



PAKS MARGAREETA

**Värav
linna ja
sadama
vahel**

Tallinn 2019

Eessõna



Urmas Dresen

Eesti Meremuuseumi juht

Kõige tugevamat muljet avaldav sisenemine linna piiridesse toimus sadama poolt Suure Rannavärava kaudu, ning kui 16. sajandi esimesel veerandil lisandus siia ka pilkupüüdev suurtükitor, mida me kõik tunneme tänapäeval Paksu Margareeta nime all, oligi sündinud silmatorkav ja võimas kaitserajatis. Romantilisust lisas torni kõrval asunud roosiaed, kuhu paistsid sadamakaide ääres seisnud laevad.

Värav linna ja sadama vahel jäi kindlasti eelmistel sajanditel meelde paljudele nagu ka tänapäeval, kui Pikale tänavale pääs on turistidest ummistunud ning pildistatakse ennastunustavalt torni ja iseennast selle taustal. Tegemist on Tallinna vanalinna ühe imposantseima rajatisega ning Eesti Meremuuseum võib tunda selget rahulolu, et muuseumi ja Paksu Margareeta teed aastakümneid tagasi ristusid. Samas kätkeb see suurt vastutust, sest Paksul Margareetal pole kaugeltki ükskõik, mida temaga tehakse või kuidas temast räägitakse.

1980. aastate algul alanud uus elu ja funktsioon renoveerimise järel on tänaseks jõudnud uude etappi pärast aastail 2018–2019 toimunud põhjalikku rekonstrueerimist koos uue püsi-ekspositsiooni valmimisega. Tee siiani on olnud pikk ja täis sündmusi, millest nii mõnigi võinuks tornile ka fataalselt lõppeda, aga kogukas suurtükitor oma paksude müüridega on õnneks suutnud sellele kõigele vastu pidada. Paekivimüüride n-ö tugevusvaru pidas vastu tulekahjule,

plahvatustele ning aastakümnetepikkusele ilma katuseta olekule, kui vihmavesi ja võsastumine püüdsid neid murendada.

Varasemad käsitlused Paksust Margareetast ja Suurest Rannavärvast on ilmunud 1988. aastal professor Rein Zobeli sulest ja need on olnud põhjanevad ning neile on olnud hea ja turvaline toetuda. Praeguse renoveerimisprotsessi ülioluline osa on olnud arheoloogilised kaevamised, mis töid päevavalgele müüre, rajatise ja käike, millest puudus varasem täpne teave. Iga uus teadmine, mis nende tööde käigus on talletunud, on leidnud käsitlemist ja tõlgendamist ka selles raamatus. Viimaseil aastail on üha rohkem selgunud fakte ka Tallinna muistse rannajoone kujunemise ja sadama paiknemise kohta ning see annab veelgi paremad võimalused kajastada Suure Rannavärava lugu.

Varasemates käsitlustes on jäänud suurema tähelepanu alt välja kompleksi funktsioneerimine kaitserajatisena, millele on ka nüüd arheoloogiliste kaevamiste käigus tulnud olulist lisa. Paksu Margareeta suurtükkide tulejõud leiab siin võrdlemist teiste analoogsete tornidega koos rajatiste endi käsitlemisega. Sõjaline tähendus ja otstarbekus taandusid hiljem praktiliste vajaduste ees ja torn leidis kasutust eri ajavahemikel nii kasarmu, lao kui ka vanglana. Torn muutus senisest palju polüfunktsionaalsemaks ning kohanes iga ajajärgu vajadustega. Need polnud vast kõige helgemad ja paremad hetked torni

pikas loos, ent omamoodi aitas selline erinev kasutus tuua Paksu Margareeta siiski tänasesse päeva. Seda oli ikkagi enamasti tarvis, ning kui ei muuks, siis lihtsalt pilkupüüdvaks objektiks, mida võis leida sadadelt postkaartidelt, maalidelt, gravüüridelt või lihtsalt joonistustelt.

