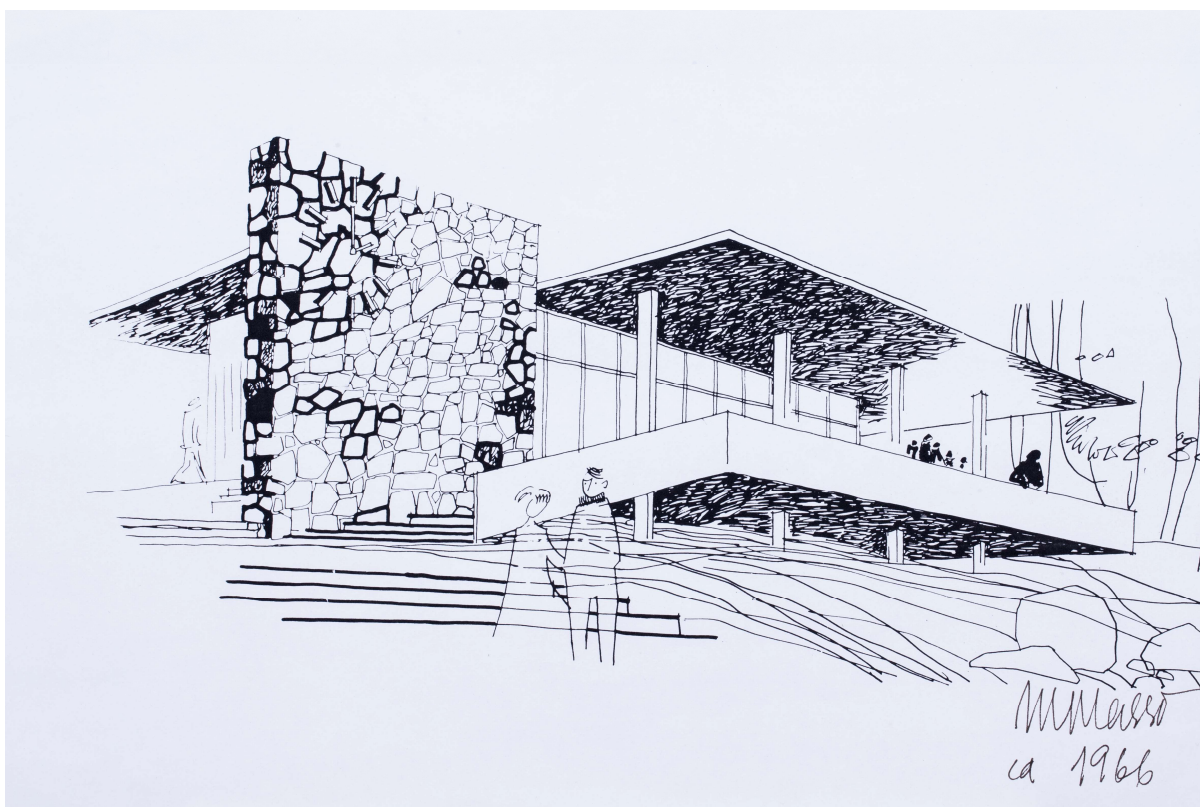


**Merivälja sadamakai reisijate  
LAEVA- JA BUSSIOOTEPAVILJON**  
**maastikuarhitektuurse ansambli osana**

*Ranna tee 1 Merivälja asum Pirita linnaosa Tallinn Harjumaa*

URSULA SÕBER



*Merivälja reisilaevade ja autobusside ühise piletimüügi-ootepaviljoni eskiis Tallinn ca 1966 (M. Masso erakogu)*

EESTI KUNSTIAKADEEMIA  
Kunstikultuuri teaduskond  
Muinsuskaitse ja konserveerimise osakond

URSULA SÕBER

**Merivälja sadamakai reisijate  
LAEVA- JA BUSSIOOTEPAVILJON**  
maastikuarhitektuurse ansambli osana

**Hoone arhitektuuri väärtustamine  
ja  
kaitse alla võtmise ettepanekud.  
Restaureerimistöode ettepanekud.**

*Ranna tee 1 Merivälja asum Pirita linnaosa Tallinn Harjumaa*

2019/2020 õppeaasta  
Arhitektuuri konserveerimise ja restaureerimise täiendkoolituskursuse lõputöö

Tallinn 2020



# SISUKORD

## Sissejuhatus

<b>1. Ajalooline ülevaade</b>	5
1.1 Piritä linnaosa kujunemine	5
1.2 Merivälja asumi saamislugu	5
1.3 Merivälja sadamakä ehitus	7
<b>2. Merivälja sadamakä reisijate laeva- ja bussiootepaviljon</b>	11
2.1 Hoone materjalikasutuse ja tehnilise seisukorra kirjeldus	12
2.2 Kultuurväärtuslikud hooneosad ja detailid	20
2.3 Restaureerimise ettepanekud	20
<b>3. Hoone arhitektuuri väärtustamine ja kaitse alla võtmise ettepanekud</b>	22
3.1 Väärtushinnangud	22
3.2 Kaitse alla võtmise ettepanekud	24
<b>Kokkuvõte</b>	26
<b>Kasutatud allikad</b>	27
<b>Lisad</b>	
1. Merivälja asumi saamislugu illustreerivad kaardid	30
2. Merivälja reisilaevade ja autobusside ühise piletimüügi-ootepaviljoni projekti graafiline osa. Arhitekt M. Masso. PI'Kommunaalprojekt'. Tallinn 1966	32
3. Väljavõte elektri-sideliini lahendusest PI'Kommunaalprojekt'. Tallinn 1966	33
4. Väljavõte vertikaalplaneeringust heakorrastuse lahendusega PI'Kommunaalprojekt'. Tallinn 1967	33
5. Ülevaade säilinud 1960-70ndatel ehitatud bussiootepaviljonidest Tallinnas	35

## SISSEJUHATUS

Nõukogude Eesti 1950-70ndate modernistlik arhitektuur toetub 1930ndate funktsionalismile (nt M. Roosna. Pühajärve kohvik-restoran, 1961), areneb läbi avatuma maailma mõjude (nt koorikkatus, ribifassaad - I. Laasi. Tallinna panoraamkino 'Kosmos', 1964; karniisi- ja maastikuarhitektuur - V. Pormeister. Tallinna Lillepaviljon, 1958-60 ja Kohvik 'Tuljak', 1964-66) ja mõjutab omakorda järgnevaid kümnendeid.<sup>1</sup> Perioodile omane lihtne minimalistlik joon jätab kõrvale liigse väljendudes kerges loodusesse sulanduvast vormikeeles. Tegu on lähimeneviku arhitektuuriga, mille väärtustamine on tänane ülesanne.

Eesti hingas vabaduse õhku läbi sidemete ja laevaühenduse taasloomise üle lahe Soome. Taas oli vajadus reisijatele mõeldud sadamahoonele kui ehitise tüübile (V. Herkel ja M. Roosna. Tallinna-Helsingi laevaliini reisijate ootepaviljon, 1965 (ill 1-2)).



1. Tallinna reisijate sadamahoone 1965 (Foto: Rein Vainküla)<sup>2</sup>

2. Sadamahoone sisevaade illustreerimaks ruumikujundust käsitletaval kümnendil (Foto: Rein Vainküla)<sup>3</sup>

Lähemalt tutvub ühe ajastu stiilseima pärliga selles valdkonnas - Merivälja sadamakai laeva- ja bussiootepaviljon (1965-69), mis on justkui kõigi silme all ent ometi varjus oma saamislooga ja hämara saatusega. Eesti iseseisvumise järgses tormises erastamislaines läks kinnistu eravaldusse käies sellest ajast käest-kätte (praegune omanik Fausto Capital OÜ). Eesmärgiks on analüüsida hoone seisukod ning väärtustada selle arhitektuur.

Bussiootepaviljone on nii individuaallahenduste kui tüüpprojektidena. NSVL avaruste busse liikluse tarvis projekteeriti seda kui teist. Betoonarhitektuuri viljeldi ohtralt materjali käepärasusest tingituna.<sup>4</sup> Eestiski on ootepaviljonid eneseväljendamist leidnud.<sup>5</sup> Töö sisaldab ülevaadet säilinud 1960-70ndate Tallinna bussiootepaviljonide hetkeolukorrast. (Lisa 5)

<sup>1</sup> Kalm, M. Eesti 20. sajandi arhitektuur. Prisma Print Kirjastus, Tallinn 2001, lk 285-388

<sup>2</sup> Kalm, M. Eesti 20. sajandi arhitektuur. Prisma Print Kirjastus, Tallinn 2001, lk 353

<sup>3</sup> NB! Fotograaf Rein Vainküla arhiiv arhitekt Toivo Tammiku valduses võib sisaldada fotosid käsitletavast Merivälja ootepaviljonist.

<sup>4</sup> Herwig, C. Soviet bus stops. Volume I ja II. FUEL Design & Publishing, London 2015 & 2017

<sup>5</sup> Kask, E.; Kivi, S. Eesti bussiputkade peaaegu täielik teejuht 2004-2007. Tänapäev, Tallinn 2008

# 1. AJALOOLINE ÜLEVAADE

## 1.1 PIRITA LINNAOSA KUJUNEMINE

Pirita keskus on kujunenud ajaloolise Pirita kloostri (1417) ümber. Pirita nimigi tuleneb Püha-le Brigittale pühendatud kloostri nimest.

Pirita ei kuulunud kuni XX sajandini Tallinna linna koosseisu. Aastatel 1916-1940 ulatus Tallinna piir Pirita jõe suudmeni. XIX sajandi lõpus ja XX sajandi alguses kui võttis võimust aedlinnade rajamise idee, tekkisid Tallinna ääremail suvituspiirkonnad, mis linna edaspidise arengu käigus kujunesid ühepereelamutega hoonestatud elamurajoonideks. Linnaarhitekt Anton Soansi ajal 1923-28 koostati Pirita puhkealade planeeringud, milles aedlinnale iseloomulikke planeerimispõhimõtteid rakendati Merivälja (1924) ja Pirita (1928) kavandites. 1930-34 ehitati Pirita-Kose-Kloostrimetsa tee. 1933-39 loodi kalmistu.

