üheksa kitsarööpmelist raudteeliini, mille käigus külastada 27 raudteejaama, et inventeerida 37 valimisse lisatud Leon Johansonini tüüpprojekti järgi ehitatud kõrvalhoonet. Eksisteeris võimalus leida töö käigus hooneid, mis varasematel inventeerimistel nimekirjast välja jäänud või muudmoodi suure koguse informatsiooni töötlemisel märkamatuks osutunud ning seetõttu ka varasemates uurimustes tähelepanuta või autori koostatud inventeerimistabelist välja jäänud.

Välitööde käigus läbiviidud paikvaatlused algasid veebruari keskpaigas, iga kord stardiga Viljandist, ning lõppesid 21. aprillil 2025.

2.2.1. VÄLITÖÖDE KOKKUVÕTE KRONOLOOGILISES JÄRJESTUSES

Kokku tehti kaheksa inventeerimisretke algusega Viljandist, et kaardistada kõik 37 valimisse sobivat kõrvalhoonet. Välitööde päevik leidub töö lõpus (Lisa 4)

1. 13. veebruar 2025 väljasõidul Keila-Haapsalu liinil Viljandi, Vasalemma, Viljandi sai läbitud ligikaudu 350 km.
2. 8. märts 2025 väljasõidul Tartu-Petseri liinil Vastse-Kuuste, Veriora, Orava ja lisaks sai inventeeritud ka Tartu-Valga liinile jääv Palupera jaam – kokku 325 km.
3. 15. märts 2025 sõideti inventeerima Rapla-Virtsu liini viimast kolme jaama Virtsu, Karuse ja Lihula, mille käigus läbiti 350 km.
4. 20. märts 2025 oli eesmärgiks Tapa-Tartu liinil asuva Kärkna raudteejaama kõrvalhoone, milleks läbiti 190 km.
5. 22. märtsil 2025 oli järg Tallinn-Mõisaküla-Viljandi liinil, kus inventeeriti Saku ja Lohu raudteejaama kõrvalhooneid, mille käigus läbiti 320 km.

6. 27. märts 2025 Lelle-(Papiniidu)Pärnu liini jaamad, milleks olid Eidapere, Kõnnu, Viluvere, Luuri, Tori, Tammiste ja Sindi, kokku läbiti 290 km.
7. 2. aprill 2025 Rapla-Virtsu liini ülejäänud jaamad (Rootsi, Rumba, Vigala, Paeküla, Märjamaa, Koikse), mille käigus läbiti 380 km.
8. 21. aprill 2025 Tamsalu-Türi liinil asuvad Esna, Vajangu ja Tamsalu ning Tallinn-Narva liinil asuv Lehtse raudteejaam, kokku läbiti 270 km.

Inventeerimise käigus pidi valimi kohaselt paiknema 9 liinil asuvas 27 jaamas **37 hoonet**:

- **17 sauna**, millest 4 on hävinud ja hävinemisohus on 2 hoone, **alles 13**.
- **11 pagasikuuri**, millest hävinud on 3, hävinemisohus 2, juurde leiti 2, **alles 10**.
- **9 käimlat**, millest 4 on hävinud, 3 hävinemas ja **alles 5**.

Inventeerimata jäi Turba jaamaansamblisse kuuluv saun.

Seega 36 inventeeritud hoonest on alles **28 kõrvalhoonet** ning hävinud on **11**. Turba sauna saatus on teadmata.

Järele jäänud 11 kõrvalhoonest on **hävinemisohus 7** hoonet – Rootsi ja Rumba jaama pagasikuurid, Lihula, Lohu, Esna jaama käimlad ja Saku ning Vastse-Kuuste jaama saun-
elamud. Inventeerimata jäi siiski Turba jaama saun ja selle säilimisstaatus on väljatoodud statistikas hetkel oletuslik.

Kokku läbiti inventeerimise käigus 2475 km.

Lisaks külastas autor 7. mail 2025 Rahvusarhiivi Tallinnas asuvat Madara tn uurimissaali, et koguda hoonete kohta käivat ehitusaegset informatsiooni.

2.2.2. INVENTEERIMISE KÄIGUS ILMNENUD KATSUMUSED

Kõige keerulisem oli üles leida kõik raudteepeatused, kus uuritavad hooned asusid, kuna lihtne on leida informatsiooni jaamade asukohtadest mööda raudteed liikujatele (mitmendal kilomeetril hoone asub), ent puudub ülevaade hoonete GPS-koordinaatide asukohast. Päris mitme jaama leidmine internetist saadud koordinaatidega viis valesse kohta. Iseenesest võiks hooned inventeerida, liikudes mööda raudteetrasse, kuid need ei ole suures osas sõiduautoga läbitavad, mistõttu saab jaamadesse liikuda vaid mööda sõiduteid.

Teine tõsisem katsumus inventeerimisretkede käigus oli hoonete uurimine aiaga piiratud territooriumil, kus reeglina ei olnud kedagi kodus ja puudus võimalus hooneid lähedalt vaadelda. Näiteks Vigala raudteejaama kompleksi kuuluvad hooned olid vaadeldavad vaid eemalt (krunti ümbritsevad kõrged ja tihedad elupuud) ja Märjamaa raudteejaama kompleksi kuuluvad hooned jagunevad mitme omaniku vahel, kus raudteejaam kemmergu ja kuuridega asub kohaliku jäätmejaama territooriumil, ja raudteelaste elamuhoonete krundid, mille juures asub veel kõrvalhooneid, on piiratud aiaga. Sama olukord oli Virtsus, kus vaadeldav pagasikuur asus hekiga ümbritsetud eramaal. Kõrvalkrunt, kus asub saun-elamu ja kemmerg, oli samuti aiaga piiratud, ent aias oli auk, mis võimaldas hooneid siiski lähemalt uurida. Selliste olukordade lahenduseks koostati inventeerimisteatis, mille sai postkasti olemasolul jätta omanikele leidmiseks – kiri annab omanikele võimaluse töö autoriga küsimuste korral ühendust võtta, pakkudes nii võimalusi ka tulevaseks koostööks. Nii on loodud kontaktid juba kahe külastatud kompleksi omanikega Virtsus ja Luuril.

Kolmandaks takistuseks said koerad, kes takistasid inventeerimise läbiviimist. Näiteks Kõnnu jaama sõites hakkas auto ees ja kõrval jooksma ligi pool kilomeetrit eemal asuva talu koer ja ta järgnes kuni jaama territooriumini. Koertega oli kokkupuuteid mujalgi.

Märkimist väärib ka tõsiasi, et eeltöodes kirjeldatud käsikirjalist tabelit lihtsustati, kuna inventeerimisjooniseid, millega valimis olevate hooneid kõrvutada, ei õnnestunud autoril leida. Samuti peab tõdema, et autor ei kogunud otseselt andmeid uuritavate hoonete ümber paiknevast haljastusest, nii nagu eeltöö käigus koostatud inventeerimisankeedi käsikirjalisele mustandile sai märgitud. Need puud, mis hoonetega koos pildile jäid, peaksid andma ülevaate kõrvalhoonete läheduses asuvast haljastusest, mis võib suure tõenäosusega oma juurtega allesjäänud hoonete vundamente tulevikus kahjustada.

2.3. HOONETE ÜLEVAADE

Järgnevalt tuuakse välja välitöödest koostatud tabel (tabel 1.) mille kaudu saab infot läbiviidud inventeerimisretke kuupäevadest, jaamadest ja hoonetest, mille puhul inventeerimist läbi viidi. Tabelisse märkis autor lisaks hoonete mõõdud ja teabe, kas hooned on alles, hävinud, hävinemas või varasemalt kaardistamata. Märgitud on ka hooned, mille tehniline seisukord on kriitiline (ehk hävimisohus hooned).

Paikvaatluse kuupäevad, liinid ja jaamad/peatused:

Tabeli selgitus:

- + tähendab, et seal on hoone
- - tähendab, et seal ei ole sellist hoonet olnud
- Hävin. tähendab, et see hoone on hävinud.
- +* tähendab, et hoone on hävimas.
- !!! varem kaardistamata hoone või hoone, millel on uus funktsioon

Tabel 1.						
	Liin	Jaam	Pagasikuur	Käimla	Saun	Mõõdud; märkused
13. veebruar 2025	Keila-Haapsalu	Vasalemma	!!!	-	+	(5,5x5,5 m) saun; lisaks leitud nimekirjast puudu olnud hoone on äkki olnud kasutusel pagasikuurina, mis on mõõdetult suurem kui saun ning vormilt igavam kui teised samaaegsed pagasikuurid.
8. märts 2025	Tartu-Petseri	Vastse-Kuuste	-	Hävin.	+*	Saun-elamu (u 4x6 m ja juurdeehitus 2x4 m). Hävimas.
		Veriora	-	Hävin.	+	Saun-elamu (u 6x6 m ja juurdeehitus u 2x6 m).
		Orava	Hävin.	-	-	-
8. märts 2025	Tartu-Valga	Palupera	-	-	+	Suur saun-elamu (u 9x9 m) (oletuslik kriteeriumile vastav hoone)

15. märts 2025	Rapla - Virtsu	Virtsu	+	+	+	(u 5,5x5,5 m) pagasikuur; käimla (5,5x5,5 m); saun/katlamaja(?) + juurdeehitus (mõõdud teadmata);
		Karuse	+	-	+	(u 5,5x5,5 m) pagasikuur; saun (u . 4x6 m)+katusealune terrass
		Lihula	-	+*	+	(5,5x5,5 m) käimla; (5,5x5,5 m) saun
20. märts 2025	Tapa-Tartu	Kärkna	-	Hävin.	-	-

22. märts 2025	Tallinn- Viljandi- Mõisaküla	Saku	-	-	+	6x6 m saun-elamu juurdeehitusega 2x6 m. Hävinemas.
		Lohu	-	+	-	(u. 2,5x2,5 m) alles, aga hävinemas.
27.märts 2025	Lelle- Pärnu	Eidapere	+	-	-	5,5x5,5 m pagasikuur
		Kõnnu	-	-	+	4x6 m saun
		Viluvere	-	-	Hävin.	Katus sisse vajunud, seinad veel püsti. Umbes 6x6 m
		Luuri	Hävin.	-	-	-
		Tori	Hävin.	-	+	5,5x5,5 m saun + terrass
		Tammiste	-	-	Hävin.	Püsti ainult üks sein (osaliselt)
		Sindi	+	+	-	5,5x5,5 m pagasikuur ja käimla
2.aprill 2025	Rapla- Virtsu	Rootsi	+	-	-	Hävinemas. 5,5x5,5 m pagasikuur
		Rumba	+	-	-	Hävinemas. 5,5x5,5 m pagasikuur
		Vigala	-	-	+	Saun on kasutusel u 5,5x5,5 m. Käimla on hävinenud.
		Paeküla	+	-	-	5,5x5,5 m pagasikuur.
		Märjamaa	!!!	-	+	5,5x5,5 m saun (kasutuses) ja varasemas töös oli pagasikuuri mainitud kui ruudukujulist põhjakuuri ehk edaspidi pagasikuur 5,5x5,5 m
		Koikse	+	-	-	5,5x5,5 m pagasikuur.
21. aprill 2025	Tallinn- Narva	Lehtse	-	-	Hävin.	Saun on hävinud.
	Tamsalu- Türi	Esna	-	+	-	(u. 2,5x2,5 m) Käimla on alles, aga hävinemas (juba viltu).
		Vajangu	-	Hävin.	-	Käimla on hävinud.
		Tamsalu	-	-	Hävin.	Saun on hävinud, alles ainult vundament.
	Keila- Haapsalu	Turba	-	-	?	Ei jõudnud inventeerima.

Hävinud on 11 hoonet, millest 3 olid pagasikuurid (Orava, Luuri ja Tori); 4 olid käimlad (Vastse-Kuuste, Veriora, Kärkna, Vajangu); 4 sauna (Viluvere, Tammiste, Lehtse ja Tamsalu,). Hävinemas on 2 pagasikuuri (Rootsi ja Rumba), 3 käimlat (Lihula, Lohu ja Esna) ning 2 sauna (Vastse-Kuuste ja Saku).

2.3.1. HÄVIMISOHUS HOONED

Hävimisohus hoonete puhul saab rääkida tugevalt amortiseerunud katustest ja seinakonstruktsioonidest. Sinna kategooriasse sai lisatud hooneid, millel on näiteks katusekiivid tugevalt sammaldunud ja esineb puudevaid kive või puudevad harjalauad või -plekk, millest tingituna on hoone kehand pidevas kokkupuutes ilmastikust tingitud heidutustega (konstruktsiooni vahele pääsev niiskus, mis kehandit mädandab). Teine põhjus, miks hooned on lisatud hävimisohus hooneteks, on katmata ning tihtipeale juba viltu vajunud seinakonstruktsioonid, mille puhul võib rääkida konstruktsiooni märgumisest.

Kuigi enamike hoonete vundamendid on ajahambale vastu pidanud, on siiski probleemiks pinnase tõus, mis ligikaudu saja aastaga on märkimisväärne ja seetõttu on suurel osal valimisse kuulunud hoonete vihmalaud või laudise alumine serv ning konstruktsiooni alumine vöö kokkupuutes maapinnaga ning seetõttu on materjalil oht liigselt märguda. Kui puit on kokkupuutes pinnasest tõusva veega, on ka selle materjali eluiga oluliselt lühem.

Kõrvalhoonete puudevad avatäited on samuti suur oht hoone püsijäämisele. Kohati seetõttu, et ka sealt pääseb vesi sisse ja teisalt seetõttu, et usteta hoone on avatud kõigile ja võib seetõttu sattuda vandaalitsejate meelevalda.

Seega võib väita, et põhiliselt puithoonetest koosneva valimi lõikes on hoonetele kõige kahjulikum vesi, mis pääseb sinna, kuhu see pääsema ei peaks.

2.3.2. „AVASTATUD“ HOONED

Varasemalt autori poolt tabelisse kandmata, ent valimi kriteeriumile sobivaid leitud hooneid oli kaks, millest üks on pagasikuur Märjamaa jaamas (joonis 16, vasakul) ja teine tõenäoliselt pagasikuur Vasalemma jaamas (joonis 16, paremal). Viimane aga ei tundu detailivaese välisviimistluse ja avade loogika järgi kuuluvat Leon Johansonini projekteeritud kõrvalhoonete hulka, kuigi tegu on ruudukujulise põhiplaani ja püramiidkatusega hoonega.

Märjamaa jaamas „avastatud“ pagasikuur on fotona 2004. aasta Oja ja Jänese töö materjalides olemas, (hilisemates pole seda märgitud), ent see on nimetusega *ruudukujulise põhiplaani põhjakuur*, mistõttu jäi see ka algsesse inventeerimistabelisse lisamata.

Lisaks leidis kinnitust, et Tartu-Valga liinil paikneva Palupera raudteejaama territooriumil paikneb ruudukujulise põhiplaani ja püramiidkatusega krohvitud hoone (joonis 17), mis oma katuse kuju (katuse nurgad kergel üles poole) ja üldise vormiga meenutab siiski Johanson'i kõrvalhoonete tüüpprojekte. Funktsionalismi ilmingutega hoone tundub olevat sisaldanud endas nii sauna, käimlat kui ka pagasikuuri, ent see on siiski vaid oletus.



**JOONIS 16 MÄRJAMAA JA VASALEMMA
PAGASIKUURID (AUTORI FOTOD)**



JOONIS 17 PALUPERA JAAMA KÕRVALHOONE (AUTORI FOTO)

3. HOONETE ÜLEVAADE (KONSTRUKTSIOON JA KLASSID (SEISUND), MATERJALID)

Peatükis on välja toodud kõrvalhoonete eriosade materjalikasutus. Tabelis jaotuvad need vundamentideks (betoon, maakivi, paekivi ja tellis), konstruktsioonideks (puitsõrestikseinteks – täitmata ja täidetud, tellisseinteks – silikaat ja savi), fassaadid (laudisega kaetud ja krohvitud) ning katused (plekk, kivi – tsement või s-kivi, eterniit/muu). Lisaks kirjeldatakse põgusalt ka avatäiteid. Detailsemad kirjeldused on iga hoone kohta eraldi välja toodud töö lõpus (Lisa 5). Enamik töös leiduvatest fotodest on autori kogust, hävinud hoonete puhul on kasutatud Oja ja Jänese (2004) inventeerimismaterjale.

3.1. SAUNAD

Valimisse kuulus 17 sauna, millest 4 on hävinud ja hävinemisohus on 2 hoonet ning alles 13 (Tabel 2.) Teadmata on tegelikkuses ka Turba sauna olukord, kuna seda ei jõutud inventeerima. Saunade puhul on tegemist hoonetega, mis laias laastus sobivad oma mõõtudel ka eluhooneteks ja ehk seetõttu on nii paljude saunade puhul näha ehitusajast hilisemat juurdeehituse mahtu, mistõttu on tabelis mitme hoone puhul näha mitmekesisest materjalikastutust. Juurdeehitusega on Virtsu, Karuse, Tori, Saku, Vastse-Kuuste ja Veriora saunad. Üldiselt lisab juurdeehitus hoonele pinda juurde umbes kaks meetrit korda hoone külje pikkus. Suures plaanis on valimisse kuuluvad hooned põhimahult siiski ruudukujulised, ent leidis ka neid, mille põhjaplaan on umbes 4x6 m, selliste puhul oli juurdeehitus lisatud lühema seinaga külge. Tori ja Karuse saunade puhul on juurdeehituse näol tegemist kas katustatud või katustamata terrassiga.

Ära tuleks märkida ka kaks tabelis paiknevat hoonet, mille konstruktsiooni oli küll võimalik veel uurida, kuid tegelikkuses võib need juba hävinuks kuulutada (Viluvere ja Tammiste).

Tabel 2.