Kuna meremuuseumi algne asupaik Tallinna sadamas hävis sõjakeerises, siis Suurt Rannaväravat koos Paksu Margareeta suurtükitorniga võime pidada kohaks, kus muuseum sai kätte oma algse sisu, hoo ja arenemisvõime, mis tõi aastaid hiljem kaasa Lennusadama rajamise ja on toonud meid nüüd uuesti tagasi vanalinna. Jällegi uut moodi ja uute ootustega nagu ka 1981. aasta kevadel, kui oli eelmine algus. Muuseum ja Paks Margareeta on toiminud lähedases suhtes ning seetõttu kattuvad viimaste kümnete lood väga suures osas, nii et raske on selget joont vahele tõmmata – ja kas seda ongi vaja.

Otsus raamat kirjutada sai tehtud juba enne, kui siseöue tühjaks kaevamise käigus hakkasid vähehaaval välja tulema mitmesugused leiud, mis ei jätnud küll oma otsesel moel ehitusprotsessi mõjutamata, aga on nüüdseks oluline lisandus uuele ekspositsioonile, viidates ühtlasi ammu kadunud maailmale. Loodetavasti annab see mitme autori heas koostöös muuseumi avamiseks valminud raamat nii uut teavet kui ka kinnistab varasemat teadaolevat lugu. Ja nagu eespool öeldud: Paksul Margareetal pole kaugeitki ükskõik, mida või kuidas temast räägitakse.

1

Suur Rannavärav

Kompleksi ehitus ja ajalugu koos eri perioodidel
tehtud uuringutega

Tallinna rannajoon ja sadam

Ülevaade rannajoone kujunemisest ja sadama paiknemisest



Priit Lätti

Suure Rannavärava ja Paksu Margareeta lugu on lahutamatu seotud Tallinna lahe ja sadama looga. Sadam on alati olnud linna peamine värav maailma ning just mere kaudu saabunud rikkused kujundasid Tallinna vanalinna selliseks, nagu seda tänapäeval tunneme. Seetõttu on ka mõistetav, et Tallinna sadama ajaloo pole üle ega ümber saanud ükski linna ajalugu süvitsi uurinud teadlane. Siiski võime öelda, et teame veel üsna vähe.

Esimesed vähegi usaldusväärsed kaardid ja plaanid Tallinna sadama ja selle ümbruse kohta pärinevad 17. sajandist ning varasemast ajast teadaolevaist kirjalikest allikaist hoolimata on meie teadmised Tallinna keskaegse sadama kohta fragmentaarsed. Samuti ei tea me peaaegu midagi muinasaegse sadama või randumiskoha kohta tänapäevase Tallinna alal, sest maastik ja rannajoon on sajandite jooksul muutunud nii inimtegevuse kui ka maa pideva kerkimise tõttu.

Maatõus ja meretaseme muutused on peamiselt olnud geoloogide uurimisala, kuid neid samu uurimistöo tulemusi on palju kasutanud ka arheoloogid nii kunagiste asulakohtade kui ka randumis- ja sadamakohtade kindlakstegemiseks. Arheoloogiliste uurimistööde käigus kogutud informatsiooni abil saab omakorda täpsustada maastiku iseloomu ja rannajoone paiknemist väiksematel uurimisaladel, muutes nii täpsemaks ka geoloogilisi mudeleid.

Ka Tallinna uurides tuleb eriti varasemate ajalooperioodide puhul toetuda eelkõige geoloogilisele ja arheoloogilisele allikmaterjalile – kunagiste maapinnatasandite vanus määratakse

esemeleidude abil. Linnamaastik muutub väga kiiresti ja suurel määral. Ehitus- ja lammutustööd, madalamate kohtade täitmine mujalt toodud pinnasega ning süvendite kaevamine ja vallide kuhjamine muudavad maastikupilti, nii et seda on raske õigesti tõlgendada. Üksnes väikese geoloogilise puuraugu põhjal on keeruline otsustada, kas tegemist on loomuliku või hoopis inimekkelise lohu või kõrgendikuga.

Arvestada tuleb aga veel üht tegurit – meil on informatsiooni ainult nende piirkondade kohta, kus on tehtud väljakaevamisi ja geoloogilisi puurauke. Nii on üsna hästi kaetud tänapäevase Vanasadama piirkond kuni umbes Petrooleumi tänavani, kuid vähem on infot vanalinnast loodesse jääva piirkonna kohta. Siiski, pilt muinas- ja keskaegse Tallinna maastiku ja rannajoone kohta täpsustub iga tehtud uuringuga.

