

MERIVÄLJA SADAMAKAI LAEVA- JA BUSSIOOTEPAVILJON

ARHITEKTUURNE MONUMENT VABADUSE HINGETÕMBELE 1960-70NDATEL

Nõukogude Eesti 1950-70ndate arhitektuur toetub paljuski 1930ndate funktsionalismile, areneb läbi avatuma maailma mõjude (koorikkatus, ribifassaad - panoraamkino Kosmos, 1964; karniisi- ja maastikuarhitektuur - Tallinna Lillepaviljon, 1958-60 ja Kohvik Tuljak, 1964-66) ning mõjutab omakorda järgmisi kümnendeid. Ajajärgule omane minimalistlik joon jätab kõrvale liigse väljendudes kerges loodusesse sulanduvast vormikeeles. Tegu on lähimineküliku arhitektuuriga, mille väärtustamine on tänane ülesanne.

Eesti hingas vabaduse õhku tänu välissidemetele ja laevaühenduse taasloomisele üle lahe Soome. Kerkisid reisisadamahooned (Tallinna sadamahoone, 1965; Tartu Autobussijaam jõesadamaga, 1966-72). Säilinud on Merivälja sadamakai laeva- ja bussiootepaviljon (1965-69).

MERIVÄLJA

Arheoloogilised leiud viitavad Merivälja ümbruse asustatusele juba kivi- ja rauaajal. Merivälja on olnud Pirita kloostri (1417) ja Viimsi mõisa (1629) valdus, Tallinna osa 1945. aastast. XIX-XX saj vahetus tekkisid Tallinna ääremail suvituspiirkonnad, mis kujunesid hiljem elamurajoonideks. Merivälja asumite teke on seotud Nõmmega, kuhu kavandati rajada Saku aedlinn, ent Tallinna kindlustamiseks võõrandatud maade asenduseks anti Viimsi mõisa mereäärne karjamaa lage kivine, soine võsane.

Merivälja planeering on regulaarne reljeefi järsul langusel, enamik teid rannajoonega risti arvestades elanike-suvitajate meresuunalist liikumist ja vaadet linnale. Plaanitud olid kasiino, park tenniseväljakuga jm idüllilise aialinna mõnusused. Kodulembese-perekeskse elanikkonnaga asumile iseloomulikud olid algselt suured krundid, väikeelamutega hoonestus, rohke haljastus. Arhitektuur on kirev: 1920ndate traditsionalism, 1930ndate funktsionalism, 1950ndate väiksed kõrge viilkatusega elamud, 1960-70ndate (post-)modernism, 1990ndate minimalism. Kultuuripärandi hulka kuuluvad mitme tuntud isiku sünni- ja elukohad. Miljööväärtuslikuks sai Merivälja 2009.

SADAMAKAI

Mere ääres kulgeval kitsal pehme katttega maanteel oli juba aastal 1923 käigus Tallinn-Viimsi bussiliin, mille lõpp-peatuseks oli praeguse Võra tee otsas lihtne puidust putka. Merivälja elanikud polnud rahul sõiduga kruusateel 15 km tunnis loksuva puitkeregast omnibussis, mida reisisajad pidid tihti ise üle Maarjamäe tõukama. Nii otsustati ehitada väikelaevasadam.

Randumissilla valmides 1927 pandi algus Merivälja ja Kalaranna vahelisele laevaliiklusele, mis siiski soikus reisijate vähesuse tõttu. Meritsi veeti põhiliselt ehitusmaterjali - suvekodud vajasid ehitamist. Kaile ja randa püstitati suvitajatele riietuskabiinid.

1966. aastaks hävinud sadamasild ehitati üles 1969. Laevaliikluse taastamist ja bussiliiklust silmas pidades ehitati reisijatele ootepaviljon. Tallinna vahet sõitis tiiburlaev vaid korra-paar. 1970 plaaniti kai äärde ujuvrestoraniks mootorlaeva Läänemaa. Mõtteks jäi seegi.

Silduvate laevadeta, pigem lainemurdja otstarvet täitvalt on kõnekeeles levinud nimetuseks muul. Päeval oli see kohalike päralt, öösel piirivalve kontrolli all. Muuli (150 x 6 m, kõrgus 2,5-3,4 m) metallpiirded, tulepaak - navigatsioonimärk pole säilinud.

Loodus - tuuled, kariderohke merepõhi ja inimtegevusest tingitud muutused - on näidanud paiga sadamakõlbmatust.

