

Naissaar, Tagaküla / Bakbyni küla, kinnistute Piiri, Piirimetsa ja Naissaare raudtee R7 detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimused

Tagaküla, Naissaar, Viimsi vald

Rannapatarei nr 10a "Peeter Suure" (mälestise registri number 2646)

Rannapatarei nr 9 (mälestise registri number 2645)

Kitsarööpmelise raudtee tammid koos säilinud raudteega (mälestise registri number 2638)



Maa-ameti kaldaerofoto 27.03.2020

Vastutav spetsialist, koostaja: Mart Hiob, PhD
Koostaja: Karl Hansson, MSc

Tellijä: Dreamest Holding OÜ
Tellijä kontaktid: Merivälja tee 1, 11911 Tallinn, Harjumaa; info@dreamest.ee

Stadium: ET
Töö nr: 1963ET1

Versioon: 02
Kuupäev: 26.01.2022
Majandustegevuste nr EMU000164



Sisukord

1	Sissejuhatus	5
1.1	Eritingimuste ese ja koostamise põhjus	5
1.2	Kaitsestaatus	7
1.3	Planeeringualal varem koostatud uuringud, eritingimused ja projektid	7
2	Ruumiline kujunemine ja analüüs	9
2.1	Naissaare ajalooline taust	9
2.2	Rannapatarei nr 9 ja Rannapatarei nr 10a ajalooline ülevaade	14
2.3	Kitsarööpmelise raudtee ajalooline ülevaade	17
2.4	Planeeringuala ja selle lähiümbruse ruumiline analüüs	19
3	Vaated	25
4	Analüüs ja muinsuskaitse hinnang	26
5	Muinsuskaitse eritingimused	29
5.1	Üldnõuded	29
5.2	Rannapatarei nr 9	29
5.3	Rannapatarei nr 10a „Peeter Suure“	29
5.4	Kitsarööpmelise raudtee tammid koos säilinud raudteega	29
6	Lisa. Detailplaneeringu põhijoonis	31



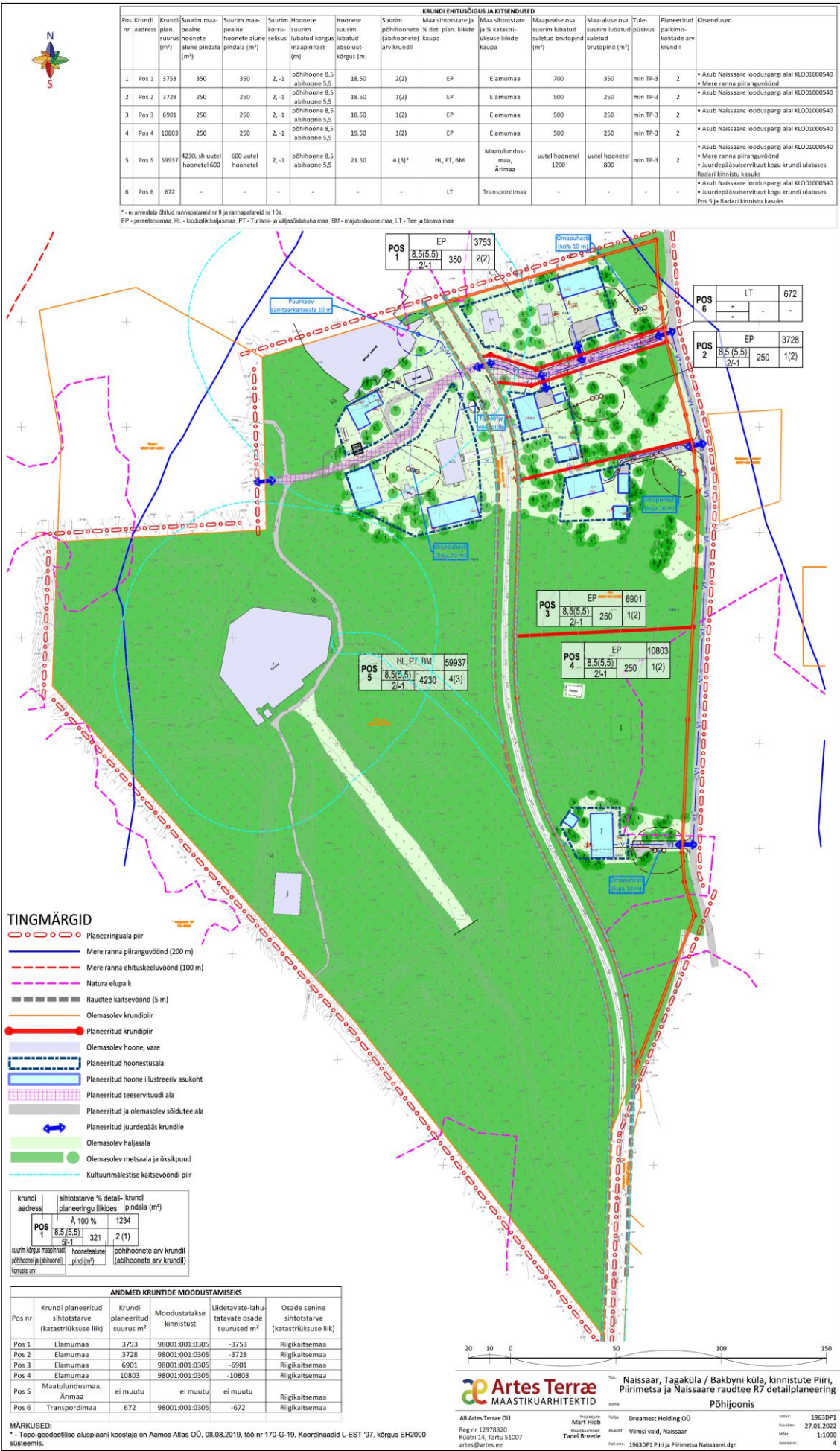
1 Sissejuhatus

1.1 Eritingimuste ese ja koostamise põhjus

Viimsi vallas Naissaarel Tagaküla / Bakbyni külas asuvate Piiri, Piirimetsa ja Naissaare raudtee R7 kinnistute detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimused on koostatud detailplaneeringust huvitatud isiku tellimisel. Käesolevate muinsuskaitse eritingimuste koostamine on vajalik, sest planeeringualal asuvad ehitismälestisena kaitse all olevad Rannapatarei nr 10a "Peeter Suure" (mälestise registri number 2646), Rannapatarei nr 9 (mälestise registri number 2645) ning kitsarööpmelise raudtee tammid koos säilinud raudteega (mälestise registri number 2638). Muinsuskaitse eritingimuste eesmärk on tagada, et planeeringualal teostatavad muudatused ei kahjusta mälestisi ja nende lähiümbrust. Joonis 1 on esitatud kaitsealuste ehitiste ja planeeringuala asukoht ning Joonis 2 planeeringu põhijoonise planeerimisettepanek.



Joonis 1. Planeeringuala asukoha skeem. (1) Rannapatarei nr 9 (mälestise registri number 2645); (2) Rannapatarei nr 10a "Peeter Suure" (mälestise registri number 2646); (3) kitsarööpmelise raudtee tammid koos säilinud raudteega (mälestise registri number 2638); helesinise kriipsjoonega on tähistatud mälestise kaitsevööndi piir; punase kriipsjoonega on tähistatud planeeringuala. Alus: maa-ameti Eesti põhikaart.



Joonis 2. Planeeringu põhijoonis, koostaja AB Artes Terrae OÜ, töö nr 1963DP1 (suures formaadis esitatud lisas).

Planeeringu lähtedokument on Viimsi vallavalitsuse 08.04.2020. a korraldus nr 220 "Naissaar, Tagaküla / Bakbyni küla, kinnistute Piiri, Piirimetsa ja Naissaare raudtee R7 detailplaneeringu algatamine ja lähteseisukohtade kinnitamine".

Detailplaneering hõlmab Viimsi vallas Naissaarel Tagakülas asuvaid kinnistuid:

- Piiri (katastriüksuse tunnus 89001:001:0305, riigikaitsemaa 100%, 2,59 ha);
- Piirimetsa (katastriüksuse tunnus 89001:001:0307, riigikaitsemaa 100%, 5,99 ha);
- Naissaare raudtee R7 (katastriüksuse tunnus 89001:001:0307, transpordimaa 100%, 3958 m²).

Detailplaneeringu eesmärk on maa-ala jaotamine elamumaa ning turismi- ja väljasõidukoha maa kruntideks. Lisaks lahendatakse planeeringuga haljastus, heakord, juurdepääsud, parkimiskorraldus ja varustamine tehnovõrkudega. Planeeringuala suurus on u 9,5 ha.

1.2 Kaitsestaatus

Rannapatarei nr 9, Rannapatarei nr 10a "Peeter Suure" ning kitsarööpmelise raudtee tammid koos säilinud raudteega on tunnistatud kultuurimälestiseks kultuuriministri 03.10.1996. a määrusega nr 12, (RTL 1997, 5, 28). Rannapatarei nr 9 ja Rannapatarei nr 10a "Peeter Suure" mälestise kaitsevöönd on 50 m laiune maa-ala mälestise väliskontuurist arvates (muinsuskaitseadus § 25 lg 1). Mõlema rannapatarei mälestise tunnusena on kultuurimälestiste registris^{1,2} välja toodud, et see on 1913-1917 kindlusrajatiste tervikkompleksi kuuluv ehitise, ajastutüüpiline fortifikatsiooni näide.