Viimaseil aastail hoogustunud kinnisvaraarendus on toonud kaasa hulganisti arheoloogilisi uuringuid ning peale tähelepanuväärse leiutamaterjali koguneb järjest rohkem infot kultuuri kihtide paksuse, kõrguse ja ulatuse kohta. See kirjutus esitab meie praeguse teadmiste seisuga ning uurijate püstitatud hüpoteesid nii Tallinna muinas- ja keskaegse rannajoone kui ka sadama paiknemise kohta.

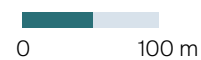
Kiviaeg

Ehkki tänapäevase Tallinna ala oli taanduva mandrijää alt vabanenud juba umbes 12 800 aastat tagasi, kattis järgmise umbes 1000 aasta vältel seda piirkonda Balti jääpaisjärve vesi.



Tallinna rannajoon u 5000 aastat tagasi. Ortofoto: Maa-amet 2018.

Rekonstruktsioon: Merle Muru; Muru *et al.* 2017



Vabaduse väljaku kaevamistel
leitud kiviaegsed esemed.

Fotod: Ulla Kadakas AI 6917: 821 ja :1009



Kui tekkis ühendus Atlandi ookeaniga, langes Balti jääpaisjärve veetase järsult (kõigest 1–2 aasta jooksul ligikaudu 25 meetrit) ning ookeani veetaseme tõusu tõttu kujunes tänapäevase Läänemere kohal välja Joldiameri.

Enam-vähem samal ajal, ligi 11 700 aastat tagasi kerkisid Joldiamerest välja esimesed piirkonnad tänapäeva Tallinnast: saared ja laiud praegusaja Nõmme, Tondi, Viimsi ja Assaku kandis. Maakerke tõttu taandus meri järk-järgult ning veest välja ulatuv maa-ala kasvas.

Umbes 10 700 aastat tagasi katkes maakerke tõttu Joldiamere ühendus Atlandi ookeaniga, Läänemere nõos hakkas taanduva jääliustiku sulavete tõttu veetase kiiresti tõusma ning kujunes välja mageveeline Antsülusjärv.

10 200 aastat tagasi olid alad, mis jäid madalamale Lasnamäe klindist ja Nõmme liivastest kõrgendikest taas üle ujutatud. Viimsi oli endistviisi saar, samuti ulatus veest välja Toompea. Pirita jõe orus ulatus vesi kaugele sisemaale ning moodustus lai abajas.

Umbes 9800 aastat tagasi, kui Taani väinade kaudu tekkis püsiv ühendus ookeaniga, alanes veetase Antsülusjärves kiiresti.

Ligikaudu 1000 aastat hiljem kujunes välja riimveeline Litoriinameri ning kiiresti tõusva maailmamere taseme tõttu tõusis vesi ning rannajoon nihkus ka Tallinna aladel maismaa poole.

Litoriinamere kõige kõrgem rannajoon (umbes 7600 aastat tagasi) kulges mööda tänapäevaste Mäekalda ja Kuristiku tänava joont Maarjamäe poole, ümber Toompea ja Tõnismäe ning suundus sealt edelasse praegusaegse Nõmme poole. Viimsi ja Toompea koos Tõnismäega moodustasid pikad merre ulatuvad neemed.¹

Umbes 7500 aastat tagasi hakkas meri taanduma ning ligikaudu 5000 aastat tagasi paiknes rannajoon enam-vähem praeguse Vabaduse platsi piirkonnas. Platsi ümberehitamise ja maa-aluse parkla rajamise käigus aastail 2008–2009 toimunud arheoloogilised kaevamised tõid päevavalgele nooremasse kiviaega ehk neoliitkumi kuuluvad leiud, mis viitavad omaaegsele küttide-korilaste asustusele selles piirkonnas. See on seniajani vanim inimasustuse jälg tänapäevase Tallinna alal.

Asulakoha kaevamistel saadud leiumaterjal koosnes kammkeraamiliste ja nõorkeraamiliste nõude kildudest, kvartsesemetest ning loomaluudest. Samuti ilmusid päevavalgele luust valmistatud jahi- ja kalapüügivahendid.² Jahiriistad ja asulast saadud jahiloomade luud viitasid otseselt ranniku lähedusele. Leitud luumaterjali hulgas oli pringli ja grööni hülge, samuti maismaaloomade, nagu põdra, metssea ja kopra luid. Selline materjal on neoliitilistele asulatele üsna tüüpiline.

