

ERA.T-76.1.1633



EESTI NSV MINISTRITE NÕUKOGU RIIKLIK EHTUSKOMITEE
VABARIIKLIK RESTAUREERIMISVALITSUS

MUINSUSKAITSEAMET
ARHIIV



Nr. P-1792

OBJEKT: Tallinna kesklinn

ŠIFFER NR.

TELLIJA: Tallinna Linna TSN TK Arhitektuuri ja
Planeerimise Valitsus

TEOSTAJA: Vabariiklik Restaureerimisvalitsus

Ülevaade Tallinna kesklinna
(city) plaani ajaloolisest
kujunemisest.

Juhataja: *[Signature]*

Peainsener: *[Signature]*

Peaarhitekt: *[Signature]*

Projekt-jaoskonna

juhataja: *[Signature]*

Peaspetsialist

ajaloo alal: *[Signature]*

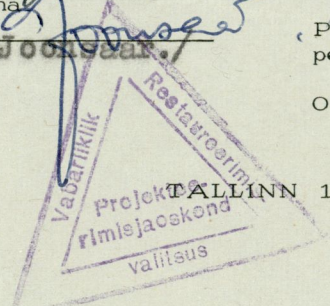
Peaspetsialist

arhitektuuri alal: *[Signature]*

Projekti

peainsener: *[Signature]*

Objekti autor: *[Signature]*



Sisukord:

- I Sissejuhatus.
- II Metodoloogia ja alusandmestik.
- III Ülevaade Tallinna city plaani ajaloolisest kujunemisest:
 - 1. periood : kuni 1219.a. (vara-linnaline periood);
 - 2. periood: 1219-1530 (keskaegne Tallinn);
 - 3. periood: 1530-1699;
 - 4. periood: 1699-1801;
 - 5. periood: 1801-1855;
 - 6. periood: 1855-1914;
 - 7. periood: 1914-1940;
 - 8. periood: alates 1940.a. (sotsialistlik periood).
- IV Kokkuvõtte.
- V Lisa:
 - 1. Tallinna city tänavate ja asustusalade kujunemine. Tugiplaan, mööõt 1:5000.
 - 2. Tallinna city ajaloolised linnaplaanid. 9 plaani, mööõt 1:5000.

I Sissejuhatus

Käesolev Tallinna kesklinna plaani kujunemine, tema asustusala ja tänavate analüüs ja ülevaade on teostatud Tallinna kesklinna (city) rekonstrueerimise teaduslike eel- tööde raames. Töö tellijaks on Tallinna Linna TSN TK Arhitektuuri ja Planeerimise Valitsus, isikuliselt Tallinna linna peaarhitekt D. Bruns ja

Töö teostajaks oli arhitekt Leonhard Lapin (VRV). Konsulterisid kunstiteadlane H. Üprus (VRV), kunstitead. kand. dots. L. Gens (ERKI), arhit. tead. kand. dots. kt. Rein Zobel (ERKI) ja kunstiteadlane J. Kaljundi (VRV).

Töö eesmärgiks on esitada Tallinna uue city projekteeri- jaile vajalikud alusandmed, mis puudutavad kesklinna ajalooli- selt väljakujunenud organismi - asustusalasid ja tänavaid nende omavahelises ning orgaanilises seoses looduslike eel- dustega.

Töö vastab põhimõtteliselt tellijale esitatud tööprog- rammile (VRV, P-1668), kus valgustatakse kõiki selle eriosi üksikasjalikumalt.

II Metodoloogia ja alusandmestik.

Arvestades nimetatud uurimustöö piiratud ajalisi ja ka materiaalseid võimalusi, tuli selle teostamiseks valida kõige optimaalsem tee. Töö otsustati teha mitmes, küllaltki väikesemahulises etapis ning kasutades seetõttu varem Tallinna linna- ja maakorraldusliku küsimustega töötanud spetsialistide konsultatsioone. Paratamatult jääb niisugusel juhul kõlama mõningane subjektiivsus (vastavate autorite seisukohad) ning suurem üldistusaste, millele ka allpool viitame.

Töö metoodika ning etapilisus on näidatud ka juba tellijale esitatud programmis (VRV, P-1668).

Käesolev ülevaade Tallinna kesklinna plaani kujunemisest kajastab ainult linna plaanilist arengut, seega analüüsimate linna arengu kõiki teisi, majanduslikke ja sotsiaal-poliitilisi tegureid. Kesklinna linnaehitusliku arengu igakülgeks uurimiseks oleks loomulikult vajalik veel hulk täiendavaid andmeid. Muidugi ka vahendeid, samuti kui aega ja vastavat spetsialistide kaadrit.

Kesklinna plaanilise arengu (topograafia) üldises analüüsis oleme lähtunud linna ühest tekkehüpoteesist ning lõpetanud analüüsi XX sajandiga. Loodame, et käesolev töö kujuneb Tallinna kesklinna arengu uurimise esimese etapina vajalikuks, kuna selles on püütud seni süstematiseerimata materjalid koondata, käsitada neid teatud tasemel ning tuua nende alusel välja uue city projekteerijale vajalikud "linna vereringe" iseloomulikud - ajalooliselt väljakujunenud - põhjooned. Samal ajal selgusid selles töös meie senised liialt vähesed teadmised Tallinna linn-organismi iseloomust ja tema topograafilisi

sest arengust, mille tulemuseks on olnud rida kapitaalseid linnaehituslikke vigu (eriti viimaseil aastakümneil). See kõik veenab alustatud töö jätkamise vajalikkuses ka edaspidi ulatuslikumalt ning juba teaduslikult põhjalikumal kujul.

Eeltööde esimeseks etapiks oli teadaolevate Tallinna linnaplaanide nimestiku koostamine. Esimese taolise kronoloogiliselt süstematiseeritud nimestiku koostas VRV kunstiteadlane J. Kaljundi, kes on linnaplaane registreerinud ka mitmetes arhiivides väljaspool Eesti NSV-d (Leningradi Sõja-Mereajaloo Arhiiv, Leningradi NSVL Ajaloo Keskarhiiv, Moskva Sõja-ajaloo Arhiiv, Rootsi Kuninglik Sõjaarhiiv jt.). Nimestikus (esitatud tellijale, VRV P-1482) on registreeritud 289 Tallinna linnaplaani. On viited arhiivile, fondile ja ka koopia asukohale. Nimestikus on registreeritud XVII saj. kohta 65 linnaplaani, XVIII saj. kohta 90 ja XIX saj. kohta 130, lisaks ka XX saj. linnaplaanid. Kuigi kõik need plaanid ei anna otsest originaalset informatsiooni, vaid on mõningail juhtudel ühe perioodi või etapi oluliselt plaanilt hiljem kopeeritud, annavad registreeritud plaanid küllaldase ülevaate Tallinna XVII-XIX saj. topograafiast: eriti juhtudel, kui lisaks plaanidele on teada ka muud ajaloolised andmed territooriumist, tema looduslikust olemusest, reljeefist jmt. Linnaplaanide kronoloogilises nimestikus ette nähtud andmestik plaanide ulatuse kohta jääb edaspidiseks, sest piiratud aja tõttu ei osutunud see käesolevas tööetapis võimalikuks.

Jääb märkida, et koostatud nimestik ei ole süstemaatse töö tulemus, mispärast selle täiendamine seisab Tallinna linnaplaani uurijatel veel ees. Ees on ka plaanide ulatuse kindlaksmääramine ning iseenesest-mõistetav koondamine VRV-sse.

Registreeritud linnaplaanidest kasvas välja eeltööde teine etapp: tööks vajalike tugiplaanide valik. Valiku tegemisel konsulteerisid varem täheldatud küsimustega töötanud spetsialistid (linnaplaani kujunemise põhijoonte kohta enne XIX sajandit - arh.tead.kand. R.Zobel, linnaplaani kujunemise põhijoontest XIX-XX sajandil kunstitead.kand. L.Gens).