Hävinud – Lehtse	Hävinud – Viluvere	Hävinud – Tammiste
		
Hävinud – Tamsalu	Hävinemas – Saku	Hävinemas – Vastse-Kuuste
		
Vasalemma	Veriora	Märjamaa
		
Vigala	Lihula	Karuse
		
Virtsu	Kõnnu	Tori
		
Inventeerimata – Turba	Palupera	

Järgneval (joonis 18) on välja toodud erinevate hoonete materjalikasutus. Küsimärk tähistab oletuslikku materjalikasutust, kuna konstruktsiooni ei olnud võimalik uurida.

jaam	vundament				konstruktsioon				fassaad		katus		
	betoon	maakivi	paekivi	tellis	puitsõrestik		tellis	savi	laudis	krohvitud	plekk	kivi	eterniit
					täitmata	täidetud							
SAUNAD													
Vasalemma	x					x			x				x
Saku			x	x	?	?			x			x	x
Märjamaa		x					?	?	x	x			
Vigala	?	?					?	?	x	x			
Lihula	x							x	x			x	
Karuse			x			x			x			x	
Virtsu		x	x				?	?	x	x			
Kõnnu		x		x	?	?			x			x	
Viluvete*		x	x		?	?			x			x	
Tori		x			?	?			x			x	
Tammiste*		x				x			x			x	
Vastse-Kuuste	x							x	x				x
Veriora		x						x	x			x	
Palupera			x					x	x				x

JOONIS 18 SAUNADE MATERJALIKASUTUS

Vundamendid:

- Betoovundamendist võib rääkida nelja hoone puhul (Vasalemma, Vastse-Kuuste, Vigala ja Lihula), kuigi Vigala sauna kohta ei saa seda kindlalt väita (vt Lisa 5).
- Maakivivundamendiga on tegemist seitsme hoone puhul (Märjamaa, Virtsu, Kõnnu, Viluvete, Tori, Tammiste ja Veriora), ehkki Viluvete ja Tammiste hooned võib lugeda hävinuks.
- Paekivikasutusest saab rääkida viie puhul (Saku, Karuse, Virtsu, Viluvete ja Palupera).
- Tellisvundamendist kahel juhul, aga seegi rohkem seotud vundamendi parandustega (Kõnnu) ja juurdeehitusega (Saku).

Seega on saunade puhul ehitusel enim levinud maakivi- ja paekivivundamendi kasutus (Märjamaa, Virtsu, Kõnnu, Viluvete, Tammiste, Veriora) ning paekivi kasutus (Saku, Karuse, Virtsu, Viluvete ja Palupera). Betoovundamentide puhul oli hoonete lõikes näha betooni seest paistmas maakive, mistõttu on võimalik, et ka need saunad, mille vundamendimaterjalina on kirjas betoon, on tegelikult püstitatud maakivivundamendile, mille ümber on valatud ning tambitud betoon (Vasalemma, Vigala, Lihula ja Vastse-Kuuste).

Konstruktsioonid: Tõsiseks katsumuseks oli seinakonstruktsioonide kindlaksmääramine, kui hoone on kaetud pealt laudise või krohviga ning fassaadikatematerjal on hästi säilinud. Seetõttu võib tabelist leida palju küsimärke. Poolte hoonete puhul oli tegemist

puitsõrestikkonstruksiooniga, millest nelja puhul tekkis küsimus, kas tegemist on täitmata või täidetud konstruksiooniga (Saku, Kõnnu, Viluvere ja Tori). Kindlalt on teada, et Karuse jaamas paikneva sauna puhul on originaalis tegemist palkidega täidetud puitsõrestikkonstruksiooniga.

Tellishoonete hulka kuuluvatest saunadest rääkides saab aga kindlalt väita, et kolmel juhul on tegemist on savitellistest (punastest tellistest) ehitatud hoonetega (Lihula, Vastse-Kuuste, Veriora ja Palupera). Savitellistest saunad on kaetud krohviga, seega võib oletada, et tabelisse märgitud küsimärgiga saunade puhul on suure tõenäosusega tegemist samuti savitellistest hoonetega (Märjamaa, Vigala ja Virtsu). Laudisega kaetud hoonete kohta võib ainult oletada, et need on niisamuti ehitatud kui Karuse jaama saun (palkidega täidetud puitsõrestik) ning sinna gruppi kuuluvad Vasalemma, Saku, Karuse, Kõnnu, Viluvere, Tori ja Tammiste.

Fassaadid jagunevad lubikrohvitud ja püst- või asunikatalulaudisega kaetud fassaadideks. Lubikrohvitud fassaade on seitsmel hoonel (Märjamaa, Vigala, Lihula, Virtsu, Vastse-Kuuste, Veriora ja Palupera). Krohvitud fassaadide puhul on hoonete nurkadesse krohvitud sileliseenid ja akende ning uste ümber eenduvad raamistused. Püstlaudisega kaetud hooneid on samuti seitse (Vasalemma, Saku, Karuse, Kõnnu, Viluvere, Tori ja Tammiste). Püstlaudised jagunevad asunikatalulaudisteks ja lihtsateks püstlaudisteks.

Katused: Katustest rääkides on valikuid neli. Eterniidi kasutusest katuse põhikehandi puhul saab rääkida kolmest saunast (Vasalemma, Vastse-Kuuste, Paeküla), lisaks katab eterniit juurdeehituse osa Saku saunal. Tsementkivikatus on säilinud kolmel hoonel (Saku, Veriora ja Lihula) lisaks on originaalis kasutatud tsementkivi ka Turba sauna katusekatteks, ent seda hoonet ei jõutud inventeerima ning järelalus on tehtud varasema inventeerimise fotosid vaadates. S-kivi kasutus esineb Karuse, Kõnnu, Viluvere, Tori ja Tammiste sauna puhul. Reaalselt säilinud hoonetest rääkides on viimast siiski ainult kolmel (Karuse, Kõnnu, Tori). Plekkkatuse on kolmel hoonel (Märjamaa, Vigala, Virtsu). Lisaks on plekkkatustega hoonete puhul võimalik rääkida ka konsoolsest varikatusest, mis paikneb ukse kohal Lihula ja Märjamaa saunadel. Eterniit kui selgelt sekundaarne katusekate on täna kolmel saunal (Vasalemma, Vastse-Kuuste, Paeküla), lisaks ka Saku sauna juurdeehitusel.

Hooned, mille kehandi seinakonstruktsioon koosneb krohvitud tellistest, on üldiselt kaetud plekkkatusega (v.a Lihula). Katusekividega kaetud hoonete puhul on tegemist laudisega kaetud puitsõrestikhoonetega.

Avatäited: (Neid pole eraldi tabelis välja toodud, aga on kirjeldatud Lisas 5) Aknaavasid on saunadel üldiselt kolm (need on samas mõõdus), välja arvatud juurdeehitustega hoonetel. Need on tavaliselt erineva aknajaotusega (kahene, kuuene või kaheksane jaotus). Uksi on hoonetel välisseinas üks ja nende stiil on jaamade lõikes erinev. Korduv motiiv on uksi väljast kattev püstine laudis. Teistest erinev uks on Karuse jaama saunal. (joonis 19)



JOONIS 19 KARUSE JAAMA SAUNA UKS JA AKNAJAOTUS

Saunade puhul näeme üsna mitmekesist materjalikasutust. Näiteks seal, kus vundamentide puhul on põhiliselt kasutatud maakivi, näeme selle kasutust ka näiteks jaamahoone ehituses; betooni seal, kus on seda rohkemates hoonete konstruktsioonides; katuse- ja seinakatte materjalide kasutuses on märgata sama trendi. Kuna kasutus on nii mitmekesine (katuste puhul oli variatsioone viis, vundamente neli, konstruktsioone kaks), võiks järeldada, et kõrvalhoonete püstitamisel ei olnud kindlat projektist lähtumise praktikat ning pigem kasutati abihoonete ehitamises samu materjale ning ehitusvõtteid, mis jaamahoone ja/või elamute puhul tarvitati. Lisaks on üsna mitmeski jaamas uuritavad kõrvalhooned jaamahoonest hiljem püstitatud. Materjalikasutuse valik on suure tõenäosusega korrelatsioonis nende tolleaegse kättesaadavuse (kaugus objektist) ning maksumusega (mis lepinguliselt olid jaamahoone ehituseks eraldatud). Lisaks tuleb arvesse võtta, et 1920. aastatel võeti üles amortiseerunud raudteed, et kohandada nii mõndagi metsaveotee sõidukorda ning versta peale kulunud tol ajal 1750 liiprit. (Helme, 1996). Mitu liiprit läheb ühe taolise kõrvalhoone seinakonstruktsioonide täitmiseks?



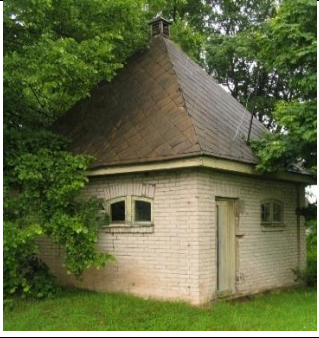
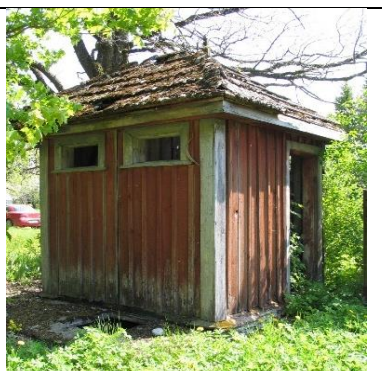

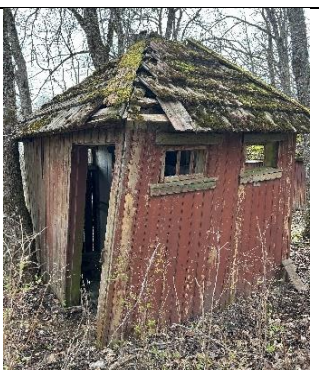
Inventeerimisel tuli täidetud sõrestikkonstruktsioonide seinte seest välja ringmajandatud liipreid, mis näitab, et ehitati kokkuhoidlikult (näiteks Tammiste saun). Tolleaegsed lepingud sätestasid täpselt, kui palju ühe või teise töö eest on tasu ette nähtud ja mis tingimustel ning kuidasmoodi peavad tööd teostatud olema – mitu kihti krunti ja mitu kihti värvi. (ERA.

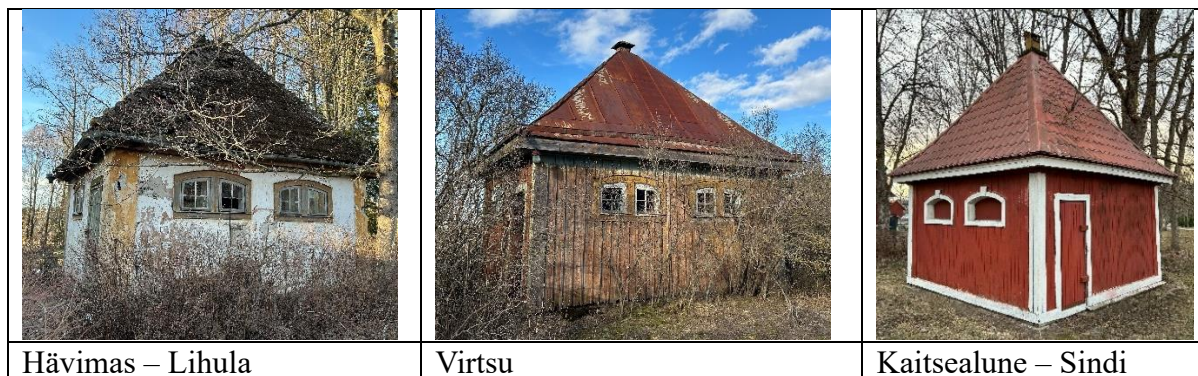
66.17.1834) Seetõttu võib arvata, et kõrvalhoonete ehitusel kasutati sarnaseid ehitusvõtteid, sest süsteem oli juba teada, ning kaval materjali ringmajandamine hoidis ehituskulusid kokku.

3.2. KÄIMLAD

Inventeerimisretkede alguses oli tuvastatud üheksa ruudukujulise põhiplaaniga käimlat. Inventeerimise käigus selgus, et neist neli on hävinud ning säilinud on vastavalt viis käimlat. Neist kolm on avariilises seisundis. (Tabel 3.)

Käimlate puhul saame rääkida kahes erinevas mõodus hoonetest, kus kolmandik hoonetest (nüüdseks hävinenud Vajangu ning hävinemas Esna ja Lohu) on oluliselt väiksema põhiplaaniga hooned (põhjaplaani mõõt umbes 2,5x2,5 m), ülejäänud on oma põhjaplaani mõõtudel 5,5x5,5 m.

Tabel 3		
		
Hävinud – Kärkna	Hävinud – Veriora	Hävinud – Vastse-Kuuste
		
Hävinud – Vajangu	Hävimas – Lohu	Hävimas – Esna



Järgneval (joonis 20) on tabelis välja toodud erinevate hoonete materjalikasutus. Küsimärk tähistab oletuslikku materjalikasutust, kuna konstruktsiooni ei olnud võimalik uurida.

jaam	vundament				konstruktsioon				fassaad		katus		
	betoon	maakivi	paekivi	tellis	puitsõrestik	tellis			püstlaud	krohvitud	plekk	kivi	eterniit/muu*
KÄIMLAD					täitmata	täidetud	silikaat	savi				s-kivi	tsementkivi
Lohu	x				?				x				x
Lihula	x					x				x			x
Virtsu	x					x			x		x		
Sindi	x				?				x				x*
Esna	x				x				x			x	

JOONIS 20 JAAMAKÄIMLATE MATERJALITABEL

Vundamendid: Käimlad, mida välitööde käigus inventeerida õnnestus, on kõik betoonvundamendi ja maa-aluse paagiga.

Konstruktsioonid: Alles olevatest käimlatest on kõik käimlad tõenäoliselt puitsõrestikkonstruktsiooniga ehitatud. Piltide põhjal võib oletada, et seda olid ka tänaseks hävinud Kärkna, Veriora ja Vajangu. Väiksema põhjaplaaniga käimlad (Lohu, Esna) ning suuremaga (Sindi) on täitmata seinakonstruktsiooniga. Täidetud on Lihula ja Virtsu jaama käimlate puitsõrestikkonstruktsioonid. Need on seest ka krohvitud või kaetud asunikutalulauldisega. Kõikide käimlate puhul on hoone jagatud kaheks – meeste ja naiste pooleks.

Fassaadid: Krohvitud seintega käimlaid on järel vaid üks (Lihula), ülejäänud on kaetud püstlaudisega. Läbivaks kaunistuseks hoone fassaadil on nurkades asetsevad liseenid ja akende piirdeliistud, teistest eristuvad Sindi jaama käimla aknapiirded, mille kaare keskel on lukukivi meenutav puidust kaunistus. Tuulekastid on tagasihoidlikud ja teistest eristuv tuulekast on Lohu jaama käimlal.

Katused: Plekkkatuse on ainult ühel hoonel (Virtsu). Tsementkivikatuse on nii Lihula kui ka Esna jaama käimlal. Lohu käimla eterniitkatuse ning tabelist välja loetud muu*, mis tähistab antud juhul profiilpleki kasutust (Sindi), on tegemist sekundaarsete katustega. Sindi puhul on arhiivifotodelt näha, et algselt oli tegemist valtskivikatusega. Tuulutuskorstnad on alles vaid Virtsu ja Sindi jaama käimlatel.

Avatäited: Aknad on üldiselt kitsad ja riskülikukujulised (Esna, Lohu), vahel kumera ülemise servaga (Lihula, Virtsu, Sindi) ning asetsevad rõhtsalt. Väiksemate hoonete puhul (Lohu, Esna) on aknad kahes vastasseinas ja paari kaupa, kokku neli akent. Lihula ja Virtsu puhul võime rääkida kahes vastastikusel seinas paiknevatest kumera kaarega akendest ning lisaks uste kõrval paiknevatest samataolistest akendest. Kusjuures ukseid paiknevad teineteise vastasseintes. Sindi jaamas paiknev käimla on teistsuguse ülesehitusega, aknaavad (2) paiknevad ainult ühes seinas. Uksed on aga ülejäänud kolmes seinas. Hoone on seest tõenäoliselt kolmeks jagatud, sest kehakergendusruumide loogika järgi on kahe poole sissepääsud vastasseintes. Seetõttu võib arvata, et kolmas uks, mille kohal on kuueruuduse jaotusega kitsas valgimikaken, peidab enda taga mõnd muu otstarbega ruumi. Hoonete ukseid on üldjuhul kaetud püstlaudisega, v.a Sindi jaama kolmanda ruumi uks, mida katab kalasabamuster. Lisaks eristub teistest käimla udest Lihula, kus ühel pool hoonet on püstlaudisega kaetud uks ja teisel pool kolmese tahvlijaotusega uks. Virtsu hoonel on alles vaid üks uks ja see koosneb püstistest laudadest, kahest põõnast ja neid ühendavast diagonaalist.

Äramärkimist vajab veel tõsiasi, et ainuke käimla, mis on krohvitud paikneb Lihula jaamas, temasarnased olid veel Veriora, Vastse-Kuuste ja ning Põlva jaama käimlad, aga need on nüüdseks hävinud. Virtsu jaama säilinud käimla on stiililt just kui Lihula (aknaavad) ja nüüdseks hävinud Kärkna (laudis) käimla segu.

3.3. PAGASIKUURID

Inventeerimisretkede alguses oli tuvastatud üksteist ruudukujulise põhiplaani teadaolevat pagasikuuri, millest kolm osutus hävinuks. Juurde leiti kaks hoonet, seega on tänaseks on säilinud 10 pagasikuuri, millest hävinemisohus on kaks. Ühe hoone puhul tuli välja, et tegemist ei ole mitte pagasikuuriga, vaid töölistemaja puukuuriga, mis oma detailides on teistest ka selgelt eristuv. (Tabel 4.)