Väljakaevamiste käigus hangitud informatsioon võimaldas täpsustada ka toonast rannajoone paiknemist. Selleks koostati uut ja juba teadaolevat andmestikku kombineerides kiviaja maapinna digitaalne kõrgusmudel ning kõrvutati seda geoloogilise andmestiku põhjal arvatud tolleaegse merepinna tasemega. Analüüsi tulemusena selgus, et Vabaduse väljaku alal paiknenud asula asus umbes 2,5 meetrit mere-tasemest kõrgemal, avara lahe liivasel kaldal, Toompea-Tõnismäe neemiku jalamil. Ehkki kiviaegsed inimesed elasid vee lähedal, eelistasid nad oma asulaid rajada jõesuudmetesse, laguunide ning varjulisemate lahtede kallastele. Suurte tormide ja tihti puhuvate läänetuulte eest kaitses asulat neemik ning ligikaudu 28 meetri kõrgune Toompea koos Tõnismäeni ulatuva seljandikuga.³

Umbes sel ajal võis hakata merepinnast kõrgemale kerkima ka Pika ja Laia tänava piirkond, mis muutis lahe veel enam tormilainete eest kaitstuks. Tõenäoliselt suubus asula lähistel merre mõni jõgi või oja – kas sinna võis ulatuda Härjapea jõe vana säng, pole veel kindlalt teada. Vabaduse väljakul paiknenud asula oli ilmselt ajutine jahipidamiseks rajatud peatuspaik, mida kasutati ainult sobival aastaajal. Samamoodi nagu teistest sellistest asulatest pole ka Vabaduse väljaku asulast leitud ehitiste jäänuseid ning leiumaterjali hulk on võrdlemisi väike.

Siiski võib oletada, et peale Tallinna alalt leitud vanima arheoloogilise materjali oli see asula ühtlasi vanim teadaolev randumispaid, sest on võimalik, et mereloomade küttimiseks kasutati paate. Kuna meri pidevalt taandus, jäeti asula arvatavasti keskmises neoliitikumis maha, sest selleks ajaks oli rand nihkunud juba ligikaudu 230 meetri kaugusele.⁴

Muinasaja lõpp

Üldiselt on aktsepteeritud arvamus, et siinse piirkonna üks tähtsaimaid muinasaegseid keskusi – Pirita jõe ääres asunud Iru linnus – jäi kasutuselt ära 11. sajandi paiku⁵ ning asustus nihkus oletatavasti tänapäevase Tallinna kesklinna piirkonda⁶. Selles piirkonnas oli ka kiviajale järgnenud

sajanditel meri maakerke tõttu taandunud ning rannajoon nihkunud järjest põhja ja põhja-kirde poole.

Kas tänapäevase kesklinna alal paiknes muinasajal ka asulakoht ning milline see oli, on võrdlemisi keeruline öelda. Võib üksnes nentida, et hoolimata viimasel ajal Tallinna territooriumil toimunud hulgalistest kaevamistest pole avastatud leide, mis võiksid olla pärit palju varasemast ajast kui 13. sajandist.⁷ Asulakoha või -kohtade olemasolu ja nende iseloom ning linnuse olemasolu ja roll Toompeal on võtmeküsimused ka Tallinna muinasaja lõpuperioodi sadama asukoha selgitamises ning lõpuks ka Tallinna tekkeloo üle peetavas arutelus.

Tallinna tekke käsitlused võib laias laastus jagada kaheks.* Varasemad uurijad, kellest tuntuimad on ehk Paul Johansen⁸ ja Rein Zobel⁹, nägid muinasaja lõpu Tallinna peaaegu eelinnalise keskusena, koos Toompeal paikneva linnuse ja kindlasti ka korraliku sadamaga. Uuemad uurimused siiski ei toeta suure asustuskeskuse ideed ning pigem arvatakse, et tegemist oli hajasustuse ja/või sesoonse asustusega.¹⁰ Selle põhjal, milline on uurijate nägemus asustuse iseloomust, on nad esitanud ka hüpoteesid toonase sadama paiknemise kohta.

Paul Johansen lähtus ideest, et teede ristumiskohale tekkinud turuplatsi ümber kerkis hoonestus ning linn laienes järk-järgult välja poole. Turuplatsi asukoha paigutas ta hilisemale Vanale turule ning selle, kaupmeeste kauba- hoove ja sadamat ühendanud tee paigutas ta hilisemate tänavate trassidele. Sellest loogikast lähtuvalt pidi sadam paiknema hilisema Suure Rannavärava taga linna põhjaküljel.¹¹

Tallinna arengulooga tegeles 1950. aastail ka Leo Tiik, kes kirjeldas oma kandidaaditöös olukorda, kus seni Iru linnuses elanud ja töötanud rahvastik kolis Iru ebasobivaks muutudes Toompea alla.¹² Oma uurimistöös võttis ta arvesse ka maakerget ning pakkus, et ligikaudu 1000 aastat tagasi oli rannajoon enam-vähem tänapäevase Linnahalli joonel ning sadam võis asuda umbes tänapäevase Kultuurikatla kohal. Sadama paigutamist sinna põhjendab Tiik sealsete sügavate

* Hea ülevaate Tallinna tekkeloo uurimisest annab Dmitri Bruns raamatus „Tallinn. Linnaehituslik kujunemine“.

Tallinna rannajoon ja arvatavad sadamakohad 13. sajandil.

Arvatavad sadamakohad:

- 1 – Leo Tiigi järgi
- 2 – Paul Johanseni järgi
- 3 – Rein Zobili järgi
- 4 – Osvald Saadre järgi
- 5 – Jaan Tamme järgi

Rannajoone
rekonstruktsioon:

Anto Raukase (1992) järgi

Rein Zobili (2009) järgi

Leili Saarse ja
Jüri Vassiljevi
(2019) järgi

Kaart: Priit Lätti,
aluskaart: OpenStreetMap



vetega, mis võimaldasid ka suuremal laeval kauba laadimiseks-lossimiseks vööriga vastu randa sõita, ning oletab, et laevade kaitseks oli vaja rajada vaid lühike kivist muul.¹³

Paul Johansenile ja Leo Tiigile vaidles oma töödes vastu Tallinna ehitusajaloo ehk tuntuim uurija Rein Zobel. 1980. aastal ilmunud raamatus „Tallinna keskaegsed kindlustused“¹⁴ esitab ta hüpoteesi, mis põhineb katsel rekonstrueerida Tallinna kunagise maastiku reljeefi. Rekonstruktsiooni aluseks on geoloogiliste puuraukude põhjal loodud loodusliku pinna kõrguste kaart ja toona teada olnud arheoloogilised andmed.¹⁵ Neist andmeist lähtudes paigutas Zobel 11.–12. sajandi rannajoone 2,5–3 meetrit tänapäevasest maastikust madalamale. Sellel kõrgusel jookseb rannajoon enam-vähem praeguse Uue tänava joonel, hakkab enne Vana-Viru tänavat kagu poole käänduma ning jookseb

enam-vähem tänapäevase Viru hotellini.¹⁶ Sealt kaardub rannajoon Gonsiori ja Raua tänava poole ning jookseb Kadrioru piirkonnas mööda Narva maanteed Pirita tee poole.

Osalt enda uurimustele ja osalt geoloog Sulev Künnapuu töödele tuginedes paigutab Zobel sadama vanalinnast kirde poole, merre ulatuva neemiku varju.¹⁷ Sadama selline paigutus on põhjendatud tuule ja lainetuse eest varjatud alaga neemiku taga ning samuti vanalinna lähedusega. Enam-vähem samasse piirkonda paigutab Tallinna sadama ka 1953. aastal Raekoja platsil arheoloogilisi kaevamisi juhtinud Osvald Saadre.¹⁸

Varasematest erineva hüpoteesi on mitmes artiklis esitanud arheoloog Jaan Tamm.¹⁹ Ta nendib, et Rein Zobili rannajoone rekonstruktsioonid ei pruugi olla kõige täpsemad, ning toetub pigem Anto Raukase vastavatele maastikumudelitele,