

RAAMATUSOOVITUS

Vilen Künnapu.
Kunst, arhitektuur, revolutsioon



Koostajad: Indrek Grigor, Vilen Künnapu
Tekstid: Vilen Künnapu, Indrek Grigor, Veljo Kaasik, Ksenija Litvinenko, Sven-Erik Stamberg
Kujundaja: Angelika Schneider
Eesti Arhitektuurimuseum, 2016

„Vilen Künnapu. Kunst, arhitektuur, revolutsioon” on samanimelise Eesti Arhitektuurimuseumi näitusega kaasnev raamat, mille avab Veljo Kaasiku eessõna ja juhatab sisse Indrek Grigori essee Künnapu loomingulisest sünkretismist. Künnapu enese seisukohti vahendab Sven-Erik Stambergi intervjuu ning Künnapu kultuslikule loojakuvandile heidab valgust Peterburis tegutseva arhitektuurikriitiku Ksenja Litvinenko artikkel nn Elevandimajast. Sarnaselt näitusele ei ole ka raamat retrospektiivne, vaid koondab meistri loomingulisi impulsse otsides kujundite järjepidevust ja ülekandeid tekstide, joonistuste, maalide, arhitektoonide, projektide ja valminud majade vahel.

Raamatut saab osta muuseumist:
info@arhitektuurimuseum.ee
Hind: 15€

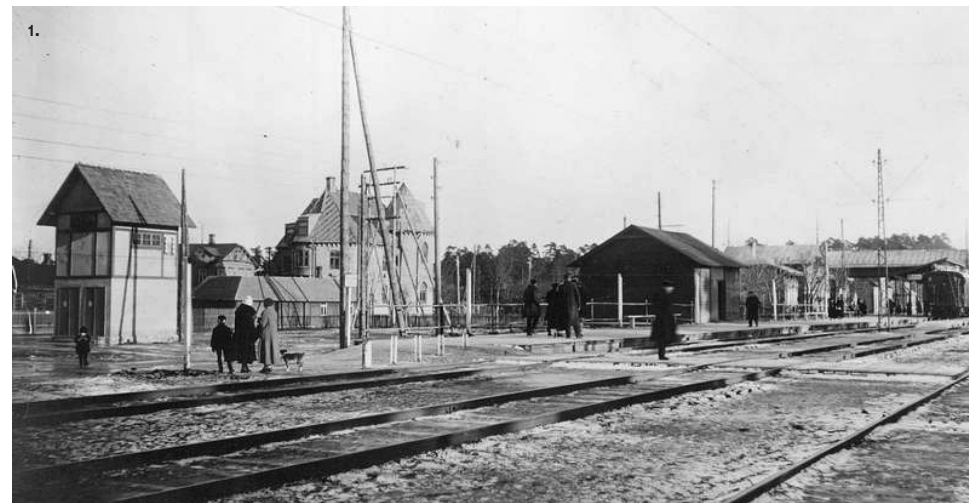


EESTI ARHITEKTUURIMUUSEUM
MUSEUM OF ESTONIAN ARCHITECTURE



EESTI KULTUURKAPITAL

1. Nõmme raudteejaam, HM. 2. Pääsküla raudteejaam, HM. 3. Kivimäe raudteejaam, TLM. 4. Järve raudteejaam, TLM.



AVATUD MAJAD nr 20 Raudteearhitektuur Tallinnas

Avatud Majad on ekskursioonide sari, mis viib arhitektuurihuvilised tuntud hoonetesse, kuhu tavaliselt ei pääse. Ekskursioone korraldab Eesti Arhitektuurimuseum.

7. mai 2016 kell 12:00–15:00
Grupijuht Riin Alatalu,
muinsuskaitsja

Lisainfo:
Eesti Arhitektuurimuseum
info@arhitektuurimuseum.ee
tel 625 7000

Esimene raudteeliin Eestis, mis ühendas Paldiskit Gatsinaga, avati 24. oktoobril 1870. Raudtee seondub ennekõike liikumisega, ent raudtee ise on maa küljes kinni, nagu ka tuhanded raudteega seotud eriotstarbelised ehitised. Ligi pooleteise sajandi jooksul on raudteetaristu mõjutanud, isegi dikteerinud Eesti linnade ja külade struktuuri ja kujunemist. Nii näiteks hakkas tänu raudtee-ühendusele arenema Kohila, samas kui Hageri tähtsus järk-järgult vähenes. Selliseid näiteid võib tuua kõikide liinide äärest. Paljud linnad ja asumid, nagu Nõmme, Tapa ja Jõgeva on tekkinud tänu raudteele. Ka vedureid ja vaguneid ehitati Eestis – Franz Krulli, Dvigateli ja Riigiraudteede Peatehastes. Raudteetööstused olid ka Mõisakülas ja Valgas.

Lisaks tehastele on Tallinnas raudteega otseselt seotud ka mõned asumid – raudtee tehaste töölisel elasid peamiselt Kalamajas ja Uue-Maailmas. Jaamade teenindamisega on seotud näiteks Kitseküla ja Tallinn-Väike.

1904. aastaks oli Eestis rajatud 650 km laiarööpmelist ja 373 km kitsarööpmelist raudteed, millega Eesti muutus üheks kõige tihedama raudteevõrguga piirkonnaks Tsaari-Venemaal. Arvestatav hulk liine olid tööstusettevõtete haruliinid. Tallinna ümbruses ja saartel ehitati I maailmasõja eel Peeter Suure merekindluse kindlusraudteed, mille pikkus 1916. aastal oli 219 km. Enne II maailmasõda oli Eestis 772 km laiarööpmelist ja 909 km kitsarööpmelist raudteed. Praegu on raudtee kogupikkus 1026 km.

Rannamäe tee 3 ja 3a, 1907

Esinduslik linnavilla ja abihoone ehitati teedejaoskonna ülemale. Eesti Vabariigi ajal kasutas hoonet raudteelaste ametiühing ja ajakirja „Eesti Raudtee“ toimetus ning siin oli jaamaülevaade korter. Nõukogude aastatel olid siin korterid, hiljem Raudteelaste Tuberkuloosihaigete Dispanser ja Raudtee Sanitaarepidemioloogiajaam. 1990. aastatel oli siin Eesti Raudtee muuseumi kuni kolimiseni Haapsallu 1997.

Balti raudtee peajaam, 1871, arh Rudolf Otto von Knüpffer

Tallinna jaama sooviti algselt ehitada sadamasse, aga sellega ei nõustunud Tallinna magistrat. Asukohana kaaluti ka Lilleküla. 1869. aastal soosus magistrat eraldama tasuta maa Nunnavärava

ette. Raudteejaamast sadamasse planeeriti algul hoburaudteed, hiljem otsustati pealiini pikendamise kasuks.

Ainus I klassi jaamahoone Eestis. Jaama juurde kuulusid 12-kohaline depoo veduritele, veetorn, vagunidepoo, töökojad, kaubaaiad, laod, elamud ja kõrvalhooned. Osaliselt lammutati hooneid 1930. aastatel kui rajati Kopli kaubajaam, säilinud on 1873-74 ehitatud 6-kohaline veduridepoo ja töökoda.

1960.–1967. ehitati hoone ümber Leningradi büroo “Lengiprotrans” (P. Ašastin, B.Votinov, E. Lohhanova) projekti järgi, osaliselt on müürid säilinud uue jaamahoone sees. Viimane ümberehitus 2004 (Muru ja Pere Arhitektid). Samad arhitektid kavandasid ka linnalähirongide ootepaviljoni, mille kunagi avarat 20 x 20 m suurust ootesaali katab neljale postile toetuv õhuke raudbetoonist võlvkooik.

Balti Raudtee Peatehas, 1870.

Oli toona oma 500 töölisega Tallinna suurim tööstusettevõte.

Kandnud ka nimesid Tallinna Raudteehased / M. I. Kalinini nimeline Tallinna Veduri ja Vaguni Remonditehased / M. I. Kalinini nimeline Tallinna Elavhõbedaaladite Tehas / M. I. K. Elektrotehnikatehas

Eesti Raudtee büroohoone 2008, Urmas Lõoke

Tallinna Raudtee Tehnikakool, 1895

Kool rajati 1880 ja tegutses alguses puithoones. Historitsistliku hoone interjööris on osaliselt säilinud dekoratiivsed puitlaed ja mitmed detailid. Koolihoone juurde kuulub funktsionalistlik 1930. aastate lõpus lisatud juurdeehitis. Kooli sümbol on kitsarööpmeline auruvedur Kc4-100

Paldiski maantee viadukt, 1925–1929, insener Ferdinand Adoff ja tehnik A. Prikk

Eesti varase betoonarhitektuuri silmapaistev näide Laiarööpmelise raudtee rajamisel kulges see ringiga ümber toonase hoonestuse. Linna kasvasdes hakkas aga raudtee liiklust takistama, eriti pärast elektrirongiliikluse käivitamist 1924. Koos Paldiski maantee viaduktiga kavandati ja ehitati ka konstruktsioonilt lihtsam Rohu tänava viadukt.

Tondi raudteejaam, 1936

Huvitav maastikuarhitektuurne tervikkompleks, varamodernistlikule suurlinnale omane liikluse sõlmpunkt, kus kohtuvad erinevatel tasanditel ühistranspordiliigid. Suurte akendega paviljoni-taolises kergehitises asusid piletikassa, ajalehekiosk ja ooteruum, hiljem ka einelaud. Jõuline klombitud paekivist sokkel koos piduliku trepiga seob raudtee trammipeatusega. Jaamahoone on küll kaitse all, kuid alles on sellest vaid paekiviosa.

Järve raudteejaam, 1926, Karl Burman

Rahvusromantiline jaamahoone

Rahumäe viadukt, 1914; 1927, insener Ado Johanson

Peeter Suure merekindluse rajatis. Algselt puidust viadukt asendati raudbetoonist viaduktiga 1927. Uus viadukt valmis 21 päevaga kasutades pideva valu meetodit.

Rahumäe raudteejaam, 1930

Hiiu raudteejaama analoog

Nõmme raudteejaam, 1930

Peatus Seitsmendal Verstal avati 1872. Esimene puidust jaamahoone ehitati 1904–1905 ning ehitati ümber 1929-1930. Sajandivahetusel ehitati mitmes järgus välja jaamakompleksi hooned, nende hulgas pikk 1-korruseline, osalt puidust ja osalt kivist tööliste ja alamametnike elamu Raudtee tn 56. 1912. aastal rajati jaamahoone ette uus varikatus. Jaamahoone keldris asus Eesti Raudtee etalonkell. 1987. aasta juulis lammutati säilinud jupp jaama varikatusest, mis taasavati 1999.

Hiiu raudteejaam, 1930, Franz de Vries

1926. aastal rajatud Hiiu peatuskoht kasutas nagu teisedki jaamad algul jaamahoone kohandatud kaubavagunit. Usutavasti maailmas üks esimesi põlevkivituhkellistest ehitatud hoone.

Peeter Suure merekindluse kindlusraudtee peajaam / Nõmme-Kindluse / Nõmme-II / Nõmme-Väike raudteejaam, 1913

I maailmasõja päevil väidetavalt maailma suurim kitsarööpmelise raudtee jaam. Samasuguse lahendusega paekivist tüüpjaamahooned asuvad ka Männikul, Hiiul, Liival, Tallinn-Väikses. Väana

17 hoonet kasutati ilmselt aktiivselt raudteejaamana ainult paaril aastal I Maailmasõja ajal. Seoses Väana raudteel 1920. aastatel reisiliikluse avamisega kolis tsiviiljaamaks muutunud Nõmme-Väike jaam lähedalasuvasse puidust kasarmubarakki Väana 5. Tühjaks jäänud Väana 17 hoone kohaldati elamuks.

Elamu Väana t. 9 koos kuuri ja raudteejaama jäätmekastiga, 1915–1930. aastad

Jaamakompleksi hooned.

1959 suleti Nõmme-Väikse ja Väana vaheline lõik reisirongidele. Kuni 1971. aastani, kui suleti kogu Tallinna sõlm, teenindas Liiva ja Nõmme-Väike jaamade vaheline lõik Hiiu teraviljaeevaatorit.

Nõmme-Väikse jaama ringdepoo, 1918–19

Kindlusraudtee seitsmekümne veduri hoidmiseks, hoolduseks ja remondiks mõeldud depool oli algselt 25 eraldi värvatega kanalit, mis olid viiekaupa grupeeritud tulemüüridega eraldatud sektsioonidesse. Depoo sai loomulikku valgust uhkete katuselaternate kaudu. Hoone ees oli kiirtena hargnev raudteede võrgustik, igasse kanalisse viis omaette rööpmepaar. Hoovi keskel asus mehhaaniline pöördesild vedurite pööramiseks. 1920. aastatel lammutati osa hoonest sh 10 kanali jagu depood. Üldtübilt sarnane, aga märksa hilisem (1930) kaarduv nn. ringdepoo on säilinud Tallinn-Väike jaama juures Kauba tänavas.

Kivimäe, 1937, arhitekt Hendrik Otloot

Ehitatud kohalikust materjalist – silikaattellistest. Raudteejaama kasutab Nõmme Vanameeste klubi.

Pääsküla raudteejaam, 1915

Uus raudteejaam Petrovskaja Sloboda/Petrovka avati 1915 Peetri aedlinna elanike kulul. Hoone ehitati ümber 1920. aastatel, praegu tegutseb siin Nõmme Vaba Aja Keskus.