Kitsarööpmelise raudtee tammide koos säilinud raudteega mälestise tunnusena on kultuurimälestiste registris³ välja toodud, et see on Peeter Suure Merekindluse rajatis, olles ainus säilinud omataoline kindlusraudtee Euroopas. Ainuke säilinud kindlusraudtee Euroopas. Kaitsevööndi ulatus on 5 m kummalegi poole teetammist⁴.

1.3 Planeeringualal varem koostatud uuringud, eritingimused ja projektid

Muinsuskaitseameti registri andmetel on Rannapatarei nr 10a „Peeter Suure” kohta koostatud märtsis 2019. a paikvaatlus ja tegevuskava (koostaja: muinsuskaitseameti nõustamisosakonna Saaremaa nõunik – insener Üllar Alev, töö nr: 4-2019). Rannapatarei nr 9 kohta koostatud töid registri andmetel ei ole. Kitsarööpmelise raudtee tammide koos säilinud raudteega kohta on registri andmetel tehtud järgnevad tööd⁵:

¹ <https://register.muinas.ee/public.php?menuID=monument&action=view&id=2645> (külastatud 30.12.2021)

² <https://register.muinas.ee/public.php?menuID=monument&action=view&id=2646> (külastatud 30.12.2021)

³ <https://register.muinas.ee/public.php?menuID=monument&action=view&id=2638> (külastatud 27.01.2022)

⁴ *Ibid.*

⁵ <https://register.muinas.ee/public.php?menuID=monument&action=coordination&id=2638> (külastatud 27.01.2022)

Nr.	Tüüp	Pealkiri	Saaja	Antud
38253	KOV ehitusluba		Arhitektuurbüroo Lokomotiiv OÜ	11.08.2020
36156	hooldusjuhend, tegevuskava		EstConsult Rail OÜ	15.10.2019
35526	muinsuskaitse järelvalve aruanne		Mittetulundusühing Ajaveski	12.07.2019
16553	projekti koostõlustus		Osaühing Corson	10.10.2011
3435	tööde teostamise aruanne			12.09.2005
2475	muinsuskaitse eritingimused			02.03.2005

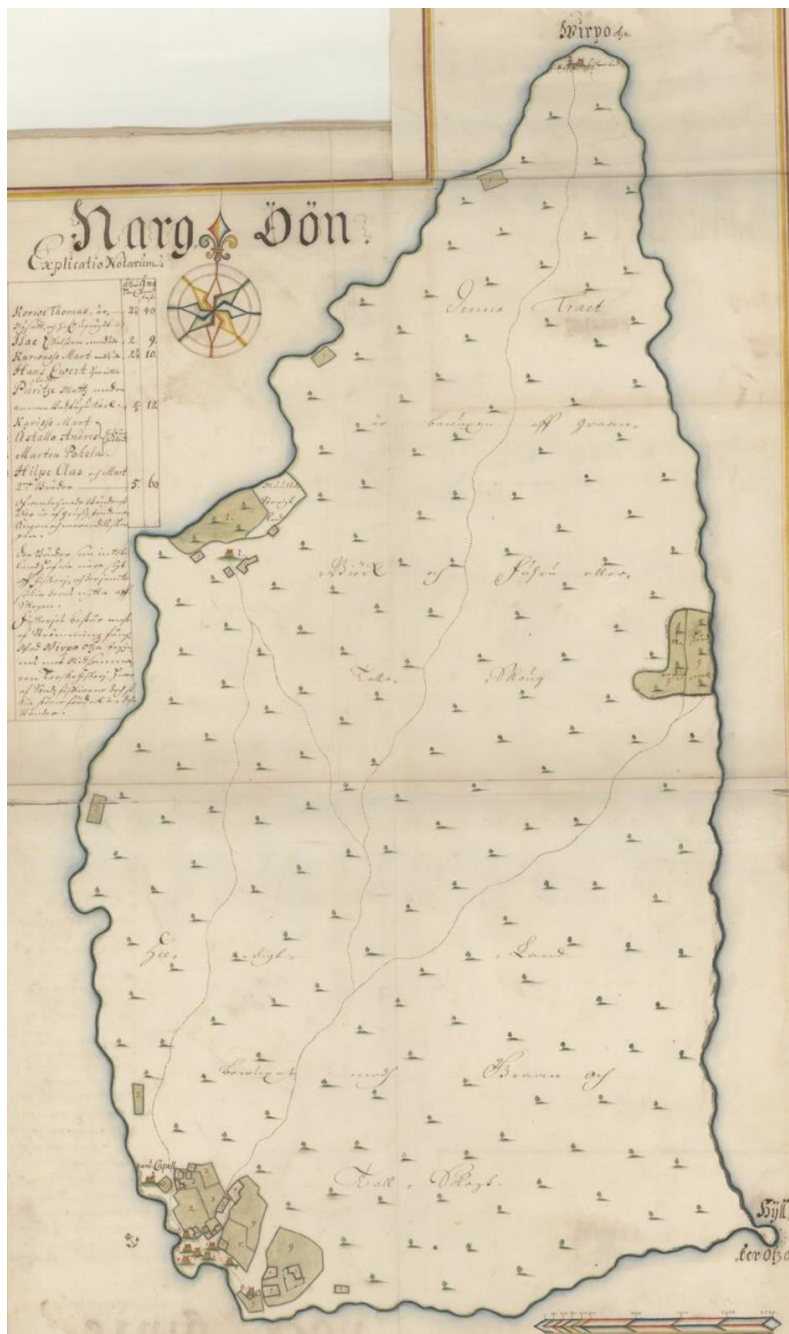
Mehis Helme (Eesti Muuseumraudtee MTÜ) on 2017.a koostanud töö „Naissaare merekindluse raudtee ja selle aluskeha ulatus ning seisukord. Ettepanekud hooldamiseks ja taastamiseks“.



2 Ruumiline kujunemine ja analüüs

2.1 Naissaare ajalooline taust⁶

Esimesed kirjalikud teated Naissaarest pärinevad juba 11. sajandist. Leidude alusel võib öelda, et saar on olnud pidevalt asustatud vähemalt 9-10. sajandist alates. Esimene kindel teade püsisustusest on aastast 1469. 13. kuni 18. sajandini kuulus saar Tallinna linnale ning seda kasutati põhiliselt puidu varumise kohana. Saart on asustanud läbi keskaja kuni 1940ndateni läbisegi nii rootslased kui ka eestlased, ka saare kohanimed on olnud kahes keeles. 1934. a elas saarel 450 inimest, neist 155 rootslast ja 291 eestlast, kes olid peamiselt Eesti sõjaväelaagri teenistuses. Saare erinevad toponüümid kirjalikes allikates on läbi ajaloo olnud Nargheiden (1348), Nargedden (1455), Nariöö (1506), Nargön (1509) ja Nargen (1519).



Joonis 3. Naissaare 1689. a kaart (EAA.1.2.C-II-2 leht 1).

⁶ Ajalooline ülevaade on koostatud MTÜ Suport 2007. a töö põhjal „Naissaare arengukava aastateks 2008-2015“. Täiendavalt on lisatud ajaloolisi kaarte.



Asustus koondus põhiliselt saare edelaosas paiknevasse Lõunakülla. Seal paiknesid ka luteri kirik, koolimaja ja surnuaed. Väiksemad külad olid veel saare põhjatipu lähedal paiknenud Põhjaküla ehk Tagaküla ja Lõunakülast 2 km loodes paiknenud Väikeheinamaaküla. Asustuskohana tuleb mainida ka praeguse idasadama juures paiknevat suvilapiirkonda, mis loodi 20. sajandi algul, aga mille iga jäi väga lühikeseks – sealsed ehitised hävisid kõik 1918. a. Üksikuid talusid ja hooneid paiknes ka mujal üle kogu saare. Saare tsiviilasustus ning ehitised on korduvalt kannatanud sõdade ning sõjaväe läbi – esimene tsiviilelanike sundevakueerimine viidi läbi 1730ndatel, teine esimese maailmasõja ajal. 1918. a hävitasid taganevad Vene väed enamiku saare ehitisi ja rajatisi. 1940ndatel tühjendas Vene sõjavägi saare elanikest täielikult.

Naissaare üks peamisi funktsioone läbi aegade – tähtsus navigatsiooniobjektina ja meresõidutähisena – on leidnud märkimist juba 13. sajandil. Naissaar oli kogu keskaja vältel kasutusel ka meretähisena, millest ka varajane keeld Naissaarelt puid mitte raiuda. */Taani kuningas Erik IV Menved 1297. a käsk: mina, Erik, jumala armust taanlaste ja slaavlaste kuningas ja Eestimaa hertsog, kõigile keda see kiri puudutab /.../ keelame rangelt oma armu turbega, et keegi ükskõik mis tingimustel mingeid puid meie Nargheteni, Vulvesöö (Aegna), Blocekarli ja Rughenkarli (Paljassaare) ei kavatse raiuda või sütt põletada.../.*

Naissaare Suursadam rajati I maailmasõja alguses saare idaranda kesksadama nime all. Kohalikud inimesed kutsusid sadamat ka Mustakivisadamaks samanimelise rahnu järgi rannalähedases vees. Sadam ehitati peamiselt ehitismaterjalide toimetamiseks saarele.