Tabel 4.



Hävinud – Luuri



Hävinud – Tori



Hävinud – Orava



Hävimas – Rumba



Hävimas – Rootsi



Karuse



Virtsu



Koikse



Paeküla



Eidapere



Sindi



Avastatud – Märjamaa



Avastatud – Vasalemma

Järgnevas (joonis 21) on tabelis välja toodud erinevate hoonete materjalikasutus. Küsimärk tähistab oletuslikku materjalikasutust, kuna konstruktsiooni ei olnud võimalik uurida.

jaam	vundament				konstruktsioon				fassaad		katus			
	betoon	maakivi	paekivi	tellis	puitsõrestik		tellis	silikaat	savi	laudis	krohvitud	plekk	kivi	eterniit/muu
					täitmata	täidetud								
PAGASIKUURID														
Vasalemma				x	?	?				x		x		
Koikse	x				?	?				x			x	
Märjamaa	x				?	?				x			x	
Paeküla			x		?	?				x		x		
Rumba	x				x					x			x	
Rootsi	?				x					x			x	
Karuse	x				x					x				x
Virtsu				x	x					x		x		
Eidapere	x	x			x					x			x	
Sindi	x				?	?				x			x	

JOONIS 21 PAGASIKUURIDE MATERJALITABEL

Vundamendid: Suurema osa hoonete puhul võime rääkida betoonvundamendile toetuvatest hoonetest (Koikse, Märjamaa, Rumba, Karuse, Eidapere, Sindi), küsimärgi all on Rootsi pagasikuuri vundamendimaterjal. Maakivi on kasutatud Eidapere vundamendis ning paekivi Paeküla pagasikuuri vundamendis. Erandlik on avastatud Vasalemma hoone vundament, kus tundub, et hoone toetub silikaattellistest laotud postidele. Niisamuti sai kinnitust tõsiasi, et Virtsu jaamakompleksi kuuluv ning välimuselt pagasikuure meenutav hoone toetub hoopis telliskividele. Tegemist ei ole mitte pagasikuuri vaid töölistemaja puukuuriga. Kuna inventeerimisretke käigus ei õnnestunud hoonet lähemalt vaadelda, siis ei olnud võimalik tuvastada ka selle vundamenti. See, et tegemist on puukuuriga, mis toetub tellistele tuli välja läbi kirjavahetuse krundi haldajaga.


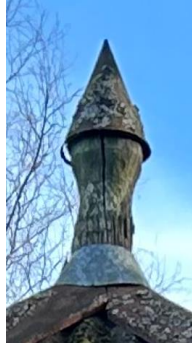
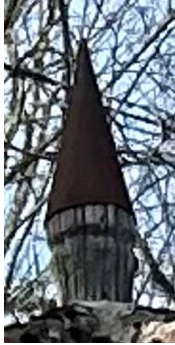
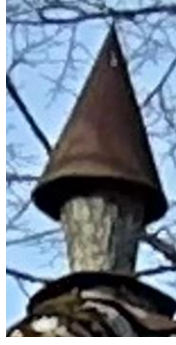


Konstruktsioon: Kindlalt on teada, et pooled valimis olevast hoonest on ehitatud täitmata puitsõrestikkonstruktsiooniga (Rumba, Rootsi, Karuse, Virtsu, Eidapere). Küsimärgi all on ülejäänud viis (Vasalemma, Koikse, Märjamaa, Paeküla, Sindi), mida ei õnnestunud seest vaadelda ja seega ei saa kindlalt väita, et tegemist on samuti eelnevatele sarnase konstruktsiooniga hoonetega. Hea ülevaate sarnaste konstruktsioonide väljanägemisest annavad Rumba jaama pagasikuurist tehtud fotod (Lisa 5).

Fassaadid: Eranditult on kõik pagasikuurid kaetud püstlaudisega (leidub nii kitsaste kui ka laiade laudade kasutust), mõned neist ka asunikatalulaudisega. Erandlik on avastatud Vasalemma pagasikuuri fassaad, mis sarnaneb fassaadi üldpildis jaamahoonega ja pigem Sakus

paikneva saunaga, kus akende alune seinosa on kaetud kitsa püstlaudisega, mille kohal on rõhtsalt paiknevad lauad. Hoonete nurkades on liseene meenutavad laiemad lauad (Sindi, Eidapere, Paeküla). Eidapere eristub teistest, kuna hoone kahes nurgas on nurgakvaadreid imiteerivad nurgaliseenid.

Katused: Kuuel hoonel kümnest on katusekattematerjaliks tsementkivi (Koikse, Märjamaa, Rumba, Rootsi, Eidapere, Sindi) (Tabel 5.)Plekkkatvus on aga kolmel (Vasalemma, Paeküla, Virtsu). Karuse jaama pagasikuuri katab eterniit, mis ilmselgelt ei ole algupärane. Arhiivifotode järgi otsustades on seegi olnud tsementkiviga kaetud. Katuste tipus (Tabel 5.) paikneb iseloomulik puidust ja tipust nõiendas harjatorn kuuel hoonel (Märjamaa, Sindi, Koikse, Paeküla, Virtsu, Karuse), mille teravikku katab plekist koonus neljal (Paeküla, Karuse, Koikse, Märjamaa); Sindi ja Virtsu harjatornid on kandilise ristlõikega ja plekiga katmata. Harjatornid (Tabel 6.) on siiski kõik erinevad ja ilmselt said detailide lahendamise osas otsustada ehitajad. Virtsu kuur on erandlik, kuna kahest (üksteise vastas asetseva) katuse kelbast ulatub välja kolmnurkne aknauuk. Põhjuseks on hoone algne funktsioon, mis nagu varasemalt mainitud, oli puukuur. Katuseaknad andsid ilmselt valgust ruumile, mille kolmes seinas paiknes uks, milles ühe kohal ka valgumikaken.

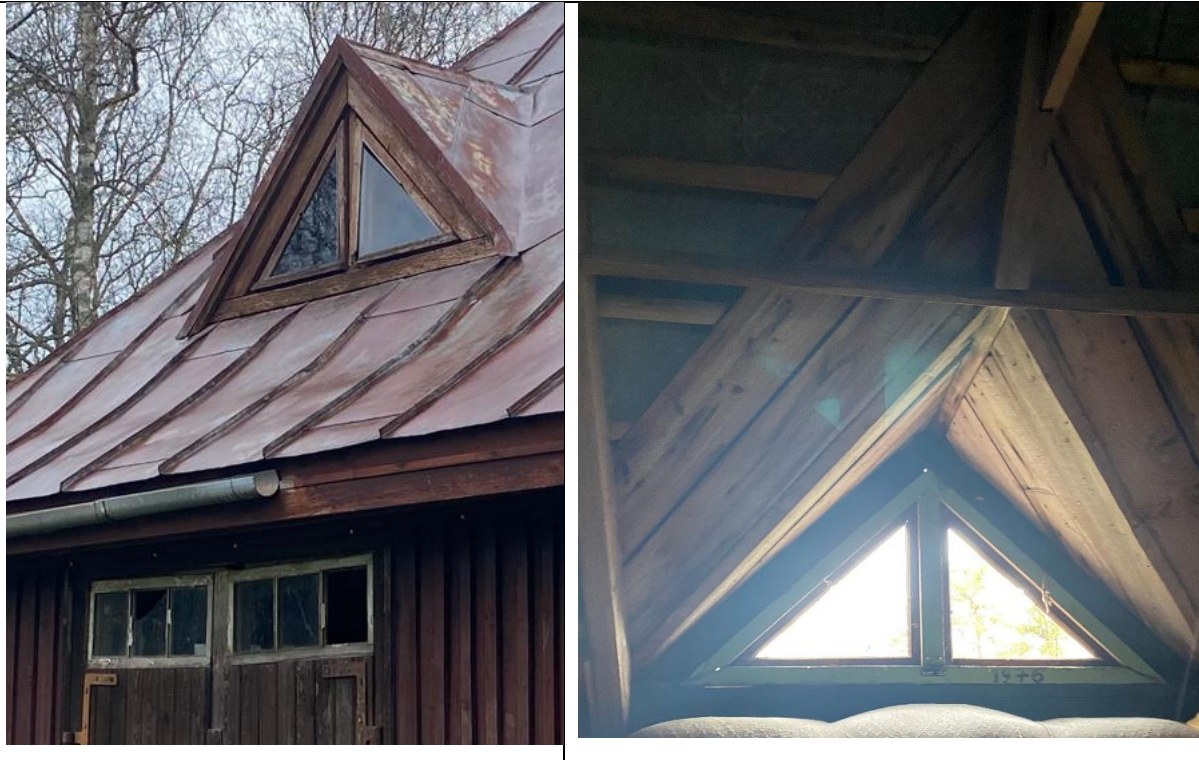
Tabel 5.		
		
Tsementkivi	Tsementkivi	S-katusekivi

Tabel 6.					
Paeküla	Karuse	Koikse	Märjamaa	Sindi	Virtsu
					

Avatäited: Üldpildis on näha, et hoonetel on üldiselt keskeljel paiknevad kahele poole avanevad ukсед, mis on kaetud laudadega rombajalt, püstlaudisega on kaetud vaid kahe – Virtsu puukuuri ja Sindi pagasikuuri ukсед. Oluline on välja tuua, et Virtsu kuuril oli algselt kolm ust, millest kaks on nüüdseks suletud ning kasutusel on ainult üks uks.

Lisaks tasub märkimist, et ainsana pole kahepoolset ust keskeljel Märjamaa kuuril. Eidapere ja Sindi jaamas paiknevatel pagasikuuridel on peale nn peaukse veel väiksem uks, mis esimese puhul asub eelnevalt kirjeldatud ukseava kõrvalseinas ja Sindi puhul peaukse vastasseinas. Viimane on kaetud püstlaudisega. Vasalemma avastatud oletataval pagasikuuril on neli ust, mis on jaotatud seinapinnale kahe kaupa ning asetsevad üksteise suhtes vastasseintes. Uksed on Vasalemmas kaetud ühes seinas rõhtsa laudisega ning saunapoolses seinas paiknevad ukсед on kaetud kalasabamustris laudisega. Aknad on kuuel (Rumba, Rootsi, Koikse, Karuse, Paeküla, Märjamaa) pagasikuuril ning Virtsus paikneb ukse kohal (nii nagu ka Sindi käimla puhul) kuueruudulise jaotusega valgimikaken. Üldiselt on hoone peale vaid üks risküliku kujuline suur kuueruuduse jaotusega aken, mis asetseb rõhtsalt. Erandiks on Märjamaa pagasikuur, kus aknaid, mis asetsevad üksteise vastasseintes, on kaks; lisaks erandlik Virtsus paiknev kuur, mille puhul on eelnevalt mainitud, et selle katusel paikneb kaks kolmnurkset ja kahese jaotusega aknauuki (Tabel 7.)

Tabel 7.



Kokkuvõttes võib pagasikuuride kohta tõdeda, et eranditult kõik on kaetud püstlaudisega suuremal või Vasalemma jaama puhul väiksemal määral. Selgeks sai, et ekslikult sai arvatud, et Virtsu tööliselamu kõrval paiknes pagasikuur, mis tegelikkuses täitis aga puukuuri otstarvet ning see eristus oma kolmnurksete aknauukidega teistest sarnastest hoonetest – pagasikuuridest. Kirjavahetuses sai selgeks veel, et algselt oli hoonel kolmene jaotus ja kolm laudadega ust. Uste kohal olevat olnud kolmese jaotusega valgmikaken. Hetkel on hoone kasutuses panipaiga ning töötoana. Kohati on hoone konstruktsioonide vahele lisatud soojustust, mis on seal tuuletõkke eesmärgil. Selgus ka, et hoonet soovitakse säilitada sellisena nagu ta on.

4. KASUTUSPERSPEKTIIV JA VÄÄRTUSED

Töös analüüsitavad ruudukujulise põhiplaani ja püramiidkatusega hooned on hetkeseisuga erinevas seisukorras. Võttes arvesse väikeste kõrvalhoonete vanust, mis küündib juba kohati 100 aastani, pole nende üldist hetkeseisu imeks panna. Hoonete hooldusele ja parandamisele juhitakse tähelepanu suunismaterjalides, kus kirjeldatakse, et hoone säilimise tagab alati korraline hooldus, kuna sellega välditakse hilisemaid suuri väljaminekuid tõsiste kahjustuste likvideerimisel (Jänes ja Loit, 2006).

Suurema osa valimisse kuulunud hoonete puhul võib pigem rääkida lagunemisastmest, kuna enamik neist on oma kunagise funktsiooni minetanud. Vähe on hooneid, mis on endiselt alles ja veel vähem on neid, mis on omanike hoolast ning asjatundlikku kätt tunda saanud ja/või uue kasutuse leidnud.

Lisaks on paljud jaamakompleksid tänaseks killustatud terviklikest ansamblitest väiksemateks kruntideks mitmete omanike vahel, mistõttu paiknevad varasemalt ühe mütsi alla koondunud hooned nüüd endiselt lähestikku, ent nende käekäik ja omanike tegutsemiskäekiri on erinev. Väiksematel kruntidel paiknevate kõrvalhoonete kurva saatuse taga võib olla nii mõnigi mitme omaniku vahel jagamisele kuuluv jaamakompleks, kus kuurid pole realselt omanike vahel jagatud (st ei kuulu mitte kellelegi) ning üldine meelsus ei võimalda avariilise hoonega midagi peale hakata, veel vähem kokku leppida edasises tegutsemises, kus hooned saaksid korrastatud samade põhimõtete ja käekirja järgi.

Varasemates raudteelastes uurimustes on tehtud ettepanekuid silmapaistvalt terviklike hoonekomplekside kaitse alla võtmiseks. Eraldi on välja toodud jaamade kõrvalhooned, mis on üldplaanis oma välimuselt ja struktuurilt sarnased, ent erinevad teineteisest detailide ning materjalikasutuse poolest, väärides seega säilitamist. Kõrvalhoonete puhul oleks mõeldav kaitse alla võtmine ansambli osana. (Välja, 2012)

Peale viimaste kaitsettepanekute koostamist ei ole siiski ükski tolleaegse raudteearhitektuuri näide kaitsestaatust saanud. Arusaadavalt ei säilita hooneid kaitse all olemise staatus – ennegi on hooneid kaitse all olnud ja lagunened ning teadmatusest tundmatuseni remondiga muudetud hooned on kaotanud oma ajaloolise väärtuse ning võetud kaitsealuste hoonete nimekirjast maha. Üks tundmatuseni muudetud raudteejaama näide (pole kaitse all olnud) on näiteks Pühatu (asub Rapla-Virtsu liinil). Seega tuleb ajaloolise väärtusega hoonete säilimise puhul rõhku

panna pigem nende asjatundlikule restaureerimisele, võttes eeskju ja kogudes informatsiooni juba varasemalt Muinsuskaitseameti koostatud suunistest. Näiteks on Jänes ja Loit (2006) koostanud ülevaatliku materjali „Eesti raudteearhitektuuri ajaloost ja säilimisest“, kus tuuakse välja eri hooneosade hooldus- ja remondisuunised. Selliseid suunavaid materjale on veelgi: „Eraomandis kinnismälestise hoidmine“ (Tafel-Viia *et al* 2014) ning Muinsuskaitse ameti lehel avaldatud infovoldikud „Kodu kultuurimälestises“ ja „Muinsuskaitse valdkonnas kasutatavad mõisted ja tööde planeerimine kultuurimälestisel“. Lisaks tegelevad sarnaste teemadega meie põhjanaabrid, kes on samuti avaldanud Museovirasto Rakennushistorian Osasto kaudu materjale raudteearhitektuuri asjatundlikuks korrastamiseks „Rautatierakkenukset“ (Järnefelt *et al*, 2003). Materjale terminite mõistmiseks ja hoonete eriosade korrastamiseks on veelgi.

Hetkel on säilinud veel piisavalt terviklikke jaamakomplekse nagu näiteks Märjamaa, Vigala, Sindi, Lihula, Karuse, Rootsi, Eidapere ning Virtsu, mille puhul on säilinud suurem osa vähem uuritud kõrvalhooneid, mida senini on väärtustatud kaitse alla võtmisega ainult Sindi jaamas (kaitse all on peale jaamahoone, pagasikuur, käimla, 3 elamut, 3 kuuri ja keldrit) ning seal paiknevad kõrvalhooned on kasutuseta ning seisavad funktsioonita museaalidena. Kusjuures kaitsealune käimla katus on tõenäoliselt hädapärase lahenduse tõttu saanud endale mitteautentse kivikatust meenutava profiilplekk-katte, mis rikub selle välisilmet. Hoonetega annaks nii mõndagi korda saata, kui alustada nende lagunemise tõkestamiseks kõige aegkriitilisemate töödega.

Siinkohal oleks oluline välja tuua suur erinevus tollaegse ja nüüdisaegse arhitektuurikäkirja ja ehituse osas. Varasemalt oli materjalide mitmekesisus oluliselt väiksem võrreldes tänapäevase valikuga kuhu kuulub lugematul hulgal moodsaid ehitusmaterjale, mis ei sobi kõigi materjalidega kokku. Esimese vabariigiaegne arhitekt pidi hästi mõistma kasutatavaid ja saada olevaid materjale ning oskama ilu luua materjalikasutusemeisterlikkuse läbi. Tänapäeval on aga suurem osa püstitatavaid hooneid pigem utilitaarsed ning mittemidagiütlevad ning oma materjalikasutuses raiskavad ning kurnavad loodust. Tänapäevased kiirelt püstitatavad hooned (raudteepeatused jne) meenutavad kiirmoodi, mis kiirelt kättesaadav, lagunev ja jäätmeid tekitav on.

