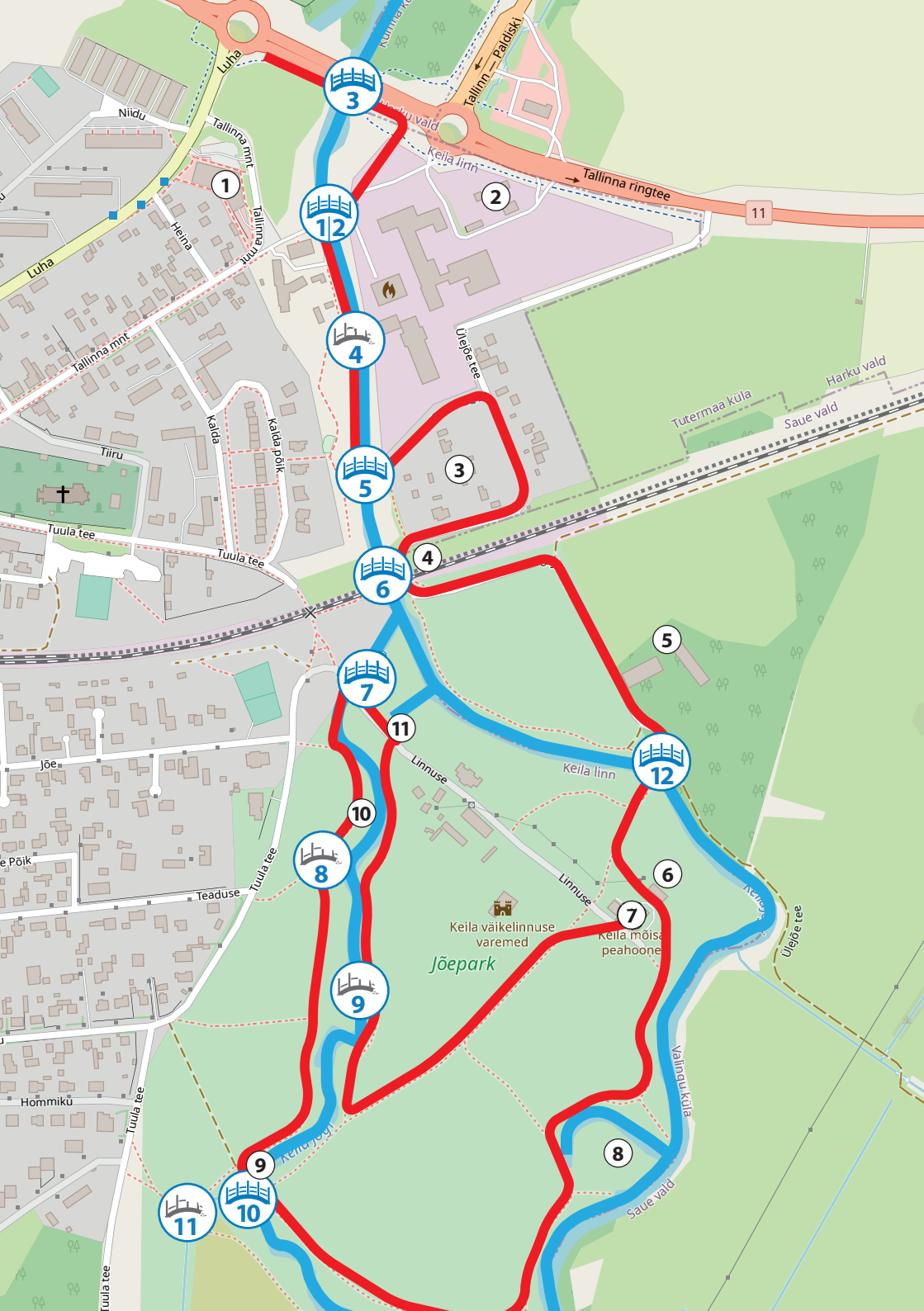




KEILA SILLAD

2022



Sissejuhatuseks

Andmed sildade ehituse kohta Eestis on lünklikud ja juhuslikud. Üldiselt arvatakse, et esiajal Eesti aladel silde ei ehitatud, kuigi Läti Henrik mainib „Liivimaa kroonikas“ linnustesse viivaid silde. Tegemist oli aga arvatavasti üle soolade viivate palkteede ehk soosildadega. Samas on teada, et saarlased ehitasid sõja ajal laevateede sulgemiseks puukaste, mis kividega laetult põhja lasti ning arvatakse, et neist kujunesid hiljem sildade kastsambad.

Tänu uuringutele ja väljakaevamistele on teada, et muistsed asulad tekkisid peaaegu alati värske voolava veega veekogu lähedale. Nii võibki arvata, et ühest muistsest asulakohast sai meie piirkonna sõlmpunkt ja keskus. Nimelt kulges läbi Keila oluline tee Lääne-Eesti muistsetesse asulatesse nagu näiteks Padisele, Haapsallu, Hiiumaale, Noarootsi ja Vormsile. Toona valiti tee, mis läheks võimalikult otse ja oleks vähesete takistustega. Sellisteks takistusteks võisid olla näiteks tihedad metsad, võsastikud, sood, mäed ja erinevad veekogud. Kui muudest sai minna mööda, siis jõge tuli varem või hiljem kuidagi ületada. Enne silla ehitamist valiti koht, kus jõgi oli madalaim, võimalikult kitsas, tugeva aluspõhjaga ning kaldapangad tugevad ja laued. Selline koolmekoht oli ka Keilas praeguse Tallinna maantee kurvi peal kollase jalgsilla juures. Kriteeriumitele vastav koht oli ilmselt põhjuseks, miks siit nii oluline liikumistee läbi kulgema hakkas.

Mida aeg edasi, seda rohkem hakati kasutama hobustrasporti ja -vankreid. Selgus, et märjematel aastaegadel oli jõekallaste ületamine võimatu, oluliselt raskendatud või ülimalt ebamugav. Hobuse ja vankri teisele kaldale viimiseks ei saanud kasutada ka paati või parve, kuna see poleks nii suurt massi ära kandnud. Piisavalt suure aluse rajamine poleks aga olnud kuigi mõistlik. Seepärast hakatigi veekogude ületamiseks ehitama püsivaid ehitisi ehk silde.

Vana Keila kivist

maanteesild

Kahjuks pole selge, millal täpselt rajati Keilasse kõige esimene sild, küll aga on teada, et Rootsi ajal (u 17. sajandil) anti erinevate asulate mõisnikele korraldus hooldada teid ja sildu ning vajadusel ka uusi ehitada. See oli oluline tagamaks võimaluse veel väljakujunemisjärgus postimaanteid mööda kirjavosti transportida. Aastast 1683 pärineb dokument, mis annab alust arvata, et umbes sel ajal võidi Keilasse esimene sild rajada. Sissekande järgi palus tollane maanõunik Otto von Scheiding adrakohtuniku abi leitnant Robert Segeneri vastu seoses ülemääraste nõudmistega Keila silla ehitamisel (05.05.1683).

Kindel märges esimesest kivist sillast samas asukohas pärineb aastast 1853, kui sild sattus avariiolukorda. Erakordselt kõrge suurvesi purustas kaks nõrgalt laotud jäämurdjat koos sammaste allosa müüritisega nii, et jõesambad olid varisemas. Silla edasise saatuse kohta andmed puuduvad. Küll aga on teavet neljaavalise paevõlvilla kohta, mis ehitati 1882. aastal, arhitektiks J. Ventsel. Silla pikkus oli 47,1 ja laius 4,1 meetrit. Sild oli Tallinna maantee sihi pikendus ning selle kõrval asus veskipais koos Keila mõisa vesiveskiga. Paraku sai sild Teises maailmasõjas kannatada, kui 1941. aastal purustati silla üks võlv. Ava sillati ajutise puittoestikuga. 1960. aastate algul sild lammutati jõe süvendustööde käigus.



Keila, 17. sajandi teine pool. Jõel on näha joonistatuna suurt silda ning võimalik, et ka parve. Allikas: Eesti Rahvusrhviiv

Vesiveski

On teada, et juba 15.–16. sajandil tekkis Keila kohale kodanike, bürgermeistri ja gildiga alev, kuhu kuulusid kindlustatud ordumõis ja selle lähedal olev küla. Mõisa juurest linnulennult umbes 1 km jagu allavoolu asus kivist vesiveski, mida mõisnik alates 16. sajandist rentis välja vabadele möldritele. Johanna Lahealu meenutab kirjutises „Keila minevikust“ lisaks vana kivila enda monoliitsele ilule ka kaunist vaadet paisutamille, mille lapsed suviti jooksmas käisid. Sealjuures kõneleb ta legendist, et Keilasse ei toonud lapsi kurg, vaid vastsündinud lapsed leiti veski lähedal asunud allikalt, kust naised käisid värsket joogivett ammutamas.

Vesiveski kuulus mõisale kuni okupatsioonivägede tulekuni, tegutsedes kuni 1940. aastani. Veski pais purustati 1941. aastal, kuid veski ise töötas veel mõned aastad abimootoriga.



Keila jõe kivila ja vahutav jõgi suurvee ajal enne 1914. aastat.

Foto: Johannes Rumbach



Keila vesiveski ja kivila, 1916. a.
Allikas: Harjumaa Muuseum



Suurvesi Keila jõel veski juures tammil. Pildistatud kivila suunaga raudteesillale.
Allikas: Harjumaa Muuseum

Kollane jalakäijate sild

Vesiveski uus sild

Pärast paekivist maantee silla hävimist jõe süvendustööde käigus 1960. aastatel, ehitati 1970. aastate esimeses pooles praegune niinimetatud AS Keva kollane jalakäijate sild. See rajati põhjusel, et Keilas elavatel Autotranspordibaasi nr 14 töötajatel oleks lihtsam üle jõe asuvasse baasi tööle pääseda. Vahepealse aja ja võimaliku silla või purde kohta teave puudub. Võimalik, et kasutati hoopis uut maantee silda põhja pool või oli juba kasutamiseks valmis raudteesilla läheduses asunud ripp-sild (ehitatud hüdro- ja meteoroloogia vaatlusteks).

Juba peagi, aga kerkib siia lähisteles Vesiveski kaubanduskeskus ning ehitatakse kollase sillakese asemel uus Vesiveski sild, mille eskiisi näed teksti kõrvalt.



*Kollane jalakäijate sild ja eemal asuv maantee sild Keilas, 19.04.1998.
Allikas: Harjumaa Muuseum*



*Vesiveski uue silla eskiis 2022.
Autor: Stricto Project OÜ*



*Keila kollane jalakäijate sild, 12.11.2020.
Autor: Mariann Reinmann*

Maantee sillad

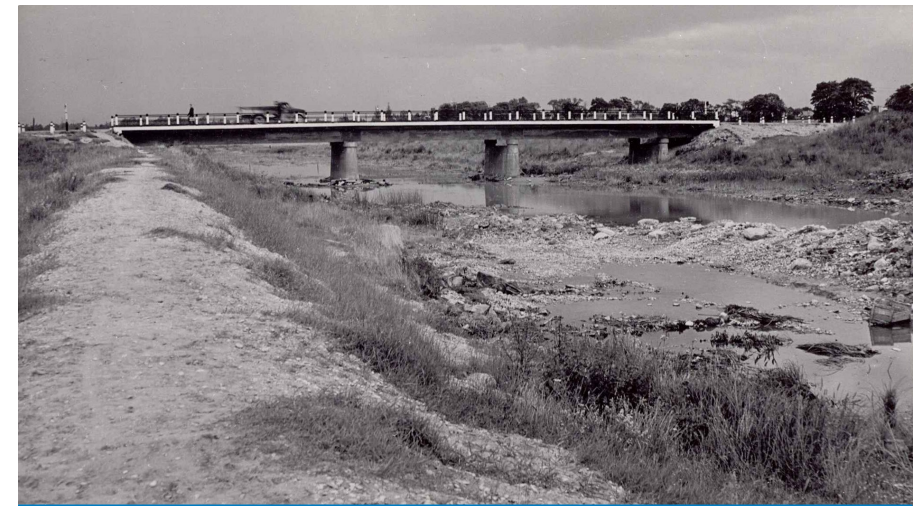
Pärast Eesti Vabariigi ja Nõukogude Liidu baaside lepingu sõlmimist tekkis vajadus Keila ümbersõidu järele. Seepärast kavandati 1940. aastal raudbetoonsild Saue küla ja Keila vahelisele maanteele. Ehitustööd algasid 1941. aastal, kuid jäid puhkenud sõja tõttu pooleli. 1950. aastal projekteeriti sild ümber viieavaliseks ning kahe jätkuvalaga sillaks, kogupikkusega 52 meetrit. Sild saadi valmis 1956. aastal enne vana maantee silla lõplikku hävimist.



*Keila uue raudbetoonsilla ehitus, 09.03.2015.
Autor: Valdur Vacht*

2015. aastal ehitati olemasoleva, ent akumuleerunud, Keila autosilla kõrvale uus sild, seejärel lammutati vana ning selle asemele rajati veel ka teine sild. Mõlemad uued raudbetoonsillad on kolmeavalised ja nende pikkus on 47,3 meetrit. Laiused on 10,7 ja 12,5 meetrit, kandevõimega 360 tonni. Kuna mõlemad sillad on ühesuunalised, lahendati ristmik Keilasse ringteega. Tutermaalt alanud Paldiski maantee kergliiklusteed jätkati kuni Keila linna Luha tänavani, kulgedes nimetatud sildade alt ja ühe silla pealt.

Hea teada: Kuna praegust autode ülesõitu jõest tagab 2 eraldiseisvat silda, on Keilas kokku 8 silda!



*Keila maantee sild, 1961. aastal vaadates kunagise vesiveski poolt Kumna poole.
Allikas: Eesti Maanteemuuseumi arhiiv*

Hüdro- ja meteoroloogia- jaama vaatlussild

Autotranspordibaasi nr 14 ja Keila linna ühendanud ripsild.
Praeguseks selle varem.

1923. aastal ehitatud Keila hüdromeetriaaja ühe osana rajati üle Keila jõe 1960. aastatel hüdro- ja meteoroloogiajaama vaatlussild. Aja jooksul võeti aga kasutusele uusi vaatluse ja proovide võtmise seadmeid ning sild kaotas oma senise olulise funktsiooni.

Silda kutsuti kohalike seas kahe erineva nimega. Üheks oli Nahksild, mis oli ripsildadele omane, kuid selle kõrvale tekkis autobaasi tööliste seas ka teine nimi – Viinasild. Nimelt käisid väidetavalt selle silla kaudu autotranspordibaasi töötajad pidupäeva puhul kangemat kraami juurde ostmas.

Sild on praeguseks küll lagunenu, ent Keila hüdromeetriaaja töötab siiani (2007. aastal jaam automatiseeriti). Silla varemete lähistel asuvas jaamas tehakse endiselt 635,2 km² suuruse valgalaga Keila jõe vaatlusi.



Keila hüdro- ja meteoroloogiajaama vaatlussilla varem.
Autor: Valdur Vacht

Ülejõe jalgsild

Kalda tänavalt Ülejõe teele kulgeva kergliiklustee ja uue silla pidulik avamine oli 04.09.2019. Uus sild annab Ülejõe asumis elanikele võimaluse otse ja ohutult kesklinna jõuda. Silla pikkus on 32 ja laius 4 meetrit.

Sild on valgustatud ning öhtupimeduses avaneb lähedal elavatele ridaelamu elanikele ja piirkonnas liikujatele imekaunis vaade.



Sillakaare paigaldamine Ülejõe sillale,
11.06.19. Autor Valdur Vacht



Värskelt avatud uus Ülejõe sild tõi kokku suure hulga uudistajaid, 04.09.2019.
Autor: Allar Viivik

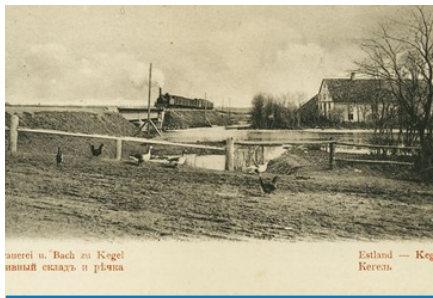
Keila raudteesild

Lisaks jõe ning selle kergesti ületatavale koolmekohale, sai teiseks siinse asula õitsengu oluliseks faktoriks Balti raudtee rajamine ning raudteejaama valmimine 19. sajandi teises pooles. Huvitava kokkusattumusena paiknes raudteesilla asukohas muistne Keila küla (13. sajandil), mis on mainitud Taani hindamisraamatus. Küla asus täpsemalt jõe paremal, Valingu-poolsel kaldal mõlemal pool raudteetammi, kust on 1976.–1977. aastatel leitud ka arheoloogilisi leide, näiteks käsitsi vormitud savinõude kilde, loomaluid jm.

1870. aasta 5. novembril (24. oktoobril Julianuse kalendri järgi) avati pärast pikki planeerimis- ja projekteerimisfaase Balti raudtee Paldiskist Tallinnasse, Narva ja Peterburgi. Taolise raudtee idee tuli 1845. aastal Peterburi äri- ja pangandusesindaja parun Alexander von Stieglitzi poolt. Seda ideed tabasid aga mitmeid äraütlemissid ja vastuseisud. Alles pärast



Raudteesild Keilas, 19.04.1998.
Allikas: Harjumaa Muuseum



Keila mõisa pruulikoda ja raudtee Keilasse, 1916. a. Autor: G. Sarmo.
Allikas: Harjumaa Muuseum



Keila raudteesild, tõenäoliselt 1907. aasta paiku. Allikas: Eesti Ajaloomuuseum

oskuslikku lobitööd Peterburi ajalehtedes, parun Robert Gottlieb von Roseni poolt ning Eestimaa Rüütelkonna peamees Alexander von der Pahleni järjekindluse abil sai Balti Raudtee rahastuse, rohkem kui 20. aastast idee esmaesitlusest 1867. aastal, loobudes tsaaririigi laenugarantiist ning tänu julgetele Suurbritannia ärimeestele. Esimene laiarööpmelise raudtee liipreid kandev, tõenäoliselt puudust, raudteesild valmis Keilas vahemikus 05.1869–08.1870. Eelnimetatud Hr. Pahlen pärjati aga kohe raudtee valmimisega järel Tallinna linna aukodaniku tiitliga.

Kahe terasest talakanduriga raudteesild Haapsalu–Tallinn raudteel üle Keila jõe valmis aga 1903. aastal napilt enne Keila–Haapsalu liini avamist 1905. aastal. Sild oli kaheavaline ja pikkusega 37,8 meetrit. Hiljem on silda ümber ehitatud ning seda on hooldatud ja taastatud nii nõukogude kui ka taasiseseisvunud



Keila raudteesild, 8.10.2020.
Autor: Mariann Reinmann

Eesti ajal. Viimane suuremamahuline rekonstrueerimine toimus 2020. aasta suvel. Praeguseks on teada, et lähiaastatel rajatakse puuduv teine rööppaar Keila–Valingu ja Laagri–Pääsküla vahelistele raudteelõikudele ning ehitatakse uued sillad üle Keila jõe. Tööd juba käivad – silla lähedale ehitatakse jalakäijatele turvalisem maa-alune tunnel tulevaste raudteede ületamiseks.



Keila jõe süvendustööd raudteesilla lähedal 1961. a suvel. Taamal paistab Keila kiriku torn. Allikas: Tiina Veisalu erakogu

Maamärgid

- 1) Maxima
- 2) Alexela tankla
- 3) Ülejõe tänava elurajoon
- 4) Raudtee
- 5) Keila mõisa viinavabriku ja moonakate maja varemed
- 6) Harjumaa muuseumi tagune garaaz
- 7) Harjumaa muuseum
- 8) Ostrovka ujumiskoht
- 9) Saja tamme pargi mälestuskivi
- 10) Punase vähi ujumiskoht ja kivitrepp
- 11) Mootorsõiduki keelumärgiga algav jalgteed

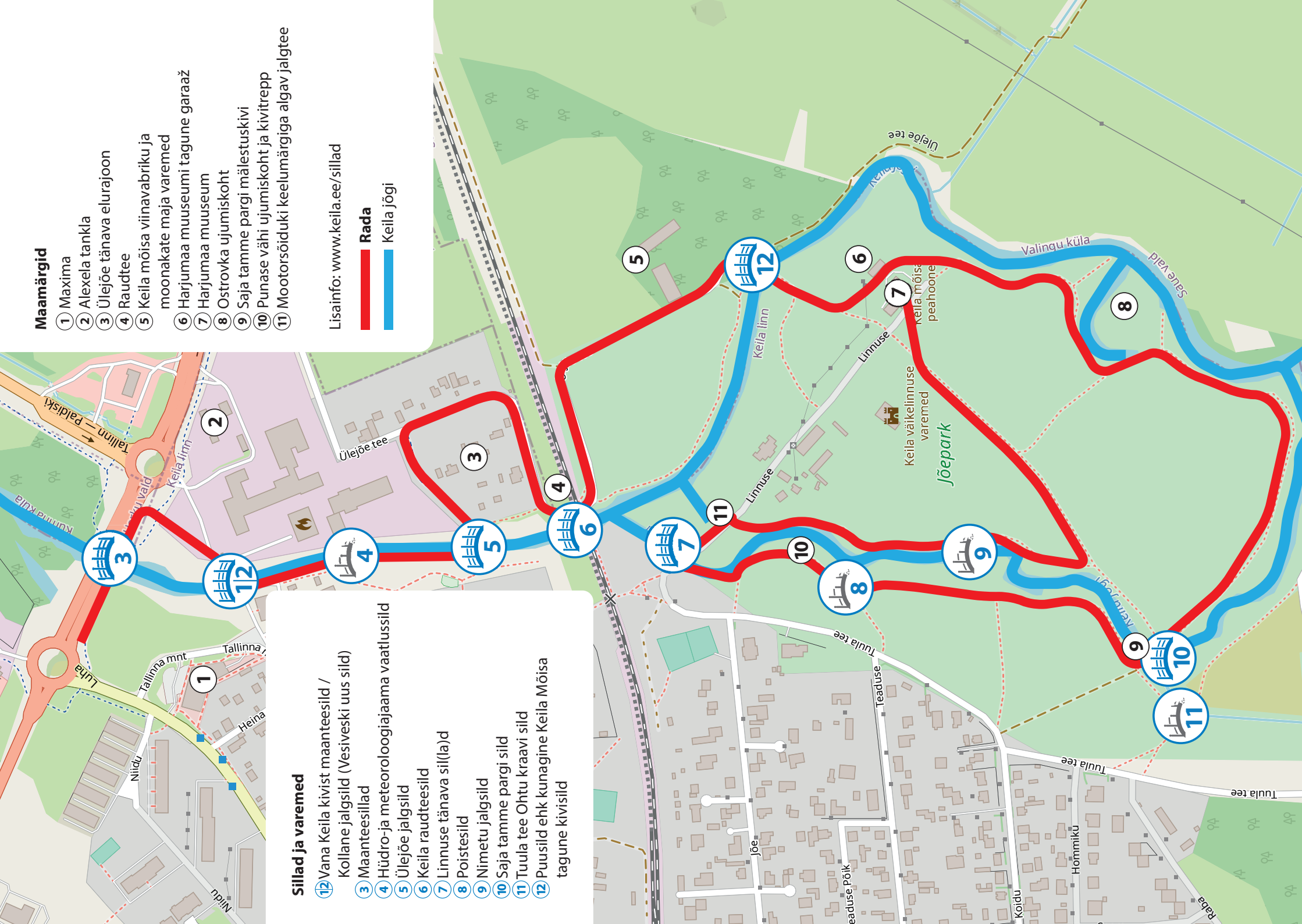
Sillad ja varemed

- 12) Vana Keila kivist maanteesild / Kollane jalgsild (Vesiveski uus sild)
- 3) Maanteesillad
- 4) Hüdro- ja meteoroloogiajaama vaatlussild
- 5) Ülejõe jalgsild
- 6) Keila raudteesild
- 7) Linnuse tänava sil(la)d
- 8) Poistesild
- 9) Nimetu jalgsild
- 10) Saja tamme pargi sild
- 11) Tuula tee Ohtu kraavi sild
- 12) Puusild ehk kunagine Keila Mõisa tagune kivisild

Lisainfo: www.keila.ee/sillad

Rada

Keila jõgi



Linnuse tänava sil(la)d

Kuigi praegu on Linnuse tänaval üks sild, selgub ajalugu uurides, et varasemalt on Linnuse tänaval olnud mitu silda. Jõgi oli nii looduslikult kui ka erinevate mõisaomanike jõesaare kujundamise läbi madal, lai ning mitmes kohas rohkeharuline. Ka praeguse Linnuse tänava alt voolas tegelikult jõgi läbi kaheharulise-na, jättes keskele pisikesse saarekese.



Keila mõisa piirikaart, 1859. a.
Allikas: Eesti Rahvusrhiiv

Kahjuks, nagu ka meie vanima sillaga, on väga raske öelda täpselt esimese silla ehitusaega, kuid 1859. aasta kaart tõestab, et sillad olid siis juba olemas. Arvata võib, et mingit laadi sillad või parved olid kasutuses ka varem. Sama kaardi joonis ja sildade ajalugu vihjab, et tegu oli arvatavasti puusildadega. Samuti on üsna tõenäoline, et kivisillad ehitati siia samas ajajärgus, kui Keila maantee-sild (1880. aastatel).



Linnuse tänava kivisild vaatega raudteetammile ja raudtee ülekäigule, 1920–1930. a. Allikas: Harjumaa Muuseum



Kari Keila jões, Linnuse silla, Saarukese ujumiskoha juures.
Allikas: Harjumaa Muuseum

Toetudes ehitusarhitektuurile ning Johanna Lahesalu väidetele koduloolisest trükisest „Keila minevikust“, võib arvata, et ehitusmeistriks oli J. Ventsel. Linnuse tänava sildade vahele jäänud saare lõunapoolsel osal asus rahvasuus Saarukeseks kutsutud madalama veega ujumispaik, mida eelistasid eelkõige mõisapreilid, hiljem ka teised Keila alevi naised ja lapsed. Liikudes veidi edasi kunagise Keila mõisa ehk praeguse Harjumaa muuseumi poole, saab selgelt aimu, kus asus teine sild – selle voolusäng (suurvee aegadel ka kraav või oja) on veel täiesti selgelt aimatav. Paljud nooremad keilalased, just Linnuse silda/sildu ei tea Keila sildadeks nimetada, sest kogu jõe vasaku haru taas voolama hakkamine on alles suhteliselt uus nähtus.

Uus Linnuse tee kivisild ehitati Keila jõepargi heakorratööde ühe osana, mille raames taastati ka jõe vasaku haru veevool ning tehti mitmeid muid heakorratöid. Ametlik avamine toimus juunis 2012. aastal.

Kuhu aga kadus vahepealsete aastate jooksul Keila jõe vasak haru?

Alates 1955. aastast viidi maaparanduslikel eesmärkidel läbi kaks Keila jõe süvendamise projekti. Esimene Tallinna–Paldiski maantee sillast ülesvoolu ja teine kuni Tallinna–Pärnu maantee sillani. 1960.–1961. aastatel tehtud Keila jõe parempoolse haru süvendamine tõi kaasa vasakpoolse haru ulatusliku veetaseme alanemise. Seejärel Linnuse tänava sild likvideeriti ning asendati pinnasest valliga, mis muutis vasaku haru peaaegu läbinisti umbseks ja veevool peatus.

Kuna jõe parempoolse haru põhi kaevati oluliselt sügavamaks, jäi vasakpoolne jõe säng kuivale ning hävinesid ka kunagised supluspaigad ja mõisapargis olnud kalatükkide veesilmad.

Vaata fotot süvendustöödest raudteesilla juures lk 11.



Tiina (Veisalu) onupoeg isaga kalal ca 1953.a Saarukese ujumiskoha juures. Taamal paistmas Linnuse tee üks sildadest. Allikas: Perekond Veisalu erakogu

Poistesild

1920.–1930. aastatel asus kahe populaarse ujumiskoha, Punane Vähk ja Paradiis, vahel ka üks sild – Poistesild. Silla olemasolu mäletavad vähesed ning nime tekke kohta on veel vähem infot, nagu ka on minuni jõudnud vaid paar fotot selle piirkonna jalgsildadest. Kahjuks puudub teave ka silla ehitaja ning ehitamise aasta kohta.



„Punases Vähis“ pojaga 8.11.1954. Foto on tehtud Paradiisi ujumiskoha poole viivalt teelt, pildi paremas servas, taga-pool paistab Punase Vähi kivitrepp. Allikas: prk Ellerti erakogu

Küll aga võib arvata, et sild ehitati pääsemaks kiiremini ja otse üle jõe vasaku haru Paradiisi ujumiskohta või Keila mõisa juurde. Seda enam, et tegelikult lookles siis praeguse võsastiku seest veel üks, vasaku jõeharu lisaharu, mis selles kohas taas kokku saades jõe eriti laiaks venitas. Kohapeal on kolmanda haru jõesängi muistne asukoht kenasti veel aimatav.



Punasega Poiste või ka Poissmeeste silla asukoht ja kollasega Nimetu, Keila Mõisani viiva otseteeni juhatanud sillake Paradiisi ujumiskoha lähistel. Allikas: Maa-amet

Nimetu jalgsild

Otsetee Paradiisi ujumiskoha lähistelt Keila mõisa poole

Õpetaja Tiina Veisalu mälestustele tuginedes on nüüd teada veel ühe silla asukoht, mis samuti praeguseks on hävinud. Sillal teadaolevalt nime polnud, kuid asus veidi eelnevalt tutvustatud Poistesillast mõisa poole minnes ja Paradiisi ujumiskohast veidi allavoolu, otse pargist mõisa poole viinud pargiteel jõeharu kohal.



Paradiisi ujumiskoha lähistel asunud jalgsild, 1961. Autor: G. E. Arst. Allikas: Erakogu

Saja tamme pargi sild

Esimene korralik sild valmis sinna 2016. aasta lõpus. Enne 1960. aastatel toimunud jõe paremharu süvendust polnud sillal selles asukohas eesmärki. Vanadel kaartidel on näha üsna lai jõe pöörangukoht, kuid ka siis polnud seal erilist vajadust jõeületuseks.

Pärast süvendustöid, kui vasak haru aegade jooksul kuivaks jäi, oli seal karjapoisihüppega ületatav väike oja ning suurvee ajal kellegi poolt ise paigaldatud purre. Kui 2012. aastal Keila linna eestvedamisel jõe vasak haru taas ekspertide abiga voolama pandi, ehitati ka sild, et hõlbustada pargi kasutamist ja ühendust linnaga. Silla pikkus on 9 ja laius 2 meetrit.

Valge puitsilla kõrval paikneb Eesti sajandaks juubeliks avatud ja pühendatud saja tamme parki tähistav mälestuskivi. Nimelt istutati Eesti Vabariigi juubeli puhul Keila Jõeparki 100 noort tamme.



Valge, 100 Tamme pargi, puitsild üle Keila jõe vasakpoolse haru, 2017. a.
Autor: Valdur Vacht

Tuula tee /

Ohtu kraavi sild

Väikesest valgest sillast vaid paarkümmend meetrit mööda pargiteed Ohtu suunas liikudes paiknes kunagi veel üks sild, mille olemasolust väga paljud ei tea. Silla eesmärk oli tol ajal Tuulasse kulgeval teel võimaldada kraavi ületada.

Keila Kooli staažika õpetaja Tiina Veisalu mälestustele toetudes oli seal samas stiilis kivisild nagu vesiveski juures ja Keila mõisa taga. Ehitatud oli see arvatavasti umbes samal ajal koos teiste Keila kivisildadega (19. sajandi teises pooles). Paraku kivisild hävines eemalt kulgenud maantee ehituse järel või lõhati jõe süvendustööde ajal.



Tuula tee kraavisilla asukoht helesinise kriipsuna.
Allikas: Maa-amet

Puusild ehk kunagine

Keila Mõisa tagune kivisild

Arvatavasti oli sild siin juba enne 19. sajandi keskpaika, kuid kindlasti oli sild olemas 1859. aastal. 1888. aastal ehitati mõisast üle jõe uus mõisa viinatehas ning teisele poole jõge ka mõisa töötajatele elamishoone ehk moonakatemaja (praeguseks on mõlemast järgi vaid varemed).

Johanna Lahesalu kodulooline uurimus „Keila minevikust“ väidab samuti, et arhitekti ja ehitusmeistri J. Ventseli kaunis kivisild on ehitatud sinna 19. sajandi teisel poolel. Sild lõhati nõukogude võimu ajal 1960.–1961. aastate maaparandustööde käigus ümberasuvate põldude kuivendamise eesmärgil. 1970. aastatel ehitati samasse kohta metallist taladega puitosadega purre, mille vandaalid lõhkusid 2000. aastate alguses. Puitsild taastati Keila Kiwanis klubi eestvedamisel 2005. aastal.



Postkaart aastast 1903. Mõisa kari läbib jõge, vasakul kivisild. Taamal paistmas kunagine moonakatemaja ja paremal karjakastelli nurk.
Allikas: Tallinna Linnamuuseum



Keila moonakatemaja ja kivisild vaadatuna karjakastelli eest, kirde suunas 1900–1910. a.
Allikas: Eesti Ajaloomuuseumi arhiiv



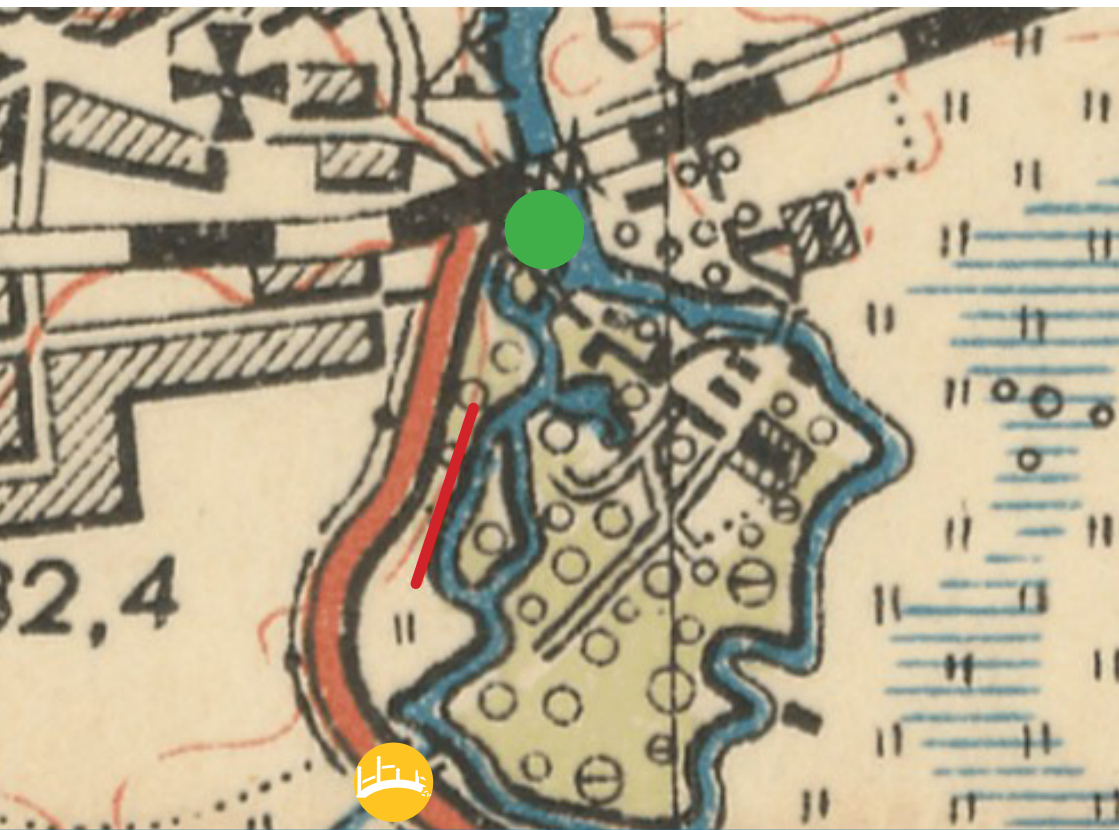
Harjumaa Muuseumi tagune puusild, 2021. a.
Autor: Mariann Reinmann



Harjumaa Muuseumi tagune puusild, 1998. a.
Allikas: Harjumaa Muuseum

Lisaks...

Juuresoleval 1943. aasta topograafilisel kaardil Maa-ameti ajalooliste kaartide kogust võime näha, kus asus Tuula tee kivisild (kollasega). Näha on ka vasaku haru lisa- ehk kolmas haru Keila linnas Tuula tee servas (punane jooneke), samuti Linnuse tee sildade ja eelnimetatud kahe vahele jääv Saaruke (rohelisega).



Aitäh...

...et võtsite käia läbi ülevaatliku rännaku Keila sildadest ja nende ajaloost.

Hoidkem Keila jõge, loodust ja linna armastuse ning tarkusega!

Kui teil on huvitavaid pilte, mälestusi ja parandavat või lisainfot Keila sildade kohta, siis ootan neid väga e-aadressil aare.lepiksaar@keila.ee või aarelepiksaar@kultuuriguru.ee.

Kõike head ja ilusat, mida me Keilas armastame ja miks seda linna kalliks peame, saab nii sõnas kui pildis avaldada ka "Me armastame Keilat" Facebooki ja Instagrami lehel.

Aare Lepiksaar
keilalane

SUURED TÄNUD ANDMEALLIKATE, VIHJETE JA MUU ABI EEST:
Tiina Veisalu, Kadri Aller, Mall Siniveer, Reet Pius, Harjumaa Muuseum. Hillar Palamets, Heli Nurger, Allar Viivik, Aivar Põldvee, Eduard Pukkonen, Kadi Kroon-Laur.

Teksti toimetas Helina Vallas.

Esikaanel: Ülejõe sild. Autor: Mariann Reinmann

Kujundas: Mandariin OÜ

Allikad:

- Lahesalu, Johanna „Keila minevikust“
- Palamets, Hillar „Pajatusi Keilast ja kaugemalt“
- „Ago Köögardali päevaraamat 1944“
- „Ado Köögardali päevaraamat 1945“
- Vikipeedia: Keila sildad
- Rääsk, Mairo „Eesti sildad = Brücken in Estland = Bridges in Estonia“
- „Keila Kooli kodulooline raamat Keila-minu kodukoht“
- Raid, Tõnu „Eesti teedevõrgu kujunemine“
- Aluve, Kalvi „Maakõrtsid ja hobupostijaamad Eestis : ehitusajalooline ülevaade“
- Leimus, Ivar „Keila mõisa ehitusajalooline ülevaade“
- Mandel, Mati „Arheoloogilistest uurimistöödest Keila väikelinnusel”



KEILA