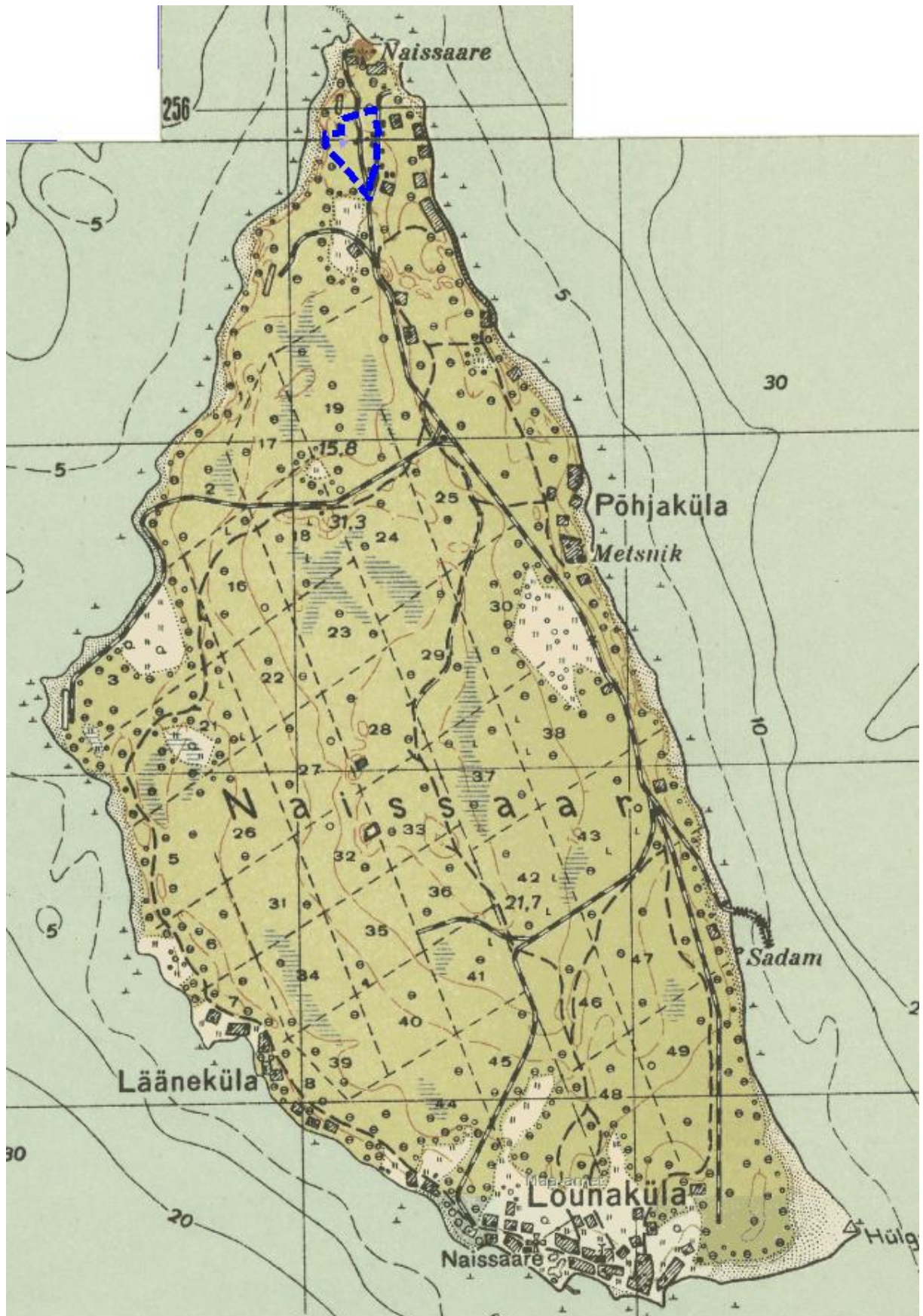
Läbi aegade, alates põhjasõjast 1710 kuni 1995. aastani, on saart kasutatud sõjalistel eesmärkidel. Suurimad kaitseehitised rajati saarele 20. sajandi alguses ja nende teenindamiseks ehitati I maailmasõja hakul kitsarööpmeline raudtee. Koos haruteedega oli raudtee pikkuseks 37,7 km. Pärast II maailmasõda ehitas Nõukogude Liidu okupatsioonivägi Naissaarele miinilao ning siis rajati ka lao territooriumile tihe raudteevõrgustik. Tänapäeval on sõidukorras vaid sadamast Männiku külla ning miiniladude territooriumile viivad raudteelõigud, millel korraldatakse rongisõidu turismimarsruute.

Naissaarel on kaitserajatisi alates 18. sajandi algusest (nt tähtkants saare lõunaosas). Üks efektsamaid ja paremini säilinud sõjalise otstarbega ehitisi on patarei nr 5 Savikaldal.

Enne 1944. aastat koosnes saare elanikkond eestlastest ja rootslastest. 1934. a oli saarel, kaasa arvamata sõjaväelasi ja sõjaväeametnikke perekondadega, 450 elanikku. 1920ndatel pidasid regulaarselt ühendust Tallinna, Suurupi, Naissaare ja Aegna vahel aurikud Sekstant ja Kompas.

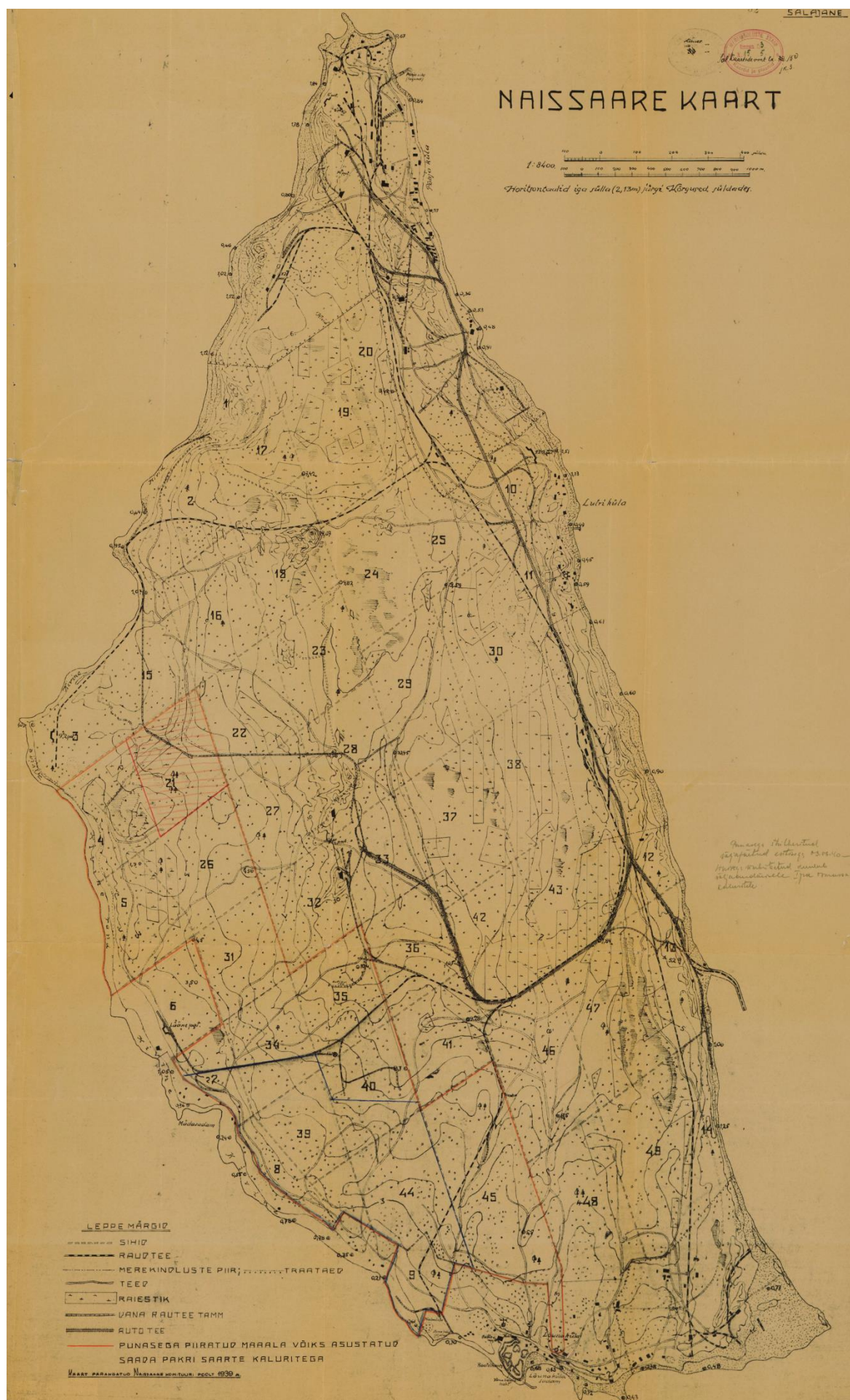
1940. a pidid naissaarlased Nõukogude sõjaväe tõttu oma kodudest lahkuma ja Naissaar jäi peaaegu pooleks sajandiks salastatud objektiks. Selle aja jooksul ulatus saarel paikneva Nõukogude sõjaväe isikkoosseis ajuti ligi 1200 sõjaväelaseni. Nõukogude sõjavägi rajas lisaks põliste küladele kaks kasarmu tüüpi hoonetega küla: Kasiino- ehk Haldjaküla ja Männikuküla. Enamik Nõukogude sõjaväelastest lahkus 1993. a. Pärast Eesti Vabariigi taastamist on saarel militaarsed ohuallikad likvideeritud.