4.1. KONSERVEERIDA VÕI RESTAUREERIDA?

Nii nagu materjalipeatükis selgub, on paljude hoonete katused tugevalt sammaldunud, nii mõnelgi on puudu katusekivid, harjalauad ning sadeveesüsteemid. Selleks, et hoone saaks tulevastele põlvetele pakkuda silmailu, uurimismaterjali ja arusaamist esimese vabariigiaegsetest ehitusvõtetest ning materjalidest, on tarvis peatada nende konstruktsioonide vaikne häving. Alles siis saab edasi mõelda, millise funktsiooni saab väärikatele hoonetele anda.

4.1.1. KONSERVEERIMINE

Konserveerimine tähendab hoone säilitamist, mis takistaks hoone edasist lagunemist. Konserveerimisele mõeldes tuleb lähtuda ideest, et aegkriitilised tööd vajavad hoone säilimise seisukohalt kiiret teostamist. Tähelepanu tuleb seada järgmistele hooneosadele:

- **Katused** – Kõige aegkriitilisem on katusekatte korrastamine või ajutine katustamine, et hoonete seinakonstruktsioon ei jätkaks lagunemist. Paigaldada puuduvad katusekivid, katta augud plekkkatustes ning lisada harjalauad. Plekkkatuste puhul võiks üle vaadata ja pingutada klambrid. Katuse kaitsmiseks sobivad ajutiselt kõik materjalid, mis takistavad vee ligipääsu konstruktsioonidesse.
- **Konstruktsioon** – Kui hoone konstruktsioon on juba tugevalt kannatada saanud ja mõni osa on avariiline, tuleks mõelda probleemsete osade ajutisele toetamisele. Täitmata konstruktsioonide puhul on lihtne paigaldada läbimädanenud tala kõrvale toetuseks mõni pruss, et vältida mõne hooneosa kokkuvajumist. Tasub konsulteerida kellegagi, kes tunneb materjali, mõistab hoonetele mõjuvaid jõude ning oskab arvutada tugikonstruktsioonide kandevõimet ja hinnata konstruktsiooni avariilisusastet.
- **Vihmaveesüsteemid** – Paigaldada hoonetele ajutised vihmaveerennid, trehtlid ja torud, seeläbi saab vesi hoonest eemale juhitud. Need aitavad tõkestada seinapindade ja vundamendi liigset märgumist.
- **Vundamendid ja soklid** – Kaitsta vundamente liigse märgumise eest ja juhtida vihmavesi vundamendist eemale, kasvõi vihmaveetorude pikendamise teel hoonetest eemale. Pinnasest liigub hoonetes kapillaarniiskuse tõusu tõttu läbi vee soolasid, mis lagundavad betooni, telliseid ja krohvi.
- **Avatäited** – Puuduvad avatäited asendada kasvõi ajutiselt avausi kinni kattes (selleks sobivad ka õiges suuruses kätte jäänud vanad ukсед ja aknad, vineer, laudad jne).

Avatäidete sulgemine takistab võõraste hoonesse sisenemist ning kaitseb seega hooned võimalike vandalismiaktide eest. Lisaks ei pääse läbi avade konstruktsiooni liigne vesi.

- **Ümbritsev haljastus** – Kui avariilise hoone kõrval kasvavad puud, tuleb nende oksid kärpida, et puudelt langevad lehed ei ummistaks vihmaveesüsteeme ning oksad ei langeks tormiste ilmadega katusele. Teine probleem on võsa, mis tuleb hoone vundamendi ümbert eemaldada, et juured ei kahjustaks vundamenti.
- **Hoone seinte äärde ladustatud materjal** – Tuleks eemaldada seina äärde ladustatud ehitusmaterjal jm taoline, millele peale sadav vesi pritsib hoone seinu ning kahjustab seetõttu konstruktsioone.

4.1.2. RESTAUREERIMINE JA RENOVEERIMINE

Restaureerimise puhul kehtib põhimõte „Nii palju kui vaja, nii vähe kui võimalik“ ning vana hoone uued lisandused ei tohi viia vaatajat segadusse ega panna teda mõtlema, et tegu on originaaliga. Restaureerimise käigus säilitatakse maksimaalselt kõik vana ning asendatakse puuduolevad detailid koopiatega. Renoveerimine ei ole aga niivõrd vanade detailide koopiade usku ja selle eesmärk on hoonet uuendada võimaluste piires.

Kuna renoveerimise ja restaureerimise vahel jookseb õhuke joon, võiks mõelda tutvumisele ka lisaks Muinsuskaitseameti pakutavale informatsioonile K. Õigeri (2015) raamatuga „Ehitiste renoveerimine“, kus on välja toodud lihtsalt ja samm-sammult hoone olukorra hindamise suunised ning võimalikud kitsaskohad.

Alustada tuleb hoone vaatlusega ehk inventeerimisega ning selle käigus tuleks dokumenteerida kõik kaardistamist vajavad probleemid. Teha tuleks fotoülesvõtteid. Seejärel tuleks objekt mõõdistada. Kui objekti konstruktsiooni puhul ilmneb näiteks seenetanud detaile, tuleks võtta nendest proovid ja saata laborisse (et välistada näiteks vammu või muude pahalaste kohalolu konstruktsioonis). Alles siis saab koostada leitud tulemuste põhjal restaureerimis- või renoveerimisprojekti. (Õiger, 2015)

Koostatud projekti põhjal saab omanik otsustada, kas tal on piisavalt rahalisi ressursse, et taolisi töid läbi viima hakata. Olenemata tööde mahust võiks käesolevas töös käsitletud hoonete puhul siiski ühendust võtta Muinsuskaitseametiga, et veenduda plaanitud tööde päranditundlikus läbiviimises. Lisaks on oluline osata eristada töid, mida saab teha iseseisvalt, ja neid, mille tegemisel tuleks kaasata oma ala spetsialist.

Võimalikud restaureerimisalased lähenemised hooneosade kaupa:

- **Vundamendid:** Vundamentide puhul tuleb osata märgata, kas seal on külmakerkeid, mis kahjustavad konstruktsiooni. Lisaks on oluline aru saada, et hoonet ümbritsev pinnas tõuseb ja seetõttu vajavad vundamentide ümbrused tihti pinnase koorimist, et pinnasest liikuv vesi ei jõuaks konstruktsioone kahjustama. Vundamenti ümbritsev võsa tuleb välja juurida, et see ei kahjustaks vundamenti. Välja uhutud vuugid tuleb täita võimalikult sarnase koostisega seguga, nagu kasutati hoone ehitusajalgi.
- **Katused:** Ajastule iseloomuliku traditsioonilise katusekattematerjali kasutamine on oluline pärandi säilitamise seisukohalt. Katuse vahetamise peale peab mõtlema hoonete puhul, mille senine kattematerjal on lõplikult amortiseerunud või mille puhul on kasutatud eterniiti. Uut katust paigaldades tuleb üle vaadata kandekonstruktsioonid (murispuud, sarikad, roovitus). Katuse vahetamisel tuleb arvestada, et säilitada tuleks kõik selle juurde kuuluvad detailid (katuseaknad jm). Nii nagu eelnevalt kirjeldatud, tuleb säilitada võimalikult palju originaalmaterjale ja asendada ainult need, mis on puudu. Kivikatuse puhul tuleks säilitada võimalikult palju originaalseid katusekive ning kinnitusklambrite puhul tuleks silmas pidada, et need oleks roostevabast materjalist (säilivad kauem). Tsementkivikatuste puhul on hea teada, et neid on võimalik ise valmistada – tarvis on vaid vorme ja teadmist, millise vahekorraga segust ja kuidas neid valada, lisaks on võimalik vanu tsementkive hankida näiteks erinevatest internetigruppidest, kus vana maja omanikud jagavad niisama seisvat materjali neile, kel vaja. Plekkkatuse puhul on põhiline rooste, mis saab alguse siis, kui metalli kaitsev kiht on kahjustunud. Restaureerimisest rääkides võiks mõelda võimalikult suure osa kasutuskõlbliku pleki säilitamisele (roosteplekke saab eemaldada ning materjali võib uuesti üle värvida). Plekis olevaid väiksemaid vigastusi saab parandada näiteks jootmisega ning valtse saab tihedaks linaõlikitiga. Katuse vahetamise seisukohalt väärib märkimist tõsiasi, et restaureerimise puhul ei peeta sobivaks materjaliks polümeerse pinnakattega plekki või profiilplekki (need ei pea vastu). (Jänes ja Loit, 2006)
Põhiline on silmas pidada, et hoonete katuste puhul on oluline pidev revideerimine ja hooldus. Kivikatuste puhul on selleks bioloogilise materjali maha harjamine ning plekkkatuste puhul on selleks katuse värvimine ning paranduste tegemine.
- **Korstnad:** Ka nende puhul tuleb jälgida ajastuomaste materjalide kasutamist. Kui korstnakividevahelised vuugid on puhtaks uhutud, tuleb kasutada sarnast segu sellele, millega see algselt täidetud oli (vale vuugisegu kasutamine kahjustab ülejäänud

korstent), puuduvad kivid tuleks asendada originaalilähedastega. Korrastada tuleb ka lõõrid ja korstnapits. Tuleb tagada katusealune tuulutus, et konstruktsioonis ei hakkaks tegutsema mädanik, seened või putukad.

- **Vihmaveesüsteemid:** Hoonele tuleks paigaldada puuduvad rennid, lehid ja vihmaveetorud nii, et need suunaksid kogunenud vee ühtlaselt hoonest eemale. Paigaldatud süsteem peab järgima ehitusaegset loogikat nii oma mõõtudel kui ka paigutusel. Rooste eest saab süsteeme kaitsta neid linaõlivärviga katmisel. Niisamuti tuleb jälgida, et hoonele ajalooliselt paigaldatud vihmapiikid (akende kohal ja alumises ääres) oleks paigaldatud vastavalt tolle aja loogikat ja süsteemi silmas pidades. Peale süsteemide korrastamist tuleb neid igal aastal hooldada, eemaldades sinna kogunenud sodi, et see ei ummistuks.
- **Konstruktsioonid:** Puitkonstruktsioon-seinte puhul tuleb jälgida, et kasutatakse võimalikult palju konstruktsiooni plommimist ja proteesimist –konstruktsioonidetaili väljavahetamine on õigustatud siis, kui sellest on kahjustunud liiga suur osa. Väljavahetamisel tuleb järgida ehitusaegset materjali ja selle tappimisloogikat. See tähendab, et konstruktsiooni korrastades ei kasutata tänapäeval populaarseid nurkasid ja kandureid, vaid detailid tapitakse nii, nagu seda sama hoone puhul on varem tehtud. Kiviseinte puhul on tarvilik takistada pinnasest liikuvast vees sisalduvate soolade ligipääsu konstruktsiooni. Puuduvad kivid tuleb asendada võimalikult sarnastega, mis olid ehitusajalgi; vuugid tuleb täita seguga, mis sarnaneb samuti koostiselt ehitusaegsele.
- **Fassaadid:** Kui laudis on lihtsalt kulunud, peaks selle pinnad vanast viimistlusest puhastama. Võimalusel ja vajadusel tuleb läbi viia värvivõrdand ja viimistlemisel lähtuda selle tulemusest. Puuduvad lauad tuleb asendada profiililt sarnastega. Olgu mainitud, et valed viimistlusmaterjalid kahjustavad seinu (need, mis ei lase veeaurul loomulikult materjalist välja kuivada). Krohvitud seinte puhul tuleb lahtine krohv eemaldada ning asendada koostiselt sarnasega.
- **Avatäited:** Akende puhul on oluline jälgida, et säilitataks võimalikult palju vanu raame ning plommitaks need kohad, mis on kahjustunud. Võimalikult palju tuleks säilitada vanu klaase. Kui aknad on hoone kasutuse käigus välja vahetatud, tuleks kaaluda uute akende tellimist – selliste, mille aknajaotused vastaksid hoone originaaljaotusele. Uste puhul tuleb jälgida sama loogikat. Mis puudutab viimistlust, siis on teada, et tolleaegsed ehitusvõtted nägid ette uste ja aknaraamide katmist õlivärvidega. Akende ja uste puhul

peaksid saama korrastatud ja asendatud ka nende panused (kremoonid, sulused, hinged, lingid jne). Aknad tuleks tihendada linaõlitakuga (Makroflex ei ole sobilik vahend).

- **Detailid:** Akna- ja ukseraamistused, harjatornid, nurgaliseenid, vihmalaudad, karniisid ning tuulekastid tuleks restaureerida, kasutades eelnevalt kirjeldatud loogikat. Kahjustunud kohad tuleb plommida ning välja vahetada või asendada ainult need, mida ei õnnestu päästa.

4.2. KASUTUS JA VÕIMALIK UUS FUNKTSIOON

Loomulikult ei ole mõeldav ja teostatav kõikide allesjäänud Johansonitüüpide järgi ehitatud kõrvalhoonete „päästmine“, kuna mis see uue funktsiooni leidmine on kui mitte hoone hävimise peatamine ja selle väärrika kehandi ning kunagise ehituspärandi säilitamine!

Kuna valimisse kuulus kolme eri tüüpi kõrvalhooneid, mis suures osas on üksteisega sarnaste mõõtude ning materjalikasutusega, võivad välja pakutud uued funktsioonid suures plaanis sobida neist enamusele. See tähendab, et pakutavad variandid võivad sobida nii pagasikuuridele, kemmergutele kui ka saunadele.

Hoonete üldmõõtusid arvestades on võimalik anda neile uus hingamine, kui muuta kasutuseta hoonete funktsiooni. Abihoonete algne funktsioon ei ole tänapäeval kõnealuste jaamakomplekside puhul enam tähtis. Nii nagu inventeerimisest selgus, on oma algse funktsiooni säilitanud vaid saunad. Pagasikuurid ja käimlad on kasutuses pigem kuuridena.

Võttes arvesse seda, et antud hoonete puhul on tegemist ilmekate omaaegsete arhitektuuripärlitega, võiks uue funktsiooni puhul säilida hoonete algne välimus ning hoolimata sellest, et nad ei kuulu kaitse alla, tuleks vähemalt fassaadi puhul säilitada nii palju algset materjali kui võimalik.

Võimalikud kasutuslahendused:

- 5,5x5,5 m põhiplaani hooned sobivad ideaalselt saunadeks, kuhu mahub ära nii leili-, pesu- kui ka eesruum. Pagasikuuride ja käimlate ümberehitamine saunaks ei ole võimatu ja kuna hooned on piisavalt kompaktsed, pole karta ka liigselt kopsakat rahakulu.

- Niisamuti võib need ümber ehitada raamatuaitadeks või stuudioateljeedeks. Saunade puhul on teada, et neil on hoone peale vähemalt kolm akent, mis ruumi piisavalt valgustavad, ent pagasikuuride puhul on lood vähe teisesed. Enamikul oli teadupärast ainult üks kuuese ruudujaotusega aken, mis ei valgusta ruumi piisavalt. Sellisel juhul oleks mõeldav tänapäevaste valguslahenduste ning materjalide asjatundlik kombineerimine olemasoleva kehandiga (nt suur ja maitsekalt paigutatud terrassiaken).
- Pagasikuuridesse on lihtsate vahenditega võimalik sisse seada töökoda, mis võiks toetada näiteks jaamahoone korrastamist.
- Väiksemate mõõtudega hoonete puhul on mõeldav rattakuuri funktsioon. Sindi jaama pagasikuuri saaks kohalik noortekeskus sisse seada aga jalgrattaremonditöökoja kuna see asub nende asutuse territooriumi (Sindi jaamas tegutseb noortekeskus).
- Lisaks tuleb lahendada nende kõrvalhoonete saatus, mis omanikuta jaamades lihtsalt lagunevad, ent on piisavalt rahuldavas seisus. Hooneid võiks liigutada näiteks liinisiselt ühest jaamast teise (nii nagu see toimub hetkel meie taluarhitektuuriga) ning võtta need kasutusele.

KOKKUVÕTE

Lõputöö eesmärk oli kaardistada Leon Johansonini projekteeritud raudteejaamade ruudukujulise põhiplaaniga kõrvalhooneid, et ajakohastada olemasolevat informatsiooni ning pakkuda välja võimalusi hoonete restaureerimiseks.

Kõikide jaamakomplekside puhul on märgata nii jaamade kui ka kõrvalhoonete puhul kohati sarnast välisviimistlust ja vormikeelt, lisaks detaile, mis tihtipeale on esindatud suuremal ja vähemal määral kõikides Leon Johansonini projekteeritud hoonetes.

Välitööde käigus sai läbitud pea 2500 km, kuna Johansonini kõrvalhoonete paiknemine vabariigi piires on üsna muljetavaldavalt laiaulatuslik. Põhilised liinid, kus uuritavad objektid paiknesid, olid Lelle-(Papiniidu)Pärnu ja Rapla-Virtsu. Leidus ka neid, mis seoses jaamaelamute juurdeehitustega paiknevad mujalgi.

Eeltöödel paika pandud plaani tuli tööde käigus kergelt kohendada ja uuritava materjali hulka vähendada – nii jäi välja algselt plaanitud asendiplaanide ja haljastuse kaardistamise osa. Selgeks sai see, et võrreldes 2012. aastal Välja läbiviidud alusuuringuga on hooneid hävinud palju ja ohus on veel mitmed. Inventeerimine sai läbi viidud kaheksa korruga ja inventeerimata jäi üks hoone – Turba raudteejaama kompleksi kuuluv saun. Inventeerimisele ku32ulus algselt 9 liinil asuva 27 raudteejaama 37 hoonet, mille 17 saunast on 4 hävinud, hävimisohus 2 ja alles 13 hoonet. Pagasikuuride olukord on rõõmustavam, kuna 11 hoonest on hävinud 3, hävinemisohus 2 ning juurde leiti 2, seega alles on 13 hoonet. Ühe hoone puhul tuli välja, et tegemist ei ole mitte pagasikuuriga, vaid tööliselamu puukuuriga, mis oma välimuselt meenutab pagasikuure. 9 vaadeldud käimla puhul võime rääkida 4 hävinud hoonest ning 3 hävinemisohus hoonest – alles on neid 5. Kokku võib lugeda kadunuks 11 kõrvalhoonet (pea kolmandik valimist) ja hävinemisohus on 7 hoonet, millega tuleks kiiresti tegeleda.

