

Eesti Kunstiakadeemia  
Kunstikultuuri teaduskond

Muinsuskaitse ja konserveerimise  
osakond

Ajaloo markeerimine Tallinna Vanasadamas

Bakalaureusetöö

Markus Johann Väli

Juhendajad: Triin Talk, MA

Tallinn 2020

## Autorideklaratsioon

Kinnitan, et:

1. käesolev bakalaureusetöö on minu isikliku töö tulemus, seda ei ole kellegi teise poolt varem (kaitsmisele) esitatud;
2. kõik bakalaureusetöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd (teosed), olulised seisukohad ja mistahes muudest allikatest pärinevad andmed on bakalaureusetöös nõuetekohaselt viidatud;
3. luban Eesti Kunstiakadeemial avaldada oma bakalaureusetöö repositooriumis, kus see muutub üldsusele kättesaadavaks interneti vahendusel.

Ülaltoodust lähtudes selgitan, et:

- käesoleva bakalaureusetöö koostamise ja selle sisalduvate ja/või kirjeldatud teoste loomisega seotud isiklikud autoriõigused kuuluvad minule kui bakalaureusetöö autorile ja bakalaureusetööga varalisi õigusi käsutatakse vastavalt Eesti Kunstiakadeemias kehtivale korrale;
- kuivõrd repositooriumis avaldatud bakalaureusetöö on võimalik tutvuda piiramatul isikute ringil, eeldan, et minu bakalaureusetööga tutvuja järgib seadusi, muid õigusakte ja häid tavaid heas usus, ausalt ja teiste isikute õigusi austavalt ning hoolivalt.
- Keelatud on käesoleva bakalaureusetöö ja selles sisalduvate ja/või kirjeldatud teoste kopeerimine, plagieerimine ning mistahes muu autoriõigusi rikkuv kasutamine.

---

*(kuupäev)*

---

*(bakalaureusetöö autori nimi ja allkiri)*

Töö vastab bakalaureusetöö esitatud nõuetele:

---

*(kuupäev)*

---

*(bakalaureusetöö juhendaja allkiri, akadeemiline või teaduskraad)*

## SISUKORD

<b>Sissejuhatus</b>	<b>2</b>
<b>Sadama kujunemine</b>	<b>3</b>
<b>Markeerimise probleematika</b>	<b>22</b>
<b>Markeerimise viisid ja näited</b>	<b>25</b>
Infotahvel	25
Virtuaalne taasloomine	28
Tasapinnal markeerimine	29
Kunstiline markeerimine	31
Markeerimine uue hoone arhitektuuris	33
Kohanimed	39
<b>Markeerimise võimalused Vanasadamas</b>	<b>41</b>
Sadamasild	43
Muulid	45
Kesselpatarei	46
Retranšment ja muud kaitserajatised	48
Tõrvaköök	49
Veekanalid	50
Härjapea jõgi	52
Veepiiri muutus	53
Muldkindlustus	55
Laevad	56
Raudtee ja tööstuse miljöö	57
Elevaator	59
<b>Järeldused ja kokkuvõte</b>	<b>60</b>
<b>Kasutatud materjalid</b>	<b>62</b>
<b>Kasutatud illustratsioonid</b>	<b>65</b>
Summary	69

# Sissejuhatus

Tallinna teke ja arengulugu on läbi sajandite olnud otseselt seotud sadamaga. Samal ajal kui Tallinna vanalinn ja ka suur osa eeslinnasid on põneva ajaloolise ilmega, on sadam ise suhteliselt tühi keskkond, kus sadama pikk ja väärikas ajalugu ilma konkreetselt otsimata välja ei paista. Käesoleva bakalaureusetöö eesmärk on anda ülevaade Tallinna sadama kujunemisloo säilinud ja hävinud füüsilistest tunnismärkidest ja arutleda teemal kas üldse ja kuidas on võimalik kadunud keskkonda ja ajaloolisi elemente tänases sadamas markeerida.

Töö esimene osa on ülevaade sadama kujunemist pidades silmas nii muudatusi sadama territooriumis kui ka selle teisenemist keskaegsest kaubasadamast uusaegseks sõjasadamaks ja hiljem kaubasadamaks. Täna toimib Tallinna sadam ennekõike reisisadamana ja on eriti suvehooajal värv Tallinna miljonitele väliskülalistele. Uurimisallikatena on kasutatud ajaloolisi kaarte<sup>1</sup>, fotosid, aga ka piirkonnale koostatud muinsuskaitse eritingimusi<sup>2</sup>.

Töö teine osa on autori valik olulisematest sadamale omastest erinevatest prioodidest pärit elementidest ning nende markeerimise võimalustest. Kui ajalooliste struktuuride rekonstrueerimisest on kirjutatud suhteliselt palju, siis markeerimisest on materjale vähem. Ühe eeskujuna kasutasin Juhani Hindi 2015. aastal kaitsitud bakalaureusetööd.<sup>3</sup> Oma töö ühe osana proovisin ajalooliste fotode ülepildistamist, et ühtlasi täiendada Ajapaik.ee andmebaasi. Täna lahke abi eest oma juhendajat Triin Talki, ajalooliste kaardiandmete jagamise eest Tallinna Linnaplaneerimise Ameti muinsuskaitse osakonna arheoloogi Ragnar Nurka, kelle eelnevale Sadama kaartide uurimistele kõvasti toetusin ja mille põhjal koostas ka enda omad, ning muinsuskaitset Artur Ümarat, kes võimaldas mul kasutada tema sadama uuringute käigus kogutud materjale ehk sadamaala arhiivimaterjalide kausta.

---

<sup>1</sup> Ragnar Nurk. Tallinna Vanasadama ajalooliste kaartide töötlus ja sidumine tänapäevase kaardiga. Osatühting Agu EMS, 2010.

<sup>2</sup> Monika Eensalu-Pihel, Laur Pihel, Muinsuskaitse eritingimused Logi tn 2,4; Lootsi tn 13, 14; Sadama tn 21, 25; Uus-Sadama tn 19, Logi tn 3, Logi tn 6, Lootsi tn 11, Logi tn T2, Uus-Sadama tn 21,23,25 Tallinna Linna detailplaneeringule, Tallinn 2019; Mari Luukas, Sirlu Oot. Muinsuskaitse eritingimused Vanasadama lõunaosa detailplaneeringule DP040550, Tallinn 2019.

<sup>3</sup> Juhan Hint, Hävinud arhitektuuripärandi eksponeerimine Tartu keskaegse kihistuse näitel. Bakalaureusetöö. Eesti Kunstiakadeemia 2015. Kättesaadav EKA raamatukogus.

# Sadama kujunemine

**Tallinna muistne asustus**, selle tüüp ja asukoht ei ole kindlalt teada. Tallinna muinasaja uurimise aluseks on olnud peamiselt naabermaade ja vallutajate kirjutised, keskaegse linnaplaani põhjal tehtud oletused ning viimasest sajandist alates aina enam arheoloogilised uurimused.

Praegune Vanasadam oli sellel ajajärgul veel vee all ning veepiir võis muinasaja lõpul paikneda Vanalinna kandis orienteeruvalt Põhja ja Mere puiestee ning Narva maantee joonel. Tallinna lahe piirkonna asustuse häguse mineviku üks selgemaid punkte on Iru muinaslinnus. Muinaslinnuse kõige varasemad leiud pärinevad juba kiviaja lõpust, kuid asustuse kõrgperiood jääb 6.–11. sajandisse, mil see oli tõenäoliselt siinse ala suurim keskus. Äkiline hääbumine selle ajavahemiku viimasel sajandil võis suurendada Tallinna tähtsust. Just nendest taanlaste vallutusele eelnenud sajanditest on otsitud Tallinna kui keskuse algeid, kuigi varasemad leiud Tallinna aladelt pärinevad ka juba rauaajast.<sup>4</sup>

Linna alge on hägune ebakindlate aluste tõttu, isegi Henriku Liivimaa Kroonikas selgelt mainitud linnuse iseloomu ei ole suudetud arheoloogiliste uuringutega paika panna<sup>5</sup>, ning teisi asulale omaseid kohti mida ei ole nii konkreetset kirjalikult mainitud, nagu sadam või turukoht, ei ole suudetud kindlaks teha.

20. sajandi ajaloolased paigutasid linna üldjuhul praegusele Vanalinna alale ning sadamakoha vanalinnale lähedale eelmainitud Põhja ja Mere puiestee ning Narva maantee joonele. See on üldine lähenemine, kuid igal teorial on oma iseärasused mille detailidesse käesolev ülevaade ei lasku.<sup>6</sup> Loogilise tuletuse, keskaegse arhailise linnastruktuuri analüüsi ning oma aja parimate andmete põhjal tehtud väga veenvad argumendid ei ole aga Vanalinna arheoloogias kinnitust leidnud. Viimaste andmete põhjal on varajane Tallinna asustus asetatud ka näiteks Marika Mägi poolt Tõnismäele, ning Sadamakoht hoopiski Härjapea suudmesse.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Tallinna ajalugu I 1561. aastani. Tallinna Linnaarhiiv, 2019, lk 59–63.

<sup>5</sup> Samas, lk 63–64.

<sup>6</sup> Dmitri Bruns, Tallinn: Linnachituslik kujunemine, kirjastus “Valgus”, Tallinn, 1993, lk 21–37.

<sup>7</sup> Tallinna ajalugu I 1561. aastani, lk 65–69.

Põhjus miks Tallinnal üldse võis olla suurem kaubanduslik ja seega sadamakohta tingiv roll, on lihtne asjaolu, et ajalooline idatee Venemaa aladele ja sealt ka edasi lõunasse läbis Soome lahte, mille loomulik peatuspaik on Tallinna lahes. Tolleaegsel kaupmehel või mingil muul eesmärgil ida poole sõitval laeval oli vajalik navigeerida maismaad nähes, milleks on siinne Soome lahe kitsas koht ideaalne. Mis eristab Soome rannikut Põhja-Eesti omast sellel ajaperioodil on asustuse tihedus. Eesti põhjarannikul oli rohkem inimesi ja seega rohkem võimalusi soetada pikaks teekonnaks vajalikke tarbeid.<sup>8</sup> See mõttekäik jällegi toetab seisukohta, et Tallinnas oli tollel ajal mingit sorti suurem keskus pärast Iru tähtsuse taandumist.

See üldine ebakindlus tähendab, et peale veepiiri ei ole selle töö eesmärgiks seatud märgistamine selle perioodi kohta võimalik.

**Sadam keskajal** oli linna jõukuse allikas. Eelmainitud head eeldused idapoolseks kaubanduseks muutusid aina tähtsamaks. Tallinnasse toodud saksa kultuur ja sellega kaasnenud Lübecki linnaõigused ning koht Hansa Liidus seadis linna hoopiski suuremasse kaubandusvõrku. Linnaõigused anti Tallinnale aastal 1248 ning veelgi privilegeritum laolinna õigus aastal 1346, mis kohustas idapoolse suunduval kaubal läbida Tallinnat või sama privileegi omavaid Riit või Pärnut ja mis andis seega veelgi enam põhjust Läänemere kaupmeestel ja käsitöölistel suunduda Tallinna. Nagu ka varem Iru näitel oli linna tähtsuse järjekordne kasvu kiirenemine 14. sajandi teisel poolel arvatavasti seotud konkurendi Visby hävinguga, mille langus nihutas majandusliku raskuskeseme Tallinna poole.<sup>9</sup> Nende kahe võrdlus näitab ka Tallinna hüppelist arengut mastaabis – kohalikust keskusest Euroopa tähtsusega linnaks. Nii selgelt kaubandusele suunatud ja kaupmeeste võimu all olevas linnas oli sadamal ülitähtis roll.

Keskaja sadamastruktuur on ka tänapäeva Vanasadamas loetav. Sadamasild oli, ja maa all veel on, Sadama tänava joonel. Ajapikku mere taganedes täideti sillatagune ning rajati liiklemiseks tee. 1372. aastal ehitati merre ulatuva neemiku põhjaserva, vallikraavi suudme lähedale sadamatorn. 1380. aastaks oli ehitatud kaks uut sadamasilda ja kivist muul, mida pikendati 15. sajandil ning mille tippu ehitati vahimaja. 1530. aastal hakati ehitama sadama

---

<sup>8</sup> Marika Mägi, Rafala: Idateest ja Tallinna algusest, kirjastus "Argo", 2015, lk 9–20.

<sup>9</sup> Küllike Kaplinski, Tallinn – Meistrite Linn, kirjastus "Koolibri", Tallinn, 1995, lk 9–16.

kaitseks kivist vahitorni, äsja oli valminud Suure Rannavärava täiendav eeskaitse koos Paksu Margareeta torniga. 16. sajandiks oli pinnas märkimisväärselt tõusnud ja ka aja jooksul täidetud. Selleks ajaks oli praegune Sadama tänav umbes poole tänava laiuselt maismaa. Keskaegsed sadamasillad ja muulid ei ole maapinnal säilinud, kuid on tõenäoline, et neid kasutati järgmiste laienduste ehitamisel.<sup>10</sup>

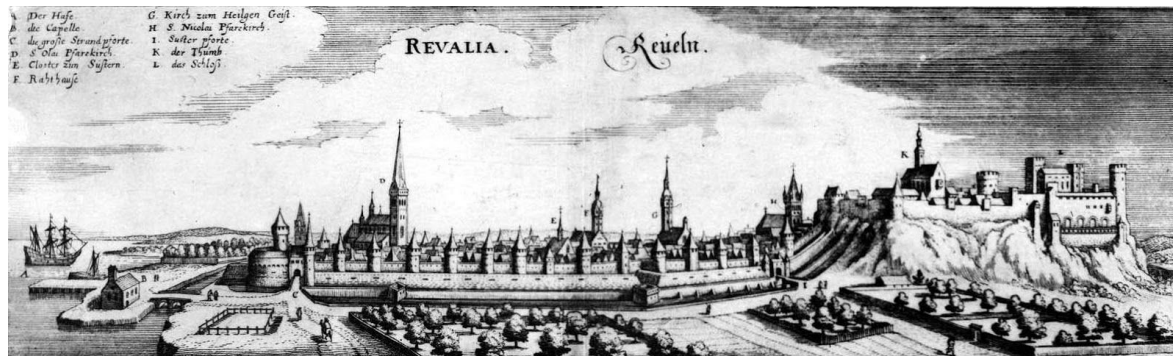
Puidust sadamasilda oli vaja pidevalt parandada, ning samuti leiab rae dokumentides probleeme meistrite või tööliste leidmisega. Erinevate sadamaga seotud ametite seas olid ühed olulisemad mündrikud. Mündrikud olid sadamale elulise tähtsusega ning neile anti suur osa sadama toimimiseks vajalikke ülesandeid. Mündrik ehk praamijuht pidi oma lootsiga (mündrikutel oli kohustus omada 2 suurt ja 1 väikest paati) juhtima laevu madalikest ja karidest mööda sadamasse ning seejärel lossima nende kaupa. Mündrikul oli keelatud seda teha enne kui laev oli lasknud purjed alla ning visanud ankru vette, et välistada pettust. Laevade ohutu liiklemise tagamiseks oli neil ka kohustus paigaldada ja hooldada meremärke, samuti hooldada kogu sadamat, hoida korda, päästa merehädalisi, isegi jälitada röövleid. Omamoodi mündrik oli ka sadamavaht, kes pidi sadama heakorral silma peal hoidma ning tabama tollist hiilijaid. Mündriku vastav amet sisemaal olid voorimehed ja kandjad, kes olid samuti kohustatud linna sees vajadusel korda kaitsma.<sup>11</sup>

Keskajast arvatavasti pärineb sadama asukoht, kuid peale sildade mis andsid sadamale selle edasise orientiiri ei ole sellest ajajärgust midagi konkreetset mida saaks markeerida. Sadama tähtsus keskaegsele linnale on püsivalt markeeritud vanalinna tänavate kaudu, nii üldiselt tänavate suundades kui ka asjaolus, et linna võimukese ja üks jõukamaid tänavaid Pikk tänav ja teised põhitänavad Lai ja Vene viivad sadamani.

---

<sup>10</sup> Monika Eensalu-Pihel, Laur Pihel, Muinsuskaitse eritingimused Logi tn 2,4; Lootsi tn 13, 14; Sadama tn 21, 25; Uus-Sadama tn 19, Logi tn 3, Logi tn 6, Lootsi tn 11, Logi tn T2, Uus-Sadama tn 21,23,25 Tallinna Linna detailplaneeringule, Tallinn 2019, lk 49.

<sup>11</sup> Küllike Kaplinski, Tallinn – Meistrite Linn, lk 119–137.



1. Adam Oleariuse reisikirja illustratsioon, 17. sajandi keskelt.

**Rootsi aja sadam** päris kõik keskaegse sadama probleemid. Kuigi Tallinna laht ja saared kaitsesid sadamat karmi ilmastiku eest, hävitasid suuremad tormid ja jää liikumine sadamat ennast. Laevad pidid jätkuvalt ankurdama reidil ja mitte sadama sees madala veetaseme tõttu. Seda probleemi püstitati juba 17. sajandil, kuid esimesed rootsiaegsed süvendustööd algasid alles 18. sajandi alguses. 1612. aastal valmis uus sadamasild ning parandati vahitorni. Rootsi keskvoim andis Tallinnale käsu sadamat korrastada, mille peale küsis Tallinn riigilt selle tarbeks toetust. 1647. aastal alustati sadama süvendustöid ja laiendamist merre pandud kastidega ning toestati kaisid, kuid peagi hakkas meri taas sadamasse liiva uhama ning linnale heideti ette taaskord sadama korra unarusse jätmist ning suured laevad pidid ankrusse jääma reidil. Sajandi lõpul alustati sadama muuli ehitust. Muuli tipus paiknes vahitorn (nn *blockhaus*) mis on arvatavasti see sama eelmainitud 1530. aastal ehitatud torn. Sadamasillaga oli ühendatud eraldi meres seisev Kesselpatarei (teatud mortiiropatarei üldnimetus), ning sadamasilla tipus paiknes tollimaja. Riik soosis linna enda laevastikku, et suurendada kaubanduslikku eelist ning et sõja korral oleks mereväel komandeeritavaid laevu. 1679. aastal rajati üks Tallinnas linna vanimaid kaubakontoreid “Thomas Clayhills & Son”. Sadama ja linna vahel asus eeslinn, mille arvelt ehitati uusi kindlustusi.<sup>12</sup>

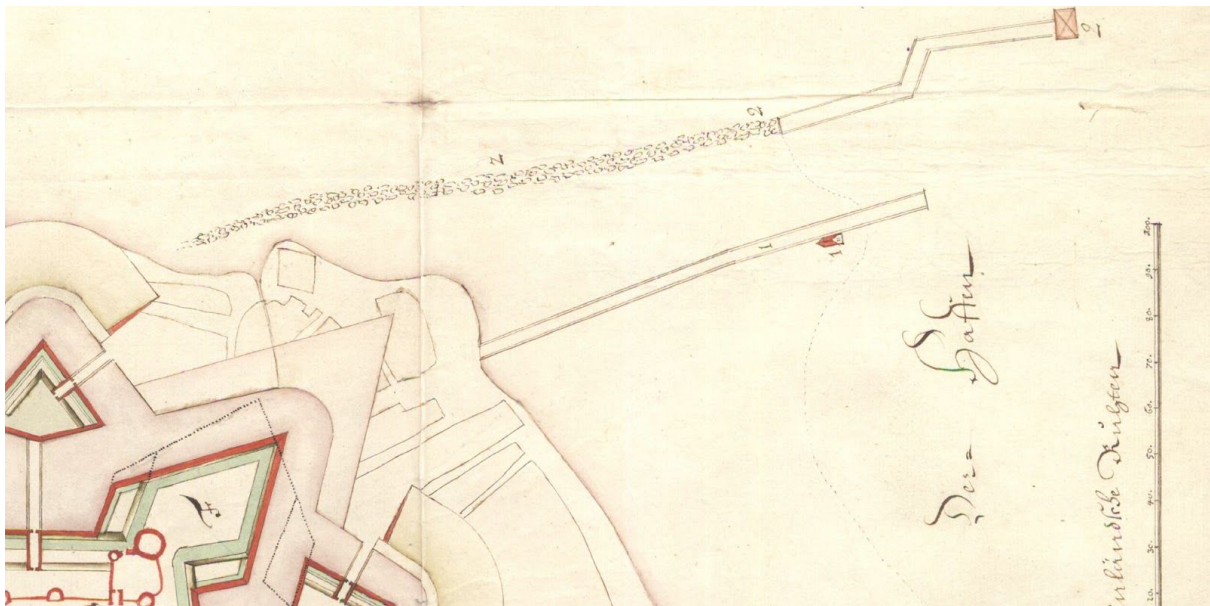
Rootsi ajal hakati linna kaitset täiendama muldkindlustustega. Esimesena hakati ehitama Suure Rannavärava esist Hornbastioni aastal 1650 ning selle ehitusega likvideeriti sealne roosiaed. Skoone bastioni ehitus algas 1683. aastal Erik Dahlbergi plaani järgi, mis nägi ette

<sup>12</sup> Tallinna ajalugu II 1561–1710, Tallinna Linnaarhiiv, 2019, lk 132–136; Monika Eensalu-Pihel, Laur Pihel, Muinsuskaitse eritingimused, lk 50.



11 linna ümbritseva bastioni ehitamist. 18. sajandi algul ehitati Suure Rannavärava ette mererannikul Stuarti reduut, mis asus praeguse Kultuurikatla kohal.<sup>13</sup>

Esimesed kaardid Tallinnast pärinevad Rootsi ajast. Praegusel liiklussõlmel paiknes eeslinn, ning pärast uute kindlustuste rajamist ulatusid eelkaitsed osaliselt selle peale. Sadamasild paiknes praegusel Sadama tänaval ning ulatus umbes praeguse A-terminalini. Muul asetses Rombi tänava sihil. Ükski selle aja ehitised ei ole maa peal säilinud, kuid on tõenäoline et Kesselpatarei vundament võib olla veel säilinud praeguse Logi tänava ringtee ääres. Sadama ja linna vahelisest eeslinnast on Rootsi-aegsetel kaartidel näha krundistruktuuri, kuid midagi konkreetsemat ei ole. Eeslinn algas praeguse Ahtri ja Mere pst ristilt ning kulges linna äärt mööda Kalamajja.

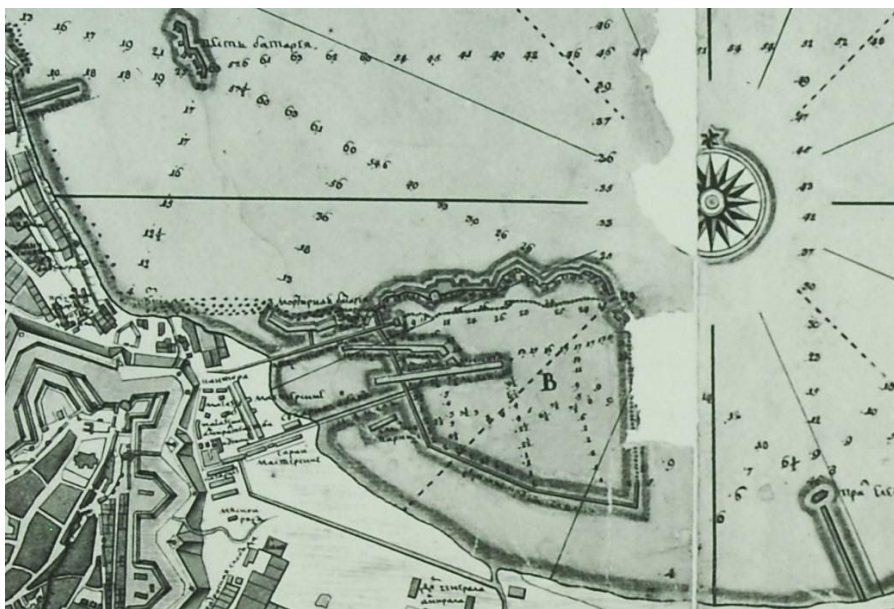


2. Lõik kaardist aastast 1683.

<sup>13</sup> Eduard Alamaa, Aleksander Kivi, Tallinna topograafilise, asustus- ja ehitusajaloolise materjale köide III, Tallinn, Eesti NSV Riiklik Ehituskomitee, 1966, lk 177–181.

**Keisrivõimu kehtestamisega** tulid suured muutused sadama ehituses ja funktsioonis. 1714. aastal, kui Põhjasõda veel käis avas Peeter I isiklikult sõjasadama ehituse. Sadama ehitus kulges vaevaliselt sõjast ja katkust laastatud linnas. Plaanid takerdusid ka keisririigi prioriteetide nihkumisel ühelt sadamalt teisele, Tallinna konkurent oli Paldiski. Suurem ehitus sellel sajandil jäigi Peeter I aega, mil ehitati uus käänduva kujuga sadamasild eelnevast lõuna poole, uus muul ning admiraliteet. Alles sajandi lõpul hoogustus taas sadama ja admiraliteedi areng.

1717. aastal hakati parandama sadama sõjakahjustusi. Vana Rootsi-aegne muul oli merre kandunud ning tsaarivõimu alguses seisis tugeva vundamendiga *blockhaus* üksinda meres, ning selle allesjääv osa arvatavasti kasutati ära uue muuli ehitamisel. Ehitati ka topeltpatarei, mille vare on veel näha linnahallist põhja pool meres.<sup>14</sup>



3. Sadam 18. sajandi teise veerandi kaardilt. Üleval vasakus servas asub topeltpatarei, esimese sadamasilla küljes Kesselpatarei. Sadamast lõunas on Härjapea jõe suue ning kanal Admiraliteeti. Järgmistel kaartidel on tammide tagune lõunakülge juba maismaa.

Uus muul ja sadama basseini ulatusid oluliselt kaugemale maismaast. Sadamat kaitses põhjaküljest muul, ning maapoolset perimeetrit ümbristes tamm.

Kaubasadam asetses sadamasilla ja sõjasadam muuli külje all. Muuli täiendati ka sajandi keskel ning täideti muulist linnapoolne meremadalik. Kunagi meres seisnud Kesselpatarei asus nüüd maismaal.

Admiraliteedist, ehk laevade hoolduse ja ehitamise vabrikutest sai Tallinna suurim tööstus millel oli 18. sajandi algul juba 250 töölisi. Admiraliteedi kompleks muutis oluliselt sadama

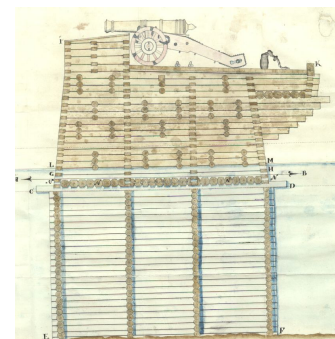
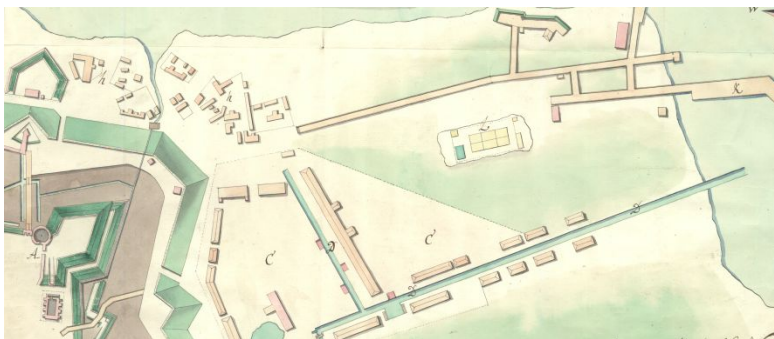
<sup>14</sup> Heino Gustavson, Tallinna vanemad merekindlused, Tallinn 1994, lk 8–12.

ümbrust. Admiraliteedi tulekuga tekkis uus tööstuslik tsoon sadama ja linna vahele, mis pinnatõusu ja täitega liikus aina ida ja kirde suunas. Admiraliteedil oli lisaks hoonestusele ka oma kanal ning admiraliteedi ja sadama kasutuseks juhiti Ülemiste järvest puhta vee kanal sadamasse.

Sajandi lõpuks oli admiraliteedi kanali kaldal nii tööstushooned kui ka kasarmud, muuli peale oli rajatud suurtükipatareid ning sadamasillast lõuna poole ka merre fort. Kanali suudmes asus omapärane eraldi vees seisev tõrvaköök.<sup>15</sup>

18. sajandi lõpul toimus seitsmes Vene-Türgi sõda, mille käigus lootis Rootis kuningriik võita venelaste käest neile eelnevalt kaotatud maad tagasi ajal, mil venelaste tähelepanu olid hõivanud sõda türklastega. Sõja käigus purustati Paldiski, kuid venelased võitsid merelahingu Tallinna lähel kaks korda suurema Rootsi laevastiku vastu. Selle sõja tagajärjel tõusis Tallinna tähtsus, ning peagi alustati Tallinna sõjasadama laiendamist.<sup>16</sup>

18. sajandil toimus Tallinna sadamas hüppeline kasv, kuid peale Siimoni ja Hanna kiriku ei ole ka sellest ajast hooneid säilinud. Praeguse Tallinna Sadama kontorihoone kohal asus Peeter I aegu ehitatud vahimaja, millest hiljem sai tollihoone, on võimalik et mingi osa selle vahimaja müüre on praeguses hoones säilinud. Küll on aga näha märkimisväärset sadamaala kasvu Vanasadama idapiirini. Samuti ehitati sel ajal Admiraliteedi kanal mis on muudetud kujul veel tänaseni alles. 18. sajandi lõpul juhiti Ülemiste järvest sadamasse veekanal, mis kaeti 19. sajandil lõpul kinni ning mille kohale rajati 1897. aastal kitsarööpmeline raudtee. Sellest kanalist sai Uus-Sadama tänav ning andis ka Kadriorus Vesivärava tänavale oma nime.



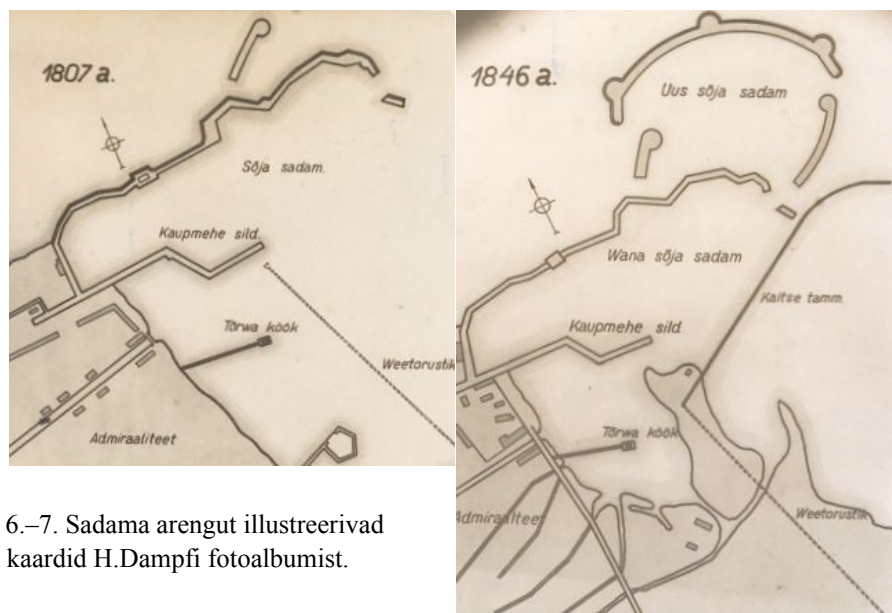
4.–5. Paremalt näide muuli ehitusest ning vasakul admiraliteet, mõlemad 1766. aasta projekti kaardilt. Kaardil on näha Admiraliteedi hooneid, Kesselpatareid maismaal ning vahimaja sellest paremal. Samuti on näha admiraliteedi kanali 18. sajandi mõõdus ja linna vallikraavide äravoolu merre.

<sup>15</sup> Monika Eensalu-Pihel, Laur Pihel, Muinsuskaitse eritingimused, lk 50-74.

<sup>16</sup> Heino Gustavson, Tallinna vanemad merekindlused, lk 25–26.

**19. sajandi** alguses tehti järjekordselt uus plaan, mille järgi hakati seekord ka ehitama sadama kaitserajatiste laiendust. Poole sajand jooksul ehitati ida- ja põhjamuulid. Sõjasadam nihkus nende uute rajatiste varju ning kaubasadam sai enda käsutusse kogu läänemuuli äärse basseini. Kaartidelt on näha ka veepiiri nihkumist ning sadama laienemist ida- ja kirdesuunas. Sadama maaala on terve Rootsi ajal merre ulatuva sadamasilla ulatuses täidetud ning maismaa põhjapoolne piir on ka suuresti kunagi vette sirutunud muuli pikkuses. Võrreldes 18. sajandi keskpaiga kaarti on näha, et sadama basseini piiranud tammide taha oli mereliiv ja inimene täitnud pinnasega ning sama meetodit kasutati ka uute tammide ehitamisega. Sellele merelt võidetud maale laienes nii Admiraliteet kui ka eraettevõtted.

1836 toimusid esimesed maaeraldused merekaubandus ettevõtete tarbeks millega algas sadama ladude ehitus.<sup>17</sup> Lisaks kaubandusele suurenes 19. sajandil kõikide seisuste liikuvus, nii majanduslikel kui nüüd ka aina enam puhke ja reisimise eesmärgil. Tehnoloogia areng tõi hüppelise kasvu transpordi valdkonda, maismaal rongide ja merel aurulaevade näol. 1812. aastal toimus maailma esimene majanduslikult tasuv aurulaeva sõit merel, 1819 esimene ookeanit ületav sõit, ning 1827. aastal saabus esimene aurulaev Tallinna. Järgmisel kümnendil avati esimesed Tallinnat läbivad laevaliinid, nii n.ö. tavalised liinid linnast linna kui ka lõbureisid ehk tänapäeva mõistes kruisid.<sup>18</sup>

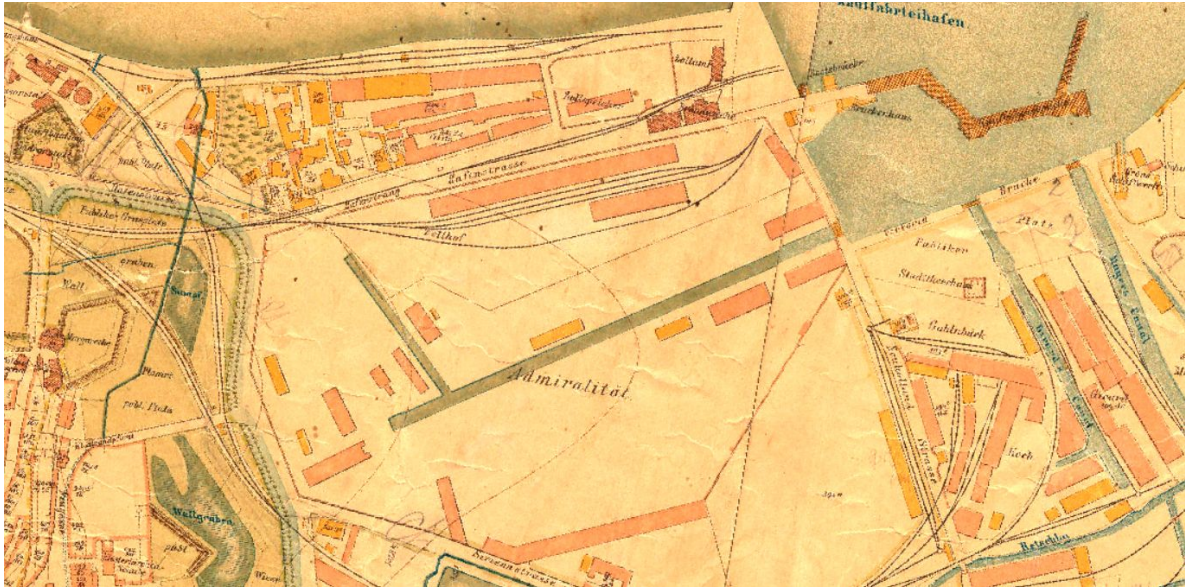


6.–7. Sadama arengut illustreerivad kaardid H.Dampfi fotoalbumist.

<sup>17</sup> Monika Eensalu-Pihel, Laur Pihel, Muinsuskaitse eritingimused, lk 51.

<sup>18</sup> Teele Saar, Reisilaevaliiklus Tallinna sadamas aastatel 1837-1860. – Ajalookultuuri ajakiri “Tuna” 3/2019, lk 22-43.





10. Kaart aastast 1885. Siin on näha raudteehendust sadamaga. Samuti on näha Suure Rannavärava äärsete kaitserajatiste likvideerimist ning ka bastioni läbilõikamist raudtee tarbeks ning Glassii puisteed. Samuti on märgitud kaks vallikraavi jäänukitest veekogu, alumise nimeks on antud *Wallgraben* ehk vallikraav ning ülemisele *Sumpf* ehk lihtsalt mülgas. Paremalt on näha kaht erakanalit ning tõrvakööki maismaal.

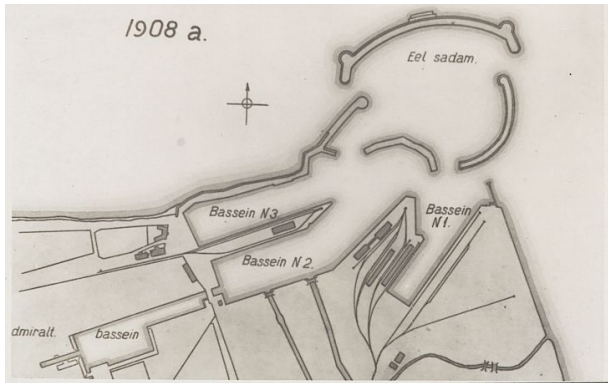
19. sajandil toimus järjekordne suur sadama territooriumi laienemine, seekord sadama lõuna osas uue basseini ja Viktooria silla näol. Sajandi lõpuks oli suurem osa sadama kaitserajatistest lammutatud, ning sadama hoonestus tihenes. Uueks nähtuseks oli ka raudteerööbaste ilmumine sadamasse ja ka erakanalite teke. Praeguse läänekai tipp on 19. sajandil ehitatud põhjamuuli nägu, kuid ilma selle pealse patareita. Teised muulid on lammutatud. Järgmisel sajandil kadus ka juba Peeter I aegne käänuga puidust Kaupmehe sild.



11. Pilt H.Dampfi albumis aastast 1878, umbes praeguse A-terminali kohalt.



12. Aleksei Petrovitš Bogoljubovi maal aastast 1853, EKM M227. Vasakul on näha läänemuuli patareid, paremal Patarei vanglat.



13. 1908. aast seisu kaart H. Dampfi albumist ehitust



14. Vaade Kaupmehe sillale enne reisijatehoone

**20. sajandi algul** ehitati muutnud Admiraliteedi, ehk nüüd küll teise nimega ametlikult Laevaremondi ja Metallitehase, bassein. Admiraliteedi basseini kanalile ehitati uus metallkarkassil pöörsild. Nii Admiraliteedi basseini ja Viktooria silla vaheline Baikovi kallas kui ka Kaupmehe sild, mis seni olid puidust, ehitati ümber kasutades betoon kärgkaste mille peale laoti paekivi ning ääristati graniidiga. Samuti asendati põhjamuuli puitsein graniidi vastu. Rootsi ajal oma suuna saanud ajalooline läänemuul rekonstrueeriti ning see sihiti lõunamuuli asemele põhjamuuli peale.<sup>20</sup>

Uue sõja eel hakati taas Tallinna merekaitsele ja laevatööstusele panustama. Juba Rootsi ajal kui ka Peeter I aegu oli suur osa Läänemere kaitsest linnadest väljas ning koosnes eelkaitse positsioonidest saartel ja rannikutel. I maailmasõja eel ja selle ajal ehitatu oli nagu sõda ise kordades suuremas mastaabis kui üheski eelnevas sõjas. Ka eelnevates kaitseplaanides oli väga suur osa kaitsepositsioonidest linnadest väljas ning nüüd siirdus see veelgi laiemale alale, linna fookuseks jäi sõjatööstus. Vanasadam oli selleks ajaks oma sõjatööstusliku tähtsuse minetanud. Ka Admiraliteet, 18. sajandi Tallinna suurim tööstus, oli selle sõja tarbeks liiga väike ja aegunud ning Tallinnas ehitati uusi tööstusi ja sadamaid mujale.<sup>21</sup>



15. H. Dampfi fotoalbumist aastast 1900. Võrreldes 1864. aasta fotoga (illustatsioon 8 lk 11) on juurde tekkinud uus Viktooria sild koos viljaelevaatoriga. Paremäl käib uue Admiraliteedi basseini ehitus. Samuti on näha hoonestuse tihenemist.

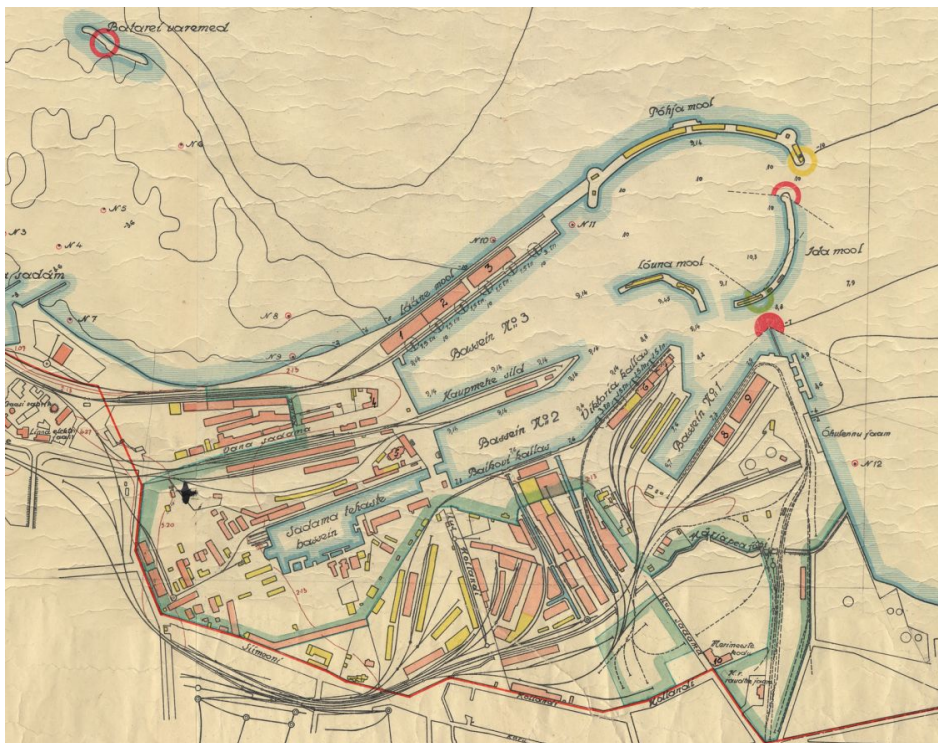
<sup>20</sup> Monika Eensalu-Pihel, Laur Pihel, Muinsuskaitse eritingimused, lk 55.

<sup>21</sup> Robert Treufeldt, Peeter Suure Sadam, uus sõjasadam Tallinnas – Muinsuskaitse aastaraamat 2014, lk 15.



**Vabariigi ajal** süvendati akvatoorium, remonditi kaisid ja sildasid. Põhjamuuli puusein samuti asendati. Sadama ja Uus-Sadama tänavad asfalteeriti 1927. aastal. 1936 valmis Kaupmehe sillal funktsionalistlik reisijatehoone. Valmis ka Uussadama kivist muul. Läänemuul ning põhjamuul ühendati ja uue kai tippu ehitati Karl Lüüsi projekteeritud ühtse ansamblina udukell ja suudmetuli. Nüüd vaid tsiviilkasutuses oleva sadama taristu moderniseerus veelgi, alloleval kaardil on näha raudteeühenduse arengut ning läänemuuli ja Viktooria silla elektrikraanad. Ka teisi sadama ja admiraliteedi hooneid asendati uutega. Roman Koolmari ja August Komendandi projekti järgi valmis uus külmhoone. Vabariigi ajal oli ka linnade vahelise liikluse tarbeks vesilennukid, mida on ka alloleval kaardil näha. Vesilennukid lendasid vabariigi vältel nii Vesilennukite sadamast, Uussadamast ning maanduid 1930. aastatel ka Ülemiste järve peale. Seda on ka Reidi teel infotahvliga markeeritud.<sup>22</sup>

Teises maailmasõjas sai sadam rängalt kahjustada. Nii 1941. ja 1944. aastal hävitasid mõlemad taganevad väed sihikindlalt sadamat. Teise maailmasõja tagajärjel on ajaloolisest sadamahoonestusest alles sisuliselt vaid mõned laohooned.<sup>23</sup>



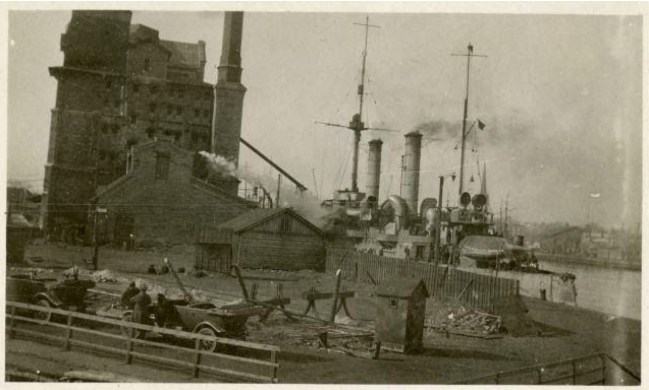
16. Kaart aastast 1930. Puithoonestus on markeeritud kollase ja kivihoonestus roosaga.

<sup>22</sup> Jaan Juske, Lasnamäe unustatud sõjaväelennuvälja lugu, 2014, <https://jaakjuske.blogspot.com/2014/01/lasnamae-unustatud-sojavaelennuvalja.html>  
<sup>23</sup> Monika Eensalu-Pihel, Laur Pihel, Muinsuskaitse eritingimused, lk 55–58.

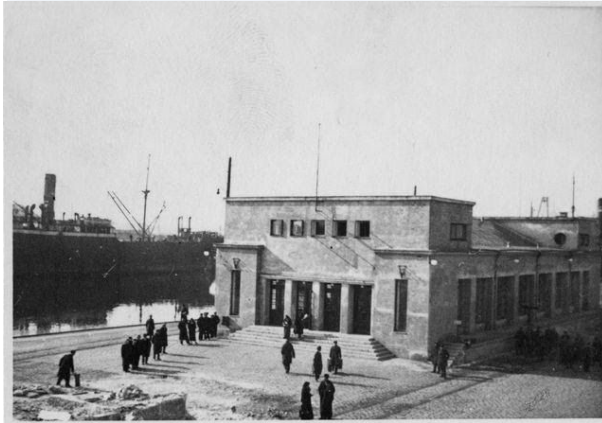
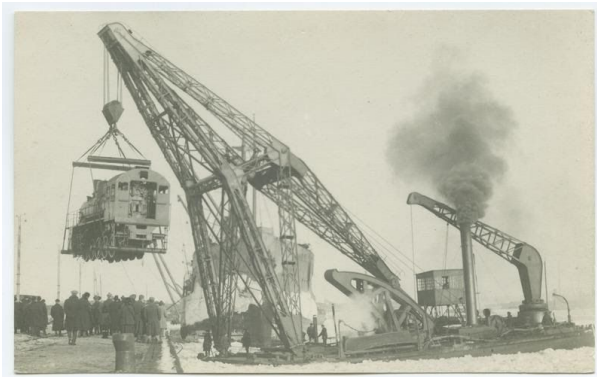


17. Foto Viktooria sillast enne sõda H.Dampfi albumist.

All vasakul 18, paremal 19 ja kõige all 20. Pildid 1930. aastate sadamast.



20. sajandil kuni teise maailmasõjani arenes sadamast tihe tööstuslik ala moodsale tööstusele omaste kraanade, tsisternide, laohoonete ja raudteeühendusega. Ka see pühitati sadamast ära sõjas. Sellele perioodile ja ka järgnevale nõukogude ajale omane tööstuslik miljöö on tänapäeva sadamas olematu.



21–26. Üleval pildid 21 ja 22 sadama tööstuslikest elementidest, keskel 23 sadama reisijatehoonest, 24 uuest udukellast, all 25–26 sadama purustused II ilmasõjas.

**Nõukogude ajal** oli sadamaala linnakodanikele suletud. Sadamast sai taas militaarlaevastiku baas ning kaubasadam. Kaubasadamasse ehitati uus kraanapark ning uued laod, tsisternid ja külmhooned, ning neile lisaks administratiivhooned ja kasarmud, ehk taastati hävinud sadam. Sadama basseini laienduseks likvideeriti lõunamuul. Sadama suhteliselt väikene maaala piiras selle potentsiaalset kasvu, samas kui kaubamahud kasvasid pidevalt. 1960. aastatel oli Merendusministeeriumi ja linna vahel konflikt, kus esimene nõudis sadama tohutut laienemist Russalkast Patarei vanglani. Sellise suure kaubasadama rajamine oleks toonud kaasa ka ümbruskonna totaalise muutumise, sest nii suure mastaabiga kaubasadam oleks endale vajanud lisaks raudtee ühendust, mis oleks tulnud ehitada rannikuäärse linnastruktuuri arvelt. Samuti oleks nii suur kaubasadam ja seda teenindav raudtee lõiganud linna sadamast ja merest veelgi totaalsemalt ära. Lõpuks otsustati rajada uus kaubasadam Muugale, ehitatud 1980. aastatel, kus oli sadamal ruumi laieneda. Vanasadamast sai seega kujuneda reisisadam, ning 1965 avati reisiterminal,<sup>24</sup> ning avanes taas side välismaaga Tallinn-Helsingi laevaliin näol. 1980. aasta Olümpia purjeregati toimumine Tallinnas ajendas selle kasvu veelgi ning ehitati uus tollipaviljon ja reisiterminal A. Nõukogude ajal asus praeguse Vööri tänava kandis põlevkivituhatsemendi tehas. Sellel samal alal valmis täidetud pinnasele Olümpiaks Linnahall, mis avas linna merele.

Huvitav näide tolelaegsest suhtumisest sadama ajaloolisse substantsi kirjeldab Mart Port oma 1983. aasta teoses “Nõukogude Eesti arhitektuur”, kus vaid vanalinna väärtustava seisuskohaga muuseas mainib Mart Port ka sadma ehitisi, öeldes, et linna ühendamiseks merega tuleb “ järk-järgult likvideerida südalinna eraldavad vanad laod ja tööstusobjektid...” Täpsemalt milliseid objekte ta selle all mõtleb ta ei täpsusta, kuid võib eeldada, et need on admiraliteedi sellel ajal veel säilinud hoone ning tõenäoliselt ka Lootsi laod ning ehk ka Rotermanni kvartal.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> Dmitri Bruns. Tallinna peaarhitekti mälestusi ja artikleid, Eesti Arhitektuurimuuseum, 2007, lk 16–18.

<sup>25</sup> Mart Port. Nõukogude Eesti arhitektuur, 1983, lk 8.



27. Tallinna Reisisadama hoone(hävinud). Arhitekt Voldemar Herkel.

28. Tallinna Sadam 1974.



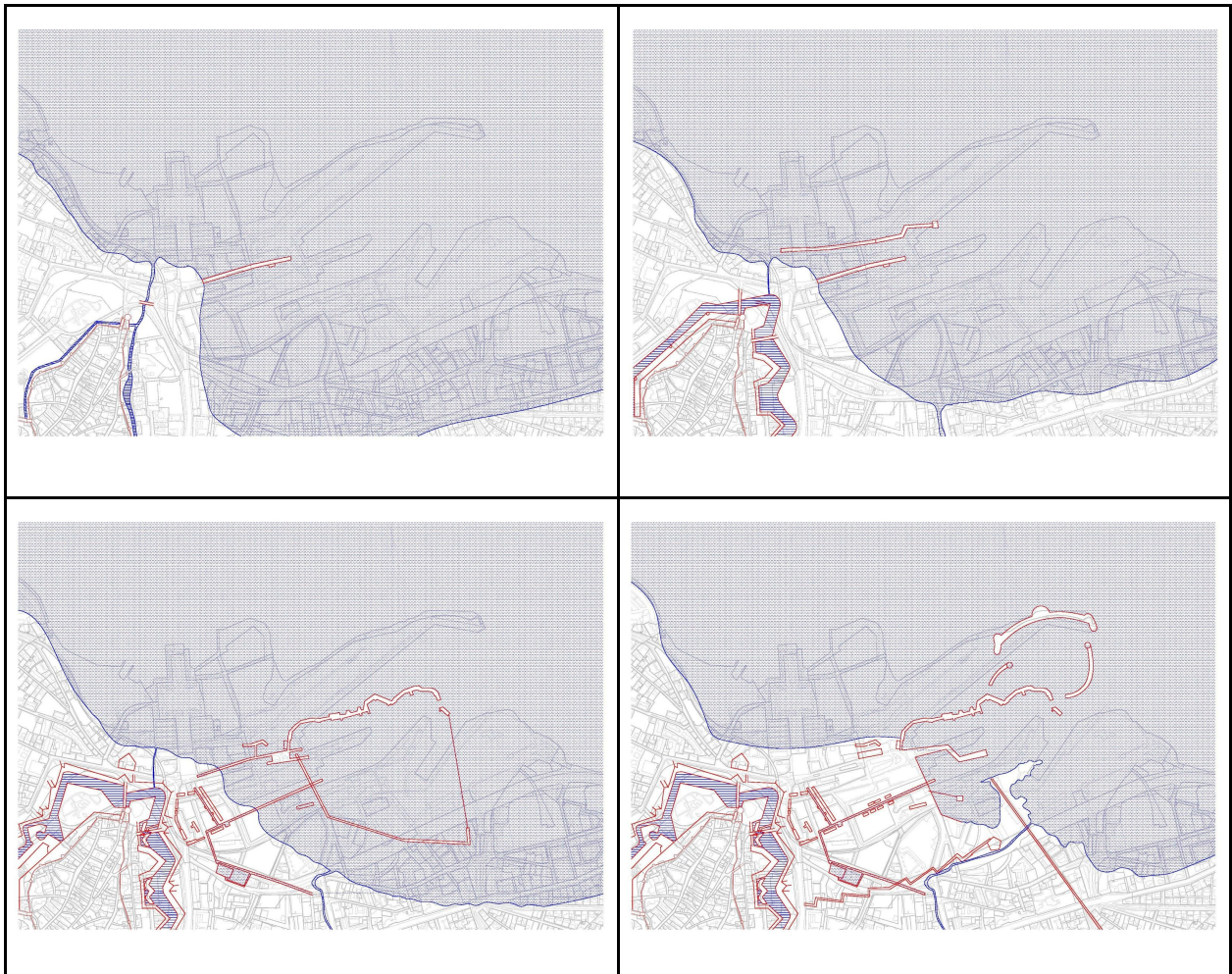


29. Vaade Tallinna lahelt, 1992.

**Pärast taasiseseisvumist** aastal 1992 moodustati riigiettevõtte AS Tallinna Sadam, samal aastal valmis nn Rootsi terminal ehk B-terminal ning peagi ehitati ümber ka A-terminal. Uuel aastatuhandel ühendati need kokku. Aastal 1993 anti Tallinna Sadamale üle ka endise Tallinna Laevaremonditehase territoorium ja hooned, millest suur hulk lammutati ning vajalikud hooned rekonstrueeriti. 1994 ehitati ümber endine remonditsehh C-terminaliks, millest sai 1999 väikelaevade terminal, ning mis on nüüd Sadama Turg. 1996. aastal avati D-terminal ja galeriid, kaks aastat hiljem pikendati Viktoria muuli ja idamuul lammutati. Loodemuuli külge ehitati aastal 2004 kruisikai ning 2014 lisati teine ning ehitati pääslad. D-terminal rekonstrueeriti aastal 2018.<sup>26</sup> Admiraliteedi kvartalis käib uue Porto Franco linnaku arendus, mille jaoks lammutati viimane admiraliteedi töökoda Mere puiestee ääres. Reidi tee valmimisega 2019. aastal lõigati läbi ka Lootsi ladude.

---

<sup>26</sup> Monika Eensalu-Pihel, Laur Pihel, Muinsuskaitse eritingimused, lk 62.



30.–33. Töö jaoks koostatud sadama arengut illustreerivad kaardid.

30. sadam 16. sajandi III veerandil.

31. 17. sajandi I pool.

32. 18. sajandi I pool.

33. 19. sajandi I pool.

# Markeerimise probleematika

Tallinna sadama pikk ajalugu ei ole praegusel sadamaalal tajutav. Võrreldes külgneva Vanalinna, Kalasadama ja Kalamaja ning Rotermanni kvartaliga on sadam kontrastina suuresti justkui 20. sajandi teisel poolel tekkinud paik, kus kaid ja basseinid ise on suurimad pärandi kandjad. Peale ajaloolise tühjuse on sadamas kasutamata ja iseloomuta ruumi, mille täitmisega võiks tekitada viiteid selle paiga pikale ajaloole ja siin asunud rajatistele.

Kasutan sellise tegevuse kohta terminit markeerimine, mis on küllaltki laia tähendusega mõiste. Püüan oma ettepanekutes piirduda kohtade ja objektide märgistamisega ning välistada tõsisemat taasloomist, mis oleks uue ruumi loomisel paindumatu ja ebaautentne.

Enamus muinsuskaitse teooriast keskendub olemasoleva pärandi säilitamisele, restaureerimisele või rekonstrueerimisele. Markeerimist ei ole eraldi teemana väga põhjalikult käsitletud, samas varemete ülesehitamist ja rekonstrueerimist on. Kuigi need on olemuselt erinevad ülesanded püstitused saab rekonstrueerimise põhimõtteid rakendada ka markeerimisel.

Muinsuskaitse teooria esikohal on pärandi autentsuse küsimus.<sup>27</sup> Selle küsimuse ortodoksset positsiooni esindab 1964. aasta Veneetsia Harta, milles on väljakaevamiste kohta öeldud sõnaselgelt, et igasuguseid taastamistöid tuleb "a priori" vältida.<sup>28</sup> Mis eristab sadama olukorda osalt sarnase diskursusega<sup>29</sup> varemete üles ehitamisest, on asjaolu, et sadamas nähtavad varemed puuduvad. Kus selliseid jäänuseid võiks olla on hetkel vaid eeldus ilma arheoloogilise kinnitusega, näiteks Kesselpatareil võiks maa seest leida vaid vundamendi.

Seega tuleks vaadata arutelusid (peaaegu) täielikult hävinud keskkonna kohta, näiteks taasloodud Varssavi või Frankfurti vanalinnad. Neist kahest eristub sadam selle poolest, et linnade taasloomine võeti ette ajal, mil hävinenud linn oli ühiskonna mälus värske. Üles

---

<sup>27</sup> Jukka Jokilehto, Arhitektuuri konserveerimise ajalugu, Eesti Kunstiakadeemia, 2010, lk 369.

<sup>28</sup> International Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites (The Venice Charter 1964), [https://www.icomos.org/charters/venice\\_e.pdf](https://www.icomos.org/charters/venice_e.pdf)(vaadatud 02. V 2020).

<sup>29</sup>Charter for the Protection and Management of the Archaeological Heritage (1990), [https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/arch\\_e.pdf](https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/arch_e.pdf)(vaadatud 02. V 2020).



ehitamisel oli ka teatud poliitiline kaalutlus, kus taastamisega ei tunnustatud sõjas tekitatud olukorda õigeaks. Kuigi pärast sõda hävinud hoonete taastamine on enamasti eriala ekspertide seas põlu all,<sup>30</sup> tehakse erandeid just vägivalda võidu eitamiseks.<sup>31</sup> Rekonstruktsiooni kasutatakse Euroopas endiselt uue vana loomisel, näiteks Saksamaal 1980. aastatel Hildesheimi vanalinna taastamisel, 2010. aastatel Uue Frankforti vanalinna taastamisel ja 2020. aastal lõppjärgus oleva Berliini Palee puhul. Vägivallaga kaotatu argumenti saaks teoreetiliselt kasutada ka sadama puhul, sest Tallinna sadam purustati II maailmasõjas. Ometi oleks selle argumendi kasutamine siin esiteks põhjendamatu, ning teiseks ei leiaks eales siinses kultuurikäsitluses head vastukaja. Sarnast arutelu on peetud Eestis hävinenud Narva vanalinna ja ka Tallinna Harju tänava puhul, kus senini leiab traagilise sündmuse ületamiseks ajalooliste hoonete taastamist toetavaid seisukohti. Nende ülesehitamist on tänapäeval peetud kohatuks just ajalise kauguse tõttu. Kuid võib ka väita, et taastamine on siiski veel aktuaalne, sest seda ei olnud võimalik teha nende linnade purustajate okupatsiooni ajal, tekkis katkestus. Arutelu vanalinnade üle on mõistetav, sest need on ühiskonnas rohkem väärtustatud keskkond. Sadama puhul sellist avaliku huvi taastamisele ei ole, ning sellist arutelu kerkib üldse vanalinnadest väljaspool esile harva.

Kriitika rekonstrueerimise vastu on ennekõike autentsuse puudumine, sobimatus modernsesse maailma, kaasaegse arhitektuuri eiramine ning ka taastamise poliitilised ja ideoloogilised tagamaad. Luues uut vana ei saa samas eirata selle väärtust turistile, soovi turistile midagi näidata, mis võib muuta kogu ruumi kitsilikuks.<sup>32</sup> Osalise ja täieliku rekonstrueerimise kasuna tuuakse esile selle haridusliku poolt ning inimese naudingut tunda ära koha ajalooline taust.

Ka markeerimine üritab täita hariduslikku ja suurema sekkumise puhul asupaika väärindavat rolli, kuid autentsuse puudumist arvestavalt ja jätab ruumi uue ajastu arhitektuurile ja kasutusele. Markeerimine lisab olemasolevale ajaloolisusele tervikliku mõõtme, näiteks linnamüüri hävinenud lõikude markeering sillutisel seob säilinud linnamüüri osad üheks arusaadavaks tervikuks.

---

<sup>30</sup> Wim Denslagen, *Romantic Modernism: Nostalgia in the World of Conservation*, Amsterdam University Press, 2009, lk 43-74

<sup>31</sup> Amra Hadžimuhamedović, *The reconstruction of destroyed built heritage in view of our understanding of its permanence and mutability. – Conservation turn—return to conservation. Tolerance for change. Limits for change, proceedings of the international conference of the ICOMOS international scientific committee for the theory and philosophy of conservation and restoration 5/2010*, lk 5–9; Wim Denslagen, *Romantic Modernism*, lk 43-74; Jukka Jokilehto, *Arhitektuuri konserveerimise ajalugu*, lk 383.

<sup>32</sup> Jukka Jokilehto, *Arhitektuuri konserveerimise ajalugu*, lk 385–389.

Kas markeeritud vana sobivusega uues keskkonnas ei teki sama probleem autentsuse ja maitse üle nagu näeme rekonstrueerimise juures? Vastus sellele sõltub markeerimise määra ja seega peaks olema selge püüd edastada ajaloolist nii vähese ja/või sujuva sekkumisega kui võimalik. Kui markeerida teisel viisil kui selge infotahvli või mõne muu museaalse võttega, siis peab sekkumine andma edasi maksimaalselt neid omadusi, kas siis ajaloolise ehitise ruumilisi, kultuurilisi või esteetilisi väärtuseid, mida me üritame kultuuriliselt suhteliselt tühjale sadamaalale tuua. Selleks tuleb esmalt valida objektid ja nähtused mida markeerida, nende eripäraseid jooned mida esile tuua ning neid võrrelda olemasolevate näidetega sarnastest lahendustest. Seda tehes ilmnevad ka üldised tendentsid, mille kirjeldamisel saaks ehk teha üle üldisemaid reeglipäraseid soovitusi markeerimise asjus.

# Markeerimise viisid ja näited

Markeerimine on igasugune objekti tähistamine ja seega suhteliselt laialt piiritletav tegevus. Üldjuhul tuleb valida, mis on see mida antud hävinud rajatisest markeerida, mis omadusi või jooni edasi anda. Vaatan neid omadusi iga objekti puhul ning selle järgi soovitan markeerimise viisi. Vahe erinevatel markeerimisviisidel on märkimisväärne. Järgnevalt on välja toodud mõned markeerimise viisid ja asjakohased näited, alustades väiksematest sekkumistest.

## Infotahvel

Kõige harilikum markeerimise võimalus on infotahvite paigaldamine. See meetod seisab eraldi markeeritavast subjektist, ning seega ei loo mingit kohatunnetust, vaid pakub konkreetset informatsiooni. Sellest tulenevalt on see meetod üheselt mõistetav ja sisutihe. Tõenäoliselt ei saa küll ka ühtegi järgnevat meetodit kasutada ilma mingit sorti selge infoallikata, sest hävinenud objekti puhul, eriti ammu hävinenud pärandi puhul, ei ole markeerimisi nägev inimene kogunud seda keskkonda enne objekti hävimist. Selge miinus infotahvli puhul on vähene kohalolek ruumis, samas on see ka pluss. Lisaks ei paku nii otsene info paljudele huvi või on see lihtsalt liiga infotihe mööduva inimese jaoks. Võib ka mõtiskleda, et kas peab markeerimisega proovima püüda iga mööduja tähelepanu või võib jätta info leitavaks nendele, kes seda soovivad. Infotahvli puhul ei pea ka valima ühte hävinenud pärandi joont või omadust teiste arvelt, sest on võimalik mingil määral kõike esitleda.

Näited infotahvlite kohta on väga palju ning järgnevalt analüüsin vaid mõnda neist.

**Kuremäe Pühtitsa Jumalaema Uinumise kloostri endise Tallinna abikloostri** infotahvel asub Gonsiori ja Reimani tänava nurgal. Infotahvilil on foto kunagisest abikloostrist ning selgitav tekst selle ajaloo ja saatusest. Selle asetus on hea, kuna asetseb loomulikus kohas kust seda kloostrit sai varem näha, ning pilt ühildub vaataja pilguga. Samas on infotahvel

kohas, kus inimesed enamasti ei peatu. Siiski on infotahvli suurus ja sellel olev pilt piisavalt selge, et ka mööduja saab markeeritavast kloostrist aru. Ehk vaataja saab ka pilti nähes mingil määral täita lüngad ise. Infotahvel markeerib edukalt kunagist kloostrit, ning annab võimaluse selle hoone loost täpsemalt aru saada. Markeeritava mõistmine pildist möödujale on lihtne ka õigeusu sakraalarhitektuuri eripärase ilme tõttu. Mõne lihtsama arhitektuurikeelega ja selgete tunnusjoonteta hoone puhul ei pruugi mööduja pildil olevat hoonet nii lihtsalt mõista. Õigeusu sakraalarhitektuuri puhul saab iga meie kultuuriruumis olev isik koheselt aru hoone funktsioonist, ajaloost ja ühiskondlikust rollist ning kellele see on suunatud. Raske on mõelda õigeusu kirikust äratuntavamast hooneliiki ja seega võib infotahvli mõju teiste näidete puhul olla väiksem.



34. Pilt infotahvlist. Delfi artiklis, foto Tiit Blaht.

**Marie Underi sünnikodu** mälestustahvel Koidu tänaval. Kunagise hoone kohal on pink koos selge ja lühikese tekstiga. Sellega on luuletaja kodukohal tekitatud põhjus inimesel peatuda. Markeerimine on nii lühikene ja selgesõnaline, et sellest saab koheselt aru. Sõnum ja formaat ühilduvad. Kuid siin tuleb silmas pidada, et tähistatakse Marie Underi seost kohaga ning mitte hoonet ennast, viimane tõenäoliselt nõuaks rohkemat. Sarnaselt saaks sadamas markeerida hoone funktsiooni ilma hoone füüsilist kuju näitamata.



35. Pilt Marie Underi mälestuspingist, foto Siim Lõvi.

Väga huvitav näide infotahvlist on Rooma aegne **Heidentori värav** Austrias, kus on paigutatud rekonstrueeritud värava kujutisega klaas vaataja perspektiivi ning tekib omamoodi ülepildistus. Sarnane lahendus on ka näiteks Kiltsi mõisas. Sama tulemuse võib saavutada ka elektrooniliste infotahvlitega.



36. Pilt Heidentori lahendusest. Tundmatu autor.

## Virtuaalne taasloomine

Kaasaskantavaid tehnilisi lahendusi ei saa jätta mainimata. Üha enam esilekerkiv võimalus on taastada ajalugu kaasaskantavas vormis, virtuaalreaalsusena, enamasti läbi telefoni või mõnest muust seadmest vaatates, on kõige suuremate võimalustega viis ajalugu taasluua. Samas seda siinses töös ei käsitleta põhjalikumalt, sest võimalusel näidata kõike ei teki probleeme reaalsusega kompromisside loomises. Nii kaua kui on kindlaid andmeid või pilte saab seadmest näidata kõike ja seega ei ole põhjust midagi näitamata jätta. Murekoht ongi vaid ajaloolise teabe otsimisel. Lisaks ei ole sellisel meetodil pärismaailmas ruumilist mõju, mis on just selle töö teema.

Lisaks virtuaalreaalsuse taastamisele on ka ülepildistamise võimalus. Mõne näite puhul on seda ka toodud, kuid ainult sellisel moel, kus see on füüsiliselt infotahvli peal. Ajapaik.ee platvorm<sup>33</sup> on ülisuur abi mineviku mõistmisele, ning selle töö autor täiendas seda andmebaasi oma bakalaureusetöö koostamise raames. Nii efektiivse ja vaevatu abivahendi üle ei kerki mingit diskussiooni ja seega ei ole seda edaspidi käsitletud.

---

<sup>33</sup> Ajapaik.ee <https://ajapaik.ee/?page=1> (vaadatud 21. V 2020).

## Tasapinnal markeerimine

Valdavalt tähendab see markeerimist tänavasillutisele, kuid mõeldav on ka vertikaalsel pinnal. Lihtsalt tänavapinnal markeerimine on võrdlemisi tagasihoidlik markeerimise viis, kuid samas loob see selge ruumilise arusaama ühel teljel. Kuid kas see loob ka piisava arusaama objekti tähendusest..?

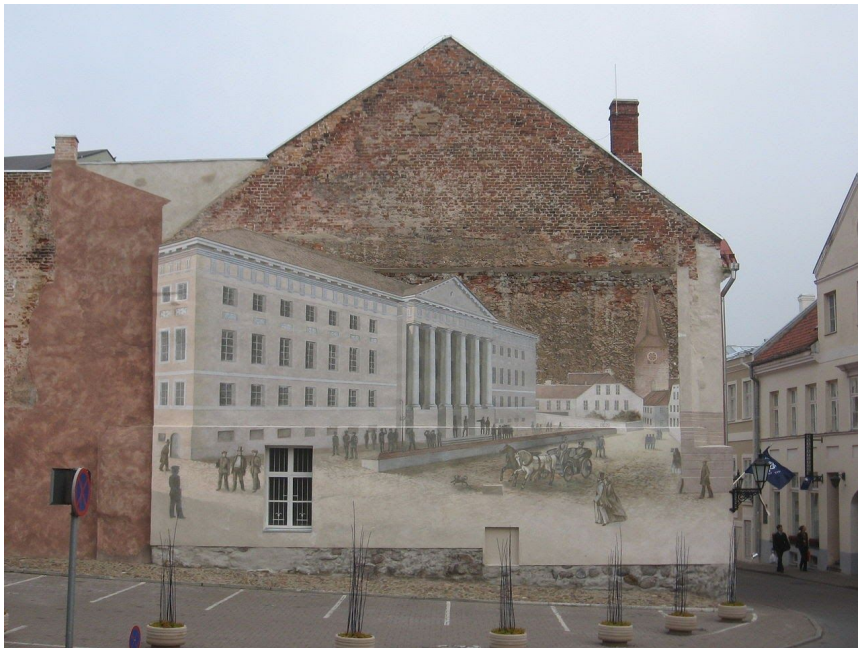
**Harju tänav, Harju värav ja Vabaduse väljak.** Tänavasillutisel Raekoja platsist Vabaduse väljakuni on markeeritud keskaegne tänavajoon ja hoonestuse põhiplaanid. Seda täiendavad infotahvlid. Harju tänav terviklahendus ei koosne ainult tänavasillutisest, vaid kunagist kvartalit markeerib ka klaaskatusega maa-alused torni jäänused, haljastus, tänavalaternad, pingid ja ka Nõelasilma taastamine Raul Vaiksoo projekti järgi. Kuigi viimase puhul kasutati ära ka arheoloogilisi varemeid, on just tänavasillutamine kontrastina hoonete taastamisele vägagi mõjus lahendus. Ka hoonete vahelise käigu või tee mingil viisil taastamine näitab negatiivse vormina hävinenud ruumi ümbritsevas uues keskkonnas.

**Kalamajas Malmi tn 3** on hoone külgselinal kujutatud lõige sellest samast hoonest. Sarnaselt saaks tähistada ka näiteks hoone seina vastas oleva hävinud hoone siluetti või uue hoone küljel seal asunud hävinud hoonet. Lahenduse edukus põhineb puhtal tehnilise joonestuse visuaalil. Mõeldav on ka teistsugune kujutamine, kuid just lõike kujutise lihtne vorm välistab liiga kirju ja ülepakutud lahenduse.



37. Malmi 3.

**Tartus Ülikooli tn 16** on Von Bocki maja raekojapoolsele välisküljele maalitud Louis Höflingeri 1860. aastal valminud litograafia põhjal Tartu Ülikooli peahoonet kujutav seinamaal. See kujutab vaadet, mida osaliselt enam ei ole, kuid ajaloopildina on oluline meeleolu kujundaja ilma suure linnaruumilise sekkumiseta.



38. Von Bocki maja.

**Sydney Government House** on markeeritud tänavapinnal kõrghoonestuse vahelises avalikus ruumis. Platsi ääres asuvad kohvikud, ning lisaks sillutisel markeerimisele on kasutada infotahvlid koos periskoopidega, mille abil saab vaadata hoone vundamenti. Suur kontrast ümbritseva keskkonnaga ning kasutus avaliku ruumina teeb sellest hea näite suhteliselt tagasihoidlikust markeerimisest ning on oma lahenduselt sarnane Harju tänava ja värava näitega.



39. Periskoop Sydney Government House'i asukohal.



## Kunstiline markeerimine

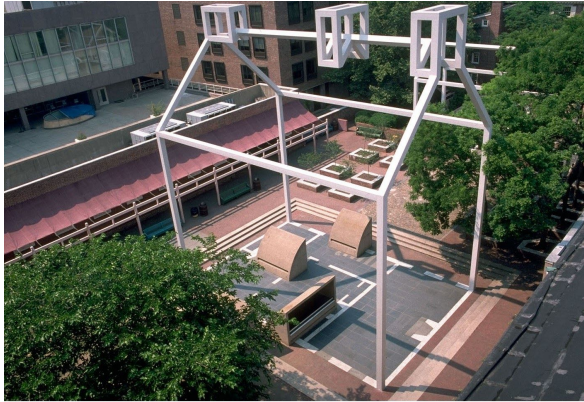
Selle meetodiga luuakse mingitest hoonele omastest joontest eraldiseisev vorm, kas siis monument, skulptuur või installatsioon. Samuti võib pidada selliseks markeerimiseks ajalooliste motiivide kasutamist avalikku ruumi kaunistavates elementides nagu lambipostid, pingid või pusrkkaevud. Näiteks Noblessneri kvartalis on lilleklumbid ja tänavamööbel lahendatud stiliseeritud paatidena.

**Kuressaare lossipargis asunud kalmistu monument** ning Kalamaja kalmistu ja kabel ning Vastseliina linnuse kabeli rist markeerivad surnuaia motiividega nende alade kunagist kasutust. Sarnaselt eelnevalt kirjeldatud õigeusu kloostri näitega on eriti risti sümboolne tähendus niivõrd tugev, et see on koheselt äratuntav. Ka sadamal ja merendusel on selgesti arusaadavaid sümboleid, näiteks ankur, kuid võrreldes risti ja selle püha ja tõsise konnotatsiooniga võib ankur tunduda lihtsameelne ning kits. Seda probleemi ei ole näiteks sadamas olevatel ankrul ja kahuril, sest autentsel objektil kitsilikkuse mõõde enamasti puudub. Samas see võib sümbolite ülekujumisel tekkida. Seega sümbolesemete lisamine sadamasse sõltub nende hulgast ja keskkonnast.



40. Lossipargi monument, foto Triin Talk.

**Franklin House Philadelphias ja Duisburgi turuhoone** on markeeritud kolmemõõtmeliste siluettidena. Väga otsene markeerimise viis, kuid selline ruumikasutus on mõjus tõenäoliselt vaid väljakul.



41. Franklin House



42. Duisburgi vana turuhoone varemed

**Saaremaal Salmel leitud laeva** leiukohale on paigutatud paadikujuline pink. See on väga otsene väikevorm ja markeerib selgelt sealkohal leitud muinasaegset laevakeha. Selgitamaks on seal ka infotahvel.

## Markeerimine uue hoone arhitektuuris

Selline markeerimine on ehk kõige suuremate valikuvõimalustega kõikidest teistest variantidest. Milliseid hävinenud rajatise iseloomulikke jooni ja mis mastaabis neid uues kasutatakse võivad varieeruda seinast sein. Markeerida võib nii jaotuse, suuruse, materjali, ornamendi jt ehitiste omadustega, ehk sisuliselt ükskõik mis uue hoone osa võib kasutada ükskõik millist hävinud rajatise omadusi, seda ka teistes vormides kui need algselt olid.

Sellist markeerimist on üldistaval kujul sageli nõutud muinsuskaitse eritingimustes, eriti miljöö- ja muinsuskaitsealadel.

Nii mõnigi allolev näide on markeeritud just muinsuskaitse eritingimuste tõttu. Kuivõrd erineb minevikust inspiratsiooni võtmine ja eritingimuste nõuded otseselt terminist “markeerimine” on lahtine küsimus, kuid nende lõpptulemuste sarnasuse tõttu võib analüüsida ka neid töid markeerimise võtmes.

**Vilen Künnapu 1979. aastal kavandatud lillekauplus** Tallinna vanalinnas on omamoodi näide markeerimisest. Arhitekt ise on hoonega seoses rääkinud „müüdi loomise” vajadusest, mis tekib assotsiatsioonidest ja sümbolitest. Selline mõtteviis läheneb ka markeerimise vajadusele tekitada seos uue ja vana vahel. Lillepood ise oma ekraanseinaga seostub Väike-Karja tänava ehitusjoonega ning stiiliga, kuid ei tee seda taasluues vaid pigem iseseisvana. See markeerib midagi mida hoone ekraani taga ei ole. Lihtsustades, ja osaliselt ka mööda vaadates selle hoone arhitektuurset terviklahendusest, võiks sellist ekraani pidada lausa tasapinnaliseks markeerimiseks. Vilen Künnapu eiras soovitus taastada ümbritsevas ajaloolises terviklikus linnaruumis tänava ilme terviklikumalt ja pälvis seetõttu kriitikat.<sup>34</sup> Tema lähenemine võiks sadama ajaloolise tühjuse puhul olla õige lähtepunkt. Samas teeb Lillepoe lahenduse edukaks just selle suhe kõrvalolevate hoonetega, asjaolu, mida suuremal jaol sadamas ei kohta. Seega on sidusus äratundmisele tähtis. Vanasadamas võiks pidada sidususeks markeeritavate rajatiste, markeerimisviiside ja ehk kõige olulisemalt, uute hoonete endi vahel. Sellest tulenevalt on markeerimine tõenäoliselt mõjusam näiteks sadama ladude juures ning keerukam mujal. Siiski aitab markeerimisele kaasa ka sadama kaide, sildade ja

---

<sup>34</sup> Lilian Hansar, Uued majad vanas linnas Tallinna ja Kuressaare näitel. – Järelevastamine Kaur Altoale. Eesti Kunstiakadeemia toimetised 22, 2017, lk 218–223.

basseinide säilinud pinnavorm, mille taustal on just nendega seotud hoonete markeerimine lihtsamini mõistetav.



43. Lillekauplus Väike-Karja tn

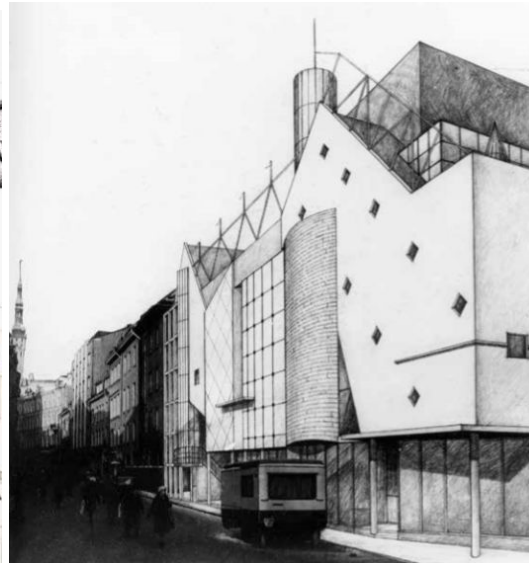
Siinkohal on huvitav ka mainida teostamata Vilen Künnapu ja Ain Padriku „Vambola” hoone projekti Tallinnas Viru tänavale praeguse De la Gardie kaubamaja kohale. Selle projekti kohta on arhitekt Toomas Rein kirjutanud: „On püütud vältida otsest retrospektiivsust– olgu siis keskaja matkimise või romantiliste elementide kuhjumise näol, küll aga otsib projekt ühtsust vanalinna tiheda ja irratsionaalse struktuuriga, fassaadide mitmepinnalisuse ja -rütmilisusega”.<sup>35</sup> Siinkohal on näha ka kriitikat otseste markeerimise vastu ning samas heakskiitu koha iseloomu järgimisel. Samuti tekib küsimus, kas paiga omapäraste joonte järgimine on ka pärast nende kadumist ühtsuse otsimisega õigustatud ning konkreetselt mille ühtsust peaks taotlema. Toomas Rein räägib esteetilisest ühtsusest vanalinnas, kuid sadama puhul seda leida ei saa. Markeerimine pigem proovib leida sadama ühtsust omaenda ajalooa. Lilian Hansar oma artiklis „Uued majad vanas linnas Tallinna ja Kuressaare kaheksa maja näitel” leiab, et uushoone ajaloolises keskkonnas peaks pigem mõjuma neutraalselt.<sup>36</sup> Selle mõtte puhul tekib ka vastupidine küsimus, kuidas peaks ajalooline mõjuma uues keskkonnas? Julgeks öelda, et samuti neutraalselt.

<sup>35</sup> Toomas Rein, Kas Viru tänav saab valmis? – Ehituskunst 1.1981. Tallinn: ENSV Arhitektide Liit, 1983, lk 25–36.

<sup>36</sup> Lilian Hansar, Uued majad vanas linnas ..., lk 257–258.



44. "Vambola projekt" 1979.



45. Vanalinna Studio projekt 1988.

Künnapu ja Padriku 1988. aasta Vanalinna Studio projekt samale kinnistule on kohandatud uutele eritingimustele. Seekord on tihedalt liigendatud fassaadi asemel laiuvad pinnad, ning ehk markeerimise vaatest kõige tähtsamad on kolmnurksed katuseviilud.<sup>37</sup> Kas nüüdki kehtiks see Toomas Reinu romantiliste võtete kasutamata jätmise väide? Kui vaadata lihtsustades, siis on vanalinlikuse sümboliseerimise rolli kohalt akende liigendatus vahetatud selgemini eristatud hoonemahtude vastu. Teine variant on markeerimise vaatepunktis selgem ning kõrge viil ongi ehk kõige äratuntavam joon keskaegsest vanalinnast. Kui seda saaks pidada keskaja matkimiseks, siis järeldeb ka, et objekti kõige selgema joone väljatoomine võib osutuda liiga paljuks.

Sellist kõige üldisemate läbivate joonte kasutamist võiks pidada miljööpõhiseks markeerimiseks, kus markeeritu ei ole kindel hoone vaid laad. Vaid üldise omapära tähistamine on veelgi põhjendatum rajatiste puhul, mille üksikväärtus on liiga madal et markeerida seda spetsiifiliselt, kuid mille kogupilt on olnud iseloomulik ja väärtuslik osa sadama ajaloost. Sellist lahendust nõuavad tihtipeale miljööaladel kehtivad nõuded ja muinsuskaitse eritingimused.

De la Gardie kaubamaja Viru tänaval on liigendatud kolmeks mahuks ning kasutab vanemale arhitektuurile omaselt puitu ja paekivi fassaadil. Paekivi kasutus on kõige efektses vanalinna sobitumise viis, kuid fassaadi kolmeks jaotamine, mis markeerib seal asunud maju, ei edasta veenvalt seda kunagist tihedat hoonestust. Fassaadi on liigendatud nii puhtalt, et see ei ole

<sup>37</sup> Lillian Hansar, Uued majad vanas linnas..., lk 230–232.

võrreldav kolme keskaegse maja rütmiga. Nõutud traditsiooniliste materjalide kasutamine annab võimaluse paindlikuks markeerimiseks, kuid mis võib puhtalt materjali kujul olla hägune.



46. De la Gardie kaubamaja.

Materjalide puhul on samuti vastastikuseid arvamusi. De la Gardie ärimaja kohta on ka kritiseeritud traditsioonilise materjali ebakõla moodsas arhitektuuris. Paralleelselt on ka arheoloogiapärandi rekonstrueerimisel ICOMOSi 1990. aasta hartas soovitatud rekonstrueerimist teha päris asukohast eemal ning seda teha ajaloolisest hoonest eristatavana.<sup>38</sup> Seda väidet on Nicholas Stanley-Price edasi mõtestatud nii, et rekonstruktsioon ei tohiks kasutada samu materjale ja peaks hoopis olema moodsatest materjalidest ehitatud.<sup>39</sup> Kuivõrd see on just oletusliku ja tervikliku rekonstrueerimise kohta käiv kriitika, võib seda kriitikat pidada markeerimise küsimust mitte puudutavaks. Samas on markeerimise ja rekonstruktsiooni vahel ka seos, ning eelistus mitte kasutada algset materjali puudutab markeerimist ka kaudselt. Seega võiks Stanley-Price'i eelistust pidada, kujunduslikku markeerimist pooldavana ja materjalidega markeerimise vastu olevana, vähemalt kaudselt sobivaks. Vastukaaluks sellele on muinsuskaitse eritingimuste puhul tavaline nõue just sobituda materjalide kaudu ajaloolisse konteksti, nagu seda nõuti ka De la Gardie ärimaja puhul, seega saab seda pidada üldiseks heakskiiduks selle meetodi suhtes.

---

<sup>38</sup> Charter for the Protection and Management of the Archaeological Heritage (1990).

<sup>39</sup> Nicholas Stanley-Price, Archaeological remains and historical reconstruction. –Alternatiivid ajaloolisele rekonstruktsioonile UNESCO maailmapärandi linnades. Estonian National Commission for UNESCO, 2003, lk 7–12, lk 11.



47. Noblessneri kujundus.

**Noblessneri tänavavalgustid ja Rotermanni Saeveski** on näited mittekohaspetsiifilisest arhitektuurilisest sekkumisest koha atmosfääri leidmisel. Otseselt sellised mahuteid nagu on näha KOKO arhitektide poolt loodud uues saeveskis Rotermanni kvartalis ei ole olnud, kuid tööstusliku ilme tekitamiseks on võetud inspiratsiooni üldistest tööstuslikest vormidest. Sarnane lähenemine oleks kindlasti võimalik ka Vanasadamas ning motiivi ja mitte otsese kaju andmisel võimaldab see läheneda asjale teiste meetoditega võrreldes vabamalt.



48. Ferrum Kuressaares.

**Ärihoone Ferrum Kuressaares** on näide, kus hoone oma kujuga näitab kuuluvust ajaloolisse konteksti, kuid mille teised jooned on suuresti kontrastis ümbritsevaga. Selline lahendus oleks ka sadama alal sobiv ja efektne võte, kuid võib olla liiga piirav ning pigem sobib paika kus algne hoonestus on säilinud, nagu Lootsi laod. Ka sellise lahenduse juures on oluline ümbritsev keskkond, kuid võib ette kujutada, et nii üksik kontrastne vana vorm teiste seas kui ka ühtlaste võtete kasutus mitmel hoonel või rajatisel võivad anda hea tulemuse.

**Tallinna Vana turuhoone** kohal olev paviljon järgib vana hoone põhiplaani ning integreerib vana hoone keldrikorruse. Sellist lahendust saaks kasutada mõne arheoloogiliste kaevamiste käigus leitud hoone kohta, näiteks juhul kui Kesselpatarei vundament on säilinud.



49. Tammsaare pargi paviljon, foto Robin Roots.



## Kohanimed

Ehk on kõige ilmselgem viis säilitada seost ajalooa hävinenud ajalooliste paikade nimede jätkuv kasutus. Vanasadamas on Admiraliteedi basseini hea näide sellest. Praeguse väikelaevade basseini ja selle ümbruse ajalugu on säilinud ühiskonna mälu tasemel seda niimoodi kutsudes, kuigi Admiraliteet on ammu kadunud. Sellele on vastukaaluks Admiraliteedi töökodade kohal oleva uusarenduse nimetamine Porto Francoks, mis tundub nagu teisedki uusarenduste poolt eelistatud foorumid, *plazad* ja *city'd* täiesti seotud oma asukohas. Samas on Porto Franco konkreetsel näitel siiski tegemist ajaloolise seosega – mõte rajada Vanasadamasse vabasadam oli 1920. aastatel konkreetne plaan, kuid see ei teostunud.

<sup>40</sup> Samas on see võrreldes Admiraliteediga tühine fakt, seda enam, et see seos on avalikkusele tundmatu, ka *porto franco* tähendust vabasadama terminina ei tunta, ning seetõttu mõjubki see samamoodi nagu sajad muud seotud *city'd* ja *plazad*.

Sarnane näide on ka Ülemiste City kunagise Dvigateli tööstuse kohal. Selle puhul on küll arendajad kaugenenud koha ajaloost, kuid kvartali ainsa bussipeatuse nimi on kohamälu lugupidades Dvigateli nime säilitanud. Kindlasti mõjub Ülemiste City näite puhul ka globaliseerumise märgina inglise keelne sõnakasutus võõrastavalt, nt kui oleks selle ala nimi hoopis Ülemiste Ärikvartal siis ei tuleks pähegi seda siin näitena tuua.

Nime andmisel äridele, hoonetele, kompleksidele, bussipeatustele, tänavatele, haljasaladele jt on kõik markeerimisel relevantid. Nimede andmise mõju on suurem, kui see on koht mille järgi orienteerutakse, nt bussipeatus või üldine kvartali nimi, samuti kui nime on näha avalikus ruumis, nt hoone või äri nimi fassaadil. Nagu kõikide teiste markeerimistega on sellel ka potentsiaal üleküllastuda, eriti kui nime relevantus nimetatule on kahtlaselt kauge või orienteeritud turistile. Üleküllastumise realiseerumise potentsiaal on väike – pigem on trend just *cityde* poole.

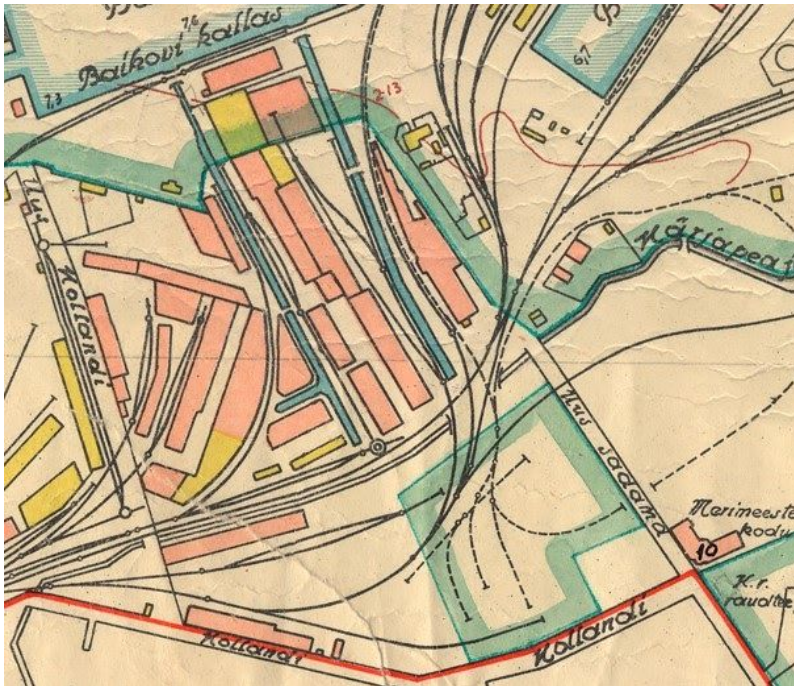
Ajalooliste basseini, kaide ja sildade nimede eksponeerimist on nõutud ka Eensalu ja Piheli koostatud Vanasadama eritingimustes.

Uute tänavate nimetamisel tuleks ka arvestada ajalooliste tänavate nimedega. 2000. aastatel on pandud nimi Poldri, Poordi, Madalmaade, Kuunari, Parda ja Laeva tänavatele, mis kõik

---

<sup>40</sup> Andrus Helenurm et al, Aeg Tallinna sadamas ja sadama ümber. Ajakirjade Kirjastus AS, 2005, lk 134.

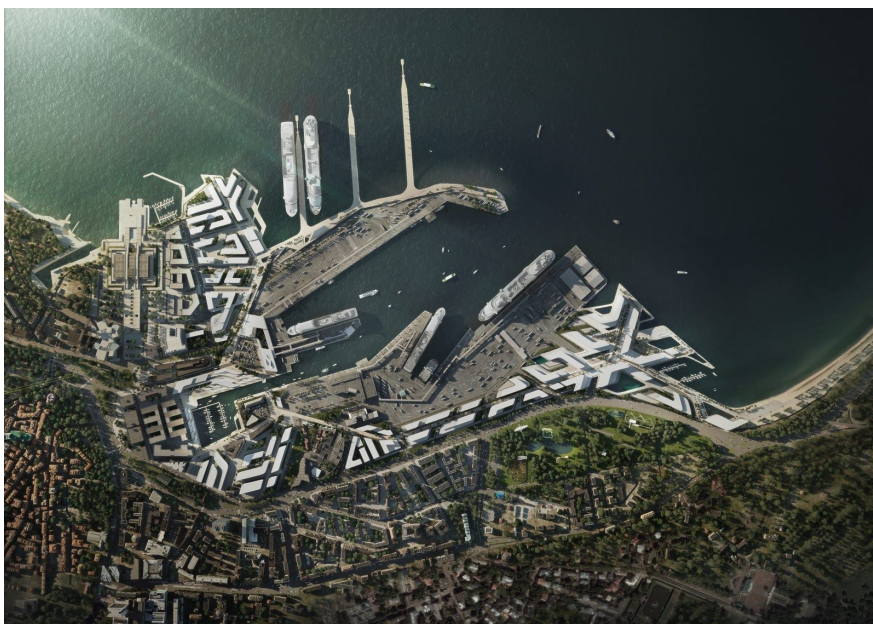
ühilduvad temaatiliselt teiste sadama nimedega. Huvitav on ka Tuukri ja Lootsi tänavate nimed, mis pandi aastal 1950 ning millele eelnesid ajaloolised vastavalt Hollandi ja Uus-Hollandi nimed. Kõnealused nõukogudeaegsed nimed küll sobivad nagu ka 2000. aastate näited, kuid nendele eelnenud nimetused on palju intrigeerivamad. Ka siin oleks nende nimede taastamisele argument okupatsiooni aja muudatuse tagasipööramine. Samuti markeriksid need nimed ka sadama arengut merd täites ning seost ajalooliste sadamate vahel. Hollandi ja Uus-Hollandi nimed tekitaksid aga assotsiatsiooni teiste maailma sadamalinnadega, kus kohtab samuti samu ja sarnaseid kohanimesid.



50. Lõik kaardist aastast 1930, näha vanemaid tänava nimesid, Hollandi tänav on tänane Tuukri tänav ja Uus-Hollandi tänav on Lootsi tänav.

## Markeerimise võimalused Vanasadamas

Sadama ala kohta on koostatud kahed detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimused: Mari Luukas ja Sirli Oot koostasid need Vanasadama lõuna poolse osa kohta, mis piirneb D-terminalist piki Uus-Sadama tänavat Reidi teeni ning Reidi teega<sup>41</sup>; Moonika Eensalu-Pihel ja Laur Pihel koostasid tingimused ülejäänud Vanasadama ala kohta<sup>42</sup>. Esimene seab muinsuskaitse tingimusi sadama tehnoloogiliseks toimimiseks vajalikele hoonetele ehitusõiguse andmiseks, Reidi tee äärde 7-korruselise hoone ehitamiseks ning liikluskorralduse lahendamiseks. Eritingimused hõlmavad ajalooliste sadamarajatiste ja kaitseehitistega seotud, peamiselt arheoloogilist kihistust, ehitusala laiendamist merre ja nõudeid uusehitisele. Eensalu & Piheli eritingimused käsitlevad Uus-Sadama, Admiraliteedi basseini, A-terminali, kruisiteminali ja Põhjakvartalite ala. Eritingimused määravad olulisemad nõuded ajaloolise kihistuse säilitamiseks ja uute ehituste kavandamiseks aga sisaldavad ka konkreetseid nõudeid markeerimise kohta. Eritingimused koostati kehtivale Zaha Hadid Architects Masterplan 2030 jaoks. See projekt näeb ette täiesti uue keskkonna teket.



51. Masterplan 2030.

Eensalu ja Piheli eritingimused nõuavad Girardi kanali, tõrvaköögi, hävinud sadamalaos, sadamasilla ja Kesselpatarei markeerimist. Samuti on soovitatud paigaldada lisa infotahvleid

<sup>41</sup> Monika Eensalu-Pihel, Laur Pihel, Muinsuskaitse eritingimused.

<sup>42</sup> Mari Luukas, Sirli Oot. Muinsuskaitse eritingimused Vanasadama lõunaosa detailplaneeringule DP040550.

ja soovitatakse skulptuuride või installatsioonide puhul viidata ka kunagistele sadamarajatistele. Lõunaosa eritingimused soovivad võimalusel Härjapea jõe ja raudteede eksponeerimist. Nende kahe erinevus on ka nõuded uusehituse kohta, kus Eensalu ja Pihel pakub välja ka mahulise markeerimise ja olemasolevate hoonete integreerimist uutesse ning uusehitiste ilme kohta märgib ainult, et „Uushooned peavad aitama esile tõsta arhitektuuriajalooliselt väärtuslikuks määratud hooneid”. Kontrastiks on Luukase ja Oodi eritingimustes eraldi välja toodud, et uus hoonestus ei tohiks matkida vana ja peaks olema selgelt eristuv ning kasutama tänapäevaseid arhitektuurivõtteid. Viimase nõude puhul oleksid kõik eelnevad arhitektuuris markeerimise näited välistatud.

Need kaks erinevat suhtumist markeerimisse näitavad, kui õrn on maitsekuse ja eelistuste piir selle teema puhul. Üheselt on soovitatav vaid tasapinnaline ja infotahvliga markeerimine, ning ühed jätavad lahtiseks kunstilise ja arhitektuurse markeerimise. Järgnevalt vaatan konkreetset sadama pärandit ning mis on need omadused ja hooned mida võiks markeerida. Valikus on rohkem objekte kui vaid need, mis on eritingimustes soovitatud. Objektide puhul pakun välja, mis viisil oleks võimalik markeerida omadusi, mis antud objektis väärtuslik on. On oht tekitada linnale museaalne ilme, kus kõigele on silt ja selgitus, ning inimeste suhestumist linnaga liigselt kureerides võib ka ehtne kogemus tunduda tehislik. Seega ei ole kõik need läbimängimised konkreetset soovitusel, vaid võimalikud lahendused. Kindlasti tuleb hoiduda markeerimisega liiale minemast, muidu hakkab markeerimine uut keskkonda rõhuma.

## Sadamasild

Esmatähtis vanemate sadamarajatiste hulgas on sadamasild. Algne puidust sadamasild kulges mööda praegust Sadama tänavat, mis on lai kahepoolne sõidutee koos keskse haljastusvööndiga. Sadamasilla markeerimine tõstaks esile silla vanuse, tähtsuse linnale, merepiiri muutuse ning võimalusel võib ka teha puitsillale esteetilise viite Sadama tänaval. Eritingimustes on soovitatud silda markeerida sõnaliste vahenditega, kas tekstina pinnal või infotahvlina.

Silla arheoloogilised jäänused on tõenäoliselt endiselt maapinna all, kuid nende eksponeerimine sõiduteel on mõeldamatu. Väikseim sekkumine olekski infotahvel, kuid ka selle paigutus on vägagi autosõbraliku Sadama tänavaga ja A-terminali esise parkla tõttu raskendatud. Sadamasild ulatus Rootsi ajaks A-terminali ette, kuna sinna koguneb suurel hulgal inimesi, oleks see ehk kindel koht kuhu infotahvel paigutada. Sadama ala arendades võib tekkida uusi selgelt koonduvaid liikumismustreid ning infotahvli paigutus peaks sõltuma neist. Võimatu on markeerida silda veepealse rajatisena nagu ta kunagi oli, sest praegune tänavapind on kõrgemal kui sild ise. Samuti ennetab ruumi vähesus suurema markeerimise võimaluse. Puidust sadamasild seisis puitkarg-kastide peal. Sillal kõndivale inimesele, ehk Sadama tänavat mööda liiklejale, on sild tasapinnaline jalgealune nii minevikus kui ka täna seal kõndiva inimese jaoks. Silla tasapinnalisus teeb kahemõõtmelisest tänavapinna markeerimisest ilmselgelt sobivaima suurema markeerimisvariandi. Ühtlasi on vana sadamasilla trajektor ka otsetee Põhja- ja Mere puiesteelt A-terminali, ning sadama ala arendamisel võiks sellest saada näiteks jalakäijate tee ning selle markeerimine osutuks ühtlasi praeguses liiklussegaduse asemel inimesi suunavaks. Kindlasti kaasneb igasuguse markeerimisega oht kitsilikkuusele, kuid sadamasilla suhteliselt lihtne esteetiline loomus oleks täiesti loetav ka lihtsal ristipidi teeplaatidel või joontel betoonis, sest sadamasildade laudkate on universaalselt arusaadav ning tänapäevani kasutuses.

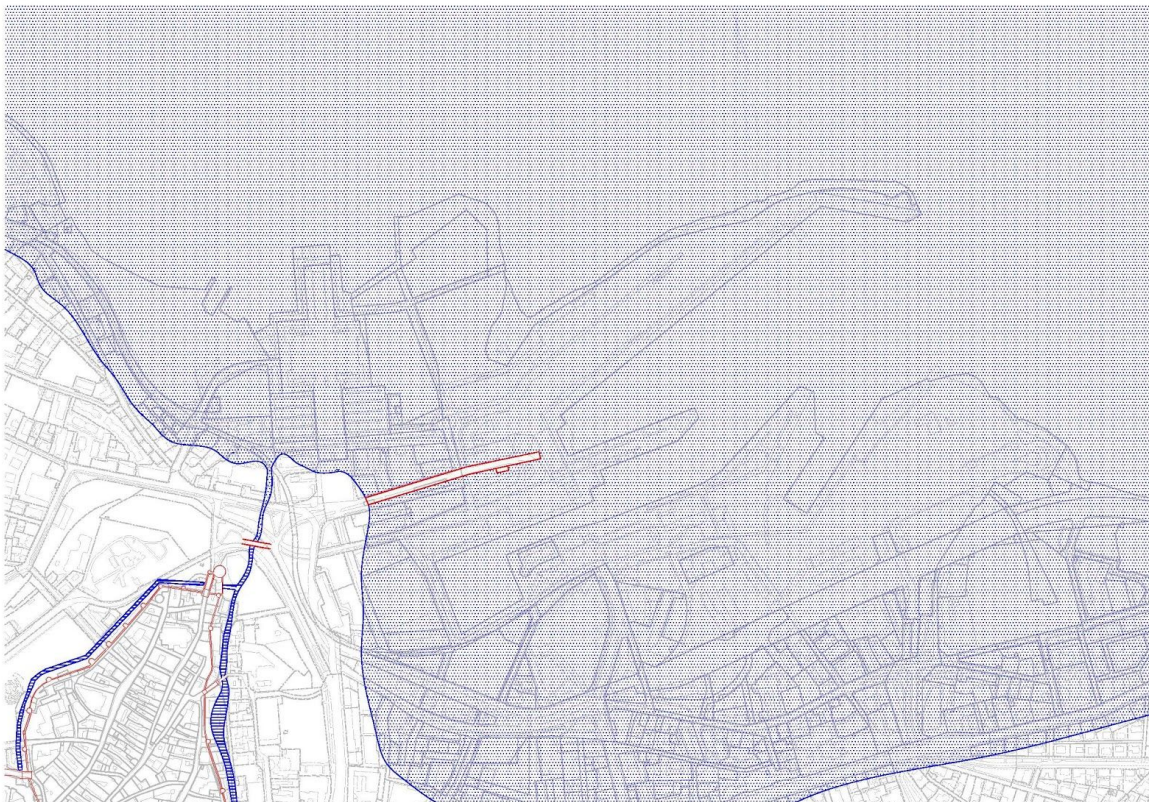
Kaartidelt on näha ka silla küljes olnud tollimaja, millest rohkem teavet ei ole. Ka selle eeldatava asukoha saab ära märkida sillutisel.

Hilisemat tsaariaegset käänuga Kaupmehe silda on raske markeerida, sest ta asub praeguse silla peal ning osaliselt sadama basseinis. Ala varasema loogika vastaselt on praegune

A-terminal ka ühtlasi silla ees, ehk silda ise ei ole näha ja terminal jääb vana reisijatehoone loomulikule vaatepunktile ette.

Silla peale ei pääse ja ei hakkagi pääsema, sest sealt toimub pardale minek, ning seega on muu markeerimise kui infotahvli peale mõtlemine asjatu. Samas laevale minejaid või tulijaid on raske ja asjatu panna peatuma tekstiküllase infotahvliga, pigem on võimalus galeriid ilmestada ajalooliste fotodega. Samas on siinkohal hea juhtida tähelepanu ühele perspektiivikamale infotahvlite paigutuskohale. Nimelt silla ees olev reisiterminal A hoone on selge inimeste koondumispunkt ning just Tallinnas lahkuvatel reisijatel on tihti vajadus püsida pardale minekut oodates ooteruumis, mis peale istekohtade ja poodide muud tegevust ei paku. Just sellisel ootehetkel on võimalus püüda juhtida tähelepanu ajaloolisele sadamale.

Funktsionalistlik reisijatehoone Kaupmehe silla peal ja ka seal varem olnud nn punane ait on vormilt erinevad, kuid nende asukohaga on sama probleem, et nende kunagine asukoht ei ole markeerimiseks sobiv. Seega oleks ka nende objektide markeerimine mõistlik teha A-terminali sees.



52. Illustreeriv kaart sadamast 16. sajandi III veerandil.

## Muulid

Muulide arengu lõppetapp on nende tänapäevane seis, markeerimise eesmärgiks võikski võtta kas mõne kindla perioodi muuli või siis nende ajaloolise arengu tänapäevase vormini välja. Osati on ajaloolised muulid asetsenud praeguse akvatooriumi sees ehk siis meres. Muulid on kindlasti ajalooliselt olulised, kuid nende praktiline laad ja massiivsed gabariidid ei soosi nende terviklikku markeerimist. Probleem nende sadama akvatooriumi kunagi piiritletud rajatiste puhul on nende paiknemine praeguse sadama ala loogikas.

Esimene muul, mida on näha rootsiaegsetelt kaartidelt, kulges mööda Rumbi tänavat praeguse sadama basseini. Muuli tipus oli nn *blockhaus*-vahitorn. Sellele järgnev tsaariaja alguse muul laienes samas suunas edasi praegusesse basseini. Detailplaneeringu eritingimustes on soovitatud nende muulide mahu markeerimine, kuid kuna väga suur osa just Peeter I aegsest muulist on meres, võib selline markeerimine jätta eksliku või lõpetamata mulje. Samas võib selle katkestuse peale mängida, kuid sealgi on probleem praeguses kasutuses. Muulide alguspunkt Rumbi tänaval on konkreetselt tänava sihil, kuid muuli edasine kulgemine jääb risti praeguse muuli ja ka planeeritud promenaadiga. Sellest tulenevalt võikski kõige efektiivsem ja ka suurima vaatajate hulgaga markeerimine olla promenaadi peal, kus infotahvli, illustratiivse joonise ja ka ehk promenaadi pealsete elementidega võiks jalutaja tähelepanu püüda just promenaadi ja kunagiste muulide ristumise kohal ning promenaadi kõrgemalt vaatepunktilt saaks vaataja ise kujutada ette rajatiste kunagist asetust. Samuti jääb kaartide pealt näha olev *blockhaus* praegusesse basseini või selle ääre peale, selle täpset asukohta ei teata ning tõenäoliselt lammutati kogu keskajast pärit torn materjaliks lahti.

Lõunas oli Rootsi ajal merepiir praeguse Tuukri tänava joonel, ning tsaariajal ehitati muul, mis lõikas diagonaalis Tuukri tänavast üle Lootsi ladude kuni Petrooleumi tänavani, kus suundus vaiadest tamm põhja. Akvatooriumi lõunapoolse tammi taha uhas nii meri setteid kui ka täideti pinnast, mille tõttu maismaapiir nihkus põhja poole. Kuna see ala on tihedalt hoonestatud ning muuli kulgemine ei ole läbivalt vaadeldav, ei saa seda viimast õieti suuremalt kui infotahvliga markeerida. Samas, kui oleks mõeldav veepiiri läbiv markeerimine sadamaalal, siis tuleks ilmtingimata ka seda markeerida, sest see on hajusalt ja pika aja jooksul nihkunud veepiiri selge etapp.





jälj sellest hoonest või üldse mitte midagi, tõuseb markeerimise väärtus. Samuti ka juhul, kui leitakse selge vare, aga seda otsustatakse mitte eksponeerida. Tõenäoline leiukoht Logi ja Rumbi tänava risti kandis võib osutada problemaatiliseks. Samas on selle kohal markeerimiskohana ka potentsiaali, sest jääb nii planeeritud promenaadi ja ka praegu olemasoleva kruisituristide tee peale.

Varemete eksponeerimine on terve omaette temaatika, kuid ka selles töös toodud Harju värava ja Sydney Government House'i näited võivad olla asjakohased juhul kui varemeid ei saa avatult eksponeerida.

Eeldusel, et säilinud on triviaalne osa patareist jääb patarei markeerimine siiski keerukaks. Praeguse liiklusloogika sees ei ole see just ideaalne peatumispaik. Samas promenaadi tekkega on infotahvli paigutus promenaadi peale selge ja loogiline lahendus. Suurem markeerimine sõltub asukoha väärtusest jalakäijale tulevikus. Peale selle on kolmemõõtmeline markeerimine oletuslik, kuna patarei kohta ei ole piisavalt andmeid. Seega oleks tasapinnaline markeerimine kõige loogilisem ruumiline variant, samuti on mõeldav patarei põhiplaani kujuga tekitada pargi element või uus hoone. Sadama alale koostatud Masterplan 2030-s on sinna asetatud hooned, ja sellistes mahtudes, et patarei jääb tõenäoliselt mitme hoone vahele.<sup>44</sup> Samas peab jällegi kordama, et see on kõik oletuslik ja täpsem plaan saab selguda alles arheoloogiliste uuringute teostamisel. Kuna arhitektuuriline lahendus tehakse enne arheoloogilisi kaevamisi, ei jää ruumi ka seda markeerida hoone arhitektuuris, sest tõelise Kesselpatarei asukoht võib olla oodatust teine. Igal juhul on Kesselpatarei markeerimisel arukas üheskoos markeerida ka teised Logi tänava kandis asunud hilisemad Krimmi sõja aegsed kindlustused, mis sõja ajal ja pärast sõda kohe lammutati.

Promenaadi juures oleks vägagi mõeldav skulpturaalne vorm. Esmamuljelt ei anna patareide robustne ja faktiliselt ebaselge vorm ning praktiline kasutus väga selgeid motiive mida soovitada.

---

<sup>44</sup> Zaha Hadid Architects, Port of Tallinn Masterplan 2030 for the Old City Harbour (vaadatud 20. V 2020).

## Retranšment ja muud kaitserajatised

Vanem, 18. sajandi lõpul ehitatud, Isolie reduut ja sealt kulgenud retranšment ehk vall Viru tänavani ja uuemad 19. sajandi keskel Krimmi sõja aegsed patareid ja lodžemendid on kindlasti ühed huvitavamad objektid oma sõjalise kasutuse tõttu. Nende markeerimine on samas vägagi keeruline. Need objektid on asunud üksteisest sadamaala kohta väga kaugel ning ei moodusta ühte tervikut, mida saaks üheselt markeerida. Juba mainitud Kesselpatarei ja Baranovi patarei jäävad mõlemad Logi tänava kanti ning neile saaks teha ühise markeerimise. Nende lähedal asunud, praeguse Admiraliteedi basseini kaldal Kai tänaval olnud, patarei on kaardi peal lähestikku, kuid ruumiliselt eraldatud. Samuti on suur probleem nende asetus, kus kaartide võrdlusest on näha,<sup>45</sup> et need asetsevad kas sõidutee või olemasolevate hoonete kohal.

Seega jätkaks ühe koha peal markeerimine teised rajatised liiga eraldiseisvaks, kuid kõiki eraldi markeerida oleks ehk liiga palju. Infotahvilil oleks loogiline koondada kogu info, selle asukohaks sobivaim on promenaad liites selle oletatava Kesselpatarei infotahvliga ühiseks militaaria teemaliseks koguks. Samuti saaks sinna lisada ka muulide patareide info, sest promenaad viib jalakäija põhjamaulini, kus oli samuti patarei.

Isolie reduudi ja retranšmenti algupunkt oli Lootsi ladude praegune asukoht, ehk ka sinna võiks tekitada infotahvli. Jalakäija sõbraliku kohana võiks seal teha ka enam kui pelgalt infotahvel, kuid siin võib just ajaloolise kihistuse olemasolu osutada miinuseks. Täiendav markeerimine võib vähendada autentset ladude miljööd, eriti just erineva temaatika tõttu. Samuti on Lootsi laod kitsa struktuuriga.

Väikevormide kasutus on siinkohal samuti võimalik. Rumbi tänavalt algav kultuurikilomeeter ka soosib sellist lahendust, kas siis esteetiliselt huvitava elemendina või funktsionaalsena, mille ilmselge variant oleks pingistik. Kuna päris asupaigas võib see raskeks osutada, siis võivad need elemendid olla ka pigem temaatilised kui konkreetsed.

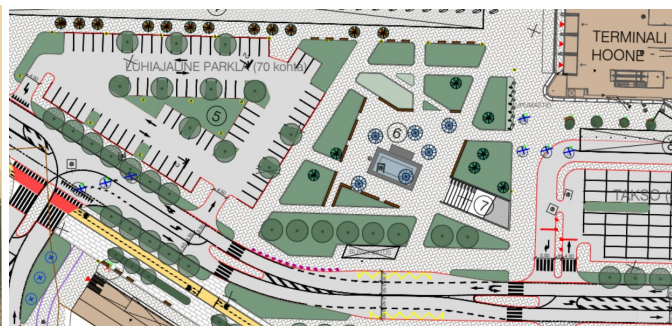
---

<sup>45</sup> Ragnar Nurk. Tallinna Vanasadama ajalooliste kaartide töötlus ja sidumine tänapäevase kaardiga. Osaühing Agu EMS, 2010.

## Tõrvaköök



57. Tõrvaköök, H. Dampfi albumist.



58. D-terminali maastikuarhitektuuriline lahendus, 2020.

Tõrvaköögi markeerimist nõuavad eritingimused kas põhiplaanina või mahuliselt. Lisaks soovitatakse ka markeerida tõrvakööki viivat silda. Sellega on ka arvestatud maastikuarhitekt Üle Grišakovi ja arhitekt Kaspar Krassi D-terminali maastikuarhitektuurilises lahenduses,<sup>46</sup> kus väljaku keskel asub tõrvaköögi põhiplaani kujuga purskkaev. Selline markeerimine on tagasihoidlik, kuid samas konkreetne. Samas peab objektist arusaamiseks seda ka infotahvliga täiendama.

Tõrvaköögi puhul peaks mõtlema, mida selle hoone kohta peaks markeerima ja kas põhiplaan annab selle mõtte ja väärtuse edasi?

Kui iseärasus on hoone huvitav funktsioon, siis selline markeerimine viitab vaid asukohale ning funktsiooni peab kuidagi teisiti kirjeldama, kas siis infotahvliga või lisades sellele mingi funktsioonile viitava elemendi.

Kui väärtus on tõrvaahju asukoht, siis põhiplaan annab selle edasi, kuid selle huvitavat eraldatust üksiku hoonena meres ei ole sellega edasi antud. Sellisel juhul aitaks kaasa ka silla markeerimine ning täiendav maastikuline eraldatus, kus purskkaev seisaks kontrastsemalt kui ta praegu on planeeritud.

Aga samas kui võtta seda hoonet nagu seda ka 1930. nähti, kui kurioosset barokset reliikviat kontrastina muust sadamas olevast<sup>47</sup>, peaks markeering kaasama endas hoone arhitektuurilisi omadusi. Üks omadus on kõrge kivikatus, mida ei saa purskkaevus markeerida. Samas oli hoonele omane karniis ja kolmnurkfrontoon, mille iseäralikke jooni on ka säärases markeerimises võimalik mingil moel näidata. Samuti hoone kogukas seinapind, seda liigendavaid pisikesi barokseid aknaid ja matsakat valgumikku on võimalik mingil moel ka

<sup>46</sup> Üle Grišakov, Kaspar Krass, Tallinna Vanasadma D-terminali maastikuarhitektuuriline lahendus, 2020.

<sup>47</sup> Eensalu & Pihel Eritingimused, lk 74

uue funktsiooni puhul markeerida, mitte ilmtingimata otseselt, vaid tehes purskkaevu arhitektuurikeele raskemaks või liigendades seda sarnases proportsioonis.

Purskkaev markeerib vaid asukoha ja põhiplaani, mis täidab esmase markeerimise funktsiooni, eriti just lisatud infotahvliga. See on juba hea selge viide ja sellest enam küsida on võib olla liigne sekkumine. Samas on sellel väga lihtsal hoonel veel enamat pakkuda, kui teha purskkaev suurejoonelisemaks või mõelda sellele mõni teine kasutus. Üks võimalus on rajada selle asukohale uus hoone, kohvik, rattalaenutus või mõni muu avalikku ruumi teenindava funktsiooniga ehitus, mis saaks endas hõlmata veel mõne arhitektuurilise elemendi, kuid mis on selgelt moodne ning liigselt mineviku sümboleid endasse ei kuhja. Samuti saaks siinkohal tekitada väljakule või pargile lahtise elemendi, kus saaks võtta eeskuju eelpool kirjeldatud Duisburgi või Franklin House'i näidetest rajades näiteks paviljoni või lihtsa pingistiku, et markeerida objekti kolmemõõtmelisena. Selle suurejoonelisem markeerimine on ka mõneti õigustatav taustal olevate Lootsi ladude tõttu, millega koos ja mille taustal võiks see mõjuda terviklikumalt kui mujal sadamaalal.

## Veekanalid

Veeteid rajati sadamasse logistilistel põhjustel. 18. sajandi algul ehitama asunud Admiraliteedi kanal sirutus kaugemale kui praegune Admiraliteedi basseini. See kanal suundus praegusest edasi ida poole praeguse Porto Franco arenduse keskele, suundus sealt edasi kagu suunas praeguse Arhitektuurimuuseumini, kust edasi jõudis Härjapea jõe suudmeni Jõe tänava ristil. Kanalil oli ka haru põhja poole, mis on samuti Porto Franco arenduse all. Seega on Admiraliteedi kanal 18. sajandi kujul suurel maa alal ning seda on võimatu markeerida terviklikult või suuremas osas muul viisil kui infotahvliga Admiraliteedi basseini kaldal. Samas, kui ühildada veeteede markeerimise viisid nii, et tervel sadamaalal oleks need üheselt mõistetavad, saaks sellest väikese lõigu Admiraliteedi basseini ääres ja ehk ka Ahtri tänaval markeerida. Edasised mitmes etapis toimunud laiendused arenesid praeguseks laiaks basseiniks. Lisaks arengule on huvitav ka kanalite funktsioon ning basseini ja kanali rajatised, mida käsitlem hiljem.

Teine märkimisväärne veeteede sadamas oli 18. sajandi teisel poolel ehitatud puhta vee kanal, mis suubus mööda Uus-Sadama tänavat. See kaeti kinni ning 1897. aastal ehitati kunagise

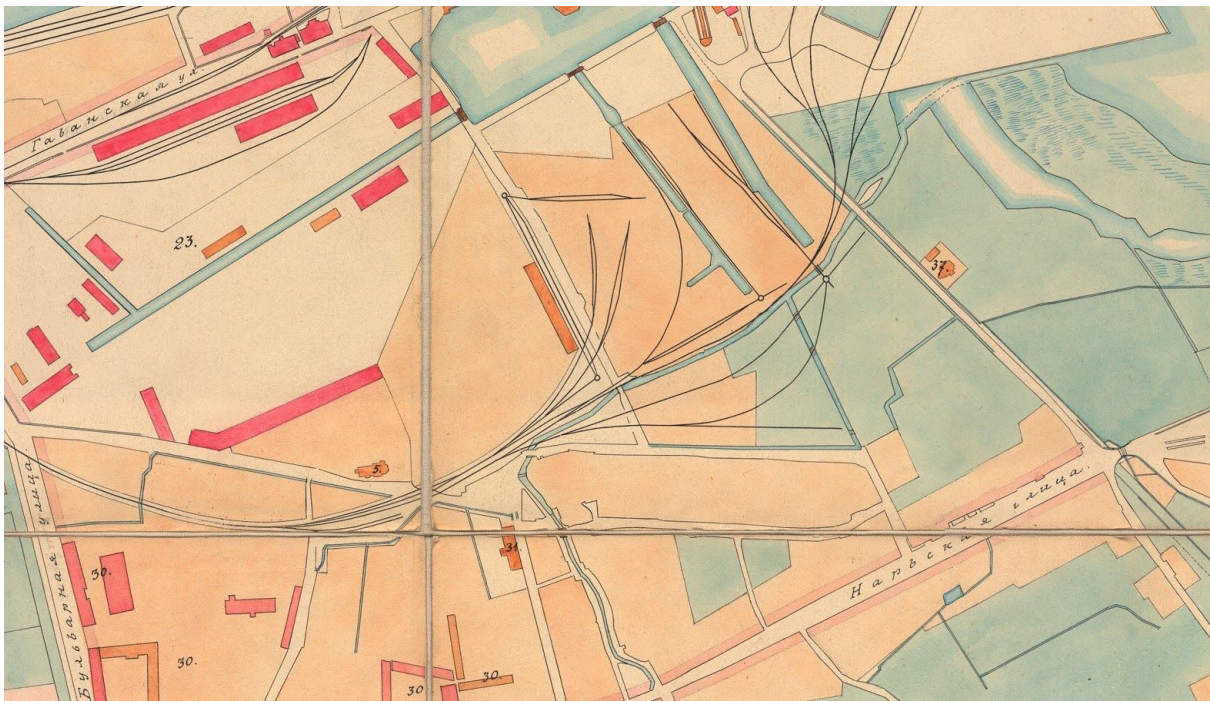
veekanali kohale raudtee. Kuna Uus-Sadama tänaval on autoliiklus, on seal markeerimine raskendatud.

Lisaks neile olid sadamas ka erakanalid ladude teenistuses, need on ehitatud 19. sajandil ning täidetud Vabariigi esimese perioodi lõpul. Ühe kanali harulist otsa on eritingimustes nõutud markeerida.

Kuna need kõik on inimtekkelised ja ajalooliselt puhtalt funktsionaalsed logistilised rajatised, oleks mõistlik, juhul kui markeerida rohkem kui vaid nõutud Girardi kanali lõiku, ühtlustada nende markeerimise stiil. Mingiski detailis neid ühtlustades tekib sadamat läbival inimesel seos nende vahel ning see mõjub selgemalt. Eriti siis kui markeerida sillutisel või mõnel muul maastikus loetaval viisil. Täpsemat infot peab siiski pakkuma infotahvel.

Ilmselge variant oleks markeerida veeteid sinise värviga katendil, kuid see oleks ehk liiga lihtsameelne ja kontrastne. Mänguline võimalus on ka lisada päriselt voolav vesi keskkonda ilustavas elemendis. Sellega on muidugi probleeme, sest Uus-Sadama tänava liiklusesse selline variant tõenäoliselt ei sobi ning basseini äärne ja ladude vaheline ala, kus sellist varianti saaks kaaluda, on siiski problemaatiline. Lahendus on ka tehniliselt keeruline ja tõenäoliselt kallis ning vajab pidevat hooldust, eriti meie kliimas. Talvekuudeks peaks olema seega mingi alternatiiv või see toimikski vaid osa aastast. Lisaks sellele tuleb ette näha ka kaasnevat reostuse probleemi, nii inimtekkelist kui ka looduslikku. Siiski oleks selline lahendus väga mõjuv. Samas leiaks see tõenäoliselt kasutust vaid erakanalite juures, ning vanema Admiraliteedi kanali juppi või Uus-Sadama kanalit sellega ei oleks mõistlik markeerida.

Katendile saab ka leidlikult läheneda, lisades sinna mingi voolavuse motiivi või horisontaalse lainetuse. Katendile markeerimisega saab selgelt määrata kui selgelt ja kui suurel määral see erineb tavalisest, terviklahenduse puudumisel tuleks pigem tagasihoidlikkuse poole jääda.



59. Kaart aastast 1876.

## Härjapea jõgi

Jõe markeerimist on soovitatud Sadama lõunaosa eritingimustes. Härjapea jõge on Tallinnas juba osaliselt markeeritud ning kavandatud edasi markeerida. Kui juba on ühest otsast alustatud, siis võib kaaluda, et jõe tähistamisel oleks üle linna ühtne stiil.

„Härjapea viirastus” on jõe markeerimise ideekonkursi võitnud ideekavand, mis markeerib jõe kulgemist Poolamäelt Maakri tänavani. Kavandis on markeerimisele lähenetud väga põhjalikult ning see sisaldab nii tänava sillutisel markeerimist kui ka väikevorme. Härjapea jõge on juba markeeritud Kivisilla tänaval, tekitades sinna pingistiku koos vee elemendi ja infotahvliga.

Need kaks näidet on küll Vanasadamast suhteliselt kaugel ja seega ühtlast tervikut ei loo. Samuti on jõe enda iseloom olnud nendes kohtades erinev sadama omast. Sadamasse jõudis jõe suue, mis juhiti sadama laienedes kanalitega mere poole. Jõe voolujõul oli sadamarajatistele ka lagundav mõju. Härjapea jõel on seega ehk mõtet eristada kahte ajaloolist kuju, kus esimene on jõe avatud kulgemine koos praeguse Uus-Sadama küljele juhitud kanaliga, ning hilisem kanalitesse viidud jõgi, mis suunati läbi kogu sadamaala hoopis põhja poole. Poolamäe ja Kivisilla markeerimised omal moel rehabiliteerivad jõge, sellele

kujundatakse looduslik iseloom sh ka näiteks joogivee kraanidega. Sadamaalal kanalitesse ja sisuliselt kanalisatsiooni juhitud jõe markeerimist ei ole põhjendatud samasuguse st jõe kui loodusliku keskkonna markeerimisena teha.

Maa alustes kanalites voolav Härjapea jõgi on väga huvitav fakt, kuid ta kulgemine tunnelkollektorisse on puhtalt funktsionaalne tee ning ei oma suurt kultuurilist tähtsust. Info selle kohta miks, kuidas ja millal seda tehti on samas tähtis ajalooline teave. Härjapea jõe olulisus tõuseb esile pigem seal, kus on seda juba lõiguti markeeritud ning selle kulgemine maa aluse kanalina on vaid huvitav fakt, mille täpset trajektoori mereni ei ole mõtet ruumiliselt markeerida. Markeerimist on mõtekam teha sellel lõigul, kus ta tõesti oli maapinnal. Samuti on see ka kontseptsioonina lihtsamini arusaadav.

## Veepiiri muutus

Keskajal konkreetselt teada olev sadamasild algas praeguse Sadama tänava ja Mere pst ristilt. Kogu ülejäänud sadama territoorium asub pinnal, mis oli tollel hetkel vee all. Nii looduslik kui ka väga suures osas tehiskondne maa võit merest on sadama ajaloost suur osa, ning kindlasti väärivad teadvustamist.

Infotahvli peal on seda huvitavat fakti võimalik mainida kõikjal ja see oleks ka kõikides üldistavates infotahvlites asjakohane fakt. Lisaks terminalidele sobiksid need infotahvlid just veepiiri äärde ja Mere puisteele.

Kuna merepiir on pigem horisontaalne, ei ole kolmemõõtmeline markeerimine kõige asjakohasem lahendus. Tasapinnaline markeerimine on kõige selgem variant. Merepiiri markeerimine joonena näib lihtne ja loogiline, kuid just väga suure ala tõttu tekib jälle ebakõla markeeritava veepiiri ja praeguste olude vahel, kus mõni etapp on lihtsamini teostatav kui mõni teine.

Keskaegne silla alguspunkt oleks kindlasti väga mõjus suure kontrasti tõttu ja ehk ka sellest üksinda piisaks. Faktiliselt kindlat veepiiri selle aja kohta teada ei ole, sest esimesed kaardid pärinevad alles Rootsi ajast. Kuid see ebaselgus ei ole samas suur takistus, sest ka vanade kaartide piiri ei saa lugeda teaduslikuks täpsuseks. Lisaks on ehk kindla joone asemel võõndi

markeerimisel suurem visuaalne efekt. Üldiselt võib merepiiriks lugeda Mere puiesteed ja Narva maanteed. Markeerimine iga etapi osas ja kogu sadamaala ulatuses on tõenäoliselt liigne ja ebareaalne, valida tuleb, kas teha seda kindlas lõigus või teatud tänavatel. Kui näiteks Sadama tänaval markeerida ka keskaegset silda, siis oleks loogiline sellele lahendusele lisada merepiir. Jällegi ei pea markeerimiseks kasutama värvi, võib ka tagasihoidlikumalt kasutada mingit jaotust või tekstuuri selle asemel.

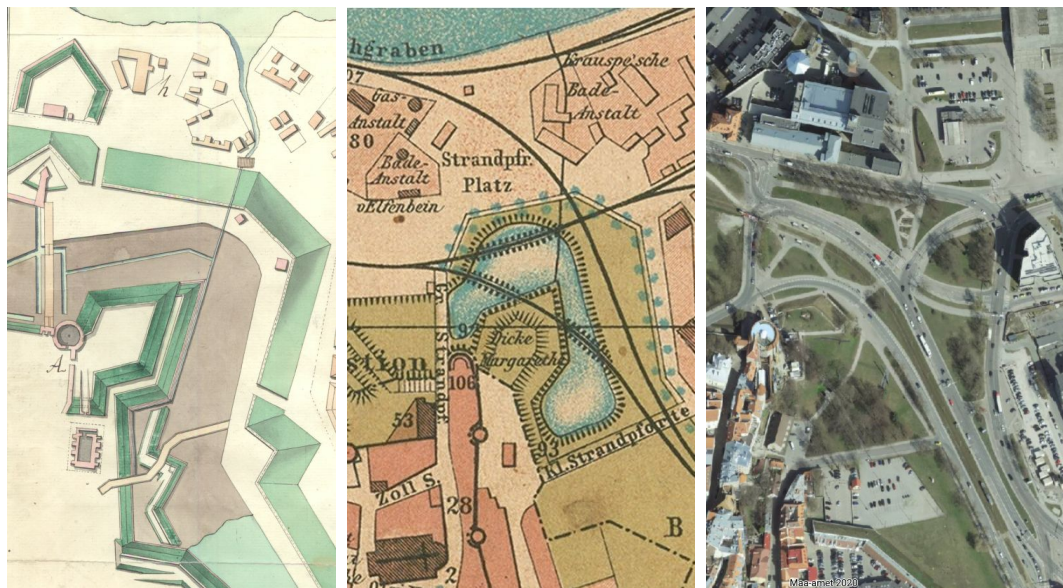
Mida lähemale tänapäevale jõuda, seda raskem on eristada merepiiri sadama muulidest ja sildadest. Mida laiemalt ja terviklikult seda vaadata, seda keerulisemaks läheb kujund, mida markeerida. Samuti ei ole maapinna tõus kõikjal ühtlane. Eriti keeruline on just Baikovi kalda, Viktooria silla ja Uussadama tekke markeerimine, kus väga selget piiri leida on raske ning kus suur osa maast on kasutuses või ligipääsmatu.

Seega rõhutaks merepiiri just mõnel kindlal lõigul, näiteks tänavatel, mis suunduvad kunagisest maismaa piirist sadamasse sisse, nagu Sadama, Kai, Paadi, Lootsi ja Uus-Sadama tänavad. See võiks olla ka kooskõlas igasuguse muu markeerimisega vastaval tänaval. Ühel tänaval merepiiri muutumise markeerimine eeldab, et kõndija läbib vähemalt suure osa tänavast. Paindlikumalt võib võtta ühe sihi, näiteks terminali, ning t markeerimine kõndija loomulik teekond, näiteks alustada juba Hobujaama tänaval, edasi Paadi tänavale ja sealt D-terminalini. Või mõnel teisel marsruudil, kas kooskõlas kavandatud kõnniteega või siis liikuvusanalüüsi põhjal.

Vorminguliselt oleks sellel paar erinevat viisi. Esiteks saaks markeerida kindlatel kohtadel, ilma vahepaelse sidususeta. Eriti konkreetne oleks lahendus, mida saaks teha kindlate kaartide järgi, lisada sillutisele aastaarv või umbkaudne ajastu. Üldistavalt näeks see välja sarnane nagu ajatelg Börsi käigus. Teisalt saaks teha ka mingi dünaamilise tänavapinna, kus erinevalt selgest joonest on pidev liikuvus markeeritava ajastu lõikes, näiteks keskaegse veepiiri juures on teatud värv või tekstuur ning sellest edasi minnes see muutuks vastavalt veepiiri muutumises ajas.



## Muldkindlustus



60. 1766.

61. 1885 .

62. 2020.

Antud töö vaatepunktist on oluline Tallinna muldkindlustusvööndi kirde osas asuv Suure-Rannavärava bastion. Selle eeskaitse ulatus terve tee praeguse Põhja ja Mere puiestee ristile. Ka tänapäeval säilinud bastioni lõik on bastionite likvideerimisel väiksemaks lõigatud. Muldkindlustusel oli ka veega täidetud kraav ja laiem üleujutatav ala. Selle ületamiseks oli Rannavärava ees sild ning vee äravooluks kraavi põhjas kanal. Kuivõrd tänane ristmik on jalakäijale tühi ja vaid ületatav ala, võiks markeering seal lisada inimsõbralikkust.

Muidugi on ka siin markeerimiseks sobilikud vaid liiklussaared ning mitte autotee. Infotahvli jaoks on parim paik bastioni pealne, kus kõrgel avaneks infotahvli illustratsiooni kõrval ka vaade kirjeldatud alale. Kuna kõnniteede kõrval on suhteliselt lage roheala, oleks siin võimalik markeerida muldkindlustustele omast kuju haljastusega, näiteks hekiga, mis kindlasti ilmestaks ka sealset miljööd. Muldkindlustuse kolmnurksed vormid on iseenesest kõnekad, ning mingit abstraktsemat kujutamist ei ole vaja välja mõelda. Just koos infotahvli ja selle markeeringuga võiks Suure-Rannavärava pealt, aga ka näiteks Paksu Margareeta katuselt paista võimas vaatepilt. Ka siin oli tegemist veesüsteemidega, kuid autotee vahetus läheduses ei oleks veelemendiga markeerimine mõistlik. Kanal muldkindlustuse kraavist

mereni asus Linnahalli lääne poolse parkla kohal. Siin on tasapinnalise markeerimise takistuseks parkla funktsiooni jätkumine.

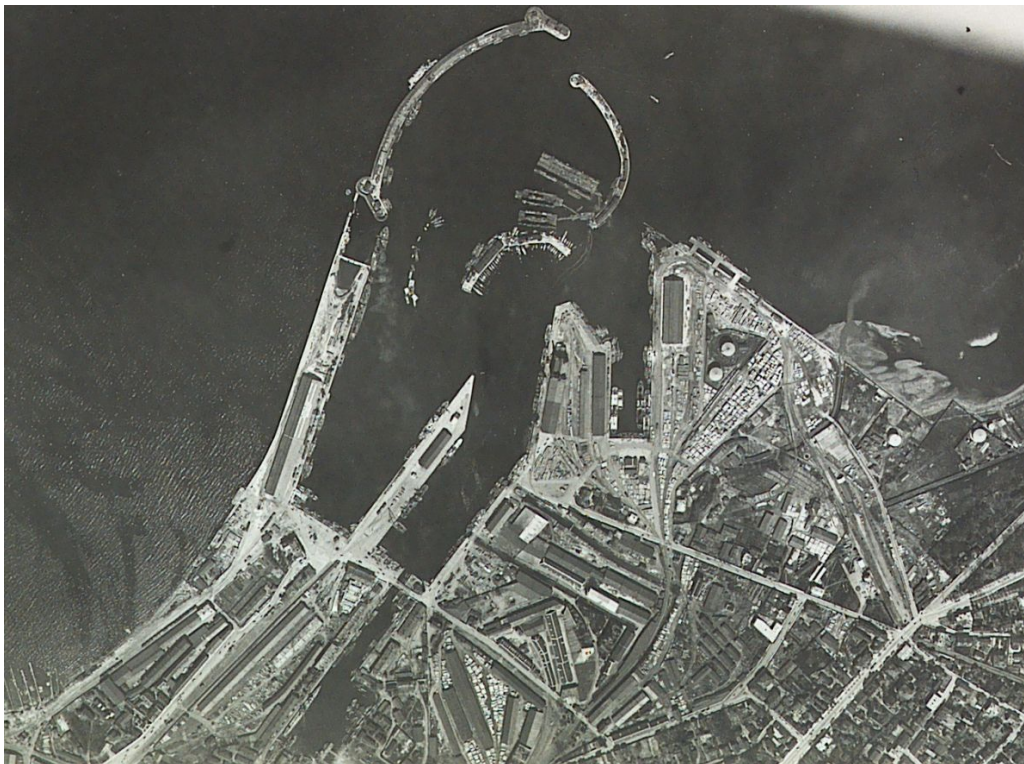
## Laevad

Üks huvitav ajalooline iseärasus on sadamas veeteedest eemal asunud laevad, mida on näha 1825. aasta kaardil ja mida kasutati kasarmutena. Seda on soovitatud markeerida ka Eensalu ja Piheli eritingimustes. Enamus sellest grupist asus küll praegu markeerimiseks ebasoodsalt Uussadama basseini juures, kuid üks asus ka praeguse Baikovi kalda peal, hilisema Mayeri erakanali kohal. Põnev element ei ole siiski selgesti markeeritav, sest eripära oli just selle kasutus ning laeva ennast on raske markeerida. Kui markeerida ka erakanal, võiks seal olla ka mingit vabamas vormis kunstiteos. Samuti sobiks selle huvitava infokillu esindamine D-terminalis.

Lisaks neile on ühel 18. sajandi kaardil näha tõenäoliselt tormis purustatud laevavrakke. Üks neist paiknes ka eelmainitud laeva lähedal praegusel Baikovi kaldal. Seega on justkui topelt põhjust esitleda purje-ajastu laevu just seal.

Lisaks neile kaardile kantutele on arheoloogiliste kaevamiste käigus leitud mitmeid vrakke. Selliste leidude eksponeerimine on keerukas, ja seega võib ka markeerimisel olla nende leidude puhul võimalus. Infotahvlist suurema markeerimisena võiks kasutada väikevorme, nagu on tehtud ka Salme laeva puhul Saaremaal. Ilmtingimata ei pea see olema nii otsene viide nagu Salme laeva pink, rõhutada võib paadi otsese kuju kõrval ka ajastut või mõnda muud leiuga seostuvat iseloomuliku joont.

## Raudtee ja tööstuse miljöö



63. Üleval H. Dampfi albumist lennukilt vaade sadamale. 64. All Maa-ameti kaart, 2020.



Raudtee markeerimist on soovitatud sadama lõunaosa eritingimustes. Seal on toodud välja spetsiifiliselt 1930. aastate kaardil märgitud Aeronaudi vesilennukite “õhulennu jaama” viivat raudteed. Kaardilt saab küll järeldada, et see raudtee teenindas Uussadamat laiemalt, ning üks peatus sellel liinil oli ka sadama raudteejaam. Vabariigi sõja eelse perioodi lõpuks väljakujunenud tiheda raudteede võrgu mõjutusi on näha ka praeguses sadamas kui osata seda vaadata. Näiteks Lootsi ladude eriline kuju tuleneb just kanalite ja raudteetrasside paigutusest, samuti ka teiste hävinenud ladude asetused tulenesid sellest. Raudteid oli nii Vabariigi ajal kui ka Nõukogude aegses sadamas nii tihedalt, et ei leiagi ala kus seda ei saaks markeerida.

Samas on näiteks praegu likvideeritav Reisijate tee raudtee Balti jaama läheduses märk sellest, et ka autentsest raudteest on soov lahti saada, miks peaks siis markeerima seda mida tänapäeval lammutatakse? Eriti olukorras, kus Balti jaama ümbruses on raudtee olnud veelgi tähtsam või vähemalt sama tähtis kui raudtee sadamale.

Raudtee on suhteliselt madal rajatis ja seega ideaalne vorm mida markeerida tasapinnal. Siin on samuti oluline terviklikuse kaalutlus, sest vaid mõnes lõigus markeerimine võib jätta vale mulje ja juhtida tähelepanu vaid ühele trassile, kuid väärtus on just terviklikus süsteemis. Samas jällegi ei ole see terviklikult teostatav. Tasapinnal sobiks ta just jalakäijateed raamistavaks sillutiseks, millele valitav sobiva sammuga teekatte kivi võiks esindada näiteks liiprite sammu. Siin ei tasu samuti liiale minna otsese raudtee matkimisega. Kohtades kus on jooksnud mitu raudteed kõrvuti, milliseid oli palju, saab ka näiteks lahendada rattatee eraldi kõnniteest. Kuna raudtee sihid on siiani loogilistele sihtpunktidele orienteeritud, on selline lahendus ka praktiline. Näiteks Ahtri tänavalt jooksis laiarööpmeline raudtee mööda Paadi tänavat, mis ilmselt andis ka sellele tänavale oma suuna, edasi mööda Baikovi kallast Viktooria sillani. See on tänapäevalgi marsruut, mida jalakäija läbib Hobujaamast D-terminali minnes. Raudtee puhul on küll vaja arvestada ka teiste elementide markeerimisega samas kohas, näiteks Sadama tänaval on kindlasti olulisem keskaegne sadamasild ning raudtee ei tohiks seda segada. Samas ei ole ka põhjust, miks ei võiks olla mõlema jaoks ruumi kahepoolsel tänaval.

Lisaks eelmainitud raudtee mõjule sadama ladude ja töökodade paiknemisele, peab ilmingimata rääkima ka nendest hoonetest endist. Need praktilised hooned on üksinda vaadates väheväärtuslikud hooned, millel ei ole seda kurioosset ajaloolist ilmet nagu tõrvaköögil, kuid mis kokku moodustasid 19. ja 20. sajandile omase tööstuliku sadama ruumi. Valdavalt on nende hoonete kohale juba rajatud uushoonestus, nagu Porto Franco või Nautica keskus. Mõnede kohal on ka veel tühjus, just läänemuuli pealsed kolm järjestikust ladu, Admiraliteedi põhjakaldal asunud hooned ja ka Uussadama laod. Lisaks neile ei saa tööstusliku miljöö peale mõeldes mööda vaadata ka kõrgetest kraanadest läänemuulil, Viktooria sillal ja nõukogude ajal ka Kaupmehe sillal ning tohututest materjalide riitadest ja tsisternidest just Uussadamas. Nende viimaste puhul kindlasti ei saanud rääkida ei tollel ajal ega ka praegu mingist erilisest väärtusest, kuid just nende lõputute rivide ja nende vaheliste teede ja raudteede võrk on 1930. aastate piltidel võluvad kaootilised elemendid. Samuti võiks

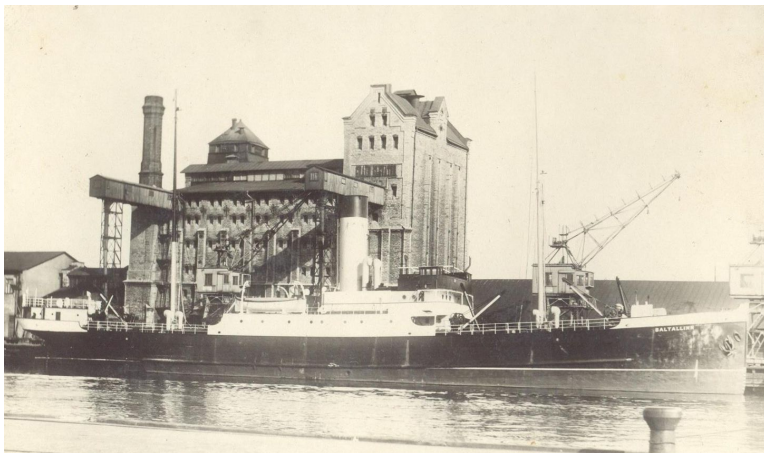
siia lisada nii tolleaegsed kui ka varasemad ellingud ja ka Admiraliteeti ületava pöördsilla. Viimase markeerimist ei käsitle, sest uue silla projekt on juba valminud.

Markeerimisel ei ole mõttekas ajada joonega taga hoonete kõrguseid, vaid just asetust ruumis, mis on tänasest sadamast suuresti kadunud ja seda nii uute hoonete planeerimisel kui ka väikevormide ja rohealade puhul. Just roheala võiks olla see huvitav kontrast tööstusega, mis ajalooliste elementidega sarnase asetuse ja liigendatusega, kuid erinedes neist igal teisel mõeldaval moel, saaks ilmestada seda ülipraktilist ja karmi tööstusmaastikku inimsõbralikul viisil. Masterplan 2030s ei ole just liiga palju rohelist ette nähtud ning sadama asetus kesklinnas pigem soosib hoonete tihedust.

Tööstuse liigendus ja eriskummalised vormid annavad võimaluse rakendada kunstilisi lahendusi ka väikevormidena. Kraanade vormi kasutamine lampidena on ka ülal kirjeldatud Noblessneri kvartalis olnud edukas lahendus. Rajatiste paiknemist ja tööstuslike vorme saab ka arhitektuuris edasi anda. Töökodade raske praktiline ilme on teostatav ka betooni või mõne muu materjaliga. Ka arhitektuuri puhul ei asetaks liigset rõhku materjalidele või fassaadi vastavusele, kuid just piklikule asetusele, mis tulenes raudteede ja kanalite asetusest.

## Elevaator

Kui eelnenud diskussioon põhines väheväärtuslikel tööstushoonetel, siis see hoone väärrib eraldi mainimist. 1893. aastal Viktooria sillale kerkinud teraviljaelevaator oli sadama sümbol, olles ka kogu Tallinna siluetis üks kõrgemaid hooneid. Samas on praegune Viktooria sild kasutuses ja alale ei saa niisama minna. Seega kuigi elevaatoril on märkimisväärne tähtsus, ei saa seda kohapeal markeerida ning tuleks juhtida hoopis inimeste tähelepanu sellele teabele.



65. Viljaelevaator.

## Järeldused ja kokkuvõte

Läbiv probleem hävinenud pärandi markeerimisel on niivõrd oluliselt muutunud keskkonnas markeerimiseks sobiva koha leidmine. Hävinenud Tallinna sadama loogika on hoopis teine võrreldes tänapäevasega, markeerimisel ei saa lähtuda vaid II maailmasõjas purustatud sadamast, vaid sadamal on väga pikk, oluliste arengute ja muutustega ajalugu. Ühe ja ainuõige meetodi ja koha leidmine kogu sadama kohta on keeruline kui mitte võimatu. Lisaks peab nentima, et markeerimine on teisejärguline tegevus võrreldes tänapäevase linna ja sadama vajadustega. Ka sadama ülimalt utilitaarne funktsioon, nii ajaloo kui ka praegu, eristavad seda enamlevinud markeerimiste näidetest ning teevad siin markeerimise nõudmise või ka soovitamise kahtlaseks. Samuti raskendab markeerimist sadama rajatiste ja ehitiste ning funktsioonide paiknemine väga suurel alal. Kindlate üksikväärtuste puhul on kergem leida võimalusi nende märgistamiseks uues keskkonnas kui üldiste ajalooliste tendentside ja arengute puhul.

Markeerimise meetoditest on universaalselt kasutatav lihtne infokandja ehk infotahvel. Kuid ka selle lahenduse kasutamisega on nii mitmekesisel keskkonnas probleeme. Kõikjale ei saa ja ei ole ka mõtet paigutada infotahvlit, nendele peab leidma asjaliku koha nii ajaloolise keskkonnaga sidumiseks kui ka tänase tarbija käitumist silmas pidades. Infotahvliks tuleb ka olla pigem visuaalne, et püüda tähelepanu ja suurendada kohest arusaama markeeritavast. Samuti võib infotahvlite kuhjumine sadamas olla asjatu selle tõttu, et kohe sadama vahetus läheduses paikneb Eesti Meremuuseum. Infotahvlid võiksid äratada esmast huvi ja juhatada lugeja lähedal asuvasse Meremuuseumisse, Eesti Arhitektuurimuuseumisse ja teistesse asjakohastesse muuseumitesse, kus saab nende teemade kohta rohkem teada. Infotahvlite koostaja võikski seega olla Meremuuseum või mõni muu pädev organisatsioon, näiteks Eesti Ajaloomuuseum või Arhitektuurimuuseum. Infotahvlid oleksid ka kindlasti mõjuvamad, kui neil on ühtne lahendus ja kui need viitaksid üksteisele.

Tasapinnaline markeerimine sobib tasapinnaliste vormidega, mujal saab see olla mõjus vaid eriskummalise vormi puhul või täiendava infoga varustatult. Tasapinnaline markeerimine

peab järgima teede ja tänavate kasutusmugavust, tuleb leida mõistlik tasakaal info edastamise ja tänavaruumi esteetika vahel. Sadama rajatiste markeerimisel tasub ära kasutada väheseid kõrgemaid punkte nagu planeeritav tõstetud promenaad ning Suure-Rannavärava bastion, aga ka Linnahalli katus jms kust avaneb vaade suuremale alale. Teemaatilistest markeerimistest tasub edasi mõelda kaitserajatiste ja veekanalite markeerimisele, ning tuleks luua markeerimiste vahel tervikpilt.

Arhitektuuris ja kunstilist markeerimist on keeruline ette määratleda. Esteetika poolest on isegi mõeldav soovitada ajalooliste vormide kasutust uue hoone puhul, kuid kunstilise markeerimise puhul saab anda suunava teema ning jätta kunstnikule vabad käed. Kunstiline markeerimine on liiga plastiline, et kehtestada sellele rangeid piiranguid. Konkreetse materjali kasutuse piirangu kehtestamine on samuti kahtlane nõue uuele ehitisele. Neid kaalutlusi rõhutab just see, et tegemist ongi suures mahus uue keskkonnaga ja seega on uue vanasse miljöösse sulandumise asemel probleem uude keskkonda vana joone sobitumine soliidisel moel. Suuremate markeerimiste puhul on murekoht sadama suhteliselt vähene vaba avalikult juurdepääsetav ruum. Markeerimise jaoks üks ideaalsemaid kohti on park või roheala, kus väikevorme saab paigutada ja haljastus ise saab midagi tähendada, kuid suurt rohelist sadama fantaasiat ei saa endale ka lubada. Sadam oli ja on ennekõike funktsionaalne paik.

Tallinna Vanasadama kadunud elementide markeerimine oli huvitav mõtteharjutus, sest see näitas, et üksikute ettepanekute tegemiseks on vaja endale selgeks teha Tallinna sadama pikk arengulugu ja teisenemine ajas. Ajaloo markeerimine on suur väljakutse eriti keskkondades, mis ei ole laiemalt väärtusena teadvustatud.

# Kasutatud materjalid

## Arhiiviallikad ja käsikirjad

- Eduard Alamaa, Aleksander Kivi, Tallinna topograafilisi, asustus- ja ehitusajaloolisi materjale köide III, Tallinn: Eesti NSV Riiklik Ehituskomitee, 1966.
- Monika Eensalu-Pihel, Laur Pihel, Muinsuskaitse eritingimused Logi tn 2,4; Lootsi tn 13, 14; Sadama tn 21, 25; Uus-Sadama tn 19, Logi tn 3, Logi tn 6, Lootsi tn 11, Logi tn T2, Uus-Sadama tn 21,23,25 Tallinna Linna detailplaneeringule, Tallinn 2019.
- Ülle Grišakov, Kaspar Krass, Tallinna Vanasadma D-terminali maastikuarhitektuuriline lahendus, 2020.
- Juhan Hint, Hävinud arhitektuuripärandi eksponeerimine Tartu keskaegse kihistuse näitel. Bakalaureusetöö. Eesti Kunstiakadeemia 2015. Kättesaadav EKA raamatukogus.
- Mari Luukas, Sirli Oot. Muinsuskaitse eritingimused Vanasadama lõunaosa detailplaneeringule DP040550.
- Ragnar Nurk. Tallinna Vanasadama ajalooliste kaartide töötlus ja sidumine tänapäevase kaardiga. Osühing Agu EMS, 2010.
- Artur Ümara koostatud Tallinna sadamaala arhiivimaterjalide koopiaste kaust.

## Kirjandus

- Dmitri Bruns, Tallinn: Linnaehituslik kujunemine, kirjastus "Valgus", Tallinn, 1993.
- Wim Denslagen, Romantic Modernism: Nostalgia in the World of Conservation, Amsterdam University Press, 2009.
- Heino Gustavson, Tallinna vanemad merekindlused, Tallinn, 1994.
- Amra Hadžimuhamedović, The reconstruction of destroyed built heritage in view of our understanding of its permanence and mutability. – Conservation turn—return to conservation. Tolerance for change. Limits for change, proceedings of the international conference of the ICOMOS international scientific committee for the



theory and philosophy of conservation and restoration 5/2010, lk 5–9.

- Lilian Hansar, Uued majad vanas linnas Tallinna ja Kuressaare näitel. – Järelevastamine Kaur Alttoale. Eesti Kunstiakadeemia toimetised 22, 2017, lk 209–260.
- Andrus Helenurm et al, Aeg Tallinna sadamas ja sadama ümber. Ajakirjade Kirjastus AS, 2005
- Jukka Jokilehto, Arhitektuuri konserveerimise ajalugu, Eesti Kunstiakadeemia, 2010.
- Küllike Kaplinski, Tallinn – Meistrite Linn, kirjastus “Koolibri”, Tallinn, 1995.
- Marika Mägi, Rafala: Idateest ja Tallinna algusest, kirjastus “Argo”, 2015.
- Ragnar Nurk. Tallinna ajalooliste plaanide lokaliseerimine tänapäevasele linnaplaanile – Muinsuskaitse aastaraamat 2014, lk 86–88.
- Ragnar Nurk, Tallinna Vanasadam ajaloolistel plaanidel. – Muinsuskaitse aastaraamat 2011, lk. 88–92.
- Mart Port. Nõukogude Eesti arhitektuur, kirjastus “Perioodika”, 1983.
- Toomas Rein, Kas Viru tänav saab valmis? – Ehituskunst 1.1981. Tallinn: ENSV Arhitektide Liit, 1983, lk 25–36.
- Teele Saar, Reisilaevaliiklus Tallinna sadamas aastatel 1837–1860. – Ajalookultuuri ajakiri “Tuna” 3/2019, lk 22–43.
- Nicholas Stanley-Price, Archaeological remains and historical reconstruction. – Alternatiivid ajaloolisele rekonstruktsioonile UNESCO maailmapärandi linnades. Estonian National Commission for UNESCO, 2003, lk 7–12.
- Tallinna ajalugu I 1561. aastani. Tallinna Linnaarhiiv, 2019.
- Tallinna ajalugu II 1561–1710. Tallinna Linnaarhiiv, 2019.
- Robert Treufeldt, Peeter Suure Sadam, uus sõjasadam Tallinnas – Muinsuskaitse aastaraamat 2014, lk 102–108.

#### Interneti allikad

- Ajapaik.ee <https://ajapaik.ee/?page=1>(vaadatud 21. V 2020).

- Charter for the Protection and Management of the Archaeological Heritage (1990), [https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/arch\\_e.pdf](https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/arch_e.pdf)(vaadatud 02. V 2020).
- International Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites (The Venice Charter 1964), [https://www.icomos.org/charters/venice\\_e.pdf](https://www.icomos.org/charters/venice_e.pdf)(vaadatud 02. V 2020).
- Zaha Hadid Architects, Port of Tallinn Masterplan 2030 for the Old City Harbour, 2016, <https://www.zaha-hadid.com/masterplans/port-of-tallinn-masterplan-2030-for-the-old-city-harbour/>(vaadatud 20. V 2020).

## Kasutatud illustratsioonid

1. Adam Oleariuse reisikirja illustratsioon, 17. sajandi keskelt. Vikipeedia, [https://et.m.wikipedia.org/wiki/File:Tallinn\\_Olearius.jpg](https://et.m.wikipedia.org/wiki/File:Tallinn_Olearius.jpg), (vaadatud 21.V 2020).
2. Rootsi sõjaajalooarhiiv KRA (Kriegsarkivet) Spf Reval nr. 6, 1683, Artur Ümara koostatud Tallinna sadamaala arhiivimaterjalide koopiate kaust.
3. Venemaa Riiklik Sõjamerelaevastiku Keskarhiiv 3.26.11, Peterburi.
4. KrA, Sfp. Reval nr. 50. 1766, Artur Ümara kogu.
5. KrA, Sfp. Reval nr. 56. 1766, Artur Ümara kogu.
6. Pilt sadama 1807. aasta seisu kujutavast kaardist Sadamakapten Harald Dampfi albumist 1933, Artur Ümara kogu.
7. Pilt sadama 1846. aasta seisu kujutavast kaardist Sadamakapten Harald Dampfi albumist 1933, Artur Ümara kogu.
8. Foto sadamast 1864. aastast Sadamakapten Harald Dampfi albumist 1933, Artur Ümara kogu.
9. Pilt sadama 1874. aasta seisu kujutavast kaardist Sadamakapten Harald Dampfi albumist 1933, Artur Ümara kogu.
10. Kaart aastast 1885, Tallinna Linnaarhiiv 149.5.2192.
11. Foto sadamale 1874. aastast Sadamakapten Harald Dampfi albumist 1933, Artur Ümara kogu.
12. Aleksei Petrovitš Bogoljubovi maal aastast 1853, Eesti Kunstimuuseum M227.
13. Pilt sadama 1908. aasta seisu kujutavast kaardist Sadamakapten Harald Dampfi albumist 1933, Artur Ümara kogu.
14. Vaade Kaupmehe sillale enne reisijatehoone ehitust Sadamakapten Harald Dampfi albumist 1933, Artur Ümara kogu.
15. Foto sadamale 1900. aastast Sadamakapten Harald Dampfi albumist 1933, Artur Ümara kogu.
16. Lõik kaardist aastast 1930, Tallinna Linnaarhiiv 149.5.1445.
17. Foto sadamale Sadamakapten Harald Dampfi albumist 1933, Artur Ümara

kogu.

18. Vaade sadamatehase struktuurile, 1923, Eesti Meremuuseum, MM F 965/1.
19. Soome Meremuuseum SMK98036:9, 1918.
20. Eesti Meremuuseum mm f 1125/3.
21. Ujuvkraana tõstab vedurit sadamasillale, Tallinna Linnamuuseum, TLM F 877.
22. Kraanad läänemuulil, Eesti Filmiarhiiv.10.4.4190.
23. Reisijatehoone 1936, Soome Meremuuseum, SMK200627:3006.
24. Põhjamuuli udukell teise maailmasõja ajal, Eesti Meremuuseum, MM f 7857.
25. Purustatud Tallinna sadama, läänemuul, 1941, Eesti Meremuuseum, MM F 1110/50.
26. Sadam pärast purustamist, 1941, Tallinna Linnamuuseum Fn3044.
27. Tallinna reisisadama hoone (hävinud). Arhitekt Voldemar Herkel. Eesti Arhitektuurimuuseum Fk3610.
28. Tallinna sadam, 1974, ERM Fk 2644:10489.
29. Vaade Tallinna lähelt, 1992, ERM Fk 2960:1027.
30. Illustreeriv kaart 16. sadamast sajandi III veerandil.
31. Illustreeriv kaart 17. sadamast sajandi I pool.
32. Illustreeriv kaart 18. sadamast sajandi I pool.
33. Illustreeriv kaart 19. sadamast sajandi I pool.
34. Pilt infotahvlist Delfi artiklist, fotograaf Tiit Blaas,  
<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/fotod-ja-video-kompassi-valjak-ul-avati-kuremae-abikloostri-le-puhendatud-infotahvel?id=84941927> (vaadatud 22. V 2020).
35. Pilt Marie Underi mälestuspingist ERRI artiklist, foto Siim Lõvi,  
<https://kultuur.err.ee/837519/galerii-koidu-tanaval-avati-marie-underi-malestu-spink> (vaadatud 22.V 2020).
36. Heidentori värava kujutis, tundmatu autor.  
<https://static.panoramio.com/photos/large/82950873.jpg> (vaadatud 22. V 2020).
37. Malmi 3. Pilt

- <https://piiritus.ee/seinamaalingud/fassaadi-seinamaaling-malmi-tanaval/attachment/fassaadi-seinamaaling-malmi-tanaval-4/> (vaadatud 22. V 2020).
38. Louis Höflingeri litograafia reproduktsioon Von Bocki maja otsaseinal, foto autorit ei ole teada,  
[https://et.wikipedia.org/wiki/Von\\_Bocki\\_maja#/media/File:Tartu\\_ylkooli\\_peahoone\\_joonisel.jpg](https://et.wikipedia.org/wiki/Von_Bocki_maja#/media/File:Tartu_ylkooli_peahoone_joonisel.jpg) (vaadatud 22. V 2020).
39. Periskoop Sydney Government Housei asukohal. Artiklist Nicholas Stanley-Price, Archaeological remains and historical reconstruction. – Alternatiivid ajaloolisele rekonstruktsioonile UNESCO maailmapärandi linnades. Estonian National Commission for UNESCO, 2003, lk 12.
40. Hauakividega monument endise kalmistu kohal. Foto: Triin Talk 10.08.2019.  
<https://register.muinas.ee/public.php?menuID=heritage&action=imagegallery&id=6485> (vaadatud 22. V 2020).
41. Philadelphia Franklin House, pilt  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Franklin\\_Court#/media/File:Independence\\_National\\_Historical\\_Park\\_Franklin\\_Court\\_Ghost\\_Structure.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Franklin_Court#/media/File:Independence_National_Historical_Park_Franklin_Court_Ghost_Structure.jpg)
42. Duisburgi vana turuhoone, pilt  
[https://www.lwl.org/fremde-impulse-download/start/LWL/Kultur/fremde-impulse/die\\_impulse/suche\\_impuls\\_alle-impuls=alle&sortierung=abc.html?lang=en](https://www.lwl.org/fremde-impulse-download/start/LWL/Kultur/fremde-impulse/die_impulse/suche_impuls_alle-impuls=alle&sortierung=abc.html?lang=en)
43. Lillekauplus, artiklist Lilian Hansar, Uued majad vanas linnas Tallinna ja Kuressaare näitel. – Järelevastamine Kaur Alttoale. Eesti Kunstiakadeemia toimetised 22, 2017, lk 221.
44. “Vambola” projekt 1979, artiklist Lilian Hansar, Uued majad vanas linnas Tallinna ja Kuressaare näitel. – Järelevastamine Kaur Alttoale. Eesti Kunstiakadeemia toimetised 22, 2017, lk 228.
45. Vanalinna Studio projekt 1979, artiklist Lilian Hansar, Uued majad vanas linnas Tallinna ja Kuressaare näitel. – Järelevastamine Kaur Alttoale. Eesti Kunstiakadeemia toimetised 22, 2017, lk 231.

46. De la Gardie kaubamaja, artiklist Lilian Hansar, Uued majad vanas linnas Tallinna ja Kuressaare näitel. – Järelevastamine Kaur Altoale. Eesti Kunstiakadeemia toimetised 22, 2017, lk 236.
47. Pilt Noblessneri kvartalist, <https://noblessner.ee/uudised/noblessner-eriolukorra-ajal/>.
48. Ferrumi kaubamaja foto, <https://www.arhliit.ee/koosseis/loomingud/looming/1345/>.
49. Foto Tammsaare pargi paviljonist, foto Robin Roots, <https://www.ohtuleht.ee/992016/galerii-tammsaare-pargis-avati-uhke-paviljon-pitsarestorani-ja-kohvikuga> (vaadatud 22. V 2020).
50. Lõik kaardist aastast 1930, Tallinna Linnaarhiiv 149.5.1445.
51. Zaha Hadid Architects, Masterplan 2030
52. Illustreeriv kaart 16. sadamast sajandi III veerandil.
53. Läänemuul, KrA, Sfp. Reval nr. 56. 1766, Artur Ümara kogu.
54. Põhjamuuli ehitusprojekt 1818, Venemaa Riiklik Sõjamerelaevastiku Keskarhiiv, Peterburi, Monika Eensalu-Pihel, Laur Pihel, Muinsuskaitse eritingimused, lk 43.
55. Monika Eensalu-Pihel, Laur Pihel, Muinsuskaitse eritingimused, lk 44.
56. Aleksei Petrovitš Bogoljubovi maal aastast 1853, Eesti Kunstimuuseum M227.
57. Foto Tõrvakõõgist Sadamakapten Harald Dampf albumist 1933, Artur Ümara kogu.
58. Üle Grišakov, Kaspar Krass, Tallinna Vanasadama D-terminali maastikuarhitektuuriline lahendus, 2020.
59. Lõik kaardist aastast 1876, Tallinna Linnaarhiiv 149.5.2017.
60. KrA, Sfp. Reval nr. 50. 1766, Artur Ümara kogu.
61. Kaart aastast 1885, Tallinna Linnaarhiiv 149.5.2192.
62. Maa-ameti kaardirakendus.
63. Pilt Sadamakapten Harald Dampf albumist 1933, Artur Ümara kogu.
64. Maa-ameti kaart, 2020.
65. VIIjaevaator, postkaardilt, Artur Ümara kogu.

# Summary

Almost every step in the centuries long history of Tallinn has been connected with the port. While the Old Town of Tallinn and many historic suburbs have a characteristic historical look, the port itself is a relatively empty environment, where its long and dignified history does not stand out without specifically looking. The aim of the bachelor's thesis is to give an overview of the preserved and destroyed physical signs of the history of the Port of Tallinn and to discuss this topic – how can we possibly mark the lost environment and historical elements in today's port.

The first part of the work is an overview of the development of the port with a focus to changes in the territory of the port as well as its transformation from a medieval cargo port into a modern military port and later a cargo port. Today, the Port of Tallinn is primarily a passenger port and is a gateway to millions of foreign visitors to Tallinn, especially during the summer season. I have used historical maps and photographs as research sources, as well as special conditions for heritage protection prepared for the area.

The overall problem in marking destroyed heritage is to find a suitable place for marking in such a significantly changed environment. The logic of the historical Port of Tallinn differs from today's, the marking cannot be based only on the port destroyed in World War II, but this port has a centuries long history with significant developments and changes. Finding one and the only method and location for the whole port is difficult if not impossible. Also, it must be stated that marking of history and heritage is a secondary activity compared to the needs of a modern city and port. The highly utilitarian function of the port, both in history and now, also distinguishes it from the examples of the most common markings and makes the demanding or even recommended marking here questionable. The location of the port facilities and structures and functions in a very large area also makes marking difficult. For certain individual values, it is easier to find ways to label them in the new environment than for general historical trends and developments.

Universally the most common marking method is a simple information carrier or information board. However, using this solution in such a diverse environment can also bring along problems. It is not possible and does not even make sense to place an information board everywhere, they must be given a relevant place both in connection with the historical environment and in view of today's target group behavior. Information boards should be with an attractive visual to grab attention and increase a fast reaction to what is being marked. At the same time the accumulation of information boards in the port may also be with little value due to the fact that the Estonian Maritime Museum is located in the immediate vicinity of the port. The information boards could arouse initial interest and lead the reader to the nearby Maritime Museum, the Estonian Museum of Architecture and other thematic museums, where those interested can learn more about these topics. The compiler of the information boards could therefore be the Maritime Museum or another competent organization, such as the Estonian History Museum or the Museum of Architecture. Information boards would also certainly be more effective if they had a common design and if they cross-marketed each other.

Marking on (flat) surface is suitable for flat shapes, elsewhere it can only be effective for a strange shape or with additional information. Flat marking must follow the ease of use of roads and streets, a reasonable balance must be found between the transmission of information and the aesthetics of street space. When marking the port facilities, it is worth using a few higher points, such as the planned raised promenade and the bastion of the Suur-Rannavärav, as well as the roof of the Linnahall, etc., which offers a view of a larger area. From the thematic markings, it is worth thinking about the marking of defence structures and former water canals, and an overall picture should be created to interlink the markings.

Markings on built environment and artistic solutions are difficult to define in advance. In terms of aesthetics, it is worth to recommend submitting to certain tendencies also in the case of a new building, but for the artistic marking you can give a guiding theme and leave the artists their freedom. Artistic marking is too plastic to impose severe restrictions. Restricting

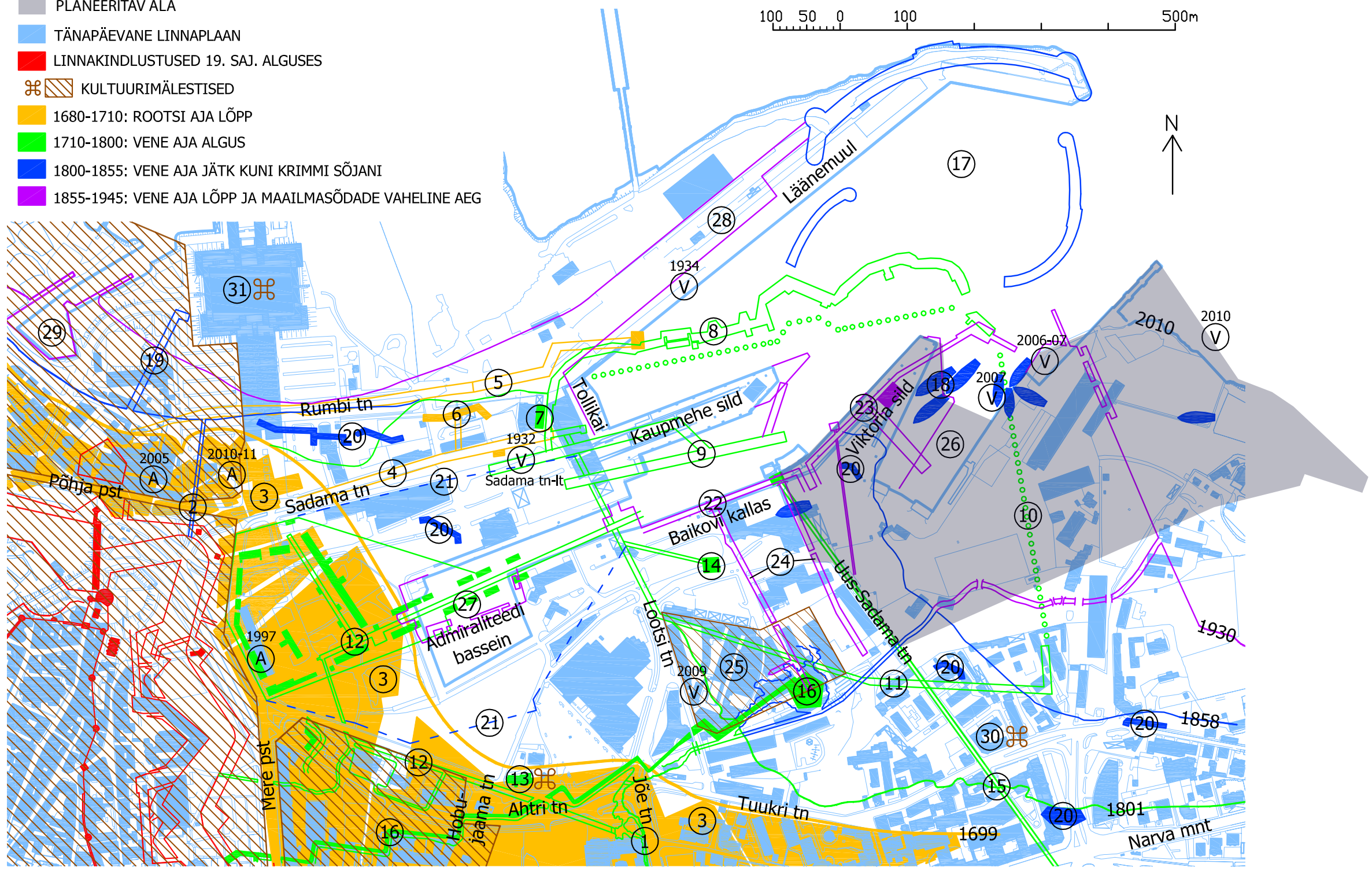


the use of a specific material is also a dubious requirement for a new building. These considerations are underlined by the fact that this is a large-scale new environment, and thus, instead of merging new forms into an old milieu, the problem is to fit the old line into the new environment in a solid way. In the case of larger markings, the concern is the relatively scarce free publicly accessible space in the port. One of the most ideal places for marking is a park or green area, where small forms can be placed and landscaping itself can mean something, but the infamous fantasy of a green harbor cannot be afforded. The port was and is, above all, a functional place.

Marking the missing elements of the historic Port of Tallinn was an interesting exercise in thought, because it showed that in order to make some proposals, it is necessary to learn the long history of development of the Port of Tallinn and its changes over time. Marking history is a major challenge, especially in environments that are not widely recognized as a value.

- PLANEERITAV ALA
- TÄNAPÄEVANE LINNAPLAAN
- LINNAKINDLUSTUSED 19. SAJ. ALGUSES
- ⌘ KULTUURIMÄLESTISED
- 1680-1710: ROOTSI AJA LÖPP
- 1710-1800: VENE AJA ALGUS
- 1800-1855: VENE AJA JÄTK KUNI KRIMMI SÕJANI
- 1855-1945: VENE AJA LÖPP JA MAAILMASÕDADE VAHELINE AEG

100 50 0 100 500m



A – arheoloogiline kultuurikiht ja V – vrakileiud, mõlemad koos leiuaastaga; 1 – Härjapea jõgi, 2 – kraav vallikraavist merre, 3 – eeslinnakvartalid 1699. a seisuga, 4 – sadamasild tollimajaga (mõnel kaardil on ka kaks maja), 5 – kivimuul ja seda jätkav sadama- sild koos kaitsetorniga, 6 – Kesselpatarei (1691, rek 1854–1855), 7 – vahimaja (see ja järgnevad u 1714–1725), 8 – Peeter I sõjasadama lääne-loodemuul, 9 – algne puust Kaupmehe sild, 10 – sadamat idast piirav postidest tõke (?), 11 – sadamat lõunast ja läänest piirav tamm, 12 – Admiraliteedi töökojad ja kanalid, 13 – Siimeoni ja Hanna kirik (1752–1755, ümber ehitatud 1827 ja 1870), 14 – törvaköök (18. saj II pool), 15 – sadama veejuhe (18. saj lõpp), 20. saj I poolel samal kohal kitsarööpmeline raudtee, 16 – siksakiline vall (retranšment) ja Isolie reduut (u 1791), 17 – Uus sõjasadam selle lääne-, põhja- ja idamuuliga (ehitatud vastavalt 1807, 1813–1818 ja 1813–1844), 18 – laevakered 1825. a plaanil, 19 – Kalaranna sadamasild (1854–1855), 20 – Krimmi sõja aegsed rannakaitsepatareid (1854–1855), 21 – Admiraliteedi territooriumi laiendused 19. saj keskpaigaks, 22 – Baikovi kallas (1878–1892), 23 – Viktoria sild (1846–1856) ja sellel olnud teraviljaelevaator (1892–1893), 24 – kaupmeeste erakanalid (19. saj II pool), 25 – laohoonete piirkond 19. saj II poolel, 26 – Uussadam (u 1880–1885), 27 – Sadama tehaste bassein (1899–1902), 28 – Läänemuul (20. saj I pool), 29 – Kalasadam (20. saj I pool), 30 – Meremeeste Kodu (1924–1925), 31 – Tallinna Linnahall (1980–1981).

LISA 1

Tallinna Vanasadama ajalooliste kaartide sidumine tänapäevase kaardiga. R. Nurk.