Joonis 4. Naissaar 1936. a Eesti topokaardil kitsarööpmelise raudteevõrgustikuga (Maa-amet). Planeeringuala asukoht on tähistatud sinise kriipsjoonega.





Joonis 5. Naissaare 1939. a kaart (Eesti Rahvusraamatukogu arhiiv, <http://www.digar.ee/id/nlib-digar:337609>).



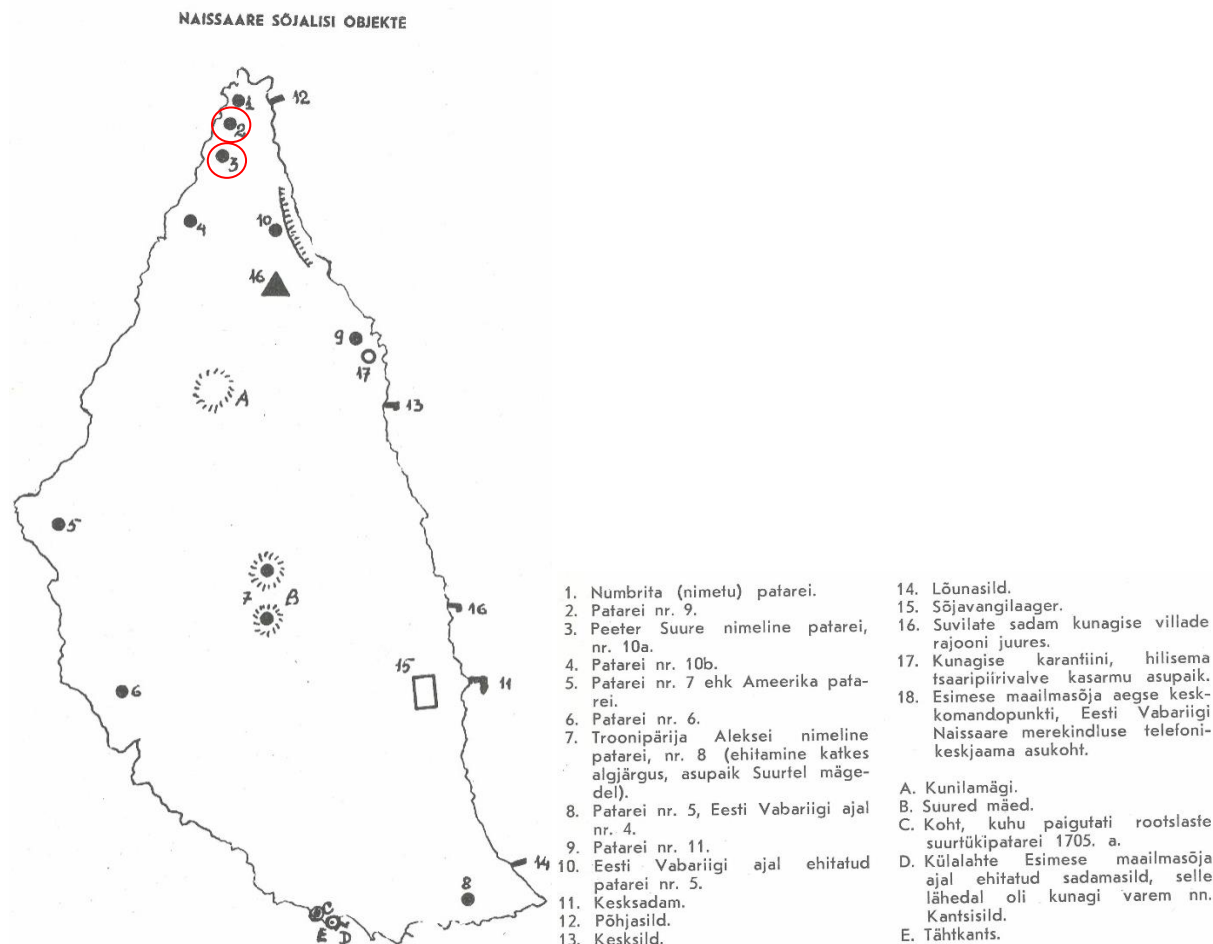
Joonis 6. Naissaar 2017. a Eesti põhikaardil (Eesti Rahvusraamatukogu arhiiv, <https://www.digar.ee/viewer/et/nlib-digar:331495/292547/page/1>).



2.2 Rannapatarei nr 9 ja Rannapatarei nr 10a ajalooline ülevaade

Vene tsaari käsul töötati 1907. a välja riigikaitseüsteem kümneks aastaks. Selle kohaselt pidi laevastiku operatiivbaasiks saada Tallinn, mille kaitseks ja Soome lahe riivistamiseks nähti ette rannapatareid nii siinpoolsetel saartel ning maaninadel kui ka Soome pool. Põhiliseks tõkkeks pidid kujunema Naissaare ja Mäkiluoto suurtükkide tulesektorid ja nende vaheline suur miiniväli.⁷

Et Naissaar oli suhteliselt suur, ehitusmaterjal aga tuli suuresti kohale vedada meritsi, ehitati idaranda kesksadam, lõuna-, kesk- ja põhjasild ning Lõunaküla randa kantsisild. Rajati suhteliselt tihe kitsarööpmelise raudtee võrk liinide kogupikkusega 37,7 km.⁸



Joonis 7. Naissaare sõjalisi objekte. Patareid nr 9 ja 10a on tähistatud punase ringiga.⁹

Rannapatarei nr 9 ehitati 1914-16. a. See asus saare põhjatipus ning moodustas ühtse suure betoonrajatise, mille kummaski otsas olid laskemoonavarjendid ja nende kohal kahe 8-tollise kahuriga soomustornid diameeteriga 6,62 m ning soomuse paksusega kõikjal ühtlaselt 30 cm. Otsaehitisi ühendas paksus betoonis kulgev 80 m pikkune tunnel, mille mõlemas otsas oli lai 6 m tõusev trepp. Tunneli kõrgus oli 4,5 m ja laius 1,5 m. Keskkohal oli ühenduskäigule tahapoole juurde ehitatud mahukas betoonhoone jõujaama jaoks ja muuks tarbeks. Eraldi komandopunkt puudus. Kogu frontaalset külge kaitstes liivavall. Patarei võis avada tule akvatooriumile läänes, kuid ka Suurupi-esisele.¹⁰

⁷ Gustavson, H. 1994. Mõnda Naissaarest.