Kõrvalhoonete materjalikasutus on väga mitmekesine, mistõttu võib oletada, et nende püstitamisel kasutati samu materjale, mis olid kohapeal kättesaadavad. Tol ajal tegeleti ka ringmajandusega ja kasutati ehitusmaterjalina üles võetud liipreid seinade täiteks. Enamike hoonete puhul on näha, et nende pea saja-aastaste hoonete katused on läbi ning pinnas kehandite ümber liigselt kõrgeks kasvanud, mistõttu tuleb hoonete säilimise seisukohalt teha algust just selliste töödega, mis takistaksid edasist lagunemist.

Korrastatud hooneid on vähe ja kõikide puhul ei ole kasutatud autentseid, vaid pigem hädapäraseid materjale – tegeletud on pigem hoonete konserveerimisega.

Restaureerimisalast informatsiooni leidub palju, eriti võiks omanikele abiks olla Muinsuskaitse ameti koostatud infovoldikud, mis on kättesaadavad kõigile. Suuniseid hädapärasteks töödeks ja tulevasteks võimalikeks restaureerimistöodeks sai samuti välja toodud, niisamuti võimalused anda hoonetele pikem elu uue funktsiooni leidmise teel. Seetõttu sai välja pakutud ka uusi kasutuslahendusi.

Tulevastel raudteearhitektuuri uurijatel on edaspidi veel palju tööd, mille kaudu peaks kaardistatud hooned tulevikus mõõdistama ning koostama asjakohased joonised. Lisaks võiks raudtee komplekside omanikud koostöös arhitektidega leida sobivaimad lahendused oma territooriumil paiknevate kõrvalhoonete puhul, millele soovitakse anda uus funktsioon.

Jaamade kohta käiv informatsioon ei peaks kuuluma ainult asjahuviliste ja uurijate lektüüri – sellega peaks tutvuma kõik jaamakompleksidest kaudselt või otseselt puudutatud isikud, et hooned säiliks kaua, olenemata nende kaitsestaatusest.

Oluline on, et jaama hoonete kohta koostatud uurimuslikud materjalid laiendaksid jaamaomanike teadmisi oma hoonete kohta ning et nad näeksid ka ise vajadust hooneid korrastades kinni pidada päranditundlikust restaureerimispraktikast. Niisamuti võib öelda, et silmaringi avardamiseks oleks hea, kui ka kohalike omavalitsuste töötajad tutvuksid oma haldusalas paiknevate hoonete ajaloolise taustaga, et meie pärandit rohkem väärtustada. Säilinud hooned muudavad kohaliku arhitektuuripildi väarikaks ja rõhutavad piirkonna pikka omanäolist kultuurilugu.

Kinnitan, et olen koostanud ise käesoleva lõputöö ning toonud korrektselt välja teiste autorite ja toetajate panuse. Töö on koostatud lähtudes Tartu Ülikooli Viljandi kultuuriakadeemia lõputöö nõuetest ning on kooskõlas heade akadeemiliste tavadega.

Paula Lepparu

/allkirjastatud digitaalselt/

13.05.2025

KASUTATUD KIRJANDUS

Trükised ja uuringud:

Heiki Looman. (1996). *Eesti kunsti ja arhitektuuri biograafiline leksikon*. Eesti Entsüklopeediakirjastus

Karl Õiger. (2015). *Ehitiste renoveerimine*. SA Professor Karl Õigeri Stipendiumifond. ISBN 978-9949-23-745-6

Kasper Järnefelt. Anna-Maarit Reijonen. Merja Hänninen-Paasio. (2003). *Rautatierakennuksten korjausohjeet 2*. Museovirasto

Külliki Tafel-Viia. Silja Lassur. Andres Viia. Erik Terk. Anneli Randla. Maris Mändel. Oliver Orro. Meelike Naris. Lilian Hansar. (2014). *Eraomandis oleva kinnismälestise hoidmine*. Tallinna Ülikooli Eesti Tuleviku-uuringute Instituut ja Eesti Kunstiakadeemia muinsuskaitse ja konserveerimise osakond.

Leele Välja. (2012). *20. sajandi Eesti raudteejaamad. Alusuuring*. Muinsuskaitseamet.

Maigi Magnus. (2024). *Rootsi raudteejaama seisukorra analüüs ja ettepanekud säilitamiseks* [lõputöö, Eesti Kunstiakadeemia] https://digiteek.artun.ee/fotod/loputood/taiendkoolitus/event_id-957

Maria Silla. (2011). *Raudteearhitektuur 1920-1940 arhitektuurne analüüs, tüpoloogia ja kaitse*. [lõputöö, Eesti Kunstiakadeemia]

Martin Jänes & Urmas Oja. (2004). *Eesti Raudteejaamade inventariseerimine*. Muinsuskaitseamet.

Martin Jänes & Mari Loit. (2006). *Raudteearhitektuuri säilimisest ja ajaloost*. Muinsuskaitseamet. ISBN-13: 978-9985-9371-6-7 ISBN-10: 9985-9371-6-3

Mehis Helme. (1996). *Eesti kitsarööpmelised raudteed 1896-1996*. Autori kirjastusel. ISBN 9985-60-248-X

Internetiallikad:

www.muinsuskaitseamet.ee/juhised-ja-opetused/juhised/restaureerimise-kasiraamat
infovoldikud – vaadatud 3. mai 2025

<https://www.evr.ee/files/eestiraudteed1939.jpg> vaadatud 02.05.2025 (joonis 1 - raudteekaart 1939)

https://et.wikipedia.org/wiki/Leon_Johanson vaadatud Leon Johanson - vaadatud 03.05.2025

<https://virtsu.ee/artiklid/tekstid/rapla-virtsu-raudtee/> -- vaadatud 11.05.2025 (pooljaamad)

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Naantalin_radan_asemarakennus.jpg – vaadatud 12.05.2025 (joonis 2 - Naantali raudteejaam)

https://et.wikipedia.org/wiki/Kaarepere_raudteejaam#/media/Fail:Kaarepere_raudteejaam.JPG – (joonis 4 - Kaarepere raudteejaam) vaadatud 13.05.2025

https://et.wikipedia.org/wiki/Ilumetsa_raudteepeatus#/media/Fail:Ilumetsa_jaamahoone.JPG – (joonis 7 - Ilumetsa raudteejaam) vaadatud 13.05.2025

https://et.wikipedia.org/wiki/Vajangu_raudteejaam#/media/Fail:Vajangu_raudteejaam.jpg – (joonis 10 - Vajangu raudteejaam) vaadatud 13.05.2025

Arhiivimaterjalid:

Eesti Ajalooarhiiv ERA.49.1.1522 – joonis 5 (paremal)

Eesti Ajalooarhiiv ERA.49.1.1524 – joonis 12

Eesti Ajalooarhiiv ERA.3799.1146 – Viluvere

Eesti Ajalooarhiiv ERA.66.17.1834 Kiviõli jaamahoone info

LISAD

LISA 1 – INVENTEERIMISTEATIS

Lugupeetud kinnistuomanik

Teie jaamahoone territooriumit on hoonete inventeerimise käigus külastanud Tartu Ülikooli Viljandi Kultuuriakadeemia pärandehituse 4. aasta tudeng Paula Lepparu.

Seoses lõputöö kirjutamisega on valimisse võetud Teie raudteejaama territooriumil asuvad arhitekt Leon Johanson 1930-ndatel projekteeritud kõrvalhoonete ruudukujulise põhiplaani ja püramiidkatusega tüüpprojektid (pagasikuurid, kemmergud, saunad).

Käimasolev inventeerimisprotsess hõlmab eelkirjeldatud hoonetüüpide pildistamist ja konstruktsiooni uurimist.

Küsimuste tekkimisel võtke ühendust telefoni nr+372 55931594.

Valmis tööga on võimalus soovi korral tutvuda peale 2025. aasta juunikuud, saates soovi avaldava kiri aadressile paula.lepparu@gmail.com

Lõputöö juhendaja Leele Välja leele.valja@artun.ee






LISA 2 – INVENTEERIMISELE KUULUVATE HOONETE TABEL

(Liin, peatus, hoonete nimekiri ja funktsioon – koostatud enne välitöödele sõitmist)


Liin	Peatus	aadress	pagasikuur	käimla	saun	Kas ja millena kasutuses?
Tallinn-Narva	Lehtse				X	
Keila-Haapsalu	Vasalemma				X	
	Turba				X	
Tallinn-Viljandi-Mõisaküla	Saku	Kooli tee 2a?			X	
	Lohu			X		
Rapla-Virtsu	Koikse		X			
	Märjamaa	Jaama tn 5			X	
	Paeküla		X			
	Vigala				X	
	Rumba		X			
	Rootsi		X			
	Lihula	Piiri 8		X	X	
	Karuse		X		X	
	Virtsu		X	X	X	
Lelle-Pärnu	Eidapere		X			
	Kõnnu				X	
	Vilivere				X	
	Luuri		X			
	Tori		X		X	
	Tammiste				X	
	Sindi		X	X		
Tapa-Tartu	Kärkna *			X		
Tamsalu-Türi	Tamsalu				X	
	Vajangu *			X		
	Esna *			X		
Tartu-Petseri	Vastse-Kuuste			X	X	
	Veriora			X	X	
	Orava		X			
Tartu-Valga	Palupera???				X	

LISA 3 - HOONETE INVENTEERIMISEELNE TABEL (VANADE FOTODEGA)

Kaubalaod ja pagasikuurid





Liin	Jaam	Konstruksioon	Vundament	Fassaad	Katus	Seisukord	Ansambli väärtus	Foto
Rapla-Virtsu	Koikse							
	Paeküla							
	Rumba							
	Rootsi							
	Karuse							

	Virtsu							
Lelle- (Papiniidu) Pärnu	Eidaper e							
	Luuri							
	Tori							
	Sindi (kaitse all) (Paide mnt 11)							




Tartu-Petseri	Orava							
---------------	-------	--	--	--	--	--	--	---









Käimlad





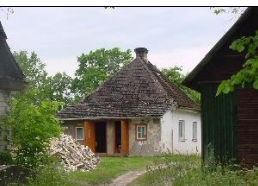
Liin	Jaam	Konstruksioon	Vundament	Fassaad	Katus	Seisukord	Ansambli väärtus	Foto
Tallinn-Viljandi-Mõisaküla	Lohu							
Rapla-Virtsu	Lihula							
	Virtsu							
Lelle-Pärnu	Sindi							
Tartu-Petseri	Vastse-Kuuste							

	Veriora							
Tapa-Tartu	Kärkna (teists)							
Tamsalu-Türi	Vajangu							
	Esna							

Saunad. Ühtegi sauna kaitse alla võetud pole!

Liin	Jaam	Konstruksioon	Vundament	Fassaad	Katus	Seisukorid	Ansambli väärtus	Foto
Tallinn-Narva	Lehtse							
Keila-Haapsalu	Vasalemma							
Tallinn-Viljandi-Mõisaküla	Saku							

Rapla-Virtsu	Märjamaa							
	Vigala							
	Lihula							
	Karuse							
	Virtsu							
Lelle-Pärnu	Kõnnu*							
	Viluveere							
	Tori							

	Tammi ste	.						
Keila- Haapsalu	Turba							
Tamsalu- Türi	Tamsal u							
Tartu- Petseri	Vastse- Kuuste							
	Veriora							
Tartu- Valga	Palupe ra ???							

LISA 4 – VÄLITÖÖPÄEVIK

Välitööpäevik

Inventeerimisretkede kuupäevad, marsruudid ja läbitud kilomeetrid.

- 13. veebruar 2025 väljasõidul Keila-Haapsalu liinil Viljandi, Vasalemma, Viljandi sai läbitud ligikaudu 350 km.
- märts 2025 väljasõidul Tartu-Petseri liinil Vastse-Kuuste, Veriora, Orava ja lisaks sai inventeeritud ka Tartu-Valga liinile jääv Palupera jaam – kokku 325 km.
- 15. märts 2025 sõideti inventeerima Rapla-Virtsu liini viimast kolme jaama Virtsu, Karuse ja Lihula, mille käigus läbiti 350 km.
- 20. märts 2025 oli eesmärgiks Tapa-Tartu liinil asuva Kärkna raudteejaama kõrvalhoone, milleks läbiti 190 km.
- 22. märtsil 2025 oli järg Tallinn-Mõisaküla-Viljandi liinil, kus inventeeriti Saku ja Lohu raudteejaama kõrvalhooneid, mille käigus läbiti 320 km.
- 27. märts 2025 Lelle-Pärnu liini jaamad, milleks olid Eidapere, Kõnnu, Viluvere, Luuri, Tori, Tammiste ja Sindi, kokku läbiti 290 km.
- 2. aprill 2025 Rapla-Virtsu liini ülejäänud jaamad (Rootsi, Rumba, Vigala, Paeküla, Märjamaa, Koikse), mille käigus läbiti 380 km.
- 21. aprill 2025 Tamsalu-Türi liinil asuvad Esna, Vajangu ja Tamsalu ning Tallinn-Narva liinil asuv Lehtse raudteejaam, kokku läbiti 270 km.

Lisaks külastati 7. mail 2025 Rahvusrhiivi Tallinnas asuvat Madara tn uurimissaali, et koguda hoonete kohta käivat ehitusaegset informatsiooni.

Tabeli selgitus:

- + tähendab, et seal on hoone
- - tähendab, et seal ei ole sellist hoonet olnud
- Hävin. tähendab, et see hoone on hävinud.
- +* tähendab, et hoone on hävimas.
- !!! varasemalt kaardistamata hoone või hoone, millele on antud uus funktsioon

	Liin	Jaam	Pagasikuur	Käimla	Saun	Möödud; märkused
13. veebruar 2025	Keila-Haapsalu	Vasalemma	!!!	-	+	(5,5x5,5 m) saun; lisaks leitud nimekirjast puudu olnud hoone äkki on olnud kasutusel pagasikuurina, mis on mõõdetudelt suurem, kui saun ning vormilt igavam kui teised samaaegsed pagasikuurid.
8. märts 2025	Tartu-Petseri	Vastse-Kuuste	-	Hävin.	+*	Saun-elamu (u 4x6 m ja juurdeehitus 2x4 m). Hävimas.
		Veriora	-	Hävin.	+	Saun-elamu (u 6x6 m ja juurdeehitus u 2x6 m).
		Orava	Hävin.	-	-	-

8. märts 2025	Tartu- Valga	Palupera	-	-	+	Suur saun-elamu (u 9x9 m) (oletuslik kriteeriumile vastav hoone)

15.märts 2025	Rapla - Virtsu	Virtsu	+	+	+	(u. 5,5x5,5 m) pagasikuur; käimla (5,5x5,5 m); saun/katlamaja(?) + juurdeehitus (mõõdud teadmata);
		Karuse	+	-	+	(u 5,5x5,5 m) pagasikuur; saun (u . 4x6 m)+katusealune terrass
		Lihula	-	+	+	(5,5x5,5 m) käimla, (5,5x5,5 m) saun
20. märts 2025	Tapa-Tartu	Kärkna	-	Hävin.	-	-
22. märts 2025	Tallinn- Viljandi- Mõisaküla	Saku	-	-	+	6x6 m saun-elamu juurdeehitusega 2x6 m. Hävimas.
		Lohu	-	+	-	(u. 2,5x2,5 m) alles, aga hävines.
27.märts 2025	Lelle- Pärnu	Eidapere	+	-	-	5,5x5,5 m pagasikuur
		Kõnnu	-	-	+	4x6 m saun
		Viluvere	-	-	Hävin.	Katus sisse vajunud, seinad veel püsti. Umbes 6x6 m
		Luuri	Hävin	-	-	-
		Tori	Hävin	-	+	5,5x5,5 m saun + terrass
		Tammiste	-	-	Hävin.	Püsti ainult üks sein (osaliselt)
		Sindi	+	+	-	5,5x5,5 m pagasikuur ja käimla
2.aprill 2025	Rapla- Virtsu	Rootsi	+	-	-	Hävines. 5,5x5,5 m pagasikuur
		Rumba	+	-	-	Hävines. 5,5x5,5 m pagasikuur
		Vigala	-	-	+	Saun on kasutusel u 5,5x5,5 m. Käimla on hävinenud.
		Paeküla	+	-	-	5,5x5,5 m pagasikuur.
		Märjamaa	!!!	-	+	5,5x5,5 m saun (kasutusel) ja varasemas töös oli pagasikuuri mainitud kui ruudukujulist põhjakuuri ehk edaspidi pagasikuur 5,5x5,5 m
		Koikse	+	-	-	5,5x5,5 m pagasikuur.
21. aprill 2025	Tallinn- Narva	Lehtse	-	-	Hävin.	Saun on hävinud.
	Tamsalu- Türi	Esna	-	+	-	(u. 2,5x2,5 m) Käimla on alles, aga hävines (juba viltu).
		Vajangu	-	Hävin.	-	Käimla on hävinud.
		Tamsalu	-	-	Hävin.	Saun on hävinud, alles ainult vundament.
	Keila- Haapsalu	Turba	-	-	?	Ei jõudnud inventeerima.