Pirita ranna, Pirita jõest kuni Meriväljani, korrastamine algas 1926. aastal mererannale supelhoone rajamisega. 1930ndate lõpust on Pirital arendatud hoolega spordi ja vaba aja veetmise võimalusi (nt jõe õgvendamine ja jahtklubi rajamine sõudespordi harrastamiseks, Kloostrimetsa noorte vabaõhulaager).

Pirita linnaosa hoonestamine väikeelamutega jätkus nõukogude ajal. Suured muudatused Pirital kaasnesid 1980. aasta olümpiamängudega, mil ehitati välja Pirita tee ning Tallinna Olümpiapurjespordikeskus.

Seoses Eesti Vabariigi taastamisega ja maade tagastamisega endistele omanikele algas Pirita linnaosas 1990ndatel uus väikeelamute ehitamise laine, mis jätkub intensiivselt senini.<sup>6</sup>

## 1.2 MERIVÄLJA ASUMI SAAMISLUGU

Merivälja on Tallinna Pirita linnaosa asum pindalaga 1,63 km<sup>2</sup>. See paikneb Tallinna lahe ääres piirnedes Pirita ja Mähe asumite ning Viimsi vallaga. Merivälja on kuulunud nii Viimsi kui Iru valla koosseisu. 1945 liideti Merivälja Tallinnaga.

Merivälja on otseselt mereäärsele väljale viitav kirjeldav nimi.<sup>7</sup> Merele viitavad ka kohalikud tänavanimed (Tõusu tee, Mõõna tee, Tuule tee jne).

Mereäärselt kulgeb Ranna tee, ühel pool looduslik rannikuala teisel idülliline aedlinn.

---

<sup>6</sup> Tallinna linn, [https://www.tallinn.ee/est/ehitus/Pirita-linnaosa-uldplaneering-Kehtestatud\\_Pirita\\_linnaosa\\_uldplaneering](https://www.tallinn.ee/est/ehitus/Pirita-linnaosa-uldplaneering-Kehtestatud_Pirita_linnaosa_uldplaneering). Kehtestatud Tallinna Linnavolikogu 17.09.2009 otsusega nr 179. \_ Väärtused ja piirangud. Lisa 3 MI/10000; vaadatud 04. IV 2020

<sup>7</sup> Eesti kohanimeraamat, <https://www.eki.ee/dict/knr/>

Merivälja asumi tekkelugu on seotud Nõmmega, kuhu kavandati Saku aedlinna rajamist. Maad võõrandati Tallinna kindlustamise otstarbeks ning 1924 anti asenduseks Viimsi mõisast eraldatud karjamaa 59 ha Viimsi ja Pirita vahel mere ääres osalt lage kivine, teisalt soine võsane. Hiljem liideti Meriväljaga varasema asustusega Kaasiku küla Pirita poolselt küljelt. Aedlinna hoonestuskavandi autorid on Ernst Kühnert ja Robert Natus (ill 3).<sup>8</sup> Merivälja asumit iseloomustab regulaarne planeering, mida ilmestavad üksikud kaarjad teed ja reljeefi järsk langus mere poole. Aedlinna keskmes ristuvad peateedena Viimsi tee ja Väina tee, viimane orienteeritult üle lahe Oleviste kiriku tornile. Enamik teid on planeeritud rannajoonega risti pidades silmas elanike ja suvitajate meresuunalist liikumist ning Tallinna vanalinnale suunatud vaateid.



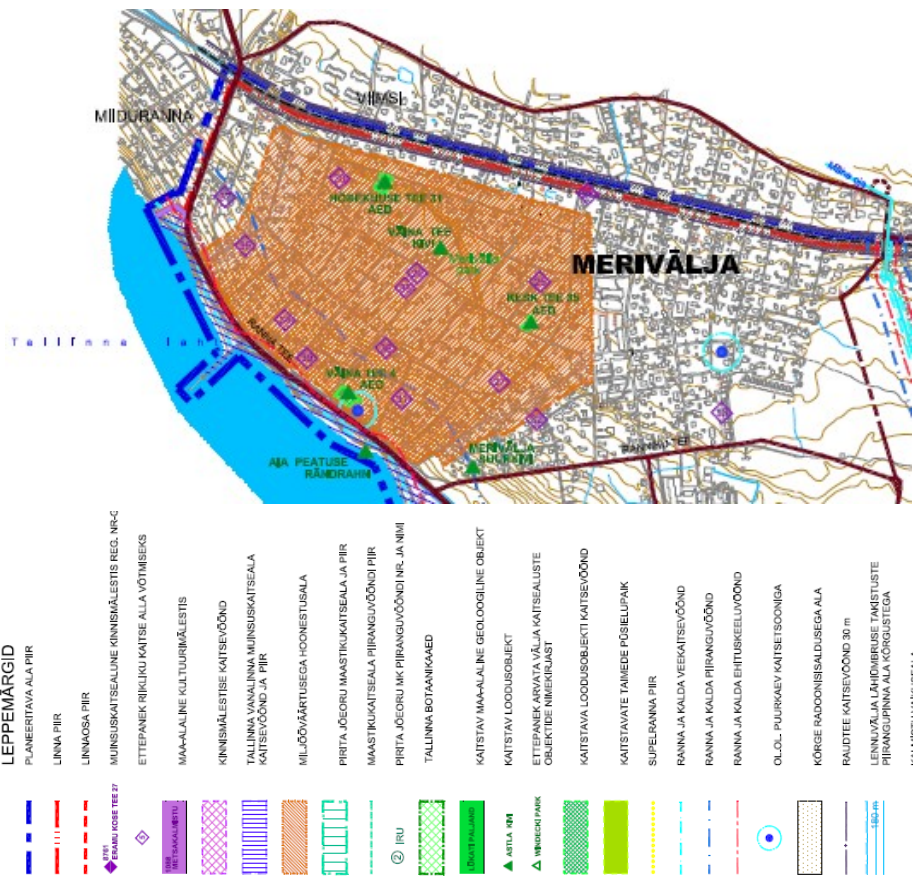
3. Merivälja aedlinna plaan 1924 \_ Arhitektid E.Kühnert, R.Natus (TLA.149.5.910)

Merivälja asum on kujundatud aedlinna põhimõttel. Siia olid planeeritud kasino, park tennisväljakuga ja muud aialinna mõnusused.<sup>9</sup> Algselt suvituspiirkonnana on asumile iseloomulikud suhteliselt suured krundid, väikeelamutega hoonestus, rohke haljastus. Looduslähedase keskkonna ning kodulembese ja perekeske elanikkonnaga sarnaneb see kant pigem maaasulale kui linnale. Asumi puudusteks on kitsad teed, vähe väljaarenenud infrastruktuur ning teenindusvõrk. Piirkonna vanimad traditsionalistliku arhitektuuriga hooned pärinevad 1920ndate II poolest. Hinnatud kihistused on 1930ndate funktsionalistlikud, 1950ndate väikesemahulised kõrge viilkatusega ja 1960-70ndate modernistlikud elamud, mitmed postmoder-

<sup>8</sup> Joosep, E.; Uukkivi, A. Merivälja lood. Pirita Selts MTÜ, Tallinn 2013

<sup>9</sup> Pirita rand. Ülevaade Pirita, Kose-Kallaste ja Merivälja aialinnadest. Toim B. Linde. Pirita Kaunistamise Seltsi väljaanne. Eesti Kirjastus-Ühisus, Tallinn 1928

nistlikud eramud ja ridamajad ning 1990ndate minimalistlikud uusehitised. Pirita linnaosa üldplaneeringuga 2009 on Merivälja asum enamalt jaolt määratud miljööväärtuslikuks hoonestusalaks (ill 4).<sup>10</sup>



4. Väljavõte Pirita Linnaosa üldplaneeringult. Väärtuse ja piirangud. Tallinna Linnaplaneerimise Amet 2009

### 1.3. MERIVÄLJA SADAMAKAI EHTUS

Tallinn-Viimsi bussiliin oli käigus 1923. aastast. 1930 valmis tollases lõpp-peatuses Ranna tee ja praeguse Võra tee ristil autobussi ootepaviljon.<sup>11</sup>

Merivälja elanikud polnud rahul sõiduga Tallinn-Viimsi kruusateel 15km tunnis loksuva puitkeregga omnibussis, mida reisijad pidid tihti lisaks üle Maarjamäe tõukama.<sup>12</sup> Mööda mere äärt kulgev maantee oli kitsas, pehme kattega. Lihtsam oli liigelda mereäärsel kõvemal liivaribal. Kehvad teolud olidki põhjuseks, et 1925. aastal otsustati Merivälja elanike poolt mereranda ehitada väikelaevade sadamakai. Randumissilla valmides 1927 pandi algus Merivälja ja Kala-

<sup>10</sup> Tallinna linn, [https://www.tallinn.ee/est/ehitus/Pirita-linnaosa-uldplaneering-Kehtestatud\\_Pirita\\_linnaosa\\_uldplaneering.Kehtestatud\\_Tallinna\\_Linnavolikogu\\_17.09.2009\\_otsusega\\_nr\\_179.\\_Väärtused\\_ja\\_piirangud.Lisa\\_3\\_M1/10000;\\_vaadatud\\_04.\\_IV\\_2020](https://www.tallinn.ee/est/ehitus/Pirita-linnaosa-uldplaneering-Kehtestatud_Pirita_linnaosa_uldplaneering.Kehtestatud_Tallinna_Linnavolikogu_17.09.2009_otsusega_nr_179._Väärtused_ja_piirangud.Lisa_3_M1/10000;_vaadatud_04._IV_2020)

<sup>11</sup> Joosep, E.; Uukkivi, A. Merivälja lood. Pirita Selts MTÜ, Tallinn 2013

<sup>12</sup> Joosep, E.; Uukkivi, A. Merivälja lood. Pirita Selts MTÜ, Tallinn 2013

ranna vahelisele laevaliiklusele (ill 5-6). Laevaliiklus linna vahet siiski soikus reisijate vähesuse tõttu. Mereteed kasutati põhiliselt ehitusmaterjali veoks (kail olid sadamatöödeks raudteeliiprid). Suvitajate jaoks paigaldati siia riietuskabiinid (ill 7). Sadamakai, aedlinna teede, haljasalade jm eest kandis hoolt Merivälja Aedlinna Heakorra Selts.<sup>13</sup>



5. Merivälja sadamakai 1929



6. Esimene Merivälja sadamakai ääres sildunud reisilaev 1927

---

<sup>13</sup> Joosep, E.; Uukkivi, A. Merivälja lood. Pirita Selts MTÜ, Tallinn 2013





7. Riietuskabiinid Merivälja rannas ja sadamakail 1930-ndad



8. Kalamehed Merivälja muulil, taamal autobuss 1967 (Foto: Hans Roland Vörk)

1927. aastal rajatud Merivälja sadamasild oli 1966. aastaks hävinud (ill 8). Kai taastati 1969. Lisaks ehitati reisijatele ootepaviljon pidades silmas laevaliikluse taastamist. Tallinna vahet sõitis tiiburlaev väidetavalt korra-paar.<sup>14</sup> 1970 plaaniti Merivälja kai äärde ujuvrestoraniks mootorlaeva 'Läänemaa' ning sellega seoses juurdeehitustöösid. Andmed teostuse kohta puuduvad.<sup>15</sup> Muul oli päeval kohalike päralt, öösel piirivalve kasutuses. Hiljem on muuli hädapäraselt remonditud.

Loodus on näidanud selle paiga kõlbmatust sadamana. Merivälja on merele avatud, tuultele valla. Sadamarajatise iga on mõjutatud planeerimisvigadest, aga ka rannajoone kindlustamistöödest põhjustatud muutustest looduses. Kaid ei kasutata sildumiskohana amortiseerunud kehandi tõttu (paigast nihkunud kivid, lagunenenud betoonkatend). Põhjuseks on ka siinsete

<sup>14</sup> Joosep, E.; Uukkivi, A. Merivälja lood. Pirita Selts MTÜ, Tallinn 2013

<sup>15</sup> TLA.R.1.1.II.1478 lk 158

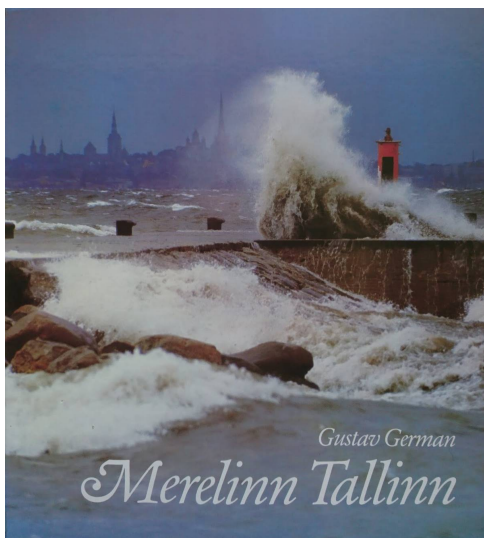


vete keerukad navigatsioonitingimused. Sonariuuringud on näidanud karide rohket merepõhja ja inimtegevuse saastet.

Muuli pikkus on 150m, laius 6m, kai äärne sügavus 2,5-3,4 m. Muulil on olnud mitmeid detaile (metallpiirded, tulepaak - valgustatud navigatsioonimärk), mis pole säilinud (ill 9-11).



9. Vaade Merivälja muulile piiretega 1976 (EFA.395.d.126)



10. Vaade tormi vallas Merivälja muuli tulepaagile 1979 <sup>16</sup>

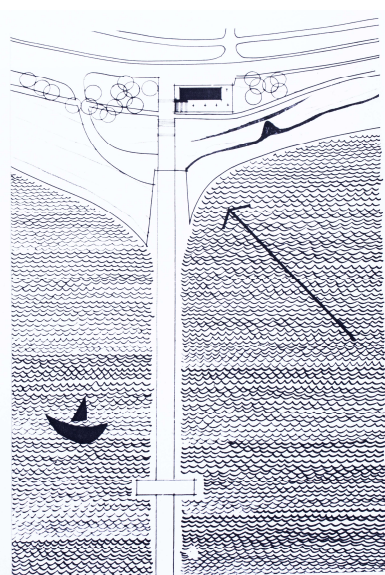


11. Merivälja muuli tulepaak 2004 (Foto: Kaido Haagen) <sup>17</sup>

<sup>16</sup> German, G. Merelinn Tallinn. Eesti Raamat, Tallinn 1979

<sup>17</sup> Haagen, K. Eesti tuletornide lugu. Tallinna Raamatutrukikoda, Tallinn 2010, lk 60

## 2. MERIVÄLJA SADAMAKAI REISIJATE LAEVA- JA BUSSIOOTE-PAVILJON



12



13

12. Merivälja arhitektuuriansambli eskiis 1966 (M. Masso erakogu)

13. Merivälja muuli laevareisijate- ja bussiootepaviljon 1969 (Foto: Miia Masso erakogu)

Merivälja laevade randumissild vajas kõrvale reisijate ootepaviljoni (ill 12-13). Paviljon pla-  
neeriti kaheotstarbeliselt ka bussiga liiklejate kasutusse. Uue bussipeatuse luues lammutati  
puidust varjualused Vaate tee ja Võra tee kohalt.

Merivälja ootepaviljon projekteeriti 1965-66. Hoone ehitusaeg jääb vahemikku 1966-69.

Projekti autor on arhitekt Miia Masso (s 1940)(ill 20). Lõpetanud ERKI (1964). Töötanud PI  
'Kommunaalprojekt' 1964-67, PI 'Eesti Projekt' 1967-89, oma arhitektuuribüroos 1993-2018.  
Eesti Arhitektide Liidu liige (1966).<sup>18</sup> Peale ERKI lõpetamist suunati Kommunaalprojekti, kus  
Merivälja paviljon oli üks esimesi töösid, mille võitis ootamatult büroosisesel konkursil. (Ar-  
hitekti sõnul konkreetset eeskujut polnud.<sup>19</sup> Välismaal ei käidud, oli selline aeg. Infot maailmas  
toimuvast sai TA Raamatukogu ajakirjadest. Hoone ruumiprogramm oli lihtne ja kava taasta-  
da statsionaarne laevaliiklus, nagu see oli olnud EV aegu, ilus mõte. Ehitisele määratud asu-  
koht inspireeris.) Hoone ehitusinsener U. Mänd.<sup>20</sup>

<sup>18</sup> Miia Masso, Eesti Arhitektide Liit, <http://www.arhliit.ee/koosseis/liikmed/liige/85/>; vaadatud 2. II 2020

<sup>19</sup> NB! Autori subjektiivsel hinnangul on adutavad ühised jooned mõnegi modernse arhitektuuri esiteosega (nt Frank Lloyd Wright. Fallingwater House, 1939; Ludwig Mies van der Rohe. Farnsworth House, 1951)

<sup>20</sup> NB! Konstruktiiivne insenertehniline eriosaprojekt on oluline materjal restaureerimistöde kavandamisel!  
Leidandmed hetkel puuduvad.

## 2.1 HOONE MATERJALIKASUTUSE JA TEHNILISE SEISUKORRA KIRJELDUS

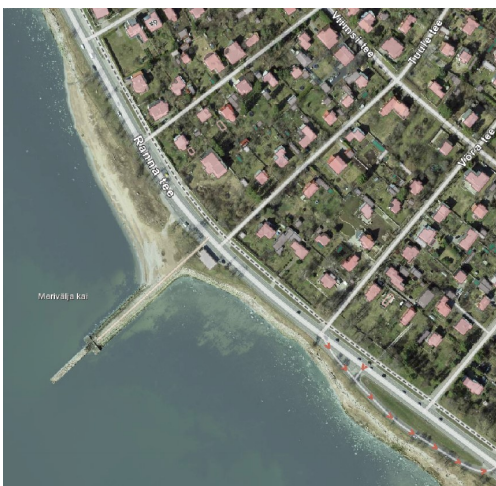
Paviljon on 1960ndatele iseloomulikult õhulise läbipaistva maastikku sulanduva arhitektuuri-ga. Teostus erineb pisut uurimuses kasutatud projektdokumentatsioonist. Hooldamatusele vaatamata on säilinud ent avariilises seisukorras. (ill 14, 17-22)

### Asukoht

Paviljon asub Tallinna Pirita linnaosa Merivälja asumis serval Ranna tee ääres Tuule tee vastas suurepärase asukohaga maastikku sobitvalt ranna nõlval kõrguste vahega ca 3m. Hoone ees on bussipeatuse tasku ja Miiduranna pool teelaiendusel autode parkimisväljak juurdepääsu-teega nõlvalt alla muulile. Paviljoni kõrvalt suundub kaile paraadlik trepistik. Jalutajad kasu-tavad tänava äärset teepeenart ja mere poolt mööda rannajoont kulgevat rada. (ill 14-15)



14



15. Merivälja muuli ja ootepaviljoni paiknemine maa-alal<sup>21</sup>

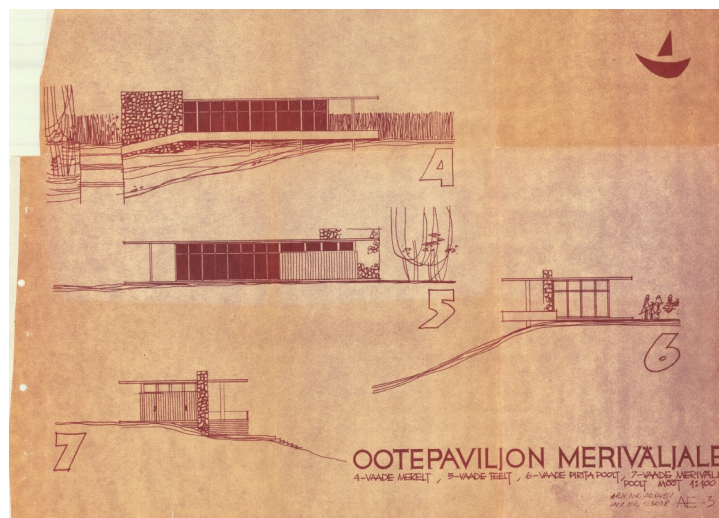
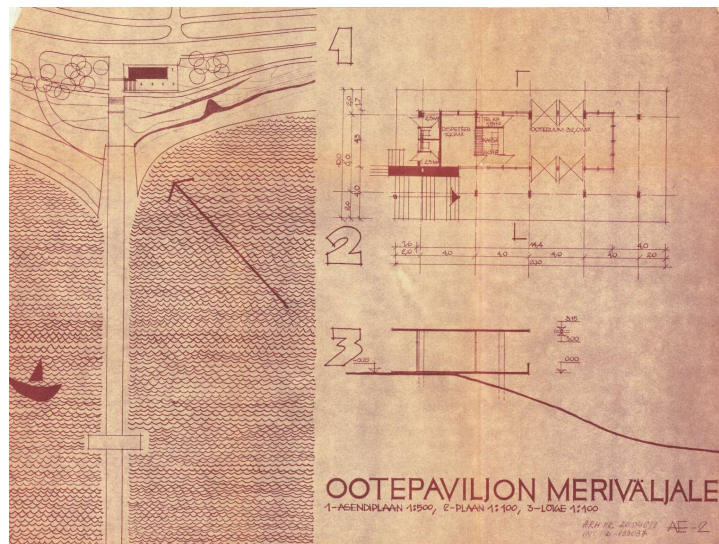
<sup>21</sup> Maa-ameti kaardirakendused <https://geoportaal.maaamet.ee/est/Kaardirakendused-p2.html>; 25. IV 20202



## Ruumi- ja plaanilahendus

Paviljon on individuaallahendus (pind 65m<sup>2</sup>, ehitusalune pind 200m<sup>2</sup>, kubatuur 200m<sup>3</sup>), kujutades ruumimahtu klaasist ja puidust seintega kahe paralleelse raudbetoonplaadi vahel. Mere poolisel küljel on trepp ja dekoratiivne eraldust pakkuv maakivist seinapind inspireerituna kivisest rannast ja arhitekti tudengi-ea väljasõitudel paelunud Lõuna-Eesti maakiviehitistest.

Paviljoni Pirita poolses osas vaatega merele ja Tallinna siluutile on ooteruum reisilaevade ja autobusside ootajaile (32m<sup>2</sup>), selle laiendusena avatud terrass, piletimüügi kassaruum (6m<sup>2</sup>), avalik telefoni kõnepunkt (1, 5m<sup>2</sup>), dispetšerteenistusruum (10m<sup>2</sup>), avalik kuivkäimla (2tk, à 2,5m<sup>2</sup>). Kassaruum on saalist eraldatud kerge klaasist-puidust lett-vaheseinaga, dispetšeri-ruumist kapp-vaheseinaga. Eraldi sissepääsuga hoone põhjapoolselt küljelt on käimlad. Kütet pole ette nähtud. (ill 16)



16. Merivälja laeva- ja bussiootepaviljon \_Asend, plaan, lõige, vaated 1966  
(Tallinna Linnaplaneerimise Ameti arhiiv)





17



18



19



20



21



22

## Konstruksioonid ja viimistlus

- Monoliitraudbetoonist ehitisel on eksponeeritav **postvundament**, mis jätab hoonest justkui õhus püsiva mulje. Kandekonstruksiooni nähtavad pinnad on krohvitud. Hoonne maakivimüüri vundament ja istutuskasti sokkel on laotud paekivist.

Betoonvundament on halvas seisukorras. Taristu nähtavat osa kattev krohv on osaliselt varisenud. Inimtegevuse ja loodusliku erosiooni tõttu on pinnas vähenenud ja postid paljandunud kohati lausa tallani (ill 23-24). Betoonvahelae alumine külg, kandetalad ja postvundament on oma poorse pinnaga kliimaatilistele tingimustele avatud, sellest tingitult on betoon varisenud, suures pinnas on paljastunud roostetav ja vandalismi tõttu katkenud sarrus (ill 24-25).





23



24



25



26



27

- **Põranda ja katuse pinnad, kandepostid**, samuti **trepp** on monoliittraudbetoonist. Projekti kohaselt peaks betoonpinnad olema puhta raketise pinnaga. Tõenäoliselt ebakvaliteetsest valust tingitult on nähtavad pinnad krohvitud. Katuslae konstruktsiooniks on parapeti taha jääv talastik-süsteem. Vihmavee äravool on lahendatud vee-sülititega parapeti külgedel. Katus on kaetud bituumenbaasil kattega. Katusekonstruktsiooni ja parapeti ülaservad on kaetud plekiga.

Valatud betoontaristute (trepistik, põrandapind, kandepostid, katuslagi valgustisüvistega) kahjustused on ulatuslikud - sarrus on suures mahus paljastunud ja roostetab. Kahjustuste põhju-



seks on halb ehituskvaliteet, keskkonnamõjud, hooldamatus. Paviljoni lõunakülje põrandapinda ja hoonemahu põhjaküljel muulile suunduvat trepistikku lagundavad juhuslikult kasvatama läinud puud (ill 17, 21-22).

Trepi tala on heas korras ent trepi alumine külg on mitmeti kahjustatud - orgaanika, paljandunud sarrus, pudenev betoon. Trepi astmestik on murenenud ja pole käidav (ill 26). Astmeserva kaitsvad nurkraudad on osalt läbi roostetanud (ill 27).

Põranda hallis toonis terrazzo-plaat, käimlates heledad metlahh-plaadid pole nähtaval, vajavad täiendavaid uuringuid.

Kandepostid on üle värvitud, kaetud grafitiga.

Katusel kasvavad sammal, põõsad (ill 28-31). Katusekate on amortiseerunud, konstruktsioonid lasevad vett läbi. Laepind on märg, kaetud vetikate ja samblaga (ill 32-35). Krohvi ja betooni pinnad on suures mahus kahjustunud. Plekk katusekonstruktsioonil ja merepoolisel parapetil on hävinud. (ill 28-31) Veesülitid on ummistunud (ill 36). Parapeti tänava poolisel küljel on säilinud arvatavalt peatusesiltide kinnitused (ill 36).



28



29



30



31





32



33



34



35



36



37



38



39

- **Rõdubarjäär** on valatud ühes põrandaplaadiga ja krohvitud, varustatud mustaks värvitud käepidemeteruga d60mm (kinnitused d18mm).



Piirde-põranda ühenduskoht on tõsiselt kahjustatud - sarrus paljastunud, betoon irdunud (ill 20,38). Käepidemetoru on säilinud osaliselt (ill 37-38).

- **Seinad** on planeeritud mittekandvatena - klaas mustaks värvitud metallraamides oote-ruumi osas ja puitsõrestik tumeda laudisega muus osas. Põhja-Eesti ja Tallinna kontekstis on raudkivi kasutamine dekoratiivse müüritisena erandlik samas igati ajastu arhitektuurikaanoneid järgiv valik.

**Klaasseinad** on hävinud. Loetavad on sein metallkonstruktsiooni jäljed laes ja põrandal (ill 39). **Puitsõrestikseina** puitpinnad seest ja väljast tumedaks peitsituna ja lakituna pole nähtaval, vajavad täiendavaid uuringuid. Ruumimahtu markeerib hilisem profiilplekist varisein. Selle taga olevad ruumid vajavad täiendavat uuringut, milleks peab variseina avama.

Puhtalt laotud **maakivist seinamahu** materjali kasutus varieerub nurkades tahatud, müüris vabakujuliste kivide kooslusena nurkmüüri tehnikas.<sup>22</sup> Kivid on taaskasutatavad, millest annavad tunnistust üksikud eriti kvaliteetse viimistlusega täksitud tahatud kivid välisnurkades ja veskikivi fragmenti meenutav tükk (ill 40-41). Müüripealne on vee kaitseks kaetud seguga. Vuugid on suure tsemendisisaldusega.

Maakivimüür on heas seisukorras originaalvuugiga. Üksikud segust tühjad vuugid esinevad müüri nurkades, kus on sadevesi alla voolanud. Müüril on soolakahjustusi, mille põhjuseks võib olla suur tsemendisisaldus mördis, kapillaarniiskus, õhusaaste. Seinal esineb orgaanikat (vetikad, sammal) (ill 41). Seinapind on rikutud grafitiga (ill 41).



40



41

### Elektrotehniline osa

Hoonele oli määratud ühendus linna elektrivõrguga. Peakilp (1,85 kW) arvestiga paiknes dispetšeriruumis. Valgustid olid lae sisse monteeritavatena selleks ettenähtud avades (projekti

<sup>22</sup> *Maakiviehitus Eestis. Ajalugu, töövõtted, kahjustused ja müüride taastamine. Muinsuskaitseameti voldik. Koost Alo Peebo. Tallinn 2016*

järgi neljakandilised, reaalselt ümmargused). Kaabeldus monteeriti terastorudes paigaldatuna hoone lakke lae valamise ajal. Tualettruumide valgustid olid seinapealsed. Valgustid lülitusid individuaalselt (tualetid, kõnepunkt), saali-terrassi valgusgrupid peakilbist. (Lisa 3)

Elektrotehniline osa pole säilinud.

### Sanitaartehtiline osa

Vee-kanalisatsiooniühendus paviljonis puudus. Käimlate kogumiskaev oli terrassi all ja kaetud hermeetiliselt suletava raudbetoonist luugiga (ill 42).

Tualettruumid pole nähtaval, vajavad täiendavaid uuringuid. Kogumiskaev õhutustoruga on säilinud puutumata (ill 28,31,42). Üks kanalitorudest on säilinud kohtpaikselt (ill 42).



42



43

### Haljastus

Arhitektuurse eskiisi kõrval on leitavad erinevad uuringud (Tallinna merevee proovid-analüüsid, geodeetiline-geoloogiline), tuletõrje veevõtu juurdepääsutee projekt, vertikaalplaneering haljastusega. Heakorrastusprojektiga nähti ette pargiroose (*Rosa Rugosa*) istutuskasti (ill 43) ja nõlvale mägimändide (*Pinus Montana*) kõrvale, alpisõstart (*Ribes Alpinum*) parklaäärde, kaugemale seedermande (*Pinus Cembra*), vahtraid (*Acer Ginnala*). Plaani analüüsisist järeldeb 1920ndail läbi viidud istutuse edenemine. Vanade ilupõõsaste puhul peeti vajalikuks harvendamist ja noorendamist, ehitamisel ettejäätavate puude (d3-8cm) ümber istutamist.

Tänaseks on suurem osa rikkalikust haljastusest hävinud. Suurejoonelisele peatrepile lisaks oli rannikule ette nähtud veel treppe, mis pole säilinud, kui neid ehitatigi. Tuule tee ja Aia tee peatuse kohal olid randa mõeldud kiiged. Miiduranna poolne külg puhastati kividest ujumiseks. Paviljon jäi võrdlemisi varjatult puude vahele.<sup>23</sup> (Lisa 4)

---

<sup>23</sup> ERA.T-2.4-1.7443

## 2.2 KULTUURVÄÄRTUSLIKUD HOONEOSAD JA DETAILID

- Monoliitraudbetoonist postvundamendi süsteem eksponeeritava - seisukord halb
- Monoliitraudbetoonist katuslagi kandekonstruktsiooni ja veesülititega - seisukord halb
- Monoliitraudbetoonist põrandapind piirdega - seisukord halb
- Piirde käepideme säilinud osa - seisukord hea
- Maakivimüür - seisukord hea

## 2.3 RESTAUREERIMISE ETTEPANEKUD

Maastikuarhitektuurilise ansamblina vajab Merivälja muul paviljoniga ühtset kontseptuaalset käsitlemist. Ranna tee 1 kinnistule on tehtud mitmeid detailplaneeringu kavasid, mida pole kinnitatud. Merivälja muuli piirkond on kulutusrand, kust lainetuse mõjul kantakse setteid ära ja esinevad märkimisväärsed rannapurustused.<sup>24</sup> Seetõttu on oluline piirkonnas kasvava kõrg-haljastuse säilitamine ja osaline taastaminegi.

Paviljoni restaureerimise eesmärgiks on selle originaalse arhitektuuri säilitamine tulevastele põlvetele.<sup>25</sup>

Hoone ümber ehitamine, mahtude lisamine pole lubatav. Samas kujundusvõtmes paviljontüüpi ehitise rajamist kinnistule olemasolevasse arhitektuuriansamblist sobituvalt ei välista.

Hoone restaureerimisel lähtuda hoone algupärasest arhitektuurist, selle ehitismahust ja välisilmest. Säilitada ja eksponeerida arhitektuurväärtuslikud detailid, elemendid ja ajaloolised ehituskonstruktsioonid. Paviljoni ruumistruktuur põhimõtteliselt säilitada sobitades see nutikalt kaasaegsete funktsionaalsete vajadustega. (Nt soojustamisel ja kütte planeerimisel kasutada minimaalselt sekkuvaid võtteid, kasutades tuule-päikese energiaallikaid vms. Nt kommunikatsioonid - vesi-kanalisatsioon, küte-ventilatsioon, nõrk-tugevvool - planeerida minimaalsete lubatavate normide alusel paigutades seadmed trepistiku alla vms. Tänapäevased seadmed nähtaval asukohal pole lubatav.). Kasutatavad viimistlusmaterjalid ja kavandatav sisustus peavad järgima arhitektuurikümneni tavasid stiilipuhtalt.

---

<sup>24</sup> Maastikuarhitektuurne analüüs ja vaadete hindamine Ranna tee 1 detailplaneeringule. Töö nr: 01-17. Koost Ü. Grišakov, Kivisilla OÜ, Tallinn 2017

<sup>25</sup> Väärtuslike hooneosade ja detailide säilitamine ning kaitse remondi- ja restaureerimistöde ajal. MKA voldik

### Restaureerimistöõde kava:

- Puhastada hoone katus ja lähim ümbrus ehituskonstruksioone lõhkuvast taimestikust.
- Monoliitne raudbetoonist ehitusmaht (eelkõige katuslagi ja põrandapind piirdega) restaureerida. Trepi/treppide puhul võib kaaluda (osalist) rekonstruktsiooni võimalust. Kandetarindite kandevõime ja restaureerimise meetodite osas konsulteerida ehitusinseneriga. Pinnaviimistluse juures jälgida originaallahendust - betoonpind on krohvitud seda imiteerides. Vajalik on proovitöö!<sup>26</sup> Pinda ei värvita.
- Katusekattematerjalina võib kasutada ka sobilikke kaasaegseid alternatiive (nt PVC v SPS). Parapetiplekk uuendada esialgse eeskujul.
- Väärtuslikud detailid (veesülitid, piirde käepide) säilitada, puhastada, hävinud osas taastada. Siltide kinnitused võib eemaldada.
- Maakivimüür puhastada ja vuukida.
- Klaasist ja puidust välisseinad taastada endises asukohas. Avatäidete osas jälgida originaallahendust.

Restaureerimise, konserveerimise, haljastuse, kaevetööde vms juures olla tähelepanelik võimalike leidude osas. Väärtuslikuks leiuks võib pidada klaasikilde, mis annavad täpsemat infot paviljoni klaasseinte klaasi paksuse või valgustite kohta. Huvi pakkuvad leiud on veel klaasi kinnitusprofiil, laudise profiil ja viimistlus, uste käepidemed, laevalgusti metallist rosett, lülitipistikukate jms.

Restaureerimise projektdokumentatsiooni koostamisele eelnevalt teha täiendavaid uuringuid.

---

<sup>26</sup> Raudbetoon. Ajalugu, kahjustused, hooldus ja restaureerimine. Koost M. Mändel. MKA voldik. Tallinn 2016

### 3. HOONE ARHITEKTUURI VÄÄRTUSTAMINE JA KAITSE ALLA VÕTMISE ETTEPANEKUD

Paviljoni arhitektuur on oma aja tähelepanuväärne näide ja vajab omaette väärtustamist.

Ranna tee 1 kinnistu asub alal, mis on kaitstud: 1) ranna ja kalda veekaitse-, piirangu- ja ehituskeeluvööndiga; 2) Läänemere piiranguvööndiga; 3) haljaskoridoriga piki Ranna teed; 4) miljööväärtuslikult hoonestusalalt avanevate vaadete tagamise kohustusega; 5) muinsuskaitseala kaitsevööndi ja vaatesektoriga Tallinna vanalinna silueti vaadeldavuse tagamiseks vanalinna suunalistelt tänavatelt, millega kaasnevad muinsuskaitse eritingimused. Paviljonile eraldi kaitset hetkel ei rakendu.

#### 3.1 VÄÄRTUSHINNANGUD

##### Asukohaväärtus

Merivälja muuli kompleks paikneb Tallinna vanalinna muinsuskaitseala kaitsevööndis ja vaatesektoris.<sup>27</sup> Siit avaneb panoraamvaade Tallinna lahele ja unikaalsele vanalinna siluutile. Sellele sekundeerivad kaunid vaated *city* kõrghoonetele, Pirita tee sõidukite valgusvihkudest pärlikeele, võistlevate jahtide valendavatele purjetele ning mööduvatele kruisilaevadele. Merivälja muul on palavalt armastatud maamärk kohalike kui ka turistide seas. Seda reklaamitakse vaatamisväärsusena.

Paviljonil on suurepärase mereäärne asukoht paiknedes mere kaldapealsel jäädes ranna ja kalda veekaitsevööndisse ja Läänemere piiranguvööndisse. Hoolimata intensiivsest linnastumisest on Merivälja rannajoon säilinud loodusliku rannikualana ühena vähestest Tallinna linnas (Muulist Pirita suunas jääb vaikselt kivine rannariba looduskaitsealuse rändrahnuga. Mii-duranna poolne külg on mureneva kaldajoonega suurele lainetusele valla.) - väärtuslik looduskeskkond väärtustab linnaruumi.

Paviljon asetseb üksildaselt, mis on omaette väärtus tiheda asustusega linnaruumis. Hoone paikneb piirangutega ranna ehituskeeluvööndis ja Merivälja asumis miljööväärtusliku hoonestusala kõrval.

---

<sup>27</sup> Tallinna linn, <https://www.riigiteataja.ee/aktiis/4170/6201/4022/1110128699.attachment.pdf> Tallinna vanalinna arengukava 2014-2021. Tallinna Linnavolikogu 12.06.2014 määrus nr 22 lisa, lk 9 / joonis 1 Tallinna vanalinna muinsuskaitseala kaitsevöönd ja vaatesektorid; vaadatud 04. IV 2020





44



45

44. RAT Vanemuise baleriinid Rufina Kozlova (Noor) ja Alla Udovenko (paremal) Meriväljal 05.06.1973 paviljoni trepil maakivimüüri taustal (Foto: Valdur-Peeter Vahi)

45. Konservatooriumi lavakunstikateedri III lennu lõpetajad Helle-Reet Helenurm, Kalju Komissarov ja Tiiu Randviir Meriväljal, taamal puude vahel bussiootepaviljon 12.06.1968 (Foto: Valdur-Peeter Vahi)

Ehitise ees kulgeb Ranna tee neljarealise Tallinn-Viimsi ühenduse, ühistranspordi liikluse ja kergliiklusteega. Samas on mõned parkimiskohad. Rannajoonel kulgeb matkarada, mida läbitakse jalgsi ja jalgrattaga sõites. Ligipääs meritsi pole võimalik.

### Arhitektuurne, esteetiline ja miljöö väärtus

Merivälja muul koos paviljoni, trepistiku ning ümbritseva loodusliku rannikualaga moodustab 1960-70ndate meeleolust kantud tervikliku ansambli. Kesksel kohal paiknev ajastutruu karniisihitektuuriga paviljon on võluv ja säilinud põhiosas muutusteta. Korrastatult on paviljon XX sajandi nõukogude aegse arhitektuuri üks parimaid näiteid omades arhitektuuriajaloolist väärtust. Paviljon on tänases päevas haruldane. Sarnase esteetikaga ehitisi pole praktiliselt säilinud (Nt M. Krigul. Tartu Autobussijaam, 1966-72. Ehitati sarnastel alustel jõesadama tellimusel, mis sai endale dispetšeriruumi, kassa ja treppidest laskuva sadamakai (ill 46)).<sup>28</sup>



46. Tartu bussijaam 1972 (TM F 808:21)

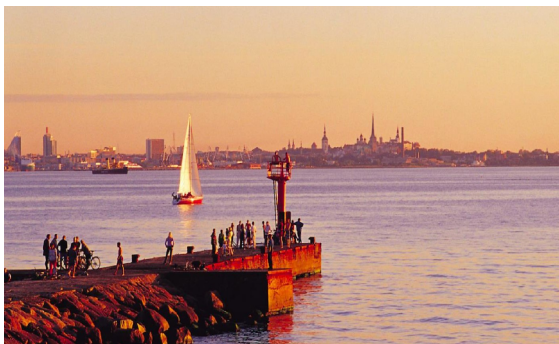
<sup>28</sup> Jalutuskäik ajas. Blogspot, <http://jalutuskaikajas.blogspot.com/2014/03/tartu-autobussijaam-1972-2003.html>



Paviljon polevat päevagi kasutuses olnud laevaootesaalina küll aga bussiootevarjualusena. Korrastatult uue funktsiooniga taastub kasutusväärtus. Hoone kinnistuga on erastatud, millega kaasneb materiaalne, kinnisvara ja selle arenduse väärtus.

### Sentimentaalne väärtus

Muulil on silmapaistev sümboolne tähendus kuivõrd seotud Merivälja asustuse tekke ja arenguga. Ala on läbi aegade olnud kohaliku rahva suviseks meelispaigaks (ill 47). See on armastatud puhkamise ja vaba aja veetmise koht (sukeldumine, suplus suvel-talvel, koerte ujutamine, kalastamine, romantiline viibimine). Muul on jalutuskäikude sihtkoht, parima vaatega fotograferimise paik nii tormise mere, pulmade kui muinastuledeöö ja aastavahetuse paiku. See on mere poolt võetute mälestamise koht.



47. Vaade Merivälja muulile (Foto: Merivälja Aedlinna Selts)

## 3.2 KAITSE ALLA VÕTMISE ETTEPANEKUD

Kaitse alla võtmise ettepanekute tegemisel on aluseks võetud Muinsuskaitseaduse määrus 'Mälestise liikide ja muinsuskaitseala riikliku kaitse üldised kriteeriumid ning muinsuskaitsealal asuvate ehitiste väärtusklassid' 15.05.2019 (<https://www.riigiteataja.ee/akt/116052019001>).

### **Kultuurimälestiste riikliku registri XX saj arhitektuuri nimistusse kandmise ettepanek**

Kultuurimälestiste registrisse on kantud 10 bussiootepaviljoni, millest 1 asub Ida-Viru mk-s, 3 Tartu mk-s, 3 Võru mk-s ja 3 Saare mk-s. Tallinna ja Harjumaa piirkond pole registris esindatud. Registrisse kantud ehitiste materjalikasutus varieerub: tellis, krohv, betoon. Eristada saab katusetüüpe: konsoolne, parapetiga, ühe- või kahepoolse kaldega. Registri bussiootepaviljonide valik on piiratud, arhitektuursest aspektist ühekülgne. Kultuurimälestiste registrist puudub täiesti laevaootepaviljon kui ehitise tüüp. Arusaadavalt jääb valdav osa XX saj arhitektuurist

nõukogude aega, mil liiklus meritsi oli pärsitud ja sellise nimetuse järele polnud vajadustki.<sup>29</sup>

Tallinna ja lähiümbruse bussiootepaviljonide kohta puudub teave. Seoses teede-tänavate rekonstrueerimisega kaasneb sh arhitektuuriväärtuslike ehitiste hävimise oht. Lisa 5 sisaldab ülevaadet omalaadse piirkondliku eripära ja äratuntava arhitektuuriga, valdavalt heas ja rahuldavas seisukorras ning kasutusel olevatest paviljonidest, mille seast mõnigi võiks koha leida kultuurimälestiste seas.

Merivälja muuli laeva- ja bussiootepaviljon eristub haruldusena eelmainitud valikutest, seda nii esialgse funktsiooni kui 1960ndate arhitektuuriväärtuse (inseneritehniline konsoollae konstruktsioon, eksponeeritav postvundament, iseloomulik klaasi ja maakivi kasutus) poolest. Alahinnata ei saa hoone säilivust ja autentsust (säilinud algupärane arhitektuurne lahendus, ainulaadne originaalsubstants).

Merivälja muuli laeva- ja bussiootepaviljon vastab ehitismälestise kriteeriumitele ning väärib kohta Kultuurimälestiste riikliku registri XX saj arhitektuuri nimistus.

### **Merivälja aedlinna miljööväärtusliku ala kaitsepiiri laiendamise ettepanek**

Merivälja asum on suures mahus miljööväärtuslik piirkond. Merivälja muul, olgugi koha identiteeti kandev ning seega ajaloolis-kultuurilist väärtust omav, paikneb selle piirest väljas.

Miljööväärtusliku hoonestusala arhitektuurilist ja ajaloolist väärtust kannavad omapärase arhitektuuriga hooned, terviklikult säilinud hoonekompleksid, tuntud isikute sünni- ja elukohad.

Merivälja asumi kultuuripärandi hulka kuuluvad mitmed sellised ehitised (nt elamud Aia tee 42 (arh A. Murdmaa 1968–1971), eramu Viimsi tee 45 (arh R. Karp 1968–1975)).

Merivälja muuli arhitektuuriansambel on terviklikult säilinud 1960-70ndate miljööväärtust kandev kompleks. Muuli ümbrus miljööväärtusliku asumi ühiskasutuse alana peaks aedlinna orgaanilise osana kuuluma miljööväärtusliku ala piiridesse.

### **Muinsuskaitse alla võtmise ettepanek**

Tutvununa piirkonna ajalooga saab Merivälja kohavõlu ja identiteet selgemaks ning muuli arhitektuuriansambli ehituskümnendi lumm adutavamaks - see on maastikus loetav ja tajutav. Merivälja muul kannab endas kohaidentiteeti pea 100 aastat. Siinne looduslik kivikülviga rannajoon on Tallinna ainulaadseks rohealaks. Merivälja laeva- ja bussiootepaviljon koos

---

<sup>29</sup> MKA, Kultuurimälestiste riiklik register, <https://register.muinas.ee/public.php?menuID=architecture>; vaadatud 31. III 2020

muuli ja lähima ümbrusega moodustavad tervikliku maastikuarhitektuurilise ansambli kaug- ja lähivaadetega.

Merivälja laeva- ja bussiootepaviljon on vaieldamatult üks kohaliku asumi, ja ka laiemas kontekstis, stiilipuhtaim näide 1960ndate karniisi ja monoliitbetooni arhitektuuri perioodist. Tegu on väärtusliku ehitisega, mille väärtusklassi määrab arhitektuuriväärtus, teatud harulduse printsiip ja autentsus.

Väärtuslik arhitektuuriansambel ja ootepaviljon selle osana vastavad muinsuskaitse kriteeriumitele.

## KOKKUVÕTE

Paviljon on erastatud ning pole sihtotstarbelises kasutuses. (Merivälja muul ootepaviljoniga on linna valdusest erastatud kui samas pole bussiliiklus kunagi katkenud ning ikka-jälle on mängitud mõttega taastada laevaliiklus. Bussipeatus kui avalik ruum ei saa asuda eraomaniku- le kuulvas hoones, mistõttu on selleks kõrvale püstitatud kergkonstruktsiooniga klaasvarjuline.) Ehitisel on täielikult puudunud hooldus. Selle üldine seisukord on mitterahuldav ent võimaldab restaureerimise kavandamist.

Merivälja muuli ja paviljoni korrastamine ning selle kasutusväärtuse taastamine on oluline maastikuarhitektuurse ansambli ja hoone säilimise seisukohast. Seda toetaksid hoonele rakendatavad kaitsemeetodid: kultuurväärtusliku objekti staatus, kohaliku miljööväärtusliku ala mõjusfäär, muinsuskaitse; lisaks ranna ja kalda veekaitse-, piirangu- ja ehituskeeluvööndile, Läänemere piiranguvööndile, Ranna tee haljaskoridorile ning Tallinna vanalinna muinsuskaitseala kaitsevööndile ja vaatesektorile, kus kehtivad seadusekohased piirangud.<sup>30</sup>

Paljud suurepärase autentse arhitektuuriga ehitised ja arhitektuuriansamblid on kas hävinud või hävinemas, tundmatuseni üle või ümber ehitatud kuna neid on lühinägelikult käsitletud väheväärtuslike lähiajaloo näidetena.

Merivälja muuli ja ootepaviljoni puhul on tegu unikaalse 1960ndate miljöö- ja kultuurväärtusliku arhitektuuriansambliga, mille säilimine rikastab kohalikku arhitektuurimaastikku.

---

<sup>30</sup> Tallinna linn, <https://www.riigiteataja.ee/aktiis/4170/6201/4022/1110128699.attachment.pdf> Tallinna vanalinna arengukava 2014-2021. Tallinna Linnavolikogu 12.06.2014 määrus nr 22 lisa, lk 9 / joonis 1 Tallinna vanalinna muinsuskaitseala kaitsevöönd ja vaatesektorid; vaadatud 04. IV 2020

## **KASUTATUD ALLIKAD**

### **ARHIIVIALLIKAD**

#### **Eesti Rahvusarhiiv**

(f. Eesti Ajalooarhiiv) EAA.1.2.C-II-35-1, EAA.1.2.C-III-2-1

(f. Riiklik AS Kommunaalamet) ERA.T-2.4-1.7345\_T-1445-65, ERA.T-2.4-1.7443

(f. Tallinna Linnaarhiiv) TLA.149.5.910

#### **Eesti Rahvusarhiivi fotoinfosüsteem**

(f. Ajakiri Eesti Naine toimetus) EFA.395.d.126

(f. Eesti NSV Rahvamajanduse Näituse Direktsioon) EFA.289.0.79804

(f. Vahi, V.-P.) EFA.412.0.317081, EFA.412.0.206870

(f. Võrk, H.R.) EFA.570.0.402471

(f. Tallinna Linnaarhiivi fotokogu) TLA.1465.1.6524, TLA.1465.1.6525, TLA.1465.1.6526

#### **Tallinna Linnaarhiiv**

TLA.R.1.1.II.1478 lk 158

#### **Tallinna Linnaplaneerimise Ameti arhiiv**

Merivälja reisilaevade ja autobusside ühise piletimüügi-ootepaviljoni projekt.

PI 'Kommunaalprojekt'. Tallinn 1966

#### **Tartu Linnamuseum**

TM F 808:21

### **VEEBIALLIKAD**

Eesti kohanimeraamat, <https://www.eki.ee/dict/knr/>; vaadatud 04.

Jalutuskäik ajas, Blogspot, <http://jalutuskaikajas.blogspot.com/2014/03/tartu-autobussijaam-1972-2003.html>; vaadatud 25. IV 2020

Maa-ameti kaardirakendused <https://geoportaal.maaamet.ee/est/Kaardirakendused-p2.html>;  
vaadatud 25. IV 2020

Merivälja Aedlinna Selts, <https://merivaljaselts.ee/muul/>; vaadatud 04. IV 2020

Merivälja, Wikipedia, <https://et.wikipedia.org/wiki/Merivälja>; vaadatud 04. IV 2020

Miia Masso, Eesti Arhitektide Liit, <http://www.arhliit.ee/koosseis/liikmed/liige/85/>; vaadatud 2. II 2020

MKA, Kultuurimälestiste riiklik register,

<https://register.muinas.ee/public.php?menuID=architecture>; vaadatud 31. III 2020

Tallinna linn, <https://www.riigiteataja.ee/aktulisa/4170/6201/4022/1110128699.attachment.pdf>  
\_Tallinna vanalinna arengukava 2014-2021. Tallinna Linnavolikogu 12.06.2014 määrus nr 22  
lisa, lk 9 / joonis 1 Tallinna vanalinna muinsuskaitseala kaitsevöönd ja vaatesektorid; vaada-  
tud 04. IV 2020

Tallinna linn, <https://www.tallinn.ee/est/ehitus/Pirita-linnaosa-uldplaneering-Kehtestatud> \_  
Pirita linnaosa üldplaneering. Kehtestatud Tallinna Linnavolikogu 17.09.2009 otsusega nr  
179. \_ Väärtused ja piirangud. Lisa 3 M1/10000; vaadatud 04. IV 2020

Tallinna Linnaplaneerimise Amet, Tallinna kaardiarhiiv, <http://gis.tallinn.ee/kaardiarhiiv/> 04.  
IV 2020

## **KÄSIKIRJAD**

Maastikuarhitektuurne analüüs ja vaadete hindamine Ranna tee 1 detailplaneeringule. Töö nr:  
01-17. Koost Ü. Grišakov, Kivisilla OÜ, Tallinn 2017

Muinsuskaitse eritingimused Ranna tee 1 kinnistu ja lähiala detailplaneeringu koostamiseks.  
Töö nr: 1569ET1. Koost M. Hiob, Artes Terrae OÜ, Tartu 2015-16

## **TRÜKISED**

German, G. Merelinn Tallinn. Eesti Raamat, Tallinn 1979

Haagen, K. Eesti tuletornide lugu. Tallinna Raamatutrükikoda, Tallinn 2010, lk 60

Herwig, C. Soviet bus stops. FUEL Design & Publishing, London 2015

Herwig, C. Soviet bus stops volume II. FUEL Design & Publishing, London 2017

Joosep, E.; Uukkivi, A. Merivälja lood. Pirita Selts MTÜ, Tallinn 2013

Kalm. Mart. Eesti 20. sajandi arhitektuur. Prisma Print Kirjastus, Tallinn 2001

Kask, E.; Kivi, S. Eesti bussiputkade peaaegu täielik teejuht 2004-2007. Tänapäev, Tallinn 2008

Maakiviehitus Eestis. Ajalugu, töövõtted, kahjustused ja müüride taastamine. Muinsuskaitseameti voldik. Koost Alo Peebo. Tallinn 2016

Perens, H. Looduskivi Eesti ehitistes. Eesti Geoloogiakeskus, Tallinn 2012, lk 11

Perens, H. Paekivi Eesti ehitistes IV. Tallinn. Eesti Geoloogiakeskus, Tallinn 2010, lk 138

Pirita rand. Ülevaade Pirita, Kose-Kallaste ja Merivälja aialinnadest. Toim B. Linde. Pirita Kaunistamise Seltsi väljaanne. Eesti Kirjastus-Ühisus, Tallinn 1928

Raudbetoon. Ajalugu, kahjustused, hooldus ja restaureerimine. Koost M. Mändel. MKA voldik. Tallinn 2016

Väärtuslike hooneosade ja detailide säilitamine ning kaitse remondi- ja restaureerimistöode ajal. MKA voldik

## **SUULISED ALLIKAD**

Haagen, Kaido, tuletornide ja meremärkide fotograaf; vestlus 24. IV 2020

Hakman, Toivo, Merivälja kai ehituse kraanajuhi poeg; vestlus 14. IV 2020

Jürilo, Ene, Merivälja elanik; vestlus 13. IV 2020

Karp, Raine, Merivälja elanik; vestlus 8. IV 2020

Klaus, Mati, laevakapten; vestlus 7. IV 2020

Masso, Miia, Merivälja kai ootepaviljoni arhitekt; vestlus 13. IV 2020

Must, Anne, Merivälja elanik; vestlus 7. IV 2020

Perens, Helle, geoloog; e-kiri autorile 4. IV 2020

Viikholm, Ants, Merivälja elanik; vestlus 6. IV 2020

Vilu, Leho, ehitusinsener; vestlus 15. IV 2020

NB! Vestluste märkmed autori valduses

## **FOTOD**

Seljamaa, Jüri. Merivälja paviljon ja valik Tallinna bussiootepaviljone 20. III 2020

## LISA 1 Merivälja asumi saamislugu illustreerivad kaardid



48



49

48. Väljavõte Tallinna lahe idakalda kohta Tallinna sadamast kuni Haabneemeni 1689 (EAA.1.2.C-III-2-1)<sup>31</sup>

49. Väljavõte Viimsi mõisa maade plaanidest Tallinna lahe idakaldal 1689. Mere ääres kulgeb tee Tallinnast Viimsisse. Merivälja muuli asukoht Miiduranna kaluriküla ehitise nr17 lähedal. (EAA.1.2.C-II-35-1)<sup>32</sup>



50



51

50. Väljavõte Schmidt Eestimaa / Rücker Liivimaa kaardilt 1884<sup>33</sup>

51. Väljavõte Tallinna ümbruse maa-alade kaardilt 1927. Merivälja<sup>34</sup>

<sup>31</sup> Muinsuskaitse eritingimused Ranna tee 1 kinnistu ja lähiala detailplaneeringu koostamiseks. Töö nr: 1569ET1. Koost M. Hiob, Artes Terrae OÜ, Tartu 2015-16

<sup>32</sup> Muinsuskaitse eritingimused Ranna tee 1 kinnistu ja lähiala detailplaneeringu koostamiseks. Töö nr: 1569ET1. Koost M. Hiob, Artes Terrae OÜ, Tartu 2015-16

<sup>33</sup> Maa-ameti kaardirakendused <https://geoportaal.maaamet.ee/est/Kaardirakendused-p2.html>; 25. IV 20202

<sup>34</sup> Tallinna Linnaplaneerimise Amet, Tallinna kaardiarhiiv, <http://gis.tallinn.ee/kaardiarhiiv/>; 04. IV 2020

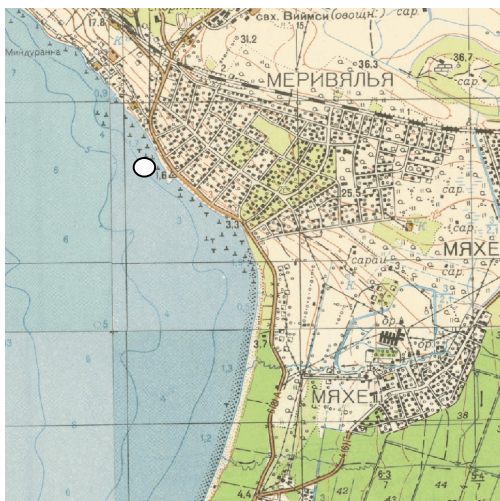




52



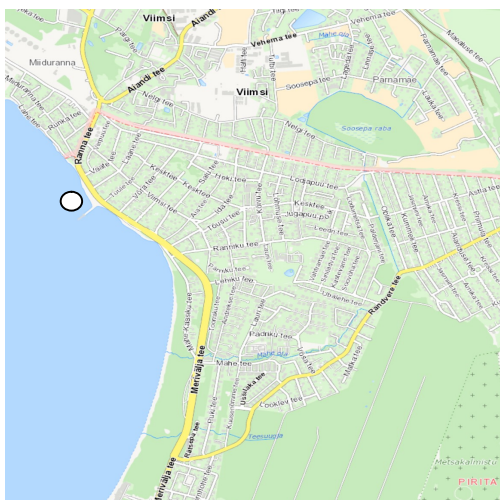
53



54



55



56

52 Väljavõte topokaardilt 1947. Merivälja

53 Väljavõte topokaardilt 1962. Merivälja

54 Väljavõte topokaardilt 1972. Merivälja

55 Väljavõte topokaardilt 1987. Merivälja

NB! Väljavõtted topokaardidelt 1947-1987<sup>35</sup>

56 Väljavõte topokaardilt 2020. Merivälja<sup>36</sup>

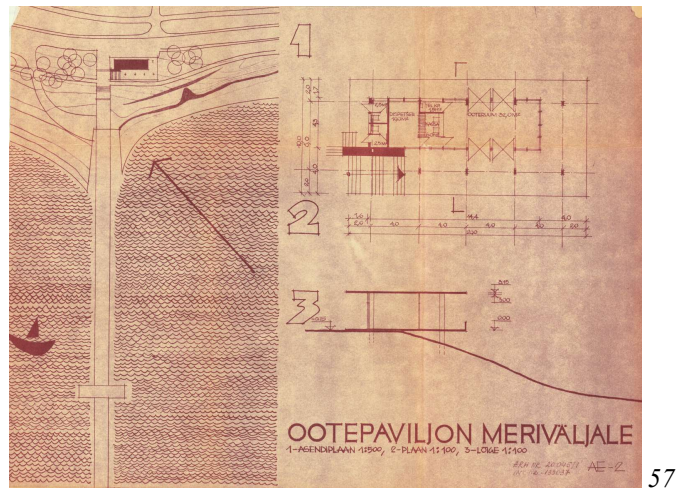
<sup>35</sup> Maa-ameti kaardirakendused <https://geoportaal.maaamet.ee/est/Kaardirakendused-p2.html>; 25. IV 20202

<sup>36</sup> Tallinna Linnaplaneerimise Amet, Tallinna kaardiarhiiv, <http://gis.tallinn.ee/kaardiarhiiv/> 04. IV 2020

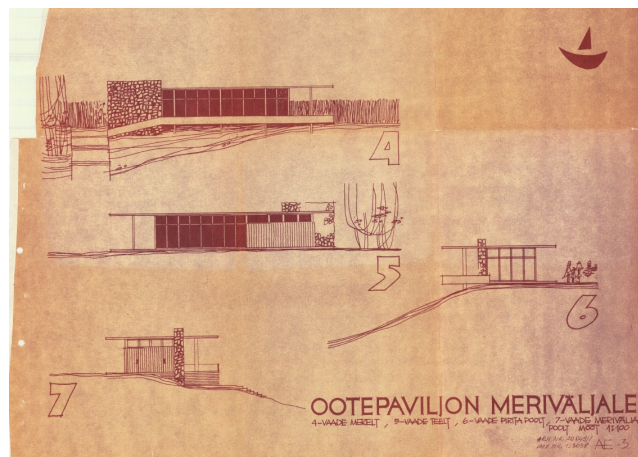


## LISA 2

### Merivälja reisilaevade ja autobusside ühise piletimüügi-ootepaviljoni projekti graafiline osa. Arhitekt M. Masso. PI 'Kommunaalprojekt'. Tallinn 1966

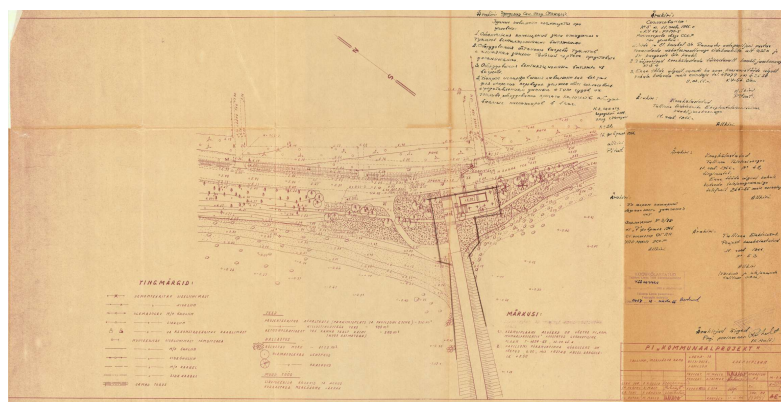


57



58

57-58. Merivälja laeva- ja bussiootepaviljon \_ Asend, plaan, lõige, vaated 1966  
(Tallinna Linnaplaneerimise Ameti arhiiv)



59

59. Merivälja laeva- ja bussiootepaviljon \_ Asendiplaan 1966 (Tallinna Linnaplaneerimise Ameti arhiiv)







## LISA 5

### Ülevaade säilinud 1960-70ndatel ehitatud bussiootepaviljonidest Tallinnas

Käsitletavatel kümnenditel ehitati bussiootepaviljonid statsionaarsetena. Küllap tingis selle juurdunud traditsiooniline ehitusviis kui ka kõrge vandalismi oht. Projektlahendustele korraldati mitmeid avalikke konkursse.

Merivälja paviljoni projekteerimine individuaallahendusena kinnitati 1965. Samal ajal plaaniti autobusside ootepaviljone tihedama liiklusega magistraalide äärde nagu Vabaduse pst, Mustamäe elamumassiiv, Pirita tee jne. Individuaallahenduste kõrvale otsiti tüüpprojekti, mida oleks võimalik kohandada. Paviljoniks peeti lahtist katusealust koos kinnise osaga. Kujunduselt pidi see vastama kaasaja nõuetele. Ehitusmaterjalina soovitati raudbetooni, klaasi, looduskivi jne.<sup>37</sup>

Perioodile iseloomulik karniisiarhitektuur leidis kasutust ka väikevormides nagu bussiootepaviljonid. Levinuim oli puidust konsoolkatus. Katuse pind ehitati ühepoolse kaldega tagaseina suunas ääristatuna parapetiga kolmes vaadeldavamas või neljas küljes. Parapeti serv kaeti plekiga. Vihmavee tarbeks võisid parapeti küljele avaneda metalltorust veesülitid. Varikatuse konstruktsiooni toetasid tihti (ümar)metallpostid.

Ootepaviljonide paekiviseinte ehitamisel kasutati hea kvaliteediga klombitud ja murdpindset Lasnamäe ehituslubjakivi korraliku vuugitäitega. Oletuslikult pärineb lubjakivi Vao murrust.<sup>38</sup> Huvitavaks teeb asjaolu, et paviljonide ehitus jääb ajajärku mil paekivi kasutus ehitusmaterjalina - nõukogude perioodil 1960ndatest alates - hääbus.<sup>39</sup>

Ehitistele oli iseloomulik konsoolne iste. Muu algupärane inventar (prügikast) või detailid (peatuse silt) pole originaalis säilinud. Hoone tagaseina müüris esines tihti orv, mida võib pidada kunagise elektrikapi nišiks.

Sarnased paviljonid olid Tallinnas laialt levinud. Seoses tänavate ja linna sisenevate maanteedekonstruktsioonidega on need suures osas lammutatud. Säilinud on mõned linnasiseste liinide peatusepaviljonid.

---

<sup>37</sup> Merivälja reisilaevade ja autobusside ühise piletimüügi-ootepaviljoni projekt. PI 'Kommunaalprojekt'. Tallinn 1966

<sup>38</sup> Perens, H. Paekivi Eesti ehitistes IV. Tallinn. Eesti Geoloogiakeskus, Tallinn 2010, lk 138

<sup>39</sup> Perens, H. Looduskivi Eesti ehitistes. Eesti Geoloogiakeskus, Tallinn 2012, lk 11



### Mustamäe linnaosa Akadeemia tee Keemia peatus

Hoone on säilinud heas korras.1990ndail on lisandunud juurdeehitusena toiduputka(ill 64-65).



64



65

### Nõmme linnaosa Vabaduse pst Hiiu peatus

Hoone konsooliste vajab uuendamist, seinapinnad grafitist puhastamist (ill 66-68). NB! Ehitis on tüüpprojektide seas ainulaadne. Omades ajastuomast arhitektuurilist-esteetilist väärtust kaaluda hoonele rakendavaid kaitse võimalusi.



66



67



68



### Nõmme linnaosa Vabaduse pst Valdeku peatus

Varjualuse nähtav metallkarkass ja vigurdamised katuse parapetiga vähendavad selle vormilist võlu (ill 70-71). Probleemne on ehitise paiknemine justkui kellegi krundil pigistatult piirdeaedade vahele (ill 69-70). Konsooliste on osaliselt säilinud ja heas seisukorras (ill 71).



69



70



71

### Lasnamäe linnaosa Peterburi tee Pae peatus

Tõenäoliselt on tegu ajajärgu hilisema ehitisega, mida järelgab uudsest arhitektoonikast ja materjalikasutusest - metallprofiiliga kaetud parapet, krohvitud tellismüürid (ill 72-73). Seisukord on rahuldav. Parapet vajab remonti, seinad krohvimist, istmed uuendamist. Ehitis pole kasutuses.



72



73

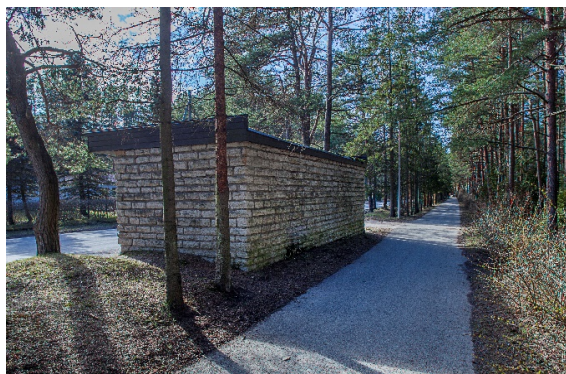


### Pirita linnaosa Kloostrimetsa asum Metsakalmistu peatus

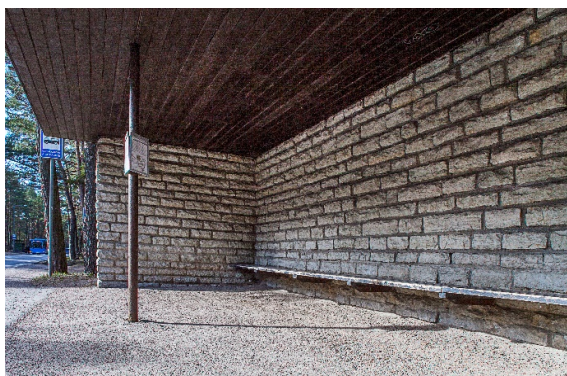
Seisukord on hea. Katuse pind vajab orgaanikast puhastamist, puitdetailid värskendamist (ill 74-76).



74



75



76

### Pirita linnaosa Merivälja asum Aia tee peatus

Paekivimüüri kaunistab grafiti. Müüri vuugid vajavad mere poolisel küljel täitmist. Parapeti plekk on korralik, laudis vajab hooldust. Kaotsis on konsooliste. Säilinud on konsoolide kinnituse süvendid seinapinnas (ill 77). Hoone tagaseinas elektrikapi orv (ill 78).



77



78