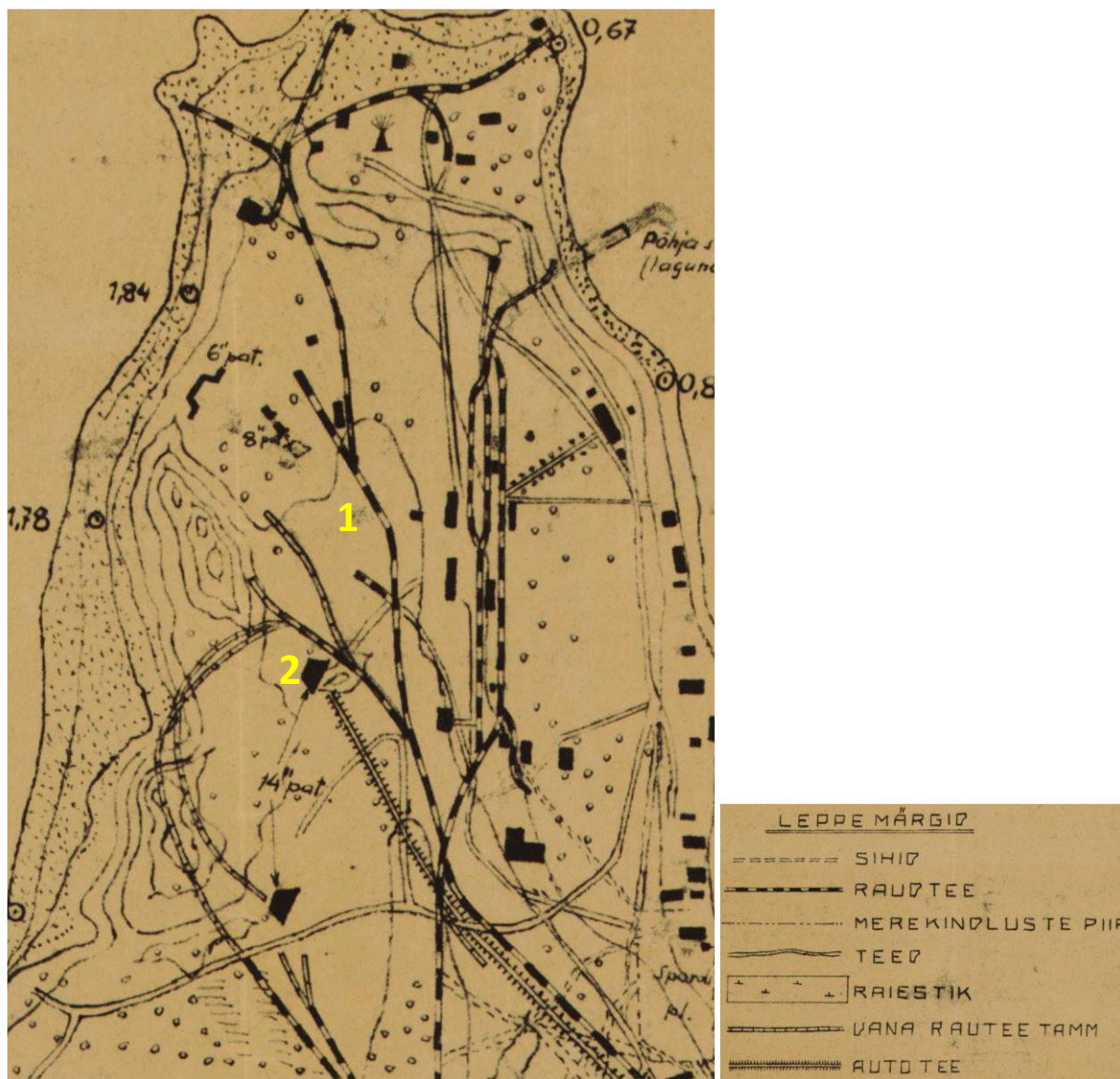
⁸ Ibid.

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid.

Taganenud Vene vägede 1918. a purustustööde järgselt oli Eesti Vabariigi alguspäevil patarei nr 9 põhjapoolse soomustorni betoonehitist osaliselt, lõunapoolne aga tugevasti purustatud, soomustornid aga lootusetult rivist väljas. Patarei nr 9 ümbertöötlemine anti 1920ndail Tallinna sadamatehase hooleks. Soomustornid ja kahuritorud tükeldati, betoonist lõhuti välja metalli.

Rannapatarei 10a ehitati 1913-17. a. Naissaare põhjaossa rannast umbes 300 m kaugusele ning seisis tulesuunaga läände. Selle moodustasid kaks tugevat kahekorrulist betoonehitist – soomustornialust, mis olid omavahel ühendatud 200 m pikkuse liivavalliga. Esialgu oli patarei kavatsatud varustada kolme kahesuurtükilise soomustorniga, kuid jäädi kahe kupli juurde kokku nelja 14-tollise suurtükiga. Liivavalli keskosas võib märgata laiendit. Arvatavasti ongi see paik, kuhu oli mõeldud kolmas torn. Valli ülesanne oli varjata vaenlase tule eest raudteeharu.¹¹ Raudtee pealiinist patarei juurde pööras haru, millelt tavalise pöörangu abil sai sõita kaitsevali taga soomustornist soomustornini kulgevale 200 m pikkusele tee. Viimaselt pääses ketaspöörangute kasutamisel betoonehitiste sisemusse viivatele harudele.¹²



Joonis 8. Väljavõte 1939. a kaardist. (Eesti Rahvusraamatukogu arhiiv, <http://www.digar.ee/id/nlib-digar:337609>). 1 – rannapatarei nr 9 asukoht; 2 – rannapatarei nr 10a asukoht.

¹¹ Ibid.

¹² Naissaare arengukava aastateks 2008-2015. MTÜ Suport, 2007.



Betoonehitistest valmis vaid põhjapoolne ning sinna jõuti soomustorn peale tõsta. Soomuse frontaal ja külgpaksus oli 300 mm, tagaküljel 175 mm. Kahureid paigaldada ei jõutud. Lõunapoolsest betoonehitisest suudeti rajada raidkivialus ühes välisseinte ja silinderja betoonalusega soomustornile. Katust, vahelagesid ega seinu valada ei jäänud aega. Ka selle patarei projektis puudub juhtimiskeskus. 1918. a taganenud Vene väed polnud patareid nr 10a õhkinud.¹³ Praeguseks pole soomustorn säilinud, selle asukohta markeerivad metallist jalad patarei katusel.¹⁴



Joonis 9. I maailmasõja aegse 14-tollise patarei nr 10a parempoolse soomustorni mahamonteerimine Naissaare merekindluses 1923.a (EFA.477.0.166785)

Patarei nr 10a seisukorda on kirjeldatud muinsuskaitseameti 2019. a töös "Rannapatarei nr 10a, "Peeter Suure" paikvaatlus ja tegevuskava". Väljastpoolt vaadeldavat olukorda on kirjeldatud järgnevalt:

Ehitis ja selle ümbrus on pikka aega hooldamata. Katusele ja ümber betoonkehandi on kogunenud huumuskiht ja kasvama on hakanud suuremad ja väiksemad puud (s.h. katusel). Katuse kõrgematel osadel, kus huumuskiht on õhuke või puudub, on näha et bituumenmaterjalist katusekate on murenenud ja selle all olnud tsemendist tasanduskiht on samuti tükkideks lagunened ja alusbetooni küljest lahti andnud. Lisaks sellele on sõjaperioodil toimunud plahvatuste tagajärjel pinnase ja rusudega kaetud suurtükitorni keskmine metallosa. Plahvatuste tagajärjel on ka betoonist katuslae ja müüride vahele tekkinud praod. Amortiseerunud katusekatte ja pragunenud betoonkonstruktsioonide tõttu on sademevesi pikema perioodi vältel hoonesse sisse valgunud. Esimese korruse põrand on madalametes osades veega kaetud. Seintele ning lagedele on sadestunud märkimisväärses koguses soolasid. Metallkonstruktsioonidel on paks korrosioonikiht. Seintelt on krohv laiguti maha kukkunud või lahti löönud.¹⁵

¹³ Gustavson, H. 1994. Mõnda Naissaarest.

¹⁴ Alev, Ü. 2019. Rannapatarei nr 10a, "Peeter Suure" paikvaatlus ja tegevuskava. Töö nr: 4-2019.

¹⁵ Ibid.

2.3 Kitsarööpmelise raudtee ajalooline ülevaade

Kitsarööpmelise raudtee ajalooline ülevaade on esitatud töö „Naissaare merekindluse raudtee ja selle aluskeha ulatus ning seisukord. Ettepanekud hooldamiseks ja taastamiseks“¹⁶ põhjal.

Kitsarööpmeline raudtee laiusega 750 mm tekkis Naissaarele seoses merekindluse rannakaitsepatareide rajamisega saarele Soome lahe riivistamiseks vaenlase sissetungi eest I maailmasõja künnisel. Raudteevõrgu rajamisega alustati saarel 1913. a. Algselt kasutati raudteed patareide ja kindlustuste rajamisel saarele. Kuid raudteevõrgu funktsiooniks oli ette nähtud ka tulepositsioonide varustamine moonaga ning muu majandus ja varustustegevus. Kuigi kogu kindlustuskompleks 1918. aastaks ei valminud, jõuti saarele paigaldada ca 37 km raudteed. Fotodokumentide põhja on alust arvata, et saarel oli esimeseks lokomotiiviks merekindluse vedur nr. 8. Sellele lisandus 1915. aastal Soomest Vene sõjaväe poolt rekvireeritud vedur nr. 1. Vagunipark oli Vene päritolu üldisest merekindluse arsenalist. Vene vägede lahkudes saarelt 1918. a. purustati suur osa tulepositsioonidest ja kindlustustest. Raudtee kannatada ei saanud.

Eesti iseseisvuse ajal militaarne tegevus saarel jätkus. Osa patareisid üritati taas kasutusse võtta, rajati ka mõned uued. Osa mittevajalikest raudteedest võeti ülesse, mõned harud jäid ajahamba pureda. Kuid põhiosa raudteevõrgust jäi kasutusse. Saarel kasutati endiselt kahte vedurit ning teadmata hulk vaguneid. Kuskil ajavahemikus 1919-1920 saadeti vedur nr. 8 mandrile remonti. Juriidiliselt kuulus see vedur riigiettevõttele Eesti Vabariigi Raudtee (EVR). 1920. aastal tähistati see vedur tähisega T. 106 ja see jäi EVR kasutusse. Kuna saarele oli teist vedurit vaja andis EVR Mereväe valitsusele üle veduri nr. 17, millest sai Naissaare komandantuuri vedur nr. 3. Saarel olnud Soome päritolu vedurist sai Naissaare komandantuuri vedur nr. 4. Peale auruedurite oli saarel ka kaks mootordresini, mida kasutati kiiremateks asjatoimetusteks.

Alanud Nõukogude okupatsioon ning seejärel Saksa okupatsioon ei toonud suuri muudatusi saare raudtee struktuuri. Sakslased tõid saarele 1941. aastal veel kolmanda veduri H. 121, mis kuulus juriidiliselt Eesti Raudteele, kuid oli 1941. aastal Venemaale evakueeritud varade hulgas. Tõenäoliselt sattus vedur kas Narvas või Leningradi lähistel sakslaste kätte ning toodi Naissaarele.

Sakslaste lahkudes saarelt 1944, toodi mandrile Tallinn-Väike depoesse vedur nr. 4, mis võeti kasutusele ja tähistati Ot-240. Puuduvad andmed, mis sai vedurist H. 121. Vedur nr. 3 käis 1945. aastal mandril Mõisakülas remondis ja väidetavalt töötas saarel kuni mootorvedurite tulekuni 50. aastatel. Edasine saatus on teadmata. Arvatakse, et võibolla viidi Kroonlinna. Saarel on levinud legend vedurivrakist kuskil padrikus, mida küll pole hilisematel otsijatel õnnestunud leida.

Uus Nõukogude okupatsioon militariseeris saare täielikult, ainus tsiviilne oli seal majakavaht. Naissaare sadamast läände rajati miiniladude kompleks koos hooldustehasega. Kompleksi vajadusteks ehitati sinna ka raudteevõrk, mis on säilinud tänapäevani. Osa seni säilinud raudteeliine jäid kasutuks ning ajahamba pureda. Kasutuses olid raudteelõigud sadam-kesksõlm, kesksõlm-miinilaod, kesksõlm-Männikuküla ja kesksõlm-piirivalvekordon põhjatipus. Veeremi osas toodi saarele automotriissid MUZ4D, MD54/2, MD54/4 ning 1980ndatel aastatel diiselledurid TU6A. Viimaste arv saarel oli teadaolevalt 3, teiste kohta andmed puuduvad. Ka vagunipark vahetati välja kaasaegsema Venemaal Altai ja Demihovo tehastes toodetud üksuste vastu. 1994. aastaks, kui Venemaa merevägi lahkus saarelt, oli kasutuskõlbmatuks muutunud põhjatippu viiv raudteeharu. Kasutuskõlblikud olid sadam-kesksõlm, kesksõlm-miinilaod ja kesksõlm-Männikuküla raudteeharud. Töökorras oli ka üks vedur TU6A.

¹⁶ Helme, M. 2017. Naissaare merekindluse raudtee ja selle aluskeha ulatus ning seisukord. Ettepanekud hooldamiseks ja taastamiseks.



Edasi läksid Naissaare raudtee koos veeremiga kaitseministeeriumi haldusesse ning seejärel anti üle Viimsi vallale. Raudteele üritati leida rakendust valdavalt turistide veoks aga ka majandusvedudeks. 1996. aastal võeti raudtee kultuuriministri määrusega muinsuskaitse alla kui ehitismälestis. Edasine raudtee hooldus ja remont ei olnud piisav tagamaks turvalist liiklust sellel. Seisukord halvenes järjepidevalt kuni liiklus raudteel tuli sulgeda.

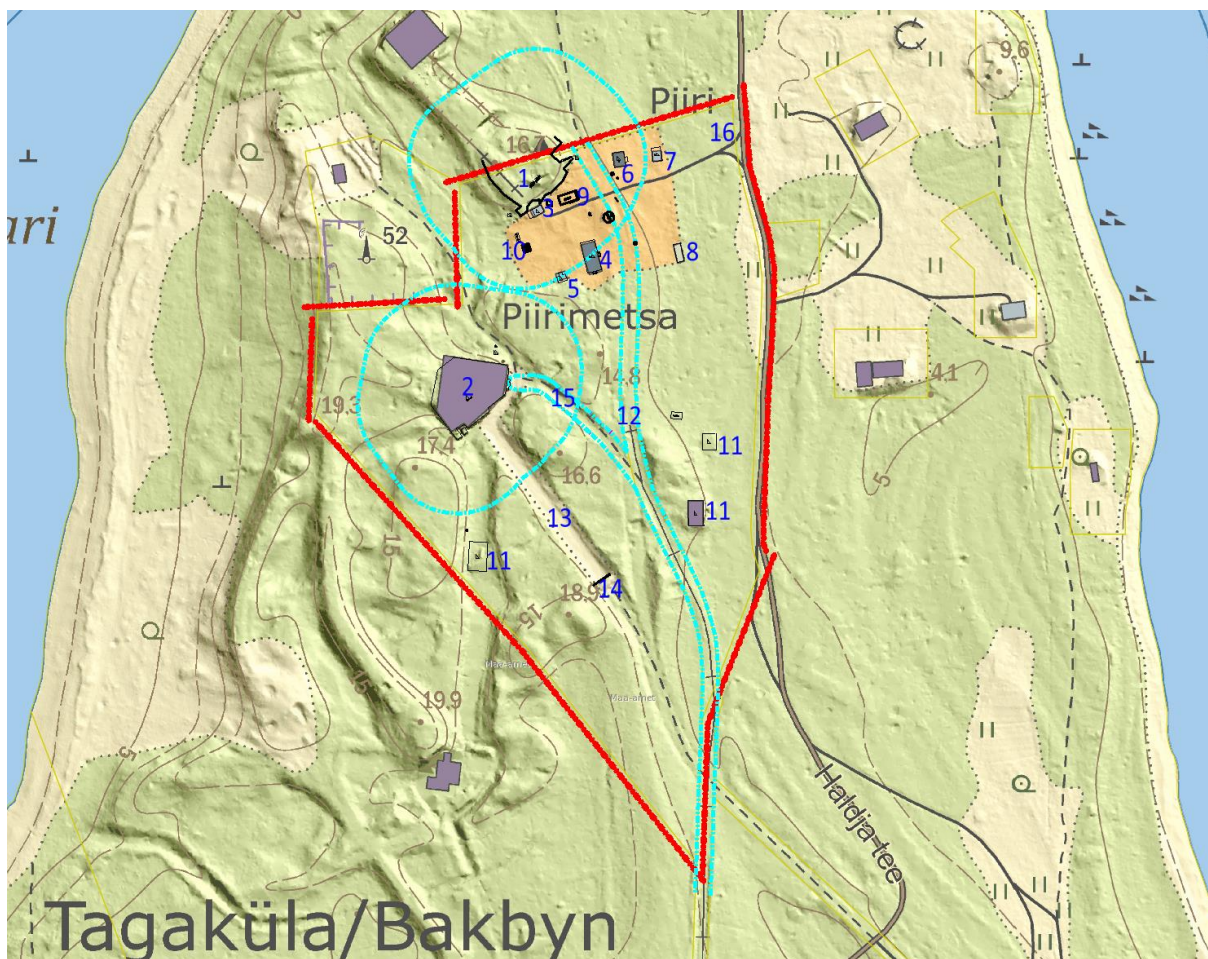


Joonis 10. Kitsarööpmelise raudtee kaart 2017.a (autor M. Helme).¹⁷

¹⁷ <https://register.muinas.ee/public.php?menuID=monument&action=imagegallery&id=2638>

2.4 Planeeringuala ja selle lähiümbruse ruumiline analüüs

Planeeringuala põhjaservas asuvad rannapatarei nr 9 betoonseinte rusud ning selle lõuna- ja kaguküljel kompaktne hooviala valdavalt 1950ndatel Nõukogude sõjaväe rajatud hoonetega. Hooned on heas seisukorras. Hoov on ümbritsetud metsaga. Lõuna suunast kuni hoovi keskosani, ligi hoovi läbiva juurdepääsuteeni, on säilinud amortiseerunud kitsarööpmeline raudtee. Endise raudtee koridor on planeeringuala läbivalt välja krunditud (Naissaare raudtee R7) ning munitsipaalomandis. Planeeringualale jääb rannapatarei nr 9 rusude lõunapoolne osa, mis on suuresti varjatud hoonete ja rajatistega, rusud on osaliselt sammaldunud ning kaetud taimestikuga. Paremini vaadeldav on patarei idakülg, kus betoonseinast on säilinud suurem detail (vt Joonis 13). Sõidukite juurdepääs on ida suunast Haldja teelt.



Joonis 11. Planeeringuala hooned ja rajatised (joonise alus Maa-ameti Eesti põhikaart): 1 – rannapatarei nr 9; 2 – rannapatarei nr 10a; 3 – abihoone (tall) 1986. a; 4 – põhihoone (kasarm) 1956. a; 5 – juurviljahoidla 1956. a; 6 – põhihoone (teenistushoone) 1956. a; 7 – abihoone-saun 1959. a; 8 – katusealune; 9 – terrass; 10 – diisलगeneraator, kütusemahutid; 11 – vared; 12 – raudtee jäänused; 13 – vana, likvideeritud raudtee koridor patareini 10a; 14 – lagunenud lasketiir; 15 – teerada endises likvideeritud raudtee asukohas; 16 – sõidukite juurdepääs Haldja teelt. Sinise katkendjoonega on piiritletud planeeringuala, punasega mälestiste kaitsevöönd.





Joonis 12. Planeeringuala piirkond kaldaerofotol (Maa-amet 22.05.2020). 1 – rannapatarei nr 9; 2 – rannapatarei nr 10a.



Joonis 13. Rannapatarei nr 9 ida suunast, foto 2021. a, Mart Hiob.





Joonis 14. Rannapatarei nr 9 edela suunast, foto 2021. a, Mart Hiob.



Joonis 15. Rannapatarei nr 9 lõuna-kagu suunast, selle ees keskel terrass ajutise telgiga ning vasakul tall, foto 2021. a, Mart Hiob.





Joonis 16. Rannapatareist nr 9 edela suunas asuvad generaator ja veemahutid, foto 2021. a, Mart Hiob.



Joonis 17. Kasarm, foto 2021. a, Mart Hiob.





Joonis 18. Raudtee rööpad hoovialal, paremal teenistushoone ning abihoone-saun, foto 2021. a, Mart Hiob.



Joonis 19. Juurdepääsutee, vasakul raudtee lõpp hoovialal ning kasarm, taamal tall, rannapatarei nr 9 jääb paremale puude varju, foto 2019. a, Mart Hiob.

Rannapatarei nr 10a on valdavalt ümbritsetud metsaga. Selleni viib kagu suunast avatud siht endises liivavallidega ääristatud teekoridoris (kavandatud ehitamata jäänud raudtee lõik), mille lõunapoolses otsas on juurdepääsu takistav lagunenud lasketiir. Kagu suunast viib patareini ka endises raudtee koridoris asuv teerada eelmisest kirjeldatud teest veidi põhja pool. Põhja suunas viib teerada kuni rannapatarei 9 lõunaküljel oleva hoovialani.





Joonis 20. Kagu suunast rannapatareini 10a viiv endine teekoridor, foto 2021. a, Mart Hiob.



Joonis 21. Lagunenud lasketiir, foto 2021. a, Mart Hiob.





Joonis 22. Rannapatarei 10.a, foto 2021. a, Mart Hiob.

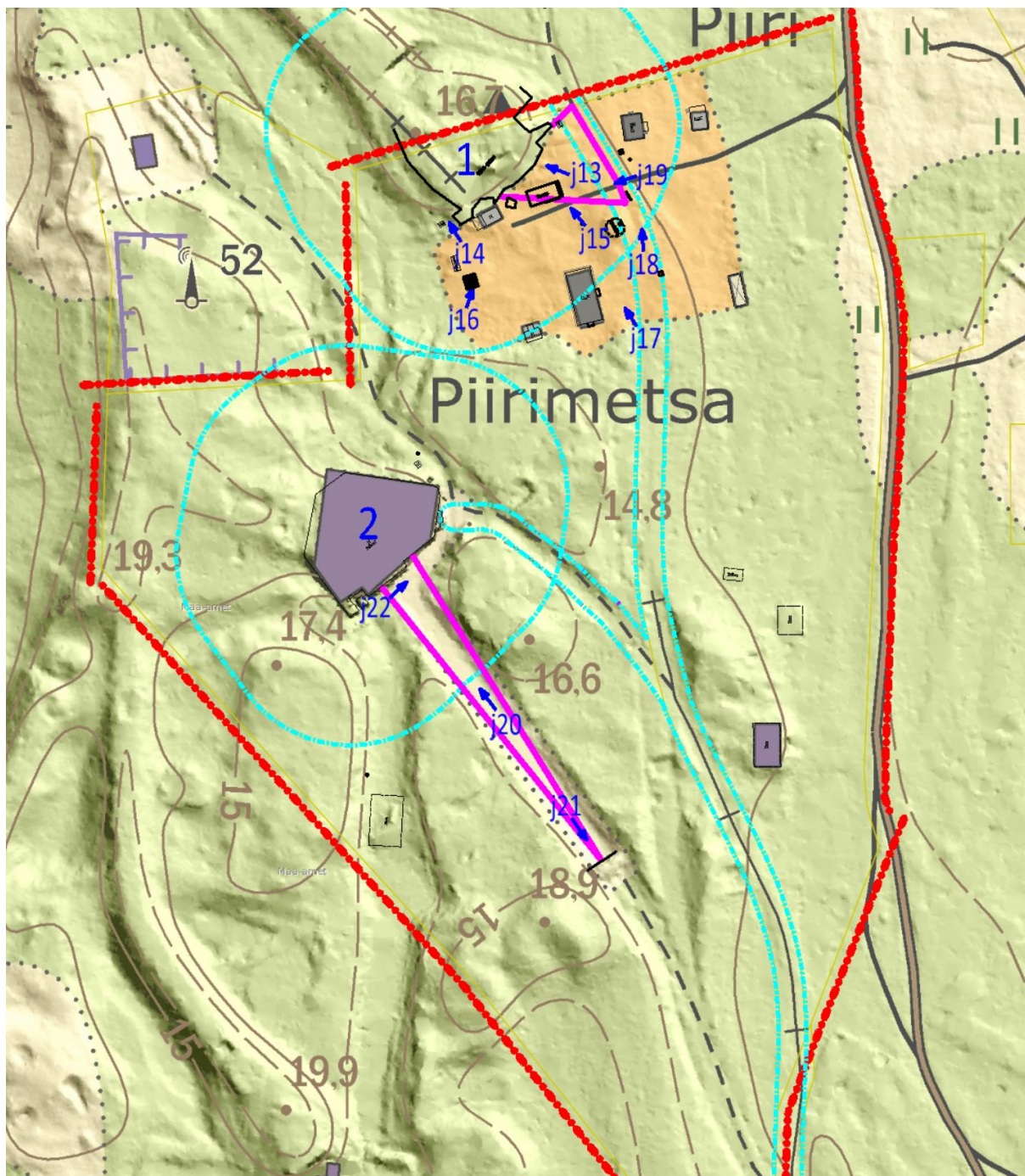
Patarei seisukorda on kirjeldatud muinsuskaitseameti 2019. a töös "Rannapatarei nr 10a, "Peeter Suure" paikvaatlus ja tegevuskava".

3 Vaated

Rannapatarei nr 9 on vaadeldav ida ja kagu suunast endise raudtee koridori poolt (vt Joonis 13). Patarei kagukülje vaadeldavust varjab mõnevõrra terrass, millele on püstitatud ajutine telk (Joonis 15). Teistest külgedest on rannapatarei nr 9 varjatud metsa, hoonete ja rajatistega.

Rannapatarei 10a on kaugvaatena vaadeldav vaid kagu suunast piki endist vallide vahel kulgevat teekoridori (vt Joonis 20). Tee lõunaotsast võib likvideerida lasketiiru jäänused, mis võimaldaks teekoridori kagu suunas avada ning vaatekoridori pikendada (vt Joonis 21). Patarei vahetu ümbrus tuleb sinna kasvanud puudest ja põõsatest puhastada, et tagada vaadeldavus ümberringi.





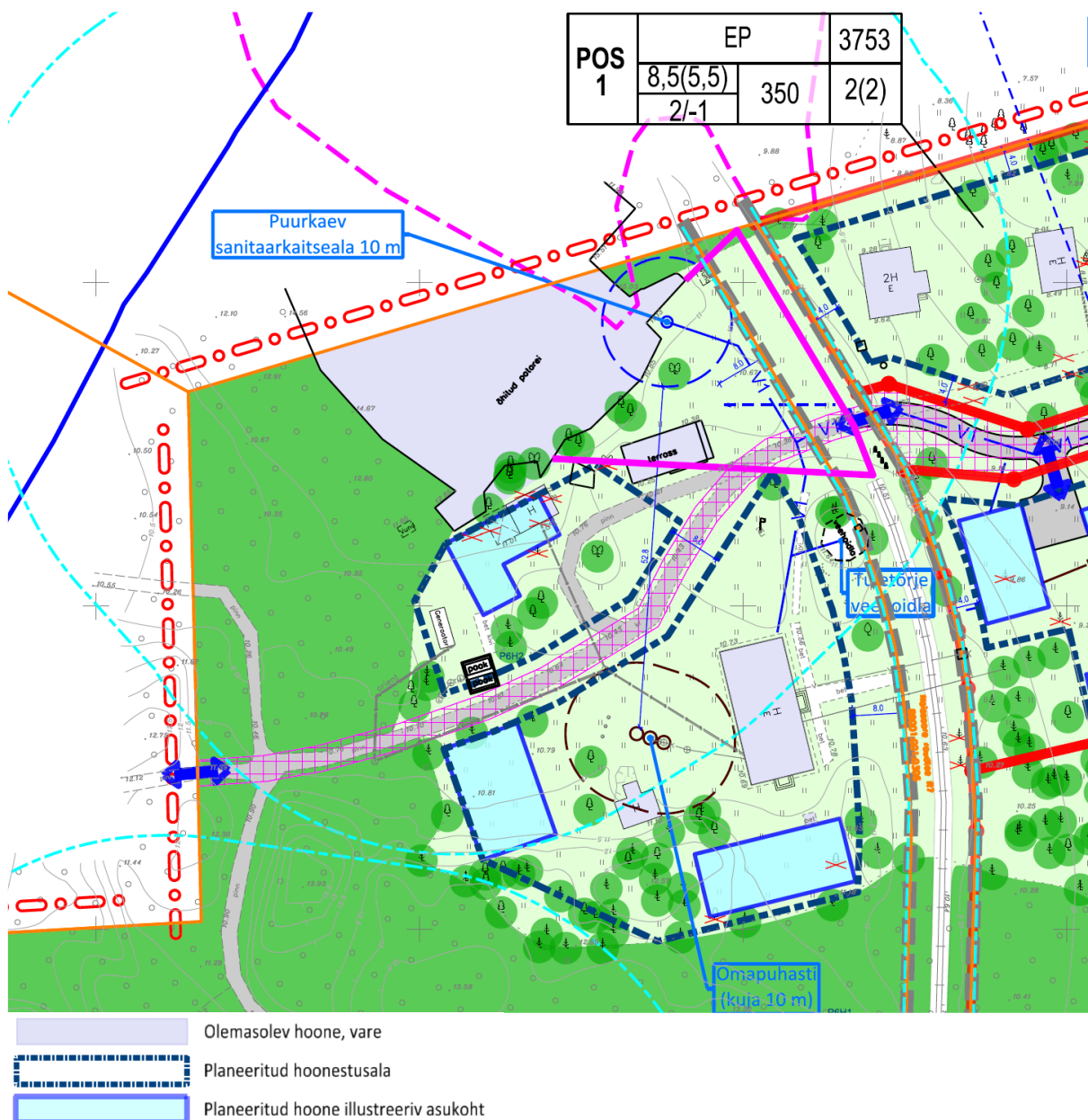
Joonis 23. Vaatesuunad mälestistele (joonise alus Maa-ameti Eesti põhikaart). Vaatesektorid on tähistatud lilla joonega; 1 – rannapatarei nr 9; 2 – rannapatarei nr 10a; punase katkendjoonega on piiritletud planeeringuala, helesinisega mälestiste kaitsevöönd; j13...j22 – fotode asukohad viitega joonise numbrile.

4 Analüüs ja muinsuskaitse hinnang

Planeeringuga ei nähta ette tegevusi mälestise rannapatarei nr 9 alal. Planeeringuala läbivalt, sh rannapatarei nr 9 kaitsevööndis, on kavandatud säilitada ning avatuna hoida kitsarööpmelise raudtee koridor. See on sobiv ning jätab võimaluse ajaloolise kitsarööpmelise sõjaväeraudtee taastamiseks. Raudteekoridori avatuna hoidmine on väga oluline Rannapatarei nr 9 vaadeldavuse tagamiseks.

Rannapatareist nr 9 lõuna poole jääval hoovialal on planeeritud likvideerida olemasolev talli hoone ning selle asukohale ehitada uus kuni kahekorruseline hoone. Planeeritud hoone ei vähenda mälestise vaadeldavust ega selle seisukorda. Planeeritud hoonestusala on kavandatud väljapoole raudtee koridorist avanevat vaatesektorit. Olemasolev tall ei oma kohustuslikus korras säilitamist

vajavat väärtust ning selle likvideerimine on sobiv. Teine hoonestusala kuni kahekorruseliste hoonete ehitamiseks on planeeritud mälestise kaitsevööndi lõunaosale olemasoleva kasarmu ümbrusesse. Planeeritud hooned ei vähenda mälestise vaadeldavust ega selle seisukorda ning on sobivad. Kolmas planeeritud hoonestusala jääb mälestise kaitsevööndi idaserva teisele poole raudtee koridori, kus asub olemasolev hoone (teenistushoone). Olemasolev hoone on planeeritud säilitada.



Joonis 24. Väljavõtte detailplaneeringu põhijoonisest mälestise rannapatarei nr 9 kaitsevööndi alal. Vaatesektor mälestisele on tähistatud lilla joonega ning mälestise kaitsevöönd helesinise kriipsjoonega.

Kavandatava detailplaneeringuga ei nähta ette ehitustegevust rannapatareiga nr 10a ega selle kaitsevööndis. Tegevuste kavandamisel tuleb järgida muinsuskaitseameti 2019. a töös „Rannapatarei nr 10a, "Peeter Suure" paikvaatlus ja tegevuskava" esitatud tingimusi. Rannapatarei vaadeldavuse ja juurdepääsetavuse tagamiseks on oluline avatuna hoida teesiht patareist kagu suunas ning likvideerida amortiseerunud lasketiir, mis annab võimaluse jalgte pikendamiseks kagu suunas endise tee asukohas kuni raudteeni (Eesti põhikaardil märgitud teerajana, vt ka Joonis 23).

Kavandatava detailplaneeringuga ei nähta ette ehitustegevust kitsarööpmelise raudtee koridoris ega selle kaitsevööndis, kasutusse jääb olemasolev endise raudtee tammi asukohta ületav

juurdepääsutee (vt ka Joonis 19). Juurdepääsutee asukohas ning sellest põhja suunas on maapind tasandatud ning raudtee tamm ei ole nähtav. Olemasolevaid säilinud raudtee osi (sh tammi) ei tohi kahjustada, eemaldada tuleks raudteele ning tammidele kasvanud puittaimed ning vältida võsastumist. Arvestada tuleb raudtee taastamise võimalusega. Avatuna tuleb hoida ka raudtee koridori osa, kus raudtee tamm ei ole säilinud.



5 Muinsuskaitse eritingimused

5.1 Üldnõuded

1. Edasise planeerimis- ja projekteerimistöö käigus valmivad dokumendid tuleb vastavalt seaduses nõutud ulatusele kooskõlastada muinsuskaitseametiga.
2. Mälestisel ja selle kaitsevööndis kavandatavateks ehitustöödeks, sh ka haljastustöödeks, tuleb koostada vastavasisuline projekt.
3. Enne kaeve- ja ehitustööde alustamisest mälestise kaitsevööndis tuleb teavitada muinsuskaitseametit.
4. Kui töid tehes avastatakse rajatis, tarind, hooneosa, viimistluskiht, arheoloogiline kultuurkiht või muu leid või asjaolu, mida seni tehtud uuringute käigus ei ole dokumenteeritud või millega projekteerimisel või tööde tegemise loa andmisel ei ole arvestatud, on tööde teostaja kohustatud säilitama leitu muutmata kujul ning teavitama sellest viivitamatult muinsuskaitseametit.
5. Kaevetöödel tuleb arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja sellisel juhul kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.
6. Raietööd kooskõlastada vastavalt Naissaare looduspargi kaitse-eeskirjale¹⁸ kaitseala valitsejaga (keskkonnaamet).
7. Muinsuskaitse eritingimused kehtivad viis aastat alates nende andmisest. Muinsuskaitse eritingimuste kehtivust võib põhjendatud juhul pikendada ühe korra kuni viie aasta võrra.

5.2 Rannapatarei nr 9

1. Edasisel projekteerimisel tuleb kindlaks teha mälestise seisukord ning vajadusel näha ette meetmed juurdepääsu piiramiseks ohtlikele (eeskätt varisemisohtlikele ja kukkumisohtuga) osadele.
2. Tegevusteks mälestisel tuleb koostada muinsuskaitse eritingimused ja vastav projekt.
3. Vaatesektorisse (vt Joonis 23) mitte ehitada täiendavaid hooneid ega maapinnast kõrgemale ulatuvaid vaadeldavust takistavaid rajatisi.
4. Soovitavalt likvideerida vaatesektoris (vt Joonis 23) olemasolevaid puid ja põõsaid, uushaljastust vaatesektorisse rajada ei ole lubatud.
5. Hoonete ehitamine on lubatud väljaspool vaatesektorit oleval hoovialal. Ehitatavad hooned peavad mahult sobituma olemasolevate hoonetega. Suurim lubatud korruste arv on kaks, hooned peavad olema viilkatusega.
6. Säilitada avatuna ning avalikult kasutatavana endise kitsarööpmelise raudtee koridor, lubatud on ka raudtee taastamine.

5.3 Rannapatarei nr 10a „Peeter Suure“

1. Tegevuste kavandamisel tuleb järgida „Muinsuskaitseameti 2019. a töös "Rannapatarei nr 10a, "Peeter Suure" paikvaatlus ja tegevuskava" esitatud tingimusi.
2. Rannapatarei vaadeldavuse ja juurdepääsetavuse tagamiseks hoida avatuna teesiht patareist kagu suunas ning soovitatavalt likvideerida amortiseerunud lasketiir, mis annab võimaluse jalgteepikendamiseks kagu suunas endise tee asukohas kuni raudtee koridorini.

5.4 Kitsarööpmelise raudtee tammid koos säilinud raudteega

1. Raudteede võimalikuks taastamiseks ja kasutusele võtuks tuleb koostada restaureerimisprojekt.
2. Olemasolevaid säilinud raudtee osi (sh tammi) ei tohi kahjustada.

¹⁸ Vabariigi Valitsuse 15.09.2016 määrus nr 98 Naissaare looduspargi kaitse-eeskiri (RT I, 20.09.2016, 10).

3. Eemaldada tuleb raudteele ning tammidele kasvanud puittaimed ning vältida raudteekoridori võsastumist, sh ka raudteekoridoris, kus raudtee elemente säilinud ei ole.
4. Planeeringu elluviimisel tuleb arvestada raudtee taastamise võimalusega.



6 Lisa. Detailplaneeringu põhijoonis