LAEVA- JA BUSSIOOTEPAVILJON

Miia Masso (1940) suunati ERKI lõpetamisel (1964) tööle Kommunaalprojekti. Merivälja paviljon oli tema esimesi töid võidetuna ootamatult büroosisesel konkursil. Arhitekti sõnul konkreetset eeskujut polnud. Välismaal ei käidud, oli selline aeg. Infot maailmas toimuvast sai Teaduste Akadeemia raamatukogu ajakirjadest. Hoone lihtne ruumiprogramm ja asukoht oli inspireeriv, kava taastada laevaliiklus, nagu see oli olnud Eesti Vabariigi aegu, ilus mõte. Arhitekt märgib ära ehitusinsener U. Mänd panuse projekteerimisel.

Merivälja paviljoni projekt (1965-66) on individuaallahendus. Samaaegselt plaaniti üle linna autobusside ootepaviljone tüüpprojekti järgi. Paviljoniks peeti kaasaegse kujundusega kinnise osaga katusealust. Ehitusmaterjaliks soovitati raudbetooni, klaasi, looduskivi (paekivi).

Karge 1960ndate arhitektuuriga Merivälja laeva- ja bussiootepaviljon paikneb suurepärase asukohaga kaldapealsel. Paviljoni ees on Tuule tee bussipeatusetasku, teelaiendus autode parkimisväljakuga. Nõlvalt laskub paraadlik trepistik.

Paviljon (65m², ehitusalune pind 200m²) kujutab klaasseintega ruumimahtu kahe raudbetoonplaadi vahel. Sellele sekundeerib Põhja-Eestis erandlik, ent ajastu arhitektuurile omane vabakujulisest maakivist seinapind, inspireerituna kivisest rannast ja tudengiea väljasõitudel arhitekti paelunud Lõuna-Eesti ehitistest.

Terrassilt ja ootesaalist avaneb panoraamvaade. Samas on teenindusruumid: piletimüügikassa, avalik telefoni kõnepunkt, dispetšerteenistus, kuivkäimla sissepääsuga põhjapoolselt küljelt.

Kassat eraldab saalist klaasist ja puidust lett-vahesein, dispetšeriruumist seinakapp.

Kütet ja veevärki polnud ette nähtud.

Monoliittraudbetoonist ehitise postvundament on nähtav. Betoon (trepistik, põrandapind, kandepostid, katuslagi) peaks olema puhta raketispinnaga, ent on krohvitud. Valatud laes on süvised valgustitele, terastorud kaabelduseks. Kivisein sisaldab taaskasutatavalt veskikivi fragmente, tahatud kive. Klaasseinad mustas metallraamis, puitsõrestik seest-väljast tumedaks peitsitud-lakitud laudisega pole kandvad. Rõdubarjääril on must torukäepide. Trepiastmeserva kaitseb nurkrauad. Põrandal on hall *terrazzo*, käimlates heledad metlahhplaadid. Konsoolkatus on kaetud bituumenkattega, konstruktsiooni ja parapeti ülaservad plekiga. Parapeti küljel on veesülidid ning jäljed peatusesildist.

Rannajoonele oli plaanitud supelrand, trepid, pingid, kiiged - bussi tuli kaua oodata. Heakor-rastusega nähti ette pargiroose istutuskasti ja nõlvale mägimändide kõrvale, alpisõstart parkla äärde, kaugemale seedermande, vahtraid. Ilupõõsad noorendati, ehitusele ettejääd puud istutati ümber. Looduslik kivikülv, kaitsealune rändrahn tasakaalustavad kujundatud maastikku.

Merivälja laeva-bussiootepaviljon koos muuli ja rannikualaga moodustavad 1960-70ndate meeoleolus maastikuarhitektuurse ansambli.

Paviljon ajastu stiilse näitena rikastab kohalikku arhitektuurimaastikku (kultuurimälestiste register, XX saj arhitektuuri objekt) ning sellele rakendub väärtusliku üksikobjekti kaitse kohalikul tasandil (2021).

Muul maamärgina on läbi aegade olnud jalutuskäikude sihtkoht, suvine meelispaik, mere poolt võetute mälestamise koht.

Muul paviljoniga on erastatud kuigi bussiliiklus pole kunagi katkenud ning ikka-jälle mängitakse mõttega taastada laevaliiklus.