Inventeerimisretkede kuupäev, kirjeldus ja läbitud kilomeetrid:

1. 2025. a 13. veebruari väljasõidul Keila-Haapsalu liinil paiknev Vasalemma jaam. Läbisõidetud marsruut Viljandi-Tallinn-Vasalemma-Viljandi, läbitud sai ligikaudu 350 km. Objektile sõites oli teada, et ruudukujulise põhiplaaniga sauna näol on tegemist vanale jaamale hiljem juurde ehitatud kõrvalhoonega. Territooriumil puudus piirdeaed, mistõttu oli hoonete lähedalt vaatlemine võimalik. Kohe tekitas muidugi küsimusi varem seatud eesmärk uurida hooneid ka seestpoolt, ent omamata omanike kontakte, ei saanud autor oma visiiti kellegagi kokku leppida ja piirdus hoonete inventeerimisel vaid objekti välise vaatlusega. Vasalemma jaamas hakkas silma veel teinegi ruudukujulise põhiplaani ja püramiidkatusega hoone, mistõttu sai ka see kaardistatud, kui varasemalt mitte märgitud ruudukujulise põhiplaanigakõrvalhoone – esimene n-ö eduelamus. Siiski tuleb tõdeda, et välise vaatluse põhjal võib arvata, et saun ei ole enam kasutusel. Fotol paikneb saun paremal ja „avastatud“ hoone vasakul.



2. 2025. a 8. märtsi väljasõidul kaardistati Tartu-Petseri liinil Vastse-Kuuste, Veriora, Orava. Lisaks sai inventeeritud Tartu-Valga liinile jääv Palupera jaama kõrvalhoone – kokku ligikaudu 325 km.
 - Esimesena võeti vaatluse alla Vastse-Kuuste jaamas paiknevad hooned, neid pidi olema kaks: silikaattelistest fassaadiga käimla ja krohvitud fassaadiga saun. Jaama territooriumi ümber puudus aed, mistõttu pääses töö autor territooriumil olevatele hoonetele ligi. Saun oli territooriumil veel täiesti olemas, ent käimla juba hävinud. Alles olev hoone ei ole kasutusel.
 - Veriora raudteejaama territooriumil olevat olnud kaks valimisse sobivat hoonet: nii käimla kui ka saun. Enne inventeerimisretke koostatud tabelisse oli autor lisanud foto käimlast, mis on aga nüüdseks hävinud, ent saun on veel alles. Kuna territooriumit piiras aed ainult osaliselt, oli ligipääs saunale olemas ning hoone inventeeritav. Välise vaatluse põhjal tundus, et hoone ei ole kasutusel.
 - Orava raudteejaamas kuulus inventeerimisele pagasikuur, mis veel 2012. aasta alusuuringu fotodel seal paiknes, ent tänaseks seda hoonet seal enam pole. Inventeerimise käigus jalutati läbi kogu jaama territoorium ja pildistati üles jaamaelamu ja selle territooriumil paiknevad kõrvalhooned.
 - Kuna eelnevate jaamade kõrvalhoonete seisukord ei olnud kiita, mõjus Tartu-Valga liinile jääv Palupera jaama kõrvalhoone üllatavalt hästisäilinuna. Palupera

kõrvalhoonest ei olnud töö autoril ühtki varasematest uuringutest pärit fotot, lisaks puudus informatsioon hoone funktsiooni kohta. Hoone on teistest töö fookuses olevatest valimisse kuuluvatest kõrvalhoonetest märksa suurema ruudukujulise põhjaplaani ja püramiidkatusega hoone, mis oma vormi ning materjalikasutuse poolest siiski sobiks teiste kõrvale. Hoone pole kasutusel.



3. 2025. a 15. märtsil sõideti inventeerima Rapla-Virtsu liini viimast kolme jaama: Virtsu, Karuse ja Lihula, sõiduna läbiti 350 km.
 - Virtsu raudteejaama ansamblist on säilinud mitme krundi peale jagatud erinevad kõrvalhooned. Kaks valimisse kuulunud hoonet – käimla ja saun – paiknevad varasemate inventeerimisandmete järgi II. raudteelaste elamu maal, mis inventeerimishetkel oli veel müügis. Kuna territoorium oli aiaga piiratud, tundus autorile, et hooneid ei saa lähemalt uurima minna. Siiski leidis peavärava juures aias suur auk, mis võimaldas hooneid lähemalt uurida. Hooned ei ole hetkel kasutuses.

Kolmas hoone (pagasikuur), mis kuulus valimisse, asub kõrvalkrundil ja samuti eravaldusel – seetõttu oli selle inventeerimine raskendatud. Fotod hoonest said tehtud kaugemalt. Hoone on kasutusel. Omanikule jäeti postkasti inventeerimisteatis, millest sai alguse kirjavahetus. Omanik on andnud oma nõusoleku pagasikuuri põhjalikumaks inventeerimiseks.
 - Karuse raudteejaama ansamblisse kuuluvad pagasikuur ja saun, mis on samuti säilinud ja kasutusel.
 - Lihula raudteejaama ansambel on jagatud neljale krundile. Raudteelaste puidust elamuga krundil paikneb saunahoone, mis on kasutuses tänaseni ning sellegi inventeerimist teostati vaid välise vaatluse põhjal. Käimla aga paikneb silikaadist jaamahoonega (mis on ühtlasi autori perekonna suvekodu) samal krundil. Käimla ei ole oma funktsiooni täitnud vähemalt viimased 30 aastat ja on kasutusel kuurina.
4. 2025. a 20. märtsil oli eesmärgiks inventeerida Tapa-Tartu liinil asuva Kärkna raudteejaama kõrvalhoonet – sõiduna läbiti 190 km.
 - Kärkna raudteejaama territooriumil asuvat käimlat otsides kulus ligi 1,5 tundi. Alguses sai sõidetud vana jaama juurde ja seal ringi vaadatud; valimisse kuuluvat hoonet autor tuvastada ei suutnud ja püsima jäi kahtlus, et võibolla asus see arvatud paigast natuke eemal. Kuna uue ja vana peatuskoha vahel paikneb suur kütuseladu ja jaama ümbritsev miljöo on tugevalt tööstuslik, oli lootus, et äkki on see hoone kuskil sealkandis ikkagi veel alles. Hoonet otsides vestles autor ühe kohaliku vanaprouaga, kes kinnitas, et piirkond, kus algselt käimlat

- otsisin, oli õige ning rohkem infot ei saadud ka teise küsitletud kodaniku käest. Tuli endale tunnistada, et hoone on hävinud.
5. 2025. a 22. märtsil oli järg Tallinn-Viljandi-Mõisaküla liini käes – inventeeriti Saku ja Lohu raudteejaama kõrvalhooneid ning sõidu käigus läbiti 320 km.
 - Saku raudteejaama ansamblisse kuuluv saun on endiselt alles, hoonet leida ei olnud keeruline, sest Sakus peatub rong endiselt. Hoone paikneb vana raudteejaama kõrvalkrundil ja on osaliselt aiaga piiratud, ent aed ei takista hoone uurimist. Hoone ei ole kasutuses.
 - Lohu raudteejaamas kuulus inventeerimisele käimla. Käimla, erinevalt teistest jaamakompleksi kuuluvatest hoonetest, ei olnud aiaga piiratud, seega oli hästi vaadeldav. Hoone ei ole kasutuses.
 6. 2025. a 27. märtsil inventeeriti Lelle-Papiniidu (Pärnu) liini jaamu, milleks olid Eidapere, Kõnnu, Viluvere, Luuri, Tori, Tammiste ja Sindi jaam, kokku läbiti 290 km.
 - Eidapere jaama pagasikuuri üles leidmine ei olnud keeruline ning kompleksi ümber puudub piirdeaed. Pagasikuur on endiselt alles. Tõenäoliselt on pagasikuur kasutusel kuurina. Omanikule jäeti postkasti inventeerimisteatis.
 - Kõnnu jaamas ootas ülevaatamist saunahoone, mis on tänaseni säilinud ja kasutuseski oma algses funktsioonis. Kahjuks ei olnud kedagi kodus ja taaskord jäeti jaama inventeerimisteatis. Jaama sõit oli muidugi omaette katsumus: kõrvaltalu koer otsustas hakata autoga kaasa jooksmas ja tegi seda Kõnnu jaamani ning tagasiteel kuni maanteeni. Ta jooksis auto ees, nii et mõnesaja meetri läbimiseks kulus paarkümmend minutit.
 - Viluvere jaamakompleks pakkus palju põnevust – seal tuli inventeerida saunahoone, mis kahjuks on tänase seisuga lõplikult hävinud. Viluvere jaamas on paiknenud ka pagasikuur (Leele fotod), ent füüsilisi märke sellest hoonest enam krundil ei leidu, küll aga on säilinud nii jaama- kui ka elamahoone ja mitu kuuri. Hetkel tundub Viluvere jaam olevat hüljatud, sellegipoolest sai postkasti jäetud inventeerimisteatis.
 - Luuri jaamas ootas inventeerimist pagasikuur, mis tänase päeva seisuga on hävinud. Jaama otsides juhatas GPS meid metsa isetekkelise prügila juurde, aga kõhutunnet järgides sai auto ümber pööratud ja jaam kiirelt üles leitud. Kuna inventeerides ei soovinud töö autor eravalduses niisama ringi jalutada, siis jäeti ka selle jaama postkasti inventeerimisteatis, millele ka kiirelt reageeriti. Jaama omanik kirjutas ja kinnitas, et otsitav hoone tema valdustes ei ole säilinud.
 - Tori jaamaansamblisse kuulusid eelnevate uuringute põhjal nii pagasikuur kui ka saun. Saun on alles ning täidab oma funktsiooni, aga pagasikuur on hävinud. Postkasti jäeti inventeerimisteatis.
 - Tammiste jaamas vajab inventeerimist saun. Jaama leidmine ei olnud keeruline ja territoorium ei ole ümbritsetud piirdeaiaga. Kogu kompleksi ennustatav saatus on kurvastav ning see ei ole kasutuses. Saun on hävinud.
 - Sindi jaamas kuuluvad kõrvalhoonete hulka nii pagasikuur kui ka käimla. Jaama leidmine oli lihtne, territooriumil puudus piirdeaed ja hooned olid kergesti ligipääsetavad. Kõrvalhooneid seestpoolt vaadelda ei õnnestunud. Välise vaatluse põhjal võib öelda, et hooned ei ole kasutusel ning seisavad pigem museaalidena. Pagasikuuri uksele on kinnitatud teadetetahvel.
 7. 2025. a 2. aprill inventeeriti Rapla-Virtsu liini ülejäänud jaamu (Rootsi, Rumba, Vigala, Paeküla, Märjamaa, Koikse jaam) – sõidu käigus läbiti 380 km.
 - Rootsi jaamas paikneb pagasikuur on veel alles, aga hävinemas. Kohalesõit mööda vana raudteetrassi madalapõhjalise autoga on kevadisel ning märjal ajal

katsumus. Hoone on küll alles, aga oma kehva seisukorra tõttu ilmselt kasutuses ei ole.

- Rumba jaamas ootas inventeerimist pagasikuur, mis on tänaseni säilinud ja paremas seisukorras, kui seda oli eelnev objekt. Kuna Rumba jaamakompleksil pole aeda ümber, on kõik hooned, kaasa arvatud jaamahoone hästi ligipääsetavad. Pagasikuur pole kasutuses.
 - Vigala jaama kõrvalhoonetena olin inventeerimisele sõites tabelis välja toonud sauna, lisaks olin teinud märke, et käimla on hävinenud. Jaama leidmine oli lihtne, ent sellegi jaama hooned on jagunenud erinevate omanike vahel. Raudteetöölise elamahoone krundil paiknev saun on endiselt alles ja kasutuses. Hoone pildistamine oli äärmiselt keeruline, kuna krunti ümbritseb tihe ja kõrge elupuudest hekk. Postkasti poetati inventeerimisteatis.
 - Paeküla raudteejaama kõrvalhoonetena oli varasemates uuringutes välja toodud pagasikuur, mis on tänaseni säilinud. Hoone tundub olevat kasutuses, aga inventeerimisteatist ma postkasti ei pannud – ununes tööhoos ära.
 - Märjamaa jaamas tuli üles leida saun, mis asetseb jaamahoonest kõrval oleval edelas asetseva elamahoone krundil ja tundub olevat kasutuses oma esialgses funktsioonis. Krunti ümbritseb hõre piirdeaed ja hekk, mis teevad hoone uurimise keerulisemaks. Üllatusin, kui leidsin jaamahoone kõrval paikneva ruudukujulise põhiplaaniga pagasikuuri, millel oli ka silt küljes. Oma tabelisse ei olnud ma seda märkinud, kuigi info oli varasemates inventeerimismaterjalides fotodel olemas. Pagasikuur paikneb Märjamaa jaamahoonega samal krundil, nüüdseks Märjamaa jäätmejaama territooriumil, ning on aiaga piiratud. Pagasikuur ei ole tõenäoliselt kasutuses.
 - Koikse jaama pagasikuur asub jaamahoone ja elamahoone vahel, selle leidmine oli lihtne. Pagasikuuri ei piira aed, ent selle sissepääs on avatud otse maanteele. Pagasikuur on säilinud ja tundub, et võib see olla isegi kasutuses.
8. 2025. a 21. aprillil inventeeriti Tamsalu-Türi liinil asuvad Esna, Vajangu ja Tamsalu ning Tallinn-Narva liinil asuv Lehtse raudteejaama – kokku läbiti 270 km.
- Esna raudteejaama kompleksi kuuluv käimla on endiselt alles, kuigi juba kehvast seisust. Piirdeaed ümbritseb jaamahoonet osaliselt, käimla ümber aeda ei ole. Vahetus läheduses asub kohalik galerii ja laulukäär.
 - Vajangu raudteejaam on eraomandis ja seda ümbritseb piirdeaed ning hoovis on koer, mistõttu ei õnnestunud mul krunti terviklikult vaadelda, et inventeerida käimlat. Sõitsin ringiga vana raudtee otsani ja jalutasin jaamahoone territooriumi kõrval kulgeval matkarajal krunti vaatlema kunagise raudteetrassi poolt. Raudteepoolses aiaääres kasvab tihe võsa, mille vahelt paistis õigete mõõtudega hoone, mis tundus algse vaatluse põhjal olevat ümberehitatud otsitav hoone, ent hiljem selgus varasemate inventeerimisandmete kogus leiduva Vajangu jaama asendiplaanilt, et krundi sellises kohas käimla pole olnud. Küll aga võib oletada, et eelnevalt kirjeldatud aiamaa ehitades on omanikud eeskujuga võtnud tollaegses raudteearhitektuuris nii tihti esinevast fassaade katvast püstlaudisest. Postkasti inventeerimisteatist ei jäetud, kuna aias liikus lahtiselt suur koer.
 - Tamsalu raudteejaamas paiknes eelnevate inventeerimisdokumentide andmetel kiviseinte ja -katusega saunahoone, mis on nüüdseks hävinud. Inventeerimisteatist ei olnud kuskile jätta.
 - Lehtse raudteejaama territooriumil paiknes viimaste inventeerimisandmete järgi saun, mis tänaseks on hävinud.

LISA 5 – HOONETE MATERJALIDE KIRJELDUS.

Tallinn – Narva

- Lehtse (saun) – HÄVINUD (varasem foto Oja ja Jänes(2004))



Varasem info sauna kohta pärineb 2004. aastast Jänese ja Oja. inventeerimismaterjalide objektikirjeldustest, kus mainitakse ära „esimese vabariigiaegne sekundaarse silikaatvoodriga saun“ ja lisatakse et „Viimane on kivist püramiidkatusega silikaathoone.“, mis paikneb keldri kõrval on 2025. aasta seisuga hävinud.

Keila-Haapsalu

- Vasalemma (saun)
Vundament – tampbetoonist. Seisukord on rahuldav.
Seinad – Põhjaplaani mõõdud on 5,5x5,5 m, tõenäoliselt on tegemist puitsõrestik konstruktsiooniga, mille seinatäiteks on palgid, nii nagu teistes sarnastes hoonetes (Karuse ja Tammiste), kus on fotodel näha sauna katmata seinakonstruktsioon. Seinte kattmaterjaliks on rohelist värvi püstine laudis (asunikutalulaudis, triibulaudis). Hoonel on laudise alumises ääres suures osas puudu vihmalaud. Akende piirdeliistud on punased. Tuulekast on heas seisus. Katus – eterniit, mis kohe kindlasti pole originaalmaterjal. Katuse seisukord on rahuldav.
Korsten – silikaattellisest, küttekolde seisukorda ei tea, kuna puudus võimalus hoonet

seestpoolt

inventeerida.

Avatäited – aknad on kuuese ruudujaotusega püstised ristkülikud, millede ülemises nurgas on tuulutusakend. Terve hoone peale on kokku kolm akent, milledest kaks on kompleksed ja ühel aknal puuduvad klaasid. Hoonel on üks püstlaudisega kaetud uks. Tundub, et saun pole enam kasutuses. Kompleksi territooriumil on Johanson'i projekti näol tegemist uuema ehitisega, kui seda on jaam ise.



(Pagasikuur) - Vasalemma jaama territooriumilt paikneb veel teinegi ruudukujulise põhiplaaniga hoone, millel püramiidkatust, mida pole varasemates töodes sama tüpoloogiaga hoonete valimisse lisatud. Kuigi kujult ja vormilt võib hoone matkida Johanson'i projekti on selle välimus oluliselt detailivaesem, kui teised taolised kõrvalhooned.

Näiteks puudub hoonel toleaegetele hoonetele iseloomulik tampbetoonist vundament.

Hoone toetub suures osas silikaattelistest postidele, mistõttu võib arvata et tegemist pole mitte käimla, vaid pagasikuuriga. Võib oletada, et hoone on sarnaselt teistele pagasikuuridele ehitatud puitsõrestik konstruktsiooniga. Seinad on kaetud 1/3 (alumine vöö) kitsa püstlaudisega, mis on eraldatud peene rõhtsa liistuga. Sein ülemine osa on kaetud horisontaallaudisega. Hoone nurkades on lauad ja sein ülemist serva lõpetab lihtne tuulekast.

Katus – on kaetud valtsplekiga

Hoonel puudub sarnastele hoonetele iseloomulik harjatorn.

Avatäited – Hoonel puuduvad aknad, on vaid vastasseintes asetsevad kalasabamuustriliselt kaetud laudadega uksed, mis on paigutatud sümmeetriliselt keskteljele jättes mulje kahele poole avanevatest ustest.



- Turba (saun) – jäi inventeerimata. Varasem foto Oja ja Jänese 2006 inventeerimisest).



Tallinn-Viljandi-Mõisaküla

- Saku (saun)
Saku jaama kõrvalhoone näol on tegemist saunaga, millele on hiljem juurde ehitatud ühe katuse alla koondatud tuulekoda ja kuivkäimla. Vundament – algse hoone vundament on päekivist, juurdeehituse vundament aga tellistest. Juurdeehituse ukseette on valatud betoonist servaplekiga kaheastmeline trepp. Seinad – oletatavalt on tegemist puitsõrestikhoonega (täitmata või täidetud?), mis meenutab konstruktsioonilt nii Karuse, kui Tammiste jaama kõrvalhoonete seinte konstruktsiooni (need hooned on võetud võrdluseks, kuna neil on vähemalt üks sein konstruktsioonini katmata). Seinad on kaetud sarnaselt Vasalemma oletatava pagasikuuri loogikas, kus soklile järgneb vihmalaud, rõhtne liist ja siis kitsas püstlaudis, mille kohal rõhtne puidust profileeritud karniis, mille kohal laiema lauaga horisontaalne laudis. Seinaosa lõppeb rahuldavas seisus laia (mitmest tihedalt kõrvuti asetatud lauast) tuulekastiga. Hoonet nurkadesse paigaldatud sileliseeni meenutavad servadest profileeritud püstlauad, mis koos vihmalaual asetsevate rõhtsate liistudega ja profileeritud rõhtsa vahevöö karniisiga raamistavad ja liigendavad hoone fassaadi. Hoone vaatlusel on tuvastatud kinni ehitatud avasid. Näiteks raudteepoolse sein akende vahel on paigaldatud ukselaiune laudis, mis annab alust arvata, et hoone originaaluks paiknes just selles seinas. Katusekattematerjaliks on hoone põhimahus tugevalt sammaldunud ja juba murenev tsement-/betoonkivi. Paiguti on katuses augud. Hoonet ümbritsevad puud, mistõttu katus ka selliselt sammaldunud on. Juurdeehitusega küljes on hoone katusekattematerjaliks tugevalt sammaldunud eterniit. Sadeveesüsteemid on säilinud

vaid osaliselt ning needki tugevalt amortiseerunud. Korsten – katuse tipust väljub amortiseerunud krohvitud telliskorsten, millest omakorda on välja toodud nelinurkse ristlõikega puidust ventilatsiooniks mõeldud korsten. Samasuguse ristlõike ja materjaliga tuulutuskorsten paikneb ka hoone juurdeehituse ühes nurgas, kus suure tõenäosusega paikneb kuivkäimla. Avatäited – on üldiselt kuuese klaasijaotusega ristkülikukujulised aknad ning aknaavade suurused varieeruvad. Üle poolte akendest on kinnikaetud. Juurdeehituse osas paikneb hoone sissepääs, milleks on kolmese tahvli jaotusega uks, mille ülemise kolmandiku osas paiknevad kaks püstist ristkülikukujulist klaasi. Uksest paremale jääb väikese ruuduga aken, mis oletatavasti valgustab väljakäiku. Hoone ei tundu olevat kasutuses ja on lagunemas.



- Lohu (käimla)
Betonvundamendile toetuv puitsõrestik hoone, mille välisseinu katab asunikulaudis. Katusekattematerjaliks on tugevalt sammaldunud eterniit. Lagunenud on tuulutuskorsten. Oluline ära märkida, et hoone puidust tuulekast on huvitava profiiliga meenutab astmikkarniisi, aga on sile (koosneb kahest kõrvutiasetsevast lauast). Neli akent on kitsad väiksemapoolsed ristkülikud ja asetsevad kahekaupa üksteise vastasseintes ning on vineeriga kaetud. Akende ja uste ümber on heledaks värvitud lihtsad piirdelauad. Uks koosneb kitsastest püstlaudadest ja kahest horisontaalsest lauast. Ära märkimist väärivad ukse põnevad ja lihtsad hinged. Hoone ei pruugi olla kasutuses.



Rapla-Virtsu

- Koikse (pagasikuur)

Tõenäoliselt on tegemist puitsõrestikkonstruktsiooniga, mis on kaetud rootsipunase asunikulaudisega. Laudise alumises servas paiknev vihmalaud on paiguti maapinnaga tasa (pinnas on tugevalt tõusnud). Hoonel on betoonvundament ja tugevalt sammaldunud tsementkivikkatusel on säilinud puidust haritorn. Räästaall on mitmest kõrvutiasetsevast kitsamast lauast kollaseks värvitud tuulekast. Puuduvad sadeveesüsteemid. Uksed mis paiknevad hoone keskteljel maanteepoolses seinas, avanevad kahele poole ja on kaetud laudisega rombjaolt. Uksele on kinnitatud postkast. Aken on kuueruuduse jaotusega (raam on säilinud) ja seda ümbritsevad kollaseks värvitud profileeritud piirdelauad (paikneb jaamapoolses seinas). Säilinud on ka ülemine ja alumine aknaplekk. Uksi raamistab profileerimata piirdelaud. Tundub, et hoone võiks olla kasutuses.



- Märjamaa (pagasikuur, saun)
Oja ja Jänese materjalides on pagasikuur nimetatud ruudukujuliseks põhjakuuriks.

Alguses arvasin, et avastasin uue hoone. Hoone toetub betoonvundamendile. Konstruktsiooniks on suure tõenäosusega täitmata puitsõrestik, mida katab varasemalt punaseks võõbatud ent juba kulunud püstlaudis. Aknaavad (2) on ristkülikukujulised ja asuvad vastasseintes. Avasid ümbritseb lihtne piirdelaud ning säilinud on ülemised ja alumised vihmapplekid. Akende ees on trellid ning avad on seest poolt laudadega kinni löödud. Uksed, mis kaetud rombjaalt paigutatud laudisega avanevad mõlemale poole ja paiknevad hoone keskteljest paremal. Ukse kohal on säilinud silt „pagasiait“ Tundub, et hoonel võib olla olnud ka teinegi sissepääs, mis võis paikneda teiste ustega samas seinas teljest vasakul pool. Katusekattematerjaliks on tugevalt sammaldunud tsementkivi (kergelt punaka tooniga). Katuse tipus on säilinud puidust harjatorn. Sadeveesüsteem on amortiseerunud, rennid on katuse servas olemas, aga puuduvad vihmaveetorud. Tuulekast on lihtne (kõrvuti asetsevad lauad) ja selle laudisega kokku puutuvas servas jookseb profileeritud liist. Hoone ei tundu olevat kasutuses.





Teiseks, on valimis Märjamaa jaama kivist saun. Hoone toetub maakivist vundamendile. Tõenäoliselt on seinakonstruktsiooniks tellised, kuna hoone on kaetud valgeks vööbatud lubikrohviga. Hoone nurgad on kergelt eenduvad, meenutades sileliseene. Katusekattematerjaliks on valtsplekk ning puuduvad vihmaveetorud. Katuse tipus on telliskorsten. Tuulekast on lihtne ja laudadest ning sellele järgneb tagasihoidlik lubikrohvitud astmikkarniis. Hoone aknad on kahese jaotusega, mille ühel poolel on tuulutusaknen ning aknaid ümbritseb fassaadist eenduv krohvitud raamistus. Ukse kohal on plekist konsoolne varikatus. Uks on kaetud püstlaudisega ning raamistatud nagu aken. Kuna hoone kõrvale on ladustatud küttepuid võib oletada, et hoone on endiselt kasutusel saunana.



- Paeküla (pagasikuur)

Toetub paekivist vundamendile, mis on seoses huumuskihi kasvamisega peidus. Tõenäoliselt on tegemist täitmata puitsõrestikhoonega, mida katab punaseks võõbatud asunikulaudis. Nurkades on kasutatud valgeks värvitud laiemaid laudu (liseenid). Katus on valtsplekist ja selle tipus paikneb puidust harjatorn (tipp on plekist koonusega kaetud). Sadeveesüsteemid tunduvad toimivat (nurgas on ka vihmaveetoru). Tuulekast on laudadest, mille seinale üleminek on viimistletud lihtsa profileerimata liistuga. Teiste omataoliste hoonetega sarnaselt on pagasikuuril kuuese jaotusega aken (paikneb jaama poolses küljes). Uksed, mida on kaks, paiknevad hoone kesk teljelt paremal on kahele poole avanevad ning kaetud rombjaalt paigutatud laudisega. Uksi raamistavad kitsad valgeks võõbatud lauad. Hoone ümber on palju puid ja seinte äärde ladustatud ehitusmaterjale. Kas hoone on ka kasutuses võib vaid oletada.



- Vigala (saun)

Hoonele ei olnud ligipääsu, mistõttu tehti foto kaugelt ja hoonet lähedalt uurida polnud võimalik. Saun on sarnane Märjamaa jaamas paiknevale saunale. Vundamendi puhul võib oletada, et ka see on betoonist, samas võib olla tegemist ka krohvitud maakivivundamendiga. Seinad on kaetud tõenäoliselt valgeks võõbatud lubikrohviga ja võib oletada, et konstruktsioonis on kasutatud telliseid. Hoone nurkades on krohvitud sileliseenid. Katust katab valtsplekk, mis on hooldatud (värvitud) ja katuse tipust on krohvimata telliskorsten. Räästa-/tuulekast on tagasihoidlik. Saunal on toimiv sadeveesüsteem. Avatäidete kohta ei ole võimalik muud öelda, kui et aknad on ristkülikukujulised (kahese jaotusega) ja ühes seinas on neid kaks ning vastasseinas üks.

Uks on kaetud püstlaudisega ja selle kohal on konsoolne varikatus, mis kaetud plekiga. Hoone tundub olevat kasutusel algses funktsioonis.



- Rumba (pagasikuur)
Rumba pagasikuur toetub tampbetoonvundamendile, mis on paiguti lagunenu. Tegemist on puitsõrestik hoonega, mida katab väljast püstlaudis. Katust katab sammaldunud ja pudenev tsementkivi ning tipus puudub iseloomulik harjatorn. Katuse alumises ääres on paiguti järele jäänud vana vihmaveerenn, mis oma ülesannet enam ammu ei täida. Hoone põrand on tugevalt amortiseerunud ja järele jäänud laiad lauad, on suures osas mädad. Pagasikuuril on üks kuuese jaotusega klaasideta aknaraam, ukсед puuduvad. Hoone pole kasutusel.





- Rootsi (pagasikuur)
Rootsi jaama pagasikuuri puhul peab tegema mitmeid oletusi, kuna hoone paikneb aiaga piiratud alal ning hoovis on suur ja vali koer. Tõenäoliselt toetub hoone teistele samal liinil paiknevatele pagasikuuridele sarnaselt betoonvundamendile. Seinakonstruktsiooniks on puitsõrestik, mis on kaetud püstlaudisega. Katusekattematerjaliks on tugevalt sammaldunud tsementkivi. Katuse alumises ääres on lihtne laudadest tuulekast ja puuduvad vihmaveerennid ning harjatorn. Uksed ja aknad on hävinud ning hoone on külili vajumas ning pole tõenäoliselt kasutusel.



- Lihula (käimla ja saun)
Käimla toetub betoonvundamendile. Tegemist on püstpalgiga täidetud puitsõrestik hoonega. Hoone seinad on kaetud valgeks võõbatud lubikrohviga ja alt paistab varasem punane kihistus. Lubikrohv on suuresti kahjustunud ja tänu sellele on näha seinakonstruktsioonile kinnitatud tõrvapappi, mille külge on kinnitatud krohvi alusmatt (liistud). Nurkades on kergelt seinapinnalt eendunud kollaseks võõbatud liseenid, mis hoonepinda liigendavad. Katust katab tugevalt sammaldunud ja kohati puuduv tsementkivi. Puudub tuulutuskorsten. Terve katuse alumises ääres on olemas vihmaveerennid, ent puuduvad vihmaveetorud. Tuulekast on laudadest ja lihtne. Hoone on jaotatud kaheks pooleks, mille mõlema osa sissepääs paikneb vastasseintes ja peegelpildis. Jaama pool paiknev tahveluks on kolmese jaotusega ja kollaseks värvitud, nagu ka neid raamistavad lauad. Vastasseinas paikneb püstlaudisega kaetud uks. Mõlemas seinas on peale ukse ka väikesed kahe raami ja neljase jaotusega aknad. Ülejäänud seintesse on paigutatud kaks akent seina kohta (hoonel kokku kuus akent). Kõikide akende ülemine serv on kaarjas ja aknaid raamistab kollaseks värvitud puidust piirdeliist, mille akna ülemises servas on plekist vihmanina ja akna all plekist aknalaud. Hoone siseseinad on kaetud püstise asunikutalu laudist meenutava laudisega. Hoone on kasutuses kuurina.



Saun toetub samuti betoonvundamendile. Seinad koosnevad punastest savitellistest ja on kaetud punaseks vööbatud lubikrohviga, mis on kohati maha pudenenud. Nurkades on sarnaselt samas kompleksis asuvale käimlale kollaseks värvitud ja liseene meenutavad kaunistused. Katust katab tugevalt sammaldunud tsementkivi ning tipus paikneb silikaadist krohvimata korsten. Katuse alumise serva ulatuses on amortiseerunud vihmaveerenn ja puuduvad vihmaveetorud. Aknaid on hoonel kolm ning kaks neist asetsevad Piiri tänava (raudtee) poolses seinas ning kolmas nende vastasseinas. Aknad on ristküliku kujulised kuuese jaotusega ja avasid raamistavad

kollakaks võõbatud seinad üldtasapinnalt eenuvad lubikrohvitud raamid. Akende alumises servas on vihmaveerenn. Hoone uks paikneb elamuhoone poolses küljes ning selle kohal on plekist konsoolne varikatus. Uks on kolmese tahveljaotusega.



- Karuse (pagasikuur ja saun)
Pagasikuur toetub betoonvundamendile. Vihmalaud on peaaegu maaga tasa (pinnase tõus). Hoonel on puitsõrestikseinad, mis on kaetud punaseks värvitud püstlaudisega. Katust katab sammaldunud eterniit (olemas ka harjalauad) ning tipus on ka taoliste hoonetele tüüpiline puidust harjatorn, mille tippu kaitseb plekist koonus. Katuse nurgad on kergelt taevapoole kaardus ja alumises servas on osaliselt säilinud vihmaveerenn, ent vihmaveetorud on puudu. Hoonel on ka lihtne laudadest tuulekast, mille alumises servas on puidust profiilliist. Pagasikuuril on üks (jaama pool paiknev) kuuese aknajaotusega (pikema küljega rõhtsalt paiknev) ristkülikukujuline aken ning raudtee pool on kahele poole avanevad keskteljel paiknevad ning rombikujuliselt laudadega kaetud ukseid. Pagasikuur on kasutuses.



Sauna originaalmaht toetub paekivivundamendile. Hoone konstruktsioon koosneb suures mahus puitsõrestikust, mille vahed on täidetud rõhtsalt asetseva palgiga, mille puhul võib kahtlustada, et tegemist on ringmajandatud liipritega. Seinud katab punast värvi asunikulaudis, v.a. ida- ja lõunakülje seinad. Idakülje sein on suuremas osas ilma katteta (osaliselt savikrohvitud) ja lõunakülje sein on kaetud savikrohviga, mille all on näha konstruktsioonis kasutatud tehiskivimaterjali. Katust katab s-kujuline katusekivi ning katuse lõunapoolse kelba tipust on läbi toodud telliskorsten. Saunal puuduvad vihmaveerennid. Aknaid on hoonel kahes küljes (raudtee ja jaamapoolses seinas), need on kaheksase jaotusega ning neid ümbritsevad hoonega sama värvi puidust piirdeliistud. Hoone püstlaudadest üks asub jaamapoolses küljes ning sellel on valimisse kuuluvatest hoonetest ainsana kahese jaotusega ristküliku kujuline väike aken ukse ülemises pooles (vt ka Saku sauna). Uks ise on kaetud püstlaudisega. Karuse jaama saunal on juurdeehitisena lauge kaldelise katusega poolsuletud terrass, mille katusematerjal on tänapäeval kasvuhoonete ja varikatuse ehituses kasutatav laineline ning läbipaistev plastik. Katusekonstruktsioon on püstitatud ümaratele kooritud palkidele ja nende vaheline ala on osaliselt täidetud savi ja klaasiga. Terrassi ise koosneb laudadest. Hoone on endiselt saunana kasutusel.



- Virtsu (pagasikuur; käimla; saun)

Pagasikuur toetub tõenäoliselt betoonvundamendile, mille vööle on aja jooksul peale lisatu telliseid. Seinakonstruktsiooniks on puitsõrestik, mis on kaetud punaseks värvitud asunikatalulaudisest. Hoone katuse nurgad on kergelt taeva poole kaardu (nii nagu ka Karuse pagasikuuril). Katusepinda katab valtsplekk ja selle tipus paikneb puidust iseloomulik harjatorn. Antud pagasikuuri puhul on taolistest hoonetest eristuv

kolmnurkne aknauuk katusel oma kahese klaasijaotusega. Katuseräästa all puudub vihmaveerenn ja hoonel on lihtne laudisest tuulekast. Jaamaelamu pool paiknevad kahele poole avanevad ukсед asuvad hoone keskel (samas küljes kus katuseaknauuk). Uste kohal on kaks riskülikukujulist ja kolmese klaasijaotusega valgusmikakent, mis teistest taolistest hoonetest erineb. Pagasikuur on endiselt kasutusel. (Foto autor Jüri Mõniste).