Konsultantide poolt esitatud ajaloolistes lühiõiendeis (esitatud tellijale VRV, P-1787, VRV, P-1488) toodud argumenteeritud soovitude ning ligikaudu 50 läbitöötatud tähtsama linnaplaani alusel tegi töögrupp, kuhu kuulusid kunstiteadlane H.Üprus, kunstitead.kand. L.Gens, arh.tead.kand. R.Zobel, kunstiteadlane J.Kaljundi ja allakirjutanu, kõige olulisemaid linnaehitusajaloolise etappe kajastavate ja käesolevaks tööks otstarbekate linnaplaanide valiku. Jäädi peatuma kaheksale alljärgnevale plaanile.

1. Tallinna plaan 1686.aastast. Stockholm, Sveriges Krigesarkivat, stads-och fastingsplanor Reval. N 10-a. E.Dahlberg. See plaan võeti arvesse kui vanim meil kasutusel olev Tallinna linna plaan, kus lisaks vanalinnale ja selle projekt-lahendusele on toodud ära ka põhilised tänavad - tänavsuunad vanalinna vahetus läheduses ning maastikulised elemendid (nagu näit. Tõnismägi, Härjapea jõgi, jmt.).

2. Tallinna plaan 1699.aastast. Sigismund v.Staden (kopia TLA-s). Plaan on põhijoontes analoogne eelmisele, ent hõlmab laiemat maa-ala, tolleaegse merepiiri ja linnast lähtuvad tähtsamad maanteed. Ühe vanima ja tähtsama Tallinna linna ja selle ümbruse plaanina on kõne all olev plaan kasutatud paljudes uurimustes ka keskaegse Tallinna linna arengu analüüsimisel. Arvatavasti on just see plaan olnud aluseks erinevatele linna kujunemise kontseptsioonidele. Plaan on küllaltki täp-

ne: maastikulised elemendid vastavad linna tänapäevasele reljeefile ning põhimagistraalid (Tartu, Pärnu, Narva ja Paldiski-Haapsalu mnt.) vastavad praegustele. Plaan iseloomustab linna topograafiat vahetult enne Eestimaa lülitumist Vene keisririigi koosseisu.

3. Tallinna plaan XVIII saj. teiselt poolelt. *UTBNA, g*
349 "Pebell" *g* 367, arh.nr.10265. Sisaldab lisaks linna tänavatevõrgule ja maastikulistele elementidele nn. üksikhooned ja krundid. Linnast väljuvad magistraalid puuduvad. On küllalt täpne üksikelementides, suuremad plaanilised vahekorrad on ebatäpsed.

4. Tallinna plaan 1801.aastast. *UTBNA, g* 349
"Pebell" *g* 395, arh.nr.10281. Analoogiline eelmisele, ent nii detailides kui ka suuremates plaanilistes mõõtudes eelnevast tunduvalt täpsem. Hõlmab ka linna ümbritsevaid maa-ala-
sid koos linnast lähtuvate magistraalteedega.

5. Tallinna plaan 1825.aastast. *UTBNA "Pebell"*
g 349, *g* 627. Kajastab Tallinna linnaehitusliku mõõdistamise suuraktsiooni kuni üksikhooneteni kogu linna territooriumil. Selle plaanistamise juurde kuuluvad ka tänavseinte joonised, nii vanalinna kui ka eeslinnade kohta. Annab edasi ka Tallinna muldkindlustuste seisuga nende tippseisundis.

6. Tallinna plaan 1885.aastast. Reval, ausgearbeitet im technischen Bureau des Revalschen Stadtamtes, Reval 1885. Väga täpne plaan tänavate ja hoonestusega. Hoonestus on originaalil antud värviliselt, eraldades puit- ja kivi- ning era- ja riigihooned. On olulise tähtsusega vastrajatud raudtee linna kujundava osa analüüsimisel. Kajastab ka muutusi seoses vanalinna muldkindlustuste likvideerimisega.

7. Tallinna plaan 1911.aastast. Phaius-Plan Reval:

Phaius-Verlag G.m.b.H.Berlin SW.68, Lindenstr. 3. General-vertretung bei Kluge & Ströhm, Reval. On turismiplaan. Tänavad on tegelikest laiemad. Tänavate põhisuunad ning maastikulisel elemendid on enam-vähem õiged. Hoonestatud aladest on vastavate tingmärkidega eraldatud heinamaad ning surnuaiad.

8. Tallinna plaan 1939.aastast. Tallinna Linna Plaan 1939. Lith. J.Männik, Soo 23. Kirjastaja: Kaubandus agentuur Joh.Müller. Trükitud Tallinnas 25.XI 38. Turismiplaan.

Loetletud plaanide alusel töötati välja ka Tallinna city plaaniarengu periodiseering:

- 1) kuni 1219.a. (vara-linnaline periood)
- 2) 1219-1530 (keskaeg)
- 3) 1530-1699)
- 4) 1699-1801 ((1530-1855 - uusaegne - muldkindlustuste - periood)
- 5) 1801-1855)
- 6) 1855-1914)
- 7) 1914-1940 ((1855-1940 - kapitalistlik periood)
- 8) Sotsialistlik periood (alates 1940.a.).

Periodiseeringu kaks esimest etappi vastavad Tallinna kesklinna rekonstrueerimisprojekti raamides VRV-s teostatud Tallinna vanalinna regenererimise ettepanekus (1968/69.a.) teaduslikult väljatöötatud periodiseeringule (VRV, P-1103). Nimetatud töö peamisteks lähtealusteks oli algse reljeefi, merepiiri ja sadamakoha kujunemise, linnaehitusliku struktuuri olemuse ja selle peamiste komponentide, linnakindlustuste ajaloolise arengu ja vanalinnaga külgnevate kvartalite tänavatevõrgu uurimine konkreetset alusel - linnaplaanil. Nimetatud töö kokkuvõtte sisaldas ka Tallinna vanalinna linnaehitusliku perioodiseeringu, kus linnaplaani areng on jagatud viieks perioodiks: 1. Muinas-Tallinn (...1219), 2. keskaegne Tallinn

(1219-1530), 3. Uusaegne Tallinn (1530-1858), 4. Kapitalistlik Tallinn (1858-1940), 5. Sotsialistlik Tallinn (alates 1940.a.). Ka käesolevas analüüsis vastavad käsitletud perioodid üldjoontes eelpoolnimetatutele.

Tingituna meie käsutuses olnud plaanilistest materjalidest, uurimustöö topograafilisest iseloomust ja territooriumi laiahaardelisusest (koos sellega tulenevate plaani arengu iseärasustega), on neid varem fikseeritud perioode - sotsiaalselt sisu ja üldist terviklikkust kahjustamata - mõningal määral "tükeldatud". Nii moodustavad kolmas, neljas ja viies periood siin praktiliselt "uusaegse Tallinna", kuues ja seitsmes periood aga "kapitalistliku Tallinna". Ühe või teise piir-aastarvu täpsema selgituse toome allpool iga perioodi analüüsi käigus.

Linnaplaani arengu esimene etapp on põhiliselt seotud Tallinna kui linna algse kujunemisega ning toetub arhitektuuri- teaduste kandidaadi R.Zobeli varasemale versioonile (vt. R.Zobel "Tallinna all-linna keskaegsed linnakindlustused (XIII-XVI saj.). Arhitektuuriline areng XIII sajandist tänapäevani." Dissertatsioon arhitektuuri kandidaadi teadusliku kraadi taotlemiseks. 1. köide: tekst: Tallinn 1971), mida autor käesoleva töö otstarbeks on veelgi täiendanud ning ühtlasi ka kesklinna territooriumile laiendanud (vt. käesolevale analüüsile lisatud tugiplaani leht 1 ja sama autori koostatud ajalooline õiend, VRV, P-1487).

Teine periood, mis käsitleb keskaega, toetub põhiliselt VRV-s teostatud uurimustöödele (vt. "Tallinna kesklinna rekonstrueerimine. Planeerimise eksperimentaalne projekt. Köide XIII. Ettepanekud Tallinna vanalinna (kaitsetsooni) regenereerimiseks." Autorid H.Üprus ja R.Zobel, VRV, Tallinn, 1969.a.

P-1114), mis on otseselt seotud eespool märgitud linna kujunemise versiooniga. Ka seda on R.Zobel oma täiendavas töös osaliselt laiendanud (vt. ajalooline õiend, VRV, P-1787).

Alates kolmandast perioodist (1530-1699) lähtutakse Tallinna linna plaanidest, mille valikloetelu eespool esitasime. Nimetatud plaanid, mis käesoleva analüüsi lisadena esitatakse, transformeeriti töö käigus fotograafilisel meetodil ka ligikaudsesse mõõtu 1:5000 (vastavuses tellija poolt esitatud Tallinna city tänapäevasele alusskeemile). Peab märkima, et kahjuks ei olnud fotograafiliste vahendite piiratuse tõttu võimalik kõiki plaane terviklikult suurendada (mõnest omame seetõttu ainult keskosa fragmendi). Suurendamisel selgus, et mõned plaanid ei vasta linna tegelikule topograafiale, s.t. on plaanistatud ebatäpselt. Kõike eelpoolöeldut arvestades on ilmne, et linnaplaani arengu analüüsis eksisteerib teatav subjektiivne moment, mida on püütud mõningal määral objektiivsemaks kujundada eespool mainitud töögrupi kaasatõmbamisel ka lõplike seisukohtade osas.

III Ülevaade Tallinna city plaani ajaloolisest kujunemisest

1. periood: kuni 1219.a. (vara-linnaline periood).

Linna ajalooline topograafia on uurimisobjektiks olnud juba eelmise sajandi keskpaigast alates. Eriti hoogustus see käesoleva sajandi 50-ndail aastail seoses P.Johanseni ja L.Tiigi, hiljem ka E.Alamaa-A.Kivi, P.Härmsoni, R.Kenkmaa, R.Zobeli, H.Üpruse, R.Pullati jt. töödega. Nende tööde baasil teostati VRV-s 1964-1969.a. Tallinna vanalinna ajaloolise topograafia konkretiseerimine (autorid H.Üprus, R.Zobel). Koostati esimesed faktilise linnaplaaniga seostatud topograafilised skeemid, mis kujutasid endast kokkuvõtlikke rekonstruktsioone Tallinna vanalinna topograafiast minevikus, keskajal ja uusajal, ning retrospektiivselt ka orienteeruva skeemi Tallinna seisundist vahetult enne keskaja algust. Neid seisukohti arendas R.Zobel edasi oma 1971.a. esitatud väitekirjas, millele viitasime eespool, Tallinna keskaegsetest muldkindlustustest. Kõiki nimetatud materjale on kasutatud ka käesoleva töö vara-linnalise perioodi analüüsi alustena.

Üldtunnustatud asustusaladest, mis eksisteerisid juba taanlaste tulekul (1219.a.), mainitagu eelkõige Lyndanise linnust Toompeal, mis hõlmas Toompea paelava kõrge platoo.

Arvestades koha erakordset kõrgust, järsku juurdepääsuteed ja veepuudust (vt. R.Zobeli dissertatsioon, lk.35), võis Toompea olla arvatavasti ainult kaitselinnus Tallinna asulale (mille konkretiseerimine seisab muidugi veel ees).

Ainsaks seni tõestatud asustusalaks võis 1952/53.a. arheoloogiliste kaevamiste põhjal pidada Raekoja platsi ümbrust, kus oletuste kohaselt võisid elada ja töötada eestlasest kau-

bitsejad ja käsitöölised X-XI sajandil. Kaevamistega tõestati, et Raekoja plats on alati olnud väljakuks, seega ka primaarseks linnaehituslikuks nähtuseks. Teise Tallinna all-linna vanema asustuspesa - võõraste kaupmeeste asula (Oleviste kiriku rajoonis) - kohta puuduvad senini arheoloogiliselt tõestatud andmed. Ent alates P.Johanseni vastavatest määrangutest ja argumenteeringutest (vt. P.Johansen, "Nordische Mission, Revals Gründung und die Schedensiedlung in Estland", Stockholm 1951) lähtudes on kõik hilisemad uurijad üksmeelselt väitnud, et juba enne taanlaste tulekut oli siin kaks iseseisvat kaubahoovi või asulat: Skandinaavia kaupmehed Oleviste kiriku rajoonis ja vene kaupmehed sealsamas lähedal, vaid mõnevõrra ida pool.

Teised varalinnalised asustusala kesklinna territooriumil paiknesid paljude uurijate (vt. näit. A.Kivi, "Tallinna tänavad", Kirjastus "Valgus" 1972.a. ning ka R.Zobeli eeltööd käesolevale analüüsile) arvamust mööda Tõnismäel (praeguste Pioneeride, Tõnismäe ja Komsomoli tän. vahelisel kõrgendikul), Kalamajas (Rannamäe teest põhja pool - Suur-Patarei tänava - rajoonis), Jaani seegi ümbruses (Härjapea jõe kaldal) ja Keldrimäel (arvatavasti Härjapea jõe kaldal). - Seega Raekoja platsi ümbritsevast asulast linna tagamaadele viivate maanteede ääres. Võib eeldada nende asustuste küllaltki stiihilist ja ajutist iseloomu, mis linnalise asula iseloomu võtavad alles keskajal.

Vaatame ka varalinnaliste liiklusmagistraalide ja sisemiste ühenduste osa Tallinna kesklinna retrospektiivses topograafilises skeemis, sest siin on õieti välja kujunemas tänapäeva linna ulatuva organismi põhielemendid.

Vanalinna plaanis on praegugi veel säilinud tänav, mis on loogiliselt ühendatav Tartu maantee suunaga. See on Väike-Kar-

ja tänav, mille tekkimist vanalinna plaanis võib seletada varalinnalise liiklusmagistraali jäljena. See itta käänduv tänavalooge on algselt olnud Vanaturult lähtuva teelahkme üheks haruks, mis suundus siit edasi üle Härjapea jõe koolmekoha piki praegust Tartu maantee trassi.

Tallinna teise muinas-aegse liiklusmagistraali - Pärnu maantee - vana suund on linna plaanis säilinud oma endisel kohal vahetult kuni muldkindlustusteni, s.o. Võidu väljakuni ja on loogiliselt ühendatav Suur-Karja tän. lõunasse käänduva loogagga Lauristini tänava kujunemist Harju tänava suuna pikendusena võib aga arvatavasti siäuda alles vanalinna XIV sajandi arengunähtustega.

Need kaks maanteed - Tartu ja Pärnu maantee - ühinesid algselt väga loogiliselt kohal, mida keskajal nimetati Vanaturuks, ning suundusid siit sirgjoonelise teena (mööda praegust Vene tänavat) edasi sadamasse.

Keskajal kaugliiklusmagistraali algusena tähtsuse saavutanud Viru tänaval puudus XIII saj. algul veel tema loomulik linnaehituslik tagamaa - Narva maantee. Kuni Kaarioruni oli see trass veel vee all (vt. R.Zobeli dissertatsioon, lk.38, vt. ka S.Künnapu "Meri vanalinna müüride all", ajakiri "Horisont" nr.3, 1970.a.).

Kolmanda kaugühendusena tuleb tol ajastul arvesse ka praeguse Paldiski (Haapsalu) maantee trass, mis S.Künnapu geoloogiliste uurimuste põhjal oli XIII saj. algul liiklemiseks looduslikult sobiv ja mitte enam mere all, nagu seda on varem oletatud. See tee, ületades Tõnismäe kõrgendiku, saabus tuumiku juurde oletatavasti mööda kõige lühemat trassi - Rataskaevu tänava kaudu. Võib arvata, et tuumiku juures viis selle üks haru Pika jala ülessepeäsu poole, teine aga mööda Vana-Tooma täna-

vat Raekoja platsile (vt. R.Zobeli dissertatsioon, lk.41).

Lähematest välisteedest tuleks arvesse ka suund Kalamajja, mida üldiselt peetakse samuti vanaks asustuspaigaks. 1699.a. linnaplaanist loogiliselt lähtudes võis selleks olla Pika tänavava pikendus praegusele Suur-Patarei tänavale (mis ka looduslikult asub praegusest madalamast mereäärsest alast kõrgemal nõlvakul).

Vaatamata tolleaegsele merepiirile, s.o. Narva maantee alguse üleujutatusele, ei saa ignoreerida Iru ja Pirita-Viimsi suuna vara-linnalist kujunemist.

Sellesuunalise tee eksisteerimiseks teeb vihjeid ka 1699. a. Tallinna linna plaan, kus Tartu maantee peale Härjapea jõe ületamist hargneb kaheks: üks haru ühineb praeguse Tartu maantee suunaga, teine läheb piki praegust N.Gogoli tänavaga algust (Lomonossovi ja Viiralti tänavate vahel). Selle haru ühinemine Narva maanteega toimub keskajal ~~plaanil~~ ligikaudu samas kohas, kus Narva maantee vara-linnalisel ajajärgul oli juba kallas, mitte enam vee all. Ainult Tartu ja Narva maantee vanalinnavälist ühendust selles näha poleks õige, sest need teed ühinevad Viru värava esistel muldkindlustustel. Pealegi kaotab see tänav juba XVII saj. oma tähtsuse. 1801.a. Tallinna linna plaanil on ta juba kruntide ja ehitustega läbi lõigatud. Sellest tänavast jääb alles vaid veel praegugi eraldatav lõik. Nii võib Narva maantee üht osa pidada juba vara-linnaliseks maanteeks, mis ühendas Tallinna vanalinna võimalike asustustega Iru ja Pirita-Viimsi suunas. Narva maantee kui Virumaale, Rakverre, Narva ja Peterburi viiv ühendustee kujuneb välja hiljem, seoses Kadrioru rajamisega ja selle kui suvituskoha väljakujunemisega ning üldise linnalise osatähtsuse tõusuga.

On loogiline, et mõningad sisemised ühendusteed pidid kirjeldatud esmaste asustusalade vahel juba XIII saj. algul eksisteerima, kuigi nende võrk oli tollal veel vägagi tagasihoidlik. On mõeldav, et vanalinna osas suutis seda täita vaid üks põhiline tänavasüsteem - linnuse jalamilt algav Pikk tänav, mille üks haru viis eestlaste asula (Raekoja platsi) põhjaküljelt möödudes otse sadamasse (piki praegust Säde tänavat), teine aga edasi põhja poole, võõraste kaupmeeste juurde (piki praegust Pikka tänava kesk- ja põhjaosa).

Vanalinna-välistest maanteedest vahelistest ühendusteedest tunduvad ainsate praegu loogiliselt väljastatavate teedena muinas-ajal eksisteerinud Pärnu ja Tartu maanteed ühendav tänav, mille suund ühtib praeguse Sakala tänavaga. See ühendustee jätkub pärast Tartu maanteega lõikumist piki eespool mainitud Gogoli tänava alguse suunalist teed kuni tolelaegse Narva maanteeni. Nii tekib omamoodi välisring peamiste maanteedest vahel, sest Paldiski (Haapsalu) ja Pärnu maantee ühinevad omakorda Toompea nõlva all (ühendava tänavana esineb siin praegune Tõnismäe tänav). Kalamaja asustuse tähtsust Paldiski maantee kujunemise suhtes ei saa pidada eriti suureks. Ühendus nende üksikelementide vahel käib nii, nagu Kalamaja ja Pärnu-Tartu maanteed ühendus - läbi linna tuuma - Raekoja platsi. Nagu näha on juba vara-linnalisel ajajärgul kujunenud välja hiljem linna struktuuris põhiliselt prevaleeriv teedevõrk. See on ühelt poolt seotud looduslike tingimustega, teiselt poolt algsete asustustega, mis omakorda on kujunenud looduslikest soodumustest antud kohtadele. Primaarsete linnaehituslike elementidena esinevad käsitledaval ajajärgul sadam, Toompea linnus ning turg (mille täpne asukoht on veel määramata, sest ka arvatava Vanaturu kohal on reljeef selleks küllaltki ebasobiv), mida eelpool loetletud asustused ning maanteed sekundaarseina teenindavad.

2. periood: 1219-1530 (keskaegne Tallinn).

Uus ajajärk Tallinna kujunemises algab 1219.a., mil Tallinnasse maabus Taani kuningas Waldemar II. Üldiselt arvatakse, et taanlaste esimesel võimuperioodil (1219-1227) erilist kapitaalset ehitustegevust linnas ei toimunud. Oluline nihe linna arengus toimus alles Mõõgavendade Ordu võimuperioodil 1227-1238.a., mil toimus nii Toompea esimese kivilinnuse rajamine kui ka all-linna areng. 1230.a. kutsuti ordu poolt Ojamaalt siia 200 saksa kaupmeest, et kindlustada kohalike elanike, taanlaste ja rootslaste hulgas sakslastele majanduslik ning poliitiline ülekaal (vt. R.Zobeli dissertatsioon, lk. 43-44). 1238.a. linnaõiguse saanud Tallinnast kujuneb juba XIII sajandi keskpaigaks tiheda asustusalade võrguga (eriti all-linnas) linn, mis jaguneb kaheks suuremaks, iseseisvaks asustuspiirkonnaks: kaupmeeste-käsitööliste all-linnaks ja kolonisaatorite tugipunktiks - Toompeaks. Keskaegseks linnaks muutudes mängib tähtsaimat, struktuuri loovat rolli kirikute ja kloostrite pärja tekkimine ümber all-linna tuumiku - Raekoja platsi. Nende uute linna-organisatsiooniliste lülide vahede täitmine hoonestusega ja nende järk-järguline ühendamine tuumikuga viib vanalinna territooriumi peaaegu kontsentrilisele arengule. XIV saj. keskel saab linnamüür oma keskaegse territoriaalse ulatuse, ühtlasi laiendatakse nüüd vanalinna hoonestusala tunduvalt, sest haaratakse sisse ka Oleviste kihelkonna ala. Umbes samal ajal eraldatakse nn. Toomterritorium (Toomeslinn) linna sarasest. Koos mõningate muudatustega XIV saj. lõpul kinnistub Tallinna vanalinna hoonestatud territoorium XV saj. jooksul, muutudes tugevalt kindlustatud keskaegseks linnaks. Vastavalt linnasarase tuumiku (praeguse vanalinna) arengule tekivad hargnemised endistele liiklusteedele, kujune-

vad tänavad, ehitatakse kaitsepiirded, rajatakse väravad ja ehitatakse välja linnamüür, mis suleb kompaktsesse rõngasse kõiksuse ning ühendab all-linna kaitseüsteemi Toompeaga. Formeerub lõplikult all-linn kui komplekselt funktsioneeriva kaubalinna linnaehituslik struktuur oma kõigis põhilistes elementides. Seoses väravate ja kaitsepiirete ehitustega ning merepiiri tunduva nihkumisega muutuvad ka linna suubuvate maanteed suunad. Oma endise kaugliikluse tähtsuse kaotavad Suur-Karja ja Väike-Karja tänav. Pärnu maantee suubub vanalinna piki praegust Lauristini ja Harju tänavat: esimese tähtsust tõstab veelgi selle lääneküljel paiknev Barbara kabel ja kalmistu. Teiseks tähtsaks tänavaks muutub Viru tänav, kuhu suubuvad nii Narva kui ka Tartu maanteed.

Uue vanalinnast lähtuva kaugteena võiks nimetada praegust Vaksali tänavat, mis ühendas vanalinna linnakopliga ja praeguse Rabtšinski tänava (lõik kuni Graniidi tänavani) kaudu telliskopliga (praeguse Kopli poolsaarel paikneva rajooniga). Laienevad ka perifeersed asustusalad praegu kesklinnaks nimetatud territooriumil, mis tegelikult moodustab vaid tsentraalse osa Tallinna keskaegsest sarasest, mis ulatus läänes Harku järveni, lõunas Ülemiste (Järveküla) järveni ja idas osaliselt kuni Pirita jõeni. Nende keskaegsete asustuste väljakujunemisele lõi eeltingimused looduslikud faktorid, nagu näiteks Lasnamäe klint, Toompea lava, Tõnismägi, Liivamäed, rannavall Vanaturult Kalamajani, Tallinna laht, Härjapea jõgi jt. Keskaegseist perifeerseist asustusaladest tuleks märkida järgmisi:

a) Asula endise Härjapea jõe alamjooksul.

See oli algselt rahutu reljeefiga ala, mida läbis vee- ja kalarohke Härjapea jõgi. Sigismund v. Stadeni plaani ja S. Künnapu rannajoone andmeid võrreldes võib eeldada, et XVII saj. Tar-

tu maantee trass ning sild üle Härjapea jõe kujunesid välja juba XIII sajandi alguseks, luues siin tähtsa, eespool juba käsitletud, vara-linnalise liiklussõlme. Tallinna tekkimise algperioodil (IX saj.) võis see trass muidugi ka mõnevõrra lõuna poolt kulgeda (nagu seda on näha R.Zobeli topograafilisel skeemil, joonis 1). Arvestades siia XIII saj. alguses rajatud Püha Johannese Pidalitõbiste Hospitaliga (hiljem nimetusega Jaani seek), millel oli ka oma kindel - jõeni ulatuv - krunt, on vaevalt mõeldav trassi keskaegne nihkumine põhja, s.t. XVII saj. plaanil paiknevasse kohta. Teistest siinsel territooriumil paiknenud ehitustest on teada kolm vesiveskit (XIII-XIV saj.). Arvatavasti kujunes koos nende ettevõtetega siia juba keskajal väike eeslinnaline, stiikiliselt ^{tekkimud} uuenenud tänavatevõrguga, alev, nagu see on hästi loetav Sigismund v.Stadeni 1699.a. linnaplaanil. Praeguste Lennuki, Maakri, Tornimäe ja Pääsukese tänavate kujunemist selles rajoonis tuleb nähtavasti siduda juba keskaegse perioodiga.

b) Asustused Härjapea jõe kesk- ja ülemjooksul.

R.Zobeli andmeil (vt. ajalooline õiend, VRV, P-1878) paiknes jõe kiirevoolulisel kesk- ja ülemjooksul 6-8 veskit. Neist vanim - Ülemine (või Ülemiste) veski asus praeguse Masi-^{te}na tän. lõpus. Koos alamjooksu veskiga (jahuveski, saeveski, suruveski jt.) oli Härjapea jõgi keskajal Tallinna perifeerse tööstuse ja sellega seotud asustuste tsooniks, mille tähtsus kestis praktiliselt XIX sajandini, jättes mälestusväärseid jälgi ka nende baasil väljakujunenud kaasaegsete tööstuste näol (näit. Tallinna Paberivabrik, Naha-jalatsikombinaat "Kommuunar" jt.).

Tööstustega seotult paiknes ka mõnede uurijate (A.Kivi) poolt jõe keskjooksule paigutatud nn. Keldrimäe (Pleekmäe)

alevi, kus elasid kuni XVIII sajandini lõuendikangrud. Samasse perioodi võiks paigutada ka siinsed praegused Veski (kulges piki Härjapea jõe käärulist kallast) ja Keldrimäe tänavad. Samuti võiks keskaega paigutada ka lõigu praegusest Lastekodu tänavast, mis ühtib tolleaegse Ülemiste veskisse viiva - Tartu maanteega paralleelse - teega. Ka murti Härjapea jõe lätte juurest (ligikaudu praeguselt Tselluloosi- ja Paberikombinaadi territooriumilt) juba keskajal paasi.

Keskaegsetena on kartogrammis tähistatud ka Veerenni tänav ja lõik Süda tänavast, mida mööda kulges XIV saj. keskel rajatud Tallinna puhtaveekanal (vesivarustuse ja linna vallikraavide ning neil asunud kolme vesiveski toiteks), mis on alguse saanud samuti Härjapea jõe väljavoolu lähedalt (vt. Sigismund v. Stadeni 1699.a. plaan).

c) Sadama maa-ala.

R. Zobeli poolt linnaplaanide ja geoloogiliste andmete analüüsiga, aga samuti ka Suure Rannavärava zvingeri laskesektori uurimustega all-linnast itta - lahesoppi - määratud Tallinna algne sadam nihkus keskajal vaid mõnikümmend meetrit edasi. Sama autori andmeil paiknesid veel 1634.a. (Tallinna esimeselt teadaolevalt linnaplaanilt vaadatuna) muulid hilis-keskaegse sadamakoha läheduses (vt. R. Zobeli ajalooline õiend, VRV, P-1787). Ka A. Oleariuse tuntud Tallinna vaade läänest näitab siin sadamaga seotult paiknenud keskaegset alevit (XVI-XVII saj.). Nimetame seda asustust siinkohal Kalarannaks.

Ettevõtetest paiknesid siin keskajal hülgerasva sulatamise töökojad, mille toodang kujutas endast tähtsat eksportartiklit

d) Kalamajaks nimetatud alevis elasid keskajal eestlastest ja rootslastest kalurid ning mündrikud. See ebakorrapärase plaaniga asula on Tallinna 1699.a. plaanil nähtav. Siin-

kohal märkigem, et keskaegne asula hävis Liivi sõjas (30. jaanuaril 1571. a.) (vt. A. Kivi "Tallinna tänavad", lk. 45). Põhiliselt teede osas pilt vaevalt muutus, sest keskaegse asula suuruselt ja seega ka hilisema struktuuri stabiilsusest räägib siin ligikaudu 80 krundi olemasolu (vt. R. Zobeli ajalooline õiend, VRV, P-1787).

Kalamaja tähtsust tõstavad ka liivakivi mürd Kalamaja soos (praeguse Tööstuse tänava ja mere vahelisel maa-alal) ning tee läbi selle asula 1370. a. rajatud Kopli tellislöövi (vt. E. Alamaa, A. Kivi "Tallinn. Linna asustus- ja ehitusajaloolisi materjale seitsmes köites", ^{koide} VI". Eesti NSV Riiklik Ehituskomitee, RPI "Eesti Projekt", Tallinn, 1966. a.).

e) Kõismäe asula ("Reperbahn") oli linnale ligemal, jäädes Kalamaja, Kalaranna ja vanalinna vahele. See oli eestlastest ja rootslastest alamrahva - köiepunujate elurajoon. Ka paiknesid siin, vahetult Rannavärava ees, keskaegsed lubjapõletusahjud (vt. E. Alamaa, A. Kivi "Tallinn VI", lk. 120-138). XVII sajandi plaan näitab asula ligikaudse asupaigana praeguse Põhja puiestee ümbrust (Suure Rannavärava bastioni ja mere vahel, tollal küll ka bastioni kohal). Keskajal võis see alev olla üsna vanalinna loode- ja põhjakülje all. Siin asus ka P. Getruudi kirik. Kõismäe alevi lammutamist alustati kindlusvööndi laiendamisega XVI saj. ning see hävitati lõplikult Krimmi sõja ajal (1853-56)

Paljude uurijate (vt. näit. R. Zobeli ajalooline õiend) poolt keskaegseks nimetatud nn. Hermapõllu asula võis selles küllaltki tihedalt asustatud sadama-rajoonis jääda A. Kivi poolt näidatud kohta - praeguse Hobujaama tänava rajooni (vt. A. Kivi "Tallinna tänavad", lk. 38). Igatahes on keskaja lõpuks merepiir nihkunud juba Ahtri tänavast põhja (vt. R. Zobeli topograafiline skeem), andes selleks võimaluse.

f) Tõnismägi.

Eeslinnalise asulana on see sanktsioneeritud XIV saj. keskel, mil all-linna sarasest eraldati nn. Toomteeritoorium. Sellest ajast peaks olema pärit ka autonoomne, all-linnast sõltumatu juurdepääs Toompea linnusele Tõnismäe poolt (praegune Tõnismäe tänav, mis viis otseteed Pärnu maanteele). Linnuse teenindamiseks kujunes siin alev, kus asus ka P. Antoniu-se kabel. XVII saj. linnaplaanidel on näha selle alevi (maapinna reljeefi järgiv) linnuse suunas orienteeritud tänavatevõrk. Keskajal võis hoonestus olla veelgi rohkem linnuse poolsest XVII-XVIII saj. on Tõnismäge järk-järgult maha kaevatud.

Keskaegsete teguritena, mis võisid tingida asustuse olemasolu, võiks mainida ka praeguste Saani tn. ja Paldiski mnt. vahelist asustust, linna völlast praeguste V. Kingissepa ja Vana-Veerenni tänavate nurgal, Karjaallikat praeguste Tatari ja Allika tänavate lõikumiskoha läheduses, olulistena ka karjamaad ning aiad kõikide linnavärvate ligidal, Nunnakopli, Karja allika ja Jaani seegi juures ning Kalarannas, Kalamajas ja Kõismäel. Aedadena kasutatavad maa-alad olid pihtaiaiga piiratud ja tavaliselt hoonestamata, ainult üksikute küünidega kütuse, loomasööda ja aluspõhu säilitamiseks (vt. E. Alamaa, A. Kivi "Tallinn IV").

Oluliste elementidena väljaspool kesklinna teeritooriumi märkigem eespool nimetatud tellislöövi Koplis (rajatud 1370. a.) ja paemurdusid Lasnamäel.

Kõigi nende eespool nimetatud koostiselementide suunas kujunevad juba keskajal ka teed, millele vastavad loodes praegune Väike-Patarei, Jahu, J. Nikonovi, Kõie, Vana-Kalamaja, M. Kalinini tänavad; lõunas Pioneeride, J. Lauristini ja Tatari tänavad; kagus J. Kreuksi, H. Pöögelmanni, Lembitu, Lenhuki ja

Maakri tänavad; idas Narva maantee. Neid, põhiliselt tsentri-
fugaalseid, vanalinnast lähtuvaid pea- ja kõrvalteid ühendas
ka juba keskajal nn. vanalinna-väline ringtee. Lisaks vara-
linnalisele Narva-Tartu-Pärnu maanteede ühendusteele (kulges
piki N.Gogoli tänava alguse suunda ja Sakala tänavat) ning
Pärnu-Paldiski maanteede ühendusele üle Toompea (Tõnismäe tä-
nava kaudu) kujunes nüüd analoogne ühenduslüli ka läänes -
mereäärse Suur-Patarei tänava suunast lähtuva tee, sellega
Kalamaja alevist läänes ühineva Telliskopli tee (praegune Ka-
linini tänava suund) ja Paldiski maantee vahel praeguse Tel-
liskivi tänava näol (vt. Tallinna 1699.a. plaan). Lisaks nime-
tatud teedele hakkavad arvatavasti keskaja lõpus kujunema ka
vanalinna ümbritsevad uued ringteed, mis muldkindlustuste
täiendamisel võtavad juba kindla ilme XVII saj. lõpus (kesk-
aegseid perimeetrilisi teid vt. R.Zobeli topograafiline skeem,
leht nr.1).

Vaatamata kogu antud perioodi teatavale hüpoteetilisusele
mis ühelt poolt toetub R.Zobeli poolt vanalinna plaani uuri-
mustöös, väitekirjas ja siin/eelnenud, käesoleva töö jaoks
koostatud, ajaloolises õiendis väljatöötatud vara-linnalisele
ning keskaegsele asustus-versioonile ning teiselt poolt ret-
rospektiivsele plaanianalüüsile (Sigismund von Stadeni 1699.a.
ja E.Dahlbergi 1686.a. Tallinna plaanide alusel, millest esi-
mene on üllatava topograafilise täpsusega), kasutades võima-
luste piires ka teisi eespool nimetatud täiendavaid allikaid
ning ajaloolisi fakte, on ilmne, et keskajal lisaks kindlus-
tatud taumikule kujuneb välja ka edaspidi põhijoontes säilinud
domineerivate teede võrk. Esitatud analüüsi alusel võib öelda,
et praeguse city peatänavad ^(maanteed) on oma päritolult keskaegsed ning
~~(maanteed)~~ on nüüdisaegses Tallinna plaanis orgaaniliselt seo-

keskaegse vanalinna tänavatevõrguga.

3. periood 1530-1699.

Selle ajavahemikku eraldi analüüsimise põhjuseks oli asjaolu, et meie käsutuses on esimesed linnaplaanid XVII sajandist (neist täiuslikum Sigismund v. Stadeni 1699.a. plaan). Vaatleme seda perioodi kui keskaja ja uusaja vahelist olulist lüli, sest seoses keskaegsete muldkindlustuste tugeva arenguga laienes ühelt poolt neid ümbritsenud perifeerne asustusala praeguse city territooriumil, ent teiselt poolt säilisid samal ajal veel mõned keskaegsed teed, asustused ning sõlmpunktid.

Linna kaubandusliku mehhanismi dominant - sadam - on selleks ajaks nihkunud oma keskaegsest asupaigast tunduvalt rohkem itta. Sadama kaitseks on ehitatud tugev sadamat tuulte eest kaitsev muul. Just nimetatud muul peaks näitama ära ka keskaegse sadama oletatava paiknemise, sest seesugune kaitseehitus rajati ikkagi valdavate tormiste meretuulte vastu (mille asemel varem oli arvatavasti mingi looduslik kaitse).

XVII sajandi lõpus ümbritseb vanalinna funktsionaalne - enam-vähem radiaalne - perifeersete teede võrk. Et kasvanud muldkindlustused hõlmasid sel ajal ca 50 ha suurema ala kui keskajal (vt. R.Zobeli ajalooline õiend, VRV, P- 1787), siis tuleb arvata nende juba keskajal perifeeriasse suundunud teede lõplik areng just sellesse sajandisse. Seoses mere taganemisega (Härjapea jõe joonel kuni 600 meetrit) sai kesklinna territoorium juurde maad, mis tingis ka asustuse arengu Härjapea jõe pikeneval trassil - Püha Johannese Hospidali juurest edasi kirdesse.

Sel perioodil tekib ka muldkindlustustega kaitstud vanalinna küllaltki kindlakujulises struktuuris väike muutus. 1652.

rajatakse Uus tänav, mis on esimeseks, vanalinna organismiga otseselt seotud tänavaks väljaspool linnamüüri. E.Dahlbergi 1686.a. plaanil on selle uue hoonestusala projekt tunduvalt suurejoonelisem ja kujutab endast tervet rägulaarsete tänavatevõrguga ja keskse väljakuga uut rajooni. Sellise rajoonina jääb see uus linnaehituslik samm realiseerimata.

1699.a. plaanil näeme, et kadunud on ka vana orgaaniline ühendus Toompea ning Tõnismäe vahel. Mägi on maha kaevatud, selle asemel on vallikraav.

Keskaegsetest perifeersetest asustusalaadest areneb eriti hoogsalt Härjapea jõe ümbrus - eriti selle eespool nimetatud kirdesuund (praeguse Jõe tänava rajoonis ning Maneeži ja Gogoli-Viiralti tänavate vahelisel maa-alal). XVIII sajandiks on siia kujunenud juba ulatuslik eeslinn. Ka Kalamaja ning Kalaranna territooriumid laienevad ning võtavad eeslinnalise ilme. Võib eeldada ka Hermapõllu asustuse (praeguse Hobujaama tän. rajoonis) laienemist muldkindlustuste tõttu vähenenud Kõismäe ja Kalaranna arvel. 1699.a. plaanil võib näha seda asustust Narva maantee ja sadamaga ühendava tee (praegusest Hobujaama tänavast veidi läänes) vahel, mis peaks viitama asula küllaltki olulisele kohale sel perioodil.

Ka Tõnismäe eeslinnaline areng nihkub laienenud muldkindlustuste tõttu lõunasse, ulatudes praeguse Kiire tänavani. Kui Kalamaja-Kalaranna ja Härjapea ümbruse asustused on looduslikest eeldustest tingituna stiihilise ebaregulaarse tänavatevõrguga, siis Tõnismäe eeslinna iseloomustab palju kindlam plaan - radiaalsed tänavad Toompea suunas, mida ühendavad ristuvad tänavad.

Uue asustusalaana võiks sel perioodil nimetada Paldiski (Haapsalu) ^{ma-}tee ümbrust (Saani tn. ja Paldiski maantee vaheli-

sel maa-alal). Arvatavasti on tolleaegne otsepääsu puudumine kindlustatud linna sellelt maanteelt põhjustanud siin eel-linnalise peatuskoha koos vastava teenindava asustusega. Ühenduse tähtsust rõhutagu Haapsalu ordulinnuse ja seda ümbritsenud asustuse linnaks kujunenud suhtlemisvajadus Tallinnaga. Mõningal määral võib Paldiski maanteest lõunasse jääva asustusala kujunemist seletada siin muldkindlustustest hõivatud Tõnismäe territooriumi elanikkonna võimaliku ümberpaiknemisega. Igatahes toimub siin tänavatevõrgu tunduv laienemine (uusaegne nähtus) ning selliste teede kujunemine, mida võib praegu siduda Saani, Suve, Kevade, Koidu, Eha, Adamsoni ning Mitšurini tänavatega. Tõnismäe rajoonis asuvad sel perioodil sellised tänavad nagu Endla ja osaliselt ka keskajal kujunenud praegune Pioneeride tänav. Kiire tänavasuuna teket võiks siduda Toomterritooriumi piiriga lõunas. Kagus arenevad praegused Tatari, J. Kreuksi, H. Pöögelmanni ja Lembitu tänav, mille ühendusteena hakkab kujunema ka V. Kingissepa tänav. Mere taganemisega ja Härjapea jõe asustuse hoogsa arenguga seoses kujunevad selles linnaosas uued tänavad nagu praegused Maneeži, Karu ja Tuukri põik.

Kalamaja rajoonis arenevad praegused Suur-Patarei, Küti, Kõie, Jahu, J. Nikonovi, Tööstuse, Niine, J. Käsperti, Kesk-Kalamaja ja M. Kalinini tänavad või nende juba varem ~~ini~~ eksisteerinud suunad.

Uute linnaehituslike elementidena hakatakse alates XVII sajandi teisest poolest rajama ka suvemõisaid (Höfchen). Linnakodanike tarbeks tükeldatai maa-alad tolleaegse linnasarase edela osas (Christienthal), praeguste Paldiski maantee, Kadaka tee ja endise Habersti mõisa piiri vahelisel territooriumil ning Kadrioru rajoonis (Lasnamäe nõlva alusel maa-alal), kuhu

hakatakse rajama rohkesti rohtaedu, kalatiike ning ilu-viljapuaedu (vt. "Tallinn IV", E.Alamaa, A.Kivi, lk.178-185). Samuel Waxelbergi poolt 1688.a. koostatud Tallinna linnaplaanilt "Delineatio Geometrica öffwer de Länder som Slott och Stadhen wedh warande tydh inne hafwe och possidera" leiame juba linnasarases 23 nimeliselt loetletud majandit ("Hof"), neist Kristiine heinamaa rajoonis 15, praeguste Lauluväljaku ja Kadrioru-pärgi piirkonnas ja Joachimsthalis 1 (praegune sõjaväe haigla). Suurem osa plaanil näidatud majapidamistest asuvad ligikaudu samadel kohtadel, kus paiknevad ka hilisemad hästi korrastatud suvemõisad. Käsiteldaval perioodil kujutavad need aga veel vaid tulevaste suvemõisate algeid, mis pealegi XVIII sajandi algul, Põhjasõja ajal hävitatakse.

Lisaks suvemõisatele paiknevad Kadrioru territooriumil ka lubjaahjud, kus põletatakse Lasnamäe paemurdudest saadavat paasi.

Analoogselt nüüdisaegsele ringteele ümber vanalinna (Mere-Põhja-Gagarini-Suvorovi puiestee ja Pärnu mnt. lõik) eksisteeris ka XVII saj. lõpus välislinnaline ringtee, millest kaasaegsega kokkulangevana võiks nimetada Mere puiesteed (koos sellest vanalinna lähtuva Rannavärava teega). Põhimagistraalid ja neid ühendav perifeerne teede võrk säilib keskaegsel kujul ka nüüd (mida tingib peamiste looduslike elementide, asustuste ning linna-väliste ühendussuundade stabiilsus). Sellisena astus Tallinn ka Vene keisririigi koosseisu.

4.periood 1699-1801.

Perioodi oluliseks ajaloolis-poliitiliseks sündmuseks oli Eestimaa ühendamine Vene keisririigiga 1710.a. Sellega seoses tõusis Tallinna kui Vene Impeeriumi sadamalinna strateegiline tähtsus. Kasvas linna elanikkond, seda eriti sõjaväelaste ja

arvukate ehitustööliste (kes ehitasid mitmesuguseid riiklikke ja strateegiliselt tähtsaid ehitusi) arvel.

Eriti hoogne areng toimus sadama rajoonis. Siia rajati admiraliteet, kasarmud, laod, mitmesugused töökojad ja sadamaehitused. Sadama ümberehitus, mis kestis läbi kogu sajandi, algas aastail 1714-1716. Rannikule ehitati rida patareisid ja muldkindlustusi; sadama ette aga merekindlus. Sadamakindlustused, praeguseni 1854.a. kujul säilinud Suure-Patarei kompleksi rajamine toimus endise Kalamaja eeslinna territooriumil. Arvatavasti tingis see asustuse laienemise lõunasse. Seoses sellega tekivad asustused praeguste J.Käsperti ja Jahu tänavate vahelisele maa-alale ning arenevad tänavad nagu Vana-Kalamaja, Uus-Kalamaja (viis Kalamaja surnuaiale), Suur-Laagri (mille ääres paiknes ka kirik). Praeguste Sadama ja Ahtri tänavate vahelisele maa-alale rajatakse admiraliteedihoonete kompleks. Samas läheduses asus ka vürst Menšikovi hoone, reeglipärase planeeringuga barokk-ansambel. Kujunevad välja praegused Sadama, Ahtri ja Hobujaama tänavsuunad. Sadamasse tuuakse ka Härjapea jõe ülemjooksult mageda vee kanal, mida tähistab praegune Vesivärava tänav. Nimetatud perioodil juhtis Tallinna kindlustustöid Tallinna Insenerikomando.

Teiseks oluliseks ehitusrajooniks kujunes sel perioodil Lasnamäe nõlvaku alune maa-ala, praegune Kadrioru. Sinna, ühe XVII saj. rajatud suvemõisakese maa-alale ehitas Peeter I oma majakese ja lähedusse suurema suvelossi, Jekaterinentali, Kadrioru lossi, mille juurde rajati suurejooneline park (vt. Tallinna plaan 1801.a.). Seoses nende ehitustega kujuneb välja praegune A.Weizenbergi tänav. Lossiansamblist linna poole, praeguse A.Leineri tänava ääres (Vesivärava ja L.Koidula tänavate vahelisel lõigul) tekkis põhiliselt Kadrioru lossiansambli teeni-

jaskonna tarbeks linnaosa - Sloboda, mis oma korrapärase planeeringuga erines senistest põhiliselt liiklusteedest suunatud plaaniga eeslinnadest (vt. Eesti Arhitektuuri Ajalugu, Eesti Raamat, Tallinn 1965, lk.143). Seoses nimetatud asustusega kujuneb välja ka ^{praeguse} A.Leineri tänav, mida pargist lahutas Lasnamäelt algav oja. Kadrioru lossi rajamisega pandi alus suuremate püsimate ansambelite rajamisele väljaspool kindlustatud ala. Nii rajatakse Tallinna ümbrusesse üle neljakümne suvemõisa, millest praeguse kesklinna territooriumil paiknesid Catharinenthal (Kadriorg), Fonnenthal (Kadrioru keskosa maa-alal), Friedheim (praeguse Veetorni tn.3), Joachimsthal (Juhkenthal, praeguse V.Kingissepa tn.110), Königsthal (praeguse Pioneeride tn. 13), Lovisenthal (praeguste Gagarini puiestee ja Mitšurini tn. nurgal), Sanct Martens-Holm (mõis ja kõrts, Tartu mnt.16 juures), Wittenhau e. Wittenruh (praeguste Narva maantee ja Weizenbergi tänavate vahelisel maa-alal) ja mõned linna suubuvate peamagistraalide äärest (vt. "Tallinn IV", E.Alamaa, A.Kivi, lk.187-212). Hiljem ehitatakse mõned neist ümber kõrtsideks ja lõbustuspaikadeks.

Põhjasõjas peaaegu täielikult hävinud Tallinna eeslinnad ehitati taas üles. Sajandi lõpuks on neist nii pindalalt kui ka elanike arvult kõige suurem Tartu maantee rajoonis paiknev Kivisilla eeslinn (sai nimetuse üle Härjapea jõe viiva kivisilla järgi). 1721.a. rajatakse ka Kaasani kirik. Lisaks varem nimetatud tänavatele kujunevad siin veel praegused Imanta, Lastekodu (lõik Kolhoosi tn. ja turule viiva sissesõidu vahel), Turu põik, Liivamäe, Kaasani, V.Kingissepa tänavad. Teise suurema eeslinnana areneb lõunasse (külgnedes vanalinna lääneosa-ga) eespool koos sadama laienemisega käsitletud Kalamaja. Eeslinnad kerkivad taas ka Paldiski mnt. ja Tõnismäe ümbruses, mis küll administratiivselt allusid Toompeale, kuid plaanili-

selt on üksteisest eraldiseisvad kompleksid (vt. 1801.a. plaan) Sel perioodil kujunevad neis rajoonides praegused Sügise, Loode Koidu (lõik A.Adamsoni ja Roopa tn. vahel), J.Mitšurini (lõik Koidu ja Tehnika tn.vahel), J.Gagarini, Komsomoli (lõik Koidu ja Pioneeride tän. vahel), Hariduse ja Suvorovi puiestee ning arenevad mõneti edasi ka juba eksisteerivad tänavsuunad.

Kujuneb ka Karjavärava eeslinn Karjavärava ja Pärnu maantee vahelisel maa-alal. Hakkab arenema ka nn. Viru värava eeslinn (Narva maantee algus), mis sel perioodil ~~kujuneb~~ eriti ^{laialt} ~~kuuluvad~~ Härjapea ümbruses. Seoses selle asustuse arenguga ^{kuuluvad} siin ka praegused Pronksi, J.Anveldi (lõik lõuna pool Narva maanteed), M.Lomonossovi (õieti selle alguse suund kuni Anveldi tänavani, s.t. Härjapea jõeni) ja Fr.R.Kreutzwaldi tänava alguse ning Terasse tänavaga ühtelangevad tänavsuunad. Narva maantee alguses kujunevad aga raehärrade kalatiigid ja linnaväravate eelne turg, kus kauplesid enamasti venelased, millest ka väljaku hilisem nimetus - Vene turg.

Suuremaks ansambliks kujuneb sel perioodil Juhkenthali (praegusest Filtri teest kagusse) hoonestus, kus 1772.a. ehitatud haigla ümber gruppeerusid arvukad sõjaväe ehitused.

Koos eeslinnade arenguga kujunevad siin ka muud ettevõtted milliste arengut soodustas 1785.a. kinnitatud linnaseadus, ^{mis} mille-andis igale linnakodanikule õiguse ilma erilise loata rajada igasuguseid töökodasid ning manufaktuure. Nii rajatakse praeguste Leineri-Kollase-Tobiase tänavate vahelises kvartalis, Narva mnt.36 kohal ja Salme-Tööstuse-Tõllu tänavate vahelisel maa-alal köievabrikud, tellisetehased Kalamajja (Tööstuse tn. ja mere vahelisele maa-alale kuni Koplini välja), vasepada praeguse Staadioni tänava otsa jõekaldale ning nahaparkimise töökodasid (vanalinna ja ka praeguse Naha-Jalatsikombinaadi "Kommu-

naar" territooriumile). Arvatavasti laieneb ka lõuendikangrute asula ning töökojad Pleekmäel (vt. E. Alamaa, A. Kivi "Tallinn VI", lk. 313-323).

Mis puutub vanalinna, siis all-linnas sel perioodil ei toimu erilisi muudatusi. Tehakse vaid üksikute hoonete ümberehitused, mis toovad uusi elemente linnapilti (tsistertslaste kloostrikiriku ümberehitused, jne.). Tuleks aga märkida suväreivate ehitusi Raekoja platsile. Vanalinna ümbritsevate muldkindlustuste täiustamine jätkub (saavutades oma tipu XIX saj. keskpaigaks). Mõningal määral muutub ka Toompea arhitektuuripilt. XVIII saj. lõpukümnetel algasid ulatuslikud ehitustööd Eesti-maa Kubermangu administratiivkeskuses - Toompeal. Ordulossi kindlusetäoline isoleeritus likvideeriti linnuse idamüüridele ehitatud Kubermanguvalitsuse hoone rajamisega, missugune jääb nüüd linnuse ette rajatud paraadväljaku - Lossiplatsi - äärde. Märkatavalt muudavad Toompea ilmet XVIII sajandil ehitatud suured klassitsistlikud hoone (Rahvakohtu, Kohtu jt. tänavatel).

XVIII sajandil toimus linna administratiivses korralduses tähelepanuvääriv muudatus: aastal 1785 toimus linna kruntide nummerdamine. 1797. a. jagati eeslinnad nelja kvartalisse, mis hõlmasid kokku 1246 krunti.

Olulisemateks momentideks linna üldarengus jäävad sel perioodil ikkagi praeguse kesklinna territooriumi väljakujunemine: sadama ja selle kindlustusehituste areng, Kadrioru ja sellega kaasneva ulatusliku puhke-lõbustusasutuste rajooni kujunemine, supelusasutuste rajamine ning eespool analüüsitud eeslinnade taasareng (koos vastava töökodade ning manufaktuuride võrguga). Eeslinnade varasem, mõnevõrra stiihiline arengulaad kaob, nad võtavad endale juba meile hilisemast ajast tuntud kindla plaanilise kuju koos mõningate tänaseni säilivate arhitektuursete ob-

jektidega. Kaob looduslike elementide prevaleeriv osa linna-
plaani arengus: tähtsamaks muutuvad vanalinna muldkindlustus-
te vööndist kaugemale arenevad strateegilised elemendid ning
Vene keisririigi monarhi Peeter I ideed Tallinnast kui Vene-
maa "aknast" Läände.

5. periood 1801-1855.

Selle perioodi jooksul saavutab Tallinna vanalinna pide-
valt ümbritsev kindlustusvöönd maksimumi. Seda ümbritseb ring-
magistraal, mis radiaalide abil on ühendatud eeslinnade ja pe-
rifeersete linnaosadega. On välja kujunenud Tallinna kui uus-
aegse kindluslinna ilme, mille tihedalt täisehitatud tuumik
- vanalinn - on eeslinnadest või alevitest eraldatud range va-
hevööga (tähistame bastionidevööndi vanuse ka lisataval tagi-
plaani selle perioodiga). Perioodi lõpuks aga kindlustuste
tähtsus taandub, algab tsentrumi ja perifeeria kokkukasvanine
Viru-Karja-Harju väravate vahelises kontaktitsoonis.

XIX sajandi alguses luuakse linnas ka rida tööstusette-
võtteid (nahatööstus, värvimistökojad, paberivabrik, tiku-
vabrik, suhkruvabrik), mis suurte hooneterühmadena töid kaasa
ka uusi linnaehituslikke elemente.

XVIII-XIX sajandite vahetusel hakati Tallinnat elavalt
küllastama kui supellinna (eriti pärast 1812. a. Vene-Prantsuse
sõda) ning seetõttu rajati supelasutus Kalarannas, Kalamajas
ja Kadriorus ("Wittenau" suvemõisa) ning suvilate rajoone
(näit. praegune Mäekalda tänav).

1825. a. teostati Tallinna täpne ülesmõõtmine, mis haa-
ras vanalinna ja eeslinna nii plaaniliselt kui ka tänavseinte
arhitektuuri (H. Üprus, "Tallinn aastal 1825", Tallinn 1965. a.).
Selle hinnatava täpse plaani ning ka hilisemate, käsitatava pe-

rioodi lõpuaastatest pärinevate plaanide analüüsimisel saame teha rea tähelepanekuid linna plaani arengu kohta.

Perioodi jooksul kujunevad praeguse city territooriumil sellised uued tänavad või endiste edasiarendused nagu näit. praegused Endla, Kiire, Tatari, Vineeri, Vana-Veerenni, Uus-Tatari, Ravi, A.Tisleri, V.Kingissepa, Imanta, Lennuki, Kolhoosi, Lastekodu, Filtri tee, K.A.Hermanni, Mäekalda, J.Tombi, Fr.R.Faehimanni, J.Kõleri, L.Koidula, Hõbeda, Vase, Tuukri, Tuukri põik ja Lootsi.

Sel perioodil tekivad ka esimesed kapitalistlikule linnale iseloomulikud tööstusrajoonid ja agulid, mis hiljem linna struktuuris omandavad määrava koha. Neist mainigem praegust paberitööstuse-kompleksi territooriumi Tartu maantee ääres (Lasnamäe nõlval), tööstusettevõtted Pärnu maantee ja V.Kingissepa tänava vahelisel maa-alal, uusi ladusid Lootsi tänava ümