ERA.T-76.1.13319
A-3047

Riiklik Uurimis- ja Projekteerimisinstituut
«EESTI EHITUSMÄLESTISED»

OBJEKTI AADRESS: Rakvere

OBJEKT: Raudtee jaamahoone, pagasihoone, veetorn

TELLIJA: "EESTI RAUDTEE"

TÖÖ № 94018

KÖIDE 1

Rakvere raudtee jaamahoone,
pagasihoone ja veetorni
arhitektuuriajaloolised eritingimused

As EESTI EHITUSMÄLESTISED Ltd
Eesti Vabariik

Peaarhitekt A. Kann

Projekti peains. L. Mutso

Tallinn 1994 a.

H T 06 89 1896 3000

TÖÖ KOOSSEIS

I Ajalooline taust

II Jaama peahoone

III Pagasihoone

IV Veetorn

V Kokkuvõte

VI Fotode nimekiri

TÖÖ KOOSTAS

ajaloolane J. VIIRES

I AJALOOLINE TAUST

Rakvere jaamahoone kompleks rajati aastail 1869-71 seoses Balti raudtee-nimelisele eraseltsile kuulunud Tosno--Tallinn-Paldiski raudteeliini avamisega ning võeti ekspluatatsiooni 1870. aastal.

Algupärane, osaliselt kahekorruseline historitsistlikus kroonu- (või raudtee) stiilis rajatis, mis hävis 1944. aasta sõjatules, oli oma ehituslaadilt lähedane mitmetele oma kaasaegsetele Balti provintside vaksalihoonetele, sarnanedes mitmeti näiteks tänaseni kasutuses olevale Tartu jaamahoonele (vt. f. 1 ja 2). Lisaks peahoonele kuulus linna jaamakompleksi veel tänapäeval omalaadse tehnikamälestisena säilinud veetorn (1870-71), rida laohooneid, pagasihoone ning mitmed raudteeametnikele rajatud korterelamud (alates 1993. aastast linna valduses). Enam kui algupärase jaamahoone asemele sõjajärgsel perioodil püstitatud vaksalihoone koos pagasihoonega lõhub kogu hoone kompleksi ajaloolist tervikut samasse 1980. aastail püstitatud, tollastest üleliidulistest projekteerimisnormidest lähtuvalt kavandatud, muu ehitusansambliga täiesti sobimatu, osaliselt kahe-, osaliselt kolmekorruseline dispetšeritalituse hoone (praeguseni kasutusel ka jaama- ja asejaamaülema ning muu teenindava personali tööruumidena).

Seega on kogu linna jaamakompleks püstitatud vähemalt kolmes erinevas etapis:

a) algse jaamahoonega üheaegselt säilinud ning tänaseni

kasutusel olev veetorn,

b) II Maailmasõja lõpul (1944.a.) hävinud algse vaksalihoone asemele 1945.a. rajatud uus jaamahoone koos mõnevõrra hilisemast ajast pärineva pagasihoonega,

c) 1980. aastail rajatud, kõigi varasemate jaamakompleksi ehitusosadega stiililiselt karjuvas vastuolus olev kõrge tornilaadse üldkavatisega dispetšerihoone.

Kõik eelöeldu komplitseerib oluliselt kogu tulevase Rakvere jaamaansambli kui soovitavalt ühe linna esindusliku "peavärava" kujundamist.stiililiselt ja samas ka pilkupüüdvaks tervikuks.

II JAAMA PEAHOONE

Nagu eelnevast nähtub, rajati linna esimene vaksalihoone Rakverre aastail 1869-70, mil ta võeti kasutusele ühes paljude teiste analoogiliste jaamahoonetega seoses Peterburi-Tallinn-Paldiski raudteeliini avamisega 1870. aastal.

Algupärast rajatist kujutava säilinud fotomaterjali põhjal võib väita, et tegemist oli küllalt esindusliku, tollase Vene tsaaririigi Balti provintside üsna tüüpilises raudtee kroonustiilis, historitsistlikus laadis ehitusega. Hoone oli valdavalt kahekorruseline, osaliselt ka ühekorruseline hästi liigendatud, paljude tornide ja tornikestega ning arvukate nikerddetailidega puitrajatis, mis oma hea säilivuse ning oskusliku restaureerimise korral võinuks pakkuda olulist ajaloolist ning ehituskunstilist väärtust ka tänapäeval. Veelgi enam, hoone ehituskunstiline väärtus oleks aastatega vaid tõusnud.

Paraku oli hoone määratud hävimisele 1944.a. septembris, mil ta koos ümbritseva, valdavalt puithoonestusega elamukvartaliga maha põletati nn. Eesti NSV "vabastuslahingute" käigus.

Arvestades asjaolu, et Leningrad-Tallinna harul taastati raudteeliiklus juba 1944.a. lõpul ning Rakvere kui Eesti mastaapides märkimisväärne maakonnalinn vajas kohe ka uut jaamahoonet, avati uusehitus reisijaile juba 1945.a. II poolel (f. 3).

Uus jaamahoone on kavandatud arvatavasti mingis üleliidulises raudtee projekteerimisbüroos ning on oma stiililt tüüpiline stalinistlik massiprodukt, mille analooge endise NSV Liidu hiigelterritooriumil leidub oletatavasti sadu. On ilmne, et sellise nõukoguliku kroonustiilis rajatise püstitamine sõjajärgsesse Eesti väikelinna mõjus kui järjekordne näide maa vägivaldsest sovjetiseerimisest, mil selle püstitamisel ei lähtutud absoluutselt mingitest kohalikest ehitustraditsioonidest.

Paraku on aastad teinud paljuski omapoolseid korrektiive ning tänapäeval on vast kõnesolevgi kroonuehitis omandamas uut, ajaloolises kontekstis ehk senisest märkimisväärsematki tähendust. Kahtlemata on hoonel koos lähedalasetseva samas stiilis väiksema pagasihoonega praegu, ligi 50 aastat pärast valmimist ka teatav ajalooline väärtus kui oma ajastu iseloomulik stiilinäide. Viimasega on samas karjuvas vastuolus oma stiililt täiesti erilaadne, samuti üleliidulises projektbüroos valminud ehituskavandi alusel püstitatud dispetšerihoone, rikkudes kogu jaamakompleksi teatavat stiilset terviklikkust.

Mis puutub jaamahoone välisarhitektuuri, siis loomulikult peaks see säilitama oma algupärase terviklikkuse ka pärast restaureerimist, kus olulist osa mängivad klombitud paest nurgalahendused, hoone mõlema fassaadi kolmnurkse viiluväljaga keskrisaliit ning üksikute nurgakaunistuste ja risaliitide maitsekas ja diskreetne väljatoomine.

Reisijateruumi raudtee-poolse peasissekäigu kolmnurkset viiluvälja algselt kaunistanud Eesti NSV vappi (praeguseks likvideeritud, ent selle asukoht ning isegi kontuurid on fassaadil selgelt hoomatavad) võiks edaspidi asendada näiteks Rakvere linna vapp (sobivam kui kolme lõviga riigivapp). Nii hoone peasissekäikude kohal paiknevad kolmnurkfrontoonid kui kogu hoone nurgaosi raamistavad dekoratiivliseenid tuleb säilitada. Nende ning teistegi ehisdetailide esiletoomiseks on soovitav nad eksponeerida enam-vähem samades värvitoonides, tehes panuse kreemikate põhitoonide ning valge värvitooni omavahelisele vastandamisele, millega kogu hoone omandaks (ja säilitaks) teatava postneoklassitsistliku rütmi. Ka raudteejaama linnapoolsel küljel 1993.a. taastatud dekoratiivpurskkaev (f. 3) lisab kogu hoonele viimasele ainuomast 1940.-50. aastate sovjetlikku sümboolikat ning ühtlasi ka ajaloolist väärtust.

On rõhutamatagi selge, et jaamahoone peab säilitama algupärase akna- ja uksejaotuse, kusjuures taunimisväärne oleks isegi kõrvalekaldumine algupärasest aknaruudustikust või 2-poolega välisuste stiilist ja teostuslaadist (praegu asendatud väheväärtuslikumatega).

Hinnatav on nii Eesti Raudtee kui Rakvere jaama vastutavate töötajate soov reisijatehoone nii seest- kui väljast-

poolt korralikult restaureerida ning ühtlasi taastada ka hoone algne ruumijaotus. Nii on kavandatud lisaks praegusele taastada ka ootesaali linnapoolne tambur ning taasrajada praeguse piletimüügikassade kohale algse puhvetiruumi eeskujul kohvikusaal ning siirdada piletimüügiosakond koos rea kontoriruumidega tagasi ootseaalist Tallinna-poolsesse tiiba jäävasse ossa.

Ka jaamahoone ootesaal oma dekoratiivse laeornamendiga väärib säilitamist (f. 9). Samal ajal tuleb hilisema sisekujundusprojekti teostamisel oluliselt arvestada kavandatava mööbli (põhiliselt istepinkide) stiililist vastavust ruumi muu sisearhitektuuriga. Samuti on mõeldamatu, et uuendatava ooteruumi üks sissepääsudest (st. linnapoolsel küljel), eriti peale tamburi taastamist, võiks suletuks jääda isegi kasvõi talveperioodil, nagu see paraku on toimunud tänapäeval.

III PAGASIHOONE

Nagu nähtub 1940. aastate lõpul võetud fotolt (vt. f. 15), on tollane pagasihoone olnud massiivsem ja suuremahulisem kui praegune (võimalik, et ka ennesõja-aegsest pagasihoonest oli üht-teist säilinud ning hilisem hoone ehitati oma eelkäijast lihtsalt ümber, säilitades mõningaid varasemaid ruumielemente).

Nagu fotolt nähtub, olid pagasihoone fassaadipinnad liigendatud üllatavalt massiivsete, ülalt kaarjate mitmeruuduliste akende ning nurgatornide-taoliste ventilatsiooniavadega. Hiljem, arvatavasti 1950. aastail, on kõnesolev hoone lammutatud, õigemini küll ümber ehitatud, kusjuures vähendatud on oluliselt uusehituse väliskubatuuri. Tänaseni

kasutusel olev pagasihoone on kaotanud oma algsed aknad, kusjuures osa algupäraseid ülakaartega aknakohti on ära kasutatud nüüdsete 2-poolsete ustepaaridena hoone mõlemal pikiküljel.

Samas moodustab ümberehitatud pagasihoone jaama peahoonega üllatavalt harmoonilise ja stiilse terviku, mida rõhutavad eelkõige peahoonele lähedane kolmmurkfrontooniga viiluvälja rakendamine hoone otsakülgedel ning jaamahoonega ligilähedased dekoratiivsed nurgalahendused, mida veelgi lisab mõlema hoone puhul kasutatud unifitseeritud värviskaala hoonete välispindade juures.

On oluline, et praeguse jaamahoone säilitamise korral moodustaks pagasihoone ka tulevikus esimesega stiilse terviku.

Seevastu 1980. aastatel pagasihoone Narva-poolse külje vahetusse naabrusesse rajatud kõrge silikaattellistest dispetšerihoone (f. 10, 11) on kahe eelnimetatud jaamakompleksi rajatisega otse karjuvas stiililises vastuolus. Kuna lähitulevikus on ilmselt ebatõenäoline praeguse dispetšerihoone välisarhitektuuri otsene ümberkujundamine, oleks soovitav ka nimetatud rajatis kooskõlas eelpoolkirjeldatud hoonetega viimastele ligilähedases värviskaalas vähemalt üle krohvida.

IV VEETORN

Kogu ajaloolise jaamakompleksi pilkupüüdvaimaks ja ajalooliselt väärtuslikumaks osaks tuleb pidada algupärast, aastail 1870-71 rajatud raudtee veetorni (f. 12, 13, 14). Viimast oma krohvitud, punastest tellistest kahe alakorruse ning historitsistlikus stiilis puidust ülakorraga võib pidada isegi oma ajastu silmapaistvamaks tehnikamälestiseks,

millised käesoleva sajandi lõpul polegi Eestis enam kuigivõrd rohkesti säilinud. Torni algupära rõhutab raudteepoolsele küljele sisse müüritud metalne nivelleerimistähis, mis kannab aastaarvu 1871.

Arvestades asjaolu, et veetorn on kasutusel ka tänapäeval ning selle abil toimub ümbruskonna elamute varustamine veega, tuleb taotleda veetorni restaureerimist vähemalt välisarhitektuuri osas ning säilitamist võrdlemisi algupärasel kujul.

Ka veetorni-tagused omaaegsed puidust raudtee-elamud ning muud abi-, samuti laohooned tuleks ühtse ajaloolise ja ansamblilise terviklikkuse huvides võimaluste piires remontida ning säilitada.

V KOKKUVÕTE

Rakvere raudteejaama hoonetekompleks, mis koosneb mitmest eri ajastuil valminud rajatistest, ei moodusta paraku stiilipuhast tervikut. Vaatamata eelnimetatud asjaolule on praegu kasutusel olev ootesaaliga jaama peahoone koos sellele stiililähedase pagasihoonega, samuti omalaadse tehnikamälestisena vaadeldav algupärane veetorn rekonstrueeritavad, millega oluliselt paraneks juba praeguseks rahvusvahelise tähtsusega Tallinn-St. Peterburgi raudteeliini Rakvere kui ühe olulise Eesti-poolse peatuskoha heakorrastatus ja välisilme ning paraneksid ka reisijatele mõeldud mugavused. Ka otsest jaamakompleksi vahetult ümbritsev linna hoonestus vajaks edaspidi võimaluste piires heakorrastamist.

11

VI FOTODE NIMESTIK

1. Rakvere 1870.a. valminud sõjatules hävinud jaamahoone linnapoolne välisfassaad (RM Ta 2675:1)
2. Sama hoone raudtee-poolne fassaad (RM Ta 2675:2)
3. 1945.a. valminud jaamahoone linnapoolne külg koos 1993.a. taastatud purskkaevuga
4. Sama
5. Sama
6. Jaamahoone raudtee-poolne külg
6. Sama
7. Sama
8. Sama
9. Vaade jaamahoone ootesaali
10. Pagasihoone koos dispetšerihoonega linnapoolselt küljelt
11. Samad ehitused raudteepoolselt küljelt
12. 1871.a. valminud raudtee veetorn
13. Sama
14. Sama
15. Rakvere jaamahoone 1940.a-te lõpul. Foto: K.Veevo

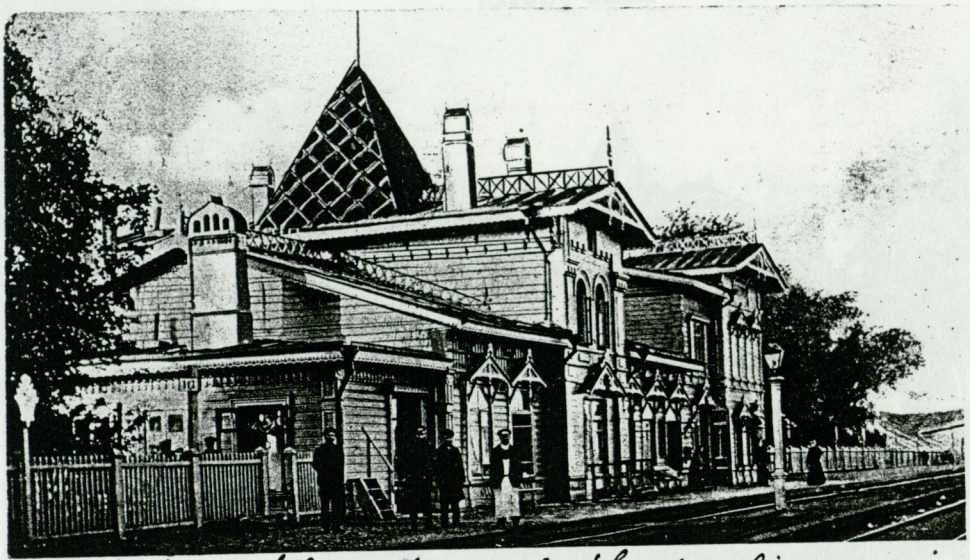
Fotode nr. 3-14 autor: J. Viires

pildistatud märtsis 1994.a.

FOTODE NEGATIIVID T. VIIRESE ERAVALDUSES

PROF. PEHKS: [illegible]

12

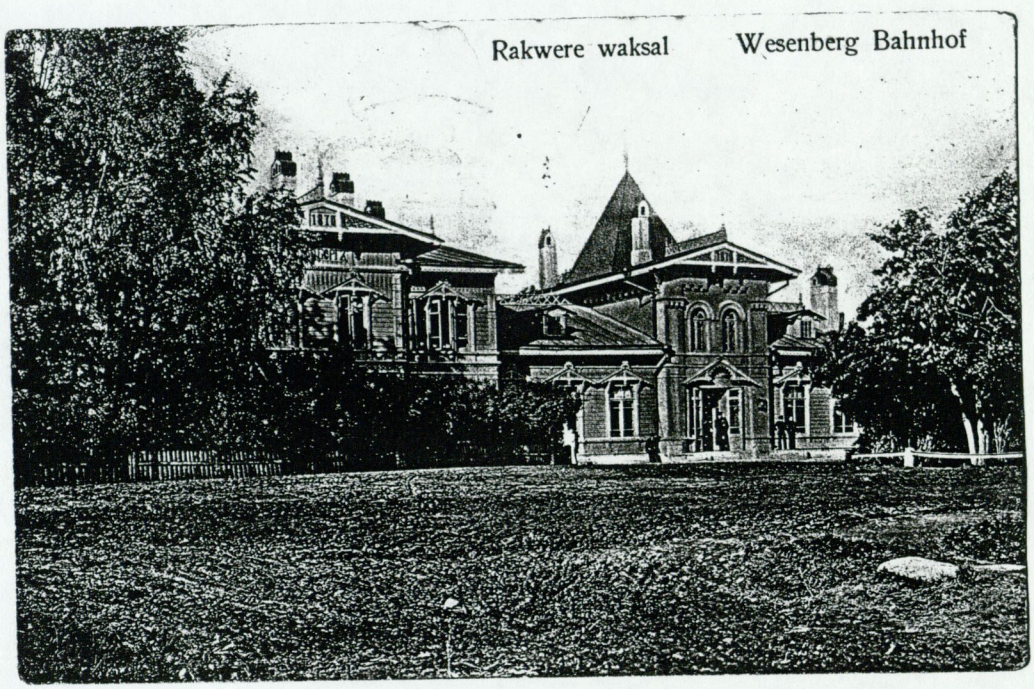


Wesenberg Der Bahnhof.

Liebe Herzog! Heike hier ist mein
[illegible] in Griechenland.
Hellas

Verlag v. Nicolai Erna, Wesenberg. Otto Henjes & Co., Hannover.

19



2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15