Käimla vundament ja põrand on valatud betoonist. Seinakonstruktsiooniks on puitsõrestik, mille vahed on täidetud rõhtsate palkidega. Väljast on käimla kaetud värvitud asunikatalulaudisega ning nurkades on laudadest liseenid. Välisseintel on mitme värvi kihistusi, kohati on aknapiirdelauad ja nurgad kollased, kohati rohekad ning seinad punakad. Räästa all, mõlemas ukse kohal paiknevad siiani säilinud klaaskorpusega valgustid.

Siseseinad on aga kaetud siniseks värvitud püstlaudisega ning valgeks vööbatud aknaraamidega naiste poolel ning meeste poolel on seinad lubikrohvitud ja kahevärvilised (lagi valge, sein kollakas). Kusjuures krohvitud poolel on kumerate nurkadega nn peegellagi Katust katab valtsplekk ning selle tipus väikese katusega kaetud tuulutuskorsten. Puuduvad sadevett ära juhtivad torud. Tuulekast on laudadest ja lihtne ning selle alumises serva seinale üleminekus on lihtsa profiiliga liist. Akende ja uste jaotus on sarnane Lihula jaama käimlaga. Vastasseintes ukсед, mis on peegelpildis, nende kõrval aknad ja ülejäänud kahes on kaks akent kummagi seinas. Akende puhul on säilinud ülemine ja alumine vihmaveeplekk. Uks on lihtne ja laudadest, mille siseküljel ülemine ning alumine põõn, mille vahel üks diagonaal. Üks uks on hoonel puudu. Ülevalt kaarjad aknad on kahe raamiga ja raam on neljase klaasijaotusega. Aknaid raamistavad kollased puidust lauad. Hoone pole kasutusel, aga sai hiljuti uued omanikud.





Saun toetub hoone originaalmahus krohvitud punastest tellistest sokli pealmisele vööle, vundament selle all on maakividest. Hoone seinad koosnevad tellistest, mis on kaetud valgeks vööbatud lubikrohviga (alt paistab ka punast). Nurkades on sarnaselt Vigala, Märjamaa ja Lihula jaama hoonetele seinapinnast eenduvad sileliseenid. Katust katab valtsplekk ja katuse tipus paistab tellistest korsten ning hoonel on olema sadevee eemale juhtimiseks vihmaveerennid. Tuulekast on lihtne, ent elegantsemalt lahendatud kui teistel hoonetel ning värvitud roheliseks. Aknaid on sauna põhimahus kaks ning need on ristküliku kujulised ja kuuese aknajaotusega. Saunal on üks rõhtsa laudisega kaetud ja roheliseks värvitud uks.

Saunahoonele on ehitatud tellistest juurdeehitus, mis toetub paekivivundamendile. Katust tundub katvat samuti valtsplekk. Juurdeehitatud hooneosal on ka telliskivist korsten, mida on pikendatud plekiga. Korstna tippu on paigaldatud tuulelipp. Juurdeehitisel on ka vähemalt üks kahese jaotusega aken. Hoone pole kasutuses, aga sai hiljuti uued omanikud.



Lelle-(Papiniidu)Pärnu

- Eidapere (pagasikuur)
Eidapere pagasialt toetub maakividest ja beboonist vundamendile. Tegemist on

puitsõrestikhoonega, mida väljast katab ühtlane profiillaudis. Hetkel on laudis värvitud tõenäoliselt valge lateksvärviga, mille koorunud kihi alt on näha rootsipunast tooni. Ühel hoone küljel on nurgakvaadreid imiteerivad dekoratiivsed puidust liseenid, kõikidel ülejäänud seintel on liseenid aga profileerimata. Pagasikuuril puuduvad aknad, ent raudteepoolses seinas on keskel paiknev ukseava oma kahele poole avanevate ustega, mida katab rombikujulise mustri laudis. Hoonel on veel teinegi komplekt uksi, mis paiknev kõrvalseina vasakpoolses osas. Need on kaetud laudisega nii, et moodustub kalasabamuster. Ukseavade ümber on lihtne piirdelaud, mis on nurgaliseenide ja tuulekastiga sarnaselt värvitud rohekaks. Pagasikuuri katuse nurgad on (sarnaselt Virtsu ja Karuse pagasikuuridele) kergel taevapoolle kaardu. Kattematerjaliks on tugevalt sammaldunud tsementkivid ja tipust puudub iseloomulik harjatorn. Tuulekast on lihtne ja laudisest ning liistudega profileeritud. Hoone on tõenäoliselt kasutusel.



- Kõnnu (saun)

Kõnnu saunahoone vundament on suuremas osas maakivist, osaliselt punastest savitellistest. Hoone konstruktsiooniks on tõenäoliselt puitsõrestik mille vahed on täidetud, ent ei saa välistada telliskivi. Seinu katab punaseks värvitud asunikatalulaudis. Katusekattematerjaliks on hoonel s-kivi, paigaldatud on harjalauad ning katuseharjast ulatub välja punastest tellistest krohvimata korsten. Saunal on punaseks värvitud ja lihtne laudadest tuulekast. Uksi on hoonel üks, mis on kaetud laudadega. Aknad on kuuese aknajaotusega ja painevad kahes seinas, neid on kolm. Hoone on kasutusel.



- Viluvere (saun) !!!pagasikuur!!! oli, aga on hävinud (ning valimisse märgitud ei olnud). Viluvere jaamas paiknev saun toetub maakivist ja paekivist koosnevale vundamendile. Hoone seinte konstruktsiooni on teadmata, aga kuna tuulekast on lagunenu ja laudise ülevalt on näha kahte rõhtsat palki, millest vahele toetuvad vahelaetalad, siis võib olla tegemist rõhtpalkhoonega, kuigi teiste hoonete näitel võib arvata, et tegu on siiski puitsõrestikkonstruktsiooniga, mille tühimikud on täidetud palkidega. Seinu katab punaseks värvitud asunikatalulaudis. Katus on sisse vajunud ja selle viimane katte materjal oli s-kivi ent selle all on ka laastukiht. Hoonel on üks püstlaudisega kaetud uks. Hoonel on vähemalt üks kuuese jaotusega aken, mille ülemises ja alumises servas on säilinud vihmapplekk. Aknaid raamistavad punaseks värvitud piirdelauad.

Põhimõtteliselt on hoone hävinud, katust ei ole. Hoone on kasutuseta.



- Luuri (pagasikuur) on hävinud (puudus ka algsest nimekirjast). (foto autor Välja, 2012)
Kirjavahetuses Luuri jaama omanikuga sai kinnitust tõsiasi, et hoone pole säilinud.



- Tori (pagasikuur; saun) (pagasikuur on hävinud). (foto autor Välja, 2012)



Tori jaama saun toetub maakivist vundamendile. Seinakonstruktsiooniks võib olla puitsõrestik, mis on täidetud. Fassaadi katab roheliseks värvitud asunikatalulaudis ning nurkades on kollakad laudadest liseenid. Akende ümber on kollane puidust piirdeliist. Hoonel on kolm akent, mis on kuuese klaasijaotusega ning üks kalasabamuustris uks, mille keskel on rombikujuline valgusaaken. Katust katab s-kujuline katusekivi. Katuse ühe kelba tipust ulatub välja punastest tellistest korsten. Hoone ette on ehitatud laudadest terrass. Saun on endiselt kasutuses.



- Tammiste (saun)

Tammiste saun annab oma lagunemisastmes hea ülevaate antud töö fookuses olevate saunade seinakonstruktsioonist, ehkki antud hoone võib lugeda lagunenuks (püsti on ainult osa kehandist ning katusekonstruktsiooni tükke leidub hoone kõrvalt). Tegemist on olnud puitsõrestikhoonega, mille seinad olid täidetud rõhtsalt asetsevate palkidega (antud hoone puhul liipritega). Välisseinad on olnud kaetud püstise punast värvi laudisega, millest annavad aimu uksekohal säilinud üksikud laudad. Siseviimistluseks oli hoones lubikrohv. Kehand toetus maakivist vundamendile, mille ülemine äär on tasandatud tsemendimördiga. Katuse puhul on kasutatud s-kujulisi katusekive, mille peal on märgis „Pärnu TS“. Hoonevare puhul on säilinud ka üks sisemine tumedaks

võõbatud piirdeliistudega ukseava, millest on näha, et hoone oli jagatud kaheks ruumiks, mille vahel paiknes korstnajak. Hoone varemetes paiknevad punaseid telliseid annavad ülevaate korstnajala ehitusmaterjalist. Korstnajak ise on krohvitud olnud (lubikrohv). Hoone võib lugeda hävinuks.



- Sindi (pagasikuur; käimla)
Pagasikuuri puhul võib taas rääkida tšembetoonvundamendist ja ukse ees pikendatud platvormist, millele toetub suure tõenäosusega täitmata puitsõrestikkonstruktsioon, mis

väljast on kaetud kitsa rootsipunase püstlaudisega ja valget värvi nurgaliseenidega. Laudise alumise serva all on luitunud vihmanina, mille nurkadesse on paigaldatud plekk. Samuti on valge hoone lihtsakoeline laudadest tuulekast. Katusekattematerjaliks on tsementkivid, mis on olnud värvitud punaseks ning katuseharja kaunistab teistest taolistest hoonetest eristuv puidust ning valgeks värvitud harjatorn. Katuseräästa alla on kogu hoone ulatuses paigaldatud vihmaveerennid. Pagasikuuril puuduvad aknad. Ukseavasid on hoonel mitu ning need asetsevad vastasseintes. Raudteepoolsed keskteljele paigutatud kahele poole avanevad uksed on kaetud punaseks värvitud kalasabamuustrisse paigaldatud laudisega, millele on kinnitatud teadetetahvel. Vastasseinas, keskteljest paremale paigaldatud uks on kaetud kitsa punaseks värvitud püstlaudisega. Selle ees on vundamendist eraldiseisev betoonist trepiaste ja sellele viiv maapinnaga tasa asetsev betoonist trepiesine. Mõlemaid uksi raamistab valgeks värvitud profileeritud piirdelaud ning uste kohal on paigutatud ovaalsed klaaskupliga valgustid (sarnased Virtsu käimla uste kohal olevatega). Hoone on küll kaitse all, aga tundub kasutuseta.



Sindis on veel teinegi kaitsealune kõrvalhoone, milleks on betoonvundamendile toetuv puitsõrestikkonstruktsioonis püstitatud käimla. Hoone seinu katab kitsas punaseks värvitud püstine laudis ning nurki kaunistavad valgeks värvitud nurgaliseenid. Valgeks värvitud on ka hoone lihtne tuulekast ja laudise alumisse serva paigaldatud seinapinda raamistavad lauad. Katusekatteks on katusekive imiteeriv punaseks värvitud profiilplekk ja tipus paikneb tuulutuskorsten. Puuduvad vihmaveerennid. Aknaavad, mida on kaks, on käimlatele iseloomuliku kaarja ülaservaga ja kitsad, puuduvad aknaraamid (aknaavad on kinni naelutatud). Aknaavade ümber on lihtsad profileeritud

lauad, kusjuures akna kohale on paigaldatud lukukivi imiteerivad puidust kaunistused. Hoone tundub olevat jagatud kolmeks ruumiks. Akende vastasseinas ning keskteljest paremal paiknev kahele poole avanev ning kitsa punase laudisega rombjaalt kaetud ukse kohal on ühes rivis, kahe kolmeseks jagatud raami sees valgmikaknad (nii nagu Virtsu pagasikuuri ukse kohal). Ülejäänud vastasseintes ning peegelpildis asetsevad kaks ust jagavad järelejäänud ruumi kaheks ning on kaetud kitsa püstlaudisega. Uste ümber on valgeks värvitud ning profileerimata piirdeliistud. Hoone ei ole kasutusel.



Tapa-Tartu

- Kärkna (käimla) hävinud või lammutatud. (foto autor Välja 2012)



Tamsalu-Türi

- Tamsalu (saun) hävinud. Hoonest on järele jäänud vaid tampbetoonist vundament. (fotodel enne (autor Välja 2012) ja nüüd (autori foto))



- Vajangu (käimla) (vasakpoolne foto Välja, 2012; parempoolne autori foto) Kemmergu tunnismärkidega hoonet Vajangult ei leitud. Varasema asendiplaani ja inventeerimise dokumentide järgi õnnestus paika panna, kus see hoone asus. Inventeerimist läbi viies ei olnud teadlik hoone asukohast ja arvasin, et hoovi ehitatud aiamaja võib olla ümberehitatud kemmerguhoone. Aiamajakese ühe kaks seinast vastavad vanadel fotodel oleva kemmergu mõõtudega ja samuti on sarnaselt kasutatud püstlaudist. Igal juhul on uue aiamajakese valmimisel lähtunud kui mitte teadlikult, siis alateadlikult varasemate kõrvalhoonet kujunduspõhimõtetest. (vana foto Leeelt, parempoolne minult) Hoone on hävinud.



- Esna (käimla) Esna käimla on mõõtudelt väiksem kui teised taolised hooned (v.a. Lohus paiknev käimla). Hoone põrand ja vundament on tampbetoonist. Karkass on püstitatud puitsõrestikust, mis on kaetud punaseks värvitud profillaudisega. Katus on tugevalt lagunenu ja kaetud sammaldunud tsementkiviga, tuulutuskorsten on hävinud.

Puuduvad vihmaveerennid. Aknaavasid on hoonel neli – kaks ühes ja kaks vastasseinas. Ühe aknaava puhul on säilinud ka klaasideta raam, mis on kolmese aknajaotusega. Aknad ise on olnud ristkülikukujulised ning nende ülemises ja alumises servas on fassaadil aknaavasid raamistavad lauad. Ukseavad paiknevad ülejäänud seintes ja üksteisest peegelpildis. Seinad on seest kaetud valge värviga ning kogu konstruktsioon on vaadeldav. Üks vahesein jagab käimla kaheks ruumiks. Sees on säilinud üks uks, mis koosneb laudadest, ülemisest ja alumisest põõnast ning neid ühendavast diagonaalist.



Tartu-Petseri

- Vastse-Kuuste (saun-elamu; käimla – hävinud (viimane foto Välja 2012))
Saunahoone on hilisema juurdeehitusega ja kujutab endast rohkem väikest eluhoonet, kui sauna. Põhimaht u 4x6 m toetub tampbetoonist vundamendile. Seinakonstruktsiooniks on tellis, mis on lubikrohvitud ja valgeks võõbatud niisamuti kui hoonepinnalt kergelt eenduvad nurgaliseenid. Katusekattematerjaliks on juba auklikuks muutunud eterniit ning katuseharjast ulatub välja punastest tellistest korsten (mis on olnud krohvitud). Tuulekast on samuti krohvitud. Hoone originaalmahus on neli akent, mis on kahese aknajaotuse ning lisa tuulutusaknaga. Aknaraamid on värvitud roosaks ning alumistes äärtes on aknaplekk. Puuduvad vihmaveerennid v.a. juurdeehituse otsaseinas, kus paikneb ka välisuks. Hoonele on juurde ehitatud 2x4 m kergplokkidest juurdeehitis, mille ühes osas tundub

olevat käimla koos tuulutuskorstna ja kitsa väikese ristkülikukujulise aknaga. Ülejäänud juurdeehituse seintes on veel kaks akent, millest üks on kahese aknajaotusega ja teine kitsas püstiselt paigutatud ristkülik, mis paikneb välisuksega samas seinas. Uks on kaetud püstlaudisega ning selle ülemises pooles on keskel pikk ja kitsas aken.



- Veriora saun ja käimla. Käimla on hävinud (viimane foto).

Veriora saunahoone u 6x6 m põhimahus on samuti 2x6 m juurdeehitusega. Originaalmahu vundamendiks on krohvitud maakivid. Seinakonstruktsiooniks on punane tellis, mis on lubikrohvitud. Kattusekattematerjaliks on tsementkivi. Korsten on krohvitud. Aknaid on erineva klaasijaotusega.



Käimla on hävinud (foto Välja, 2012)



- Orava (pagasikuur – hävinenud või lammutatud või ümberkolitud??) (foto Välja, 2012)



Tartu-Valga

- Palupera (saun-elamu).
Kõrvalhoone mõõtudes 9x9m toetub krohvitud paekivivundamendile. Seinakonstruktsioon on punastest tellistest, mis on lubikrohvitud. Hoone katusekattematerjaliks on eterniit. Katuse nurgad on kergelt ülespoole ning katusest on läbi viidud kaks krohvimata telliskorstent. Katuse servas puudub pea täielikult vihmaveerenn ja hoonel on krohvitud astmikkarniis. Kehandi külge kinnitub ka üks konsoolne varikatus. Saun-elamul on kaks ust. Aknaid on kolmes eri mõõdus – üheksase jaotusega (1), kuuese jaotusega(7) ja kolmese jaotusega (3).



Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina Paula Lepparu ,
,
_____ ,
(*autori nimi*)

annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose

„Eesti arhitekti Leon Johansoniga vabariigiaegsete raudteejaamade ruudukujuliste ,
põhiplaanide ja püramiidkatustega kõrvalhoonete tüüpprojektid – hetkeseis ja
tulevikuperspektiiv“

(*lõputöö pealkiri*)

mille juhendaja(d) on _____ ,
Leele Välja
(*juhendaja nimi*)

reprodutseerimiseks eesmärgiga seda säilitada, sealhulgas lisada Tartu Ülikooli digitaalarhiivi kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni;

annan Tartu Ülikoolile loa teha punktis 1 nimetatud teos üldsusele kättesaadavaks Tartu Ülikooli veebikeskkonna, sealhulgas digitaalarhiivi kaudu Creative Commons'i litsentsiga CC BY NC ND 4.0, mis lubab autorile viidates teost reprodutseerida, levitada ja üldsusele suunata ning keelab luua tuletatud teost ja kasutada teost ärieesmärgil, kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni;

olen teadlik, et punktides 1 ja 2 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile;

kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.

Paula Lepparu

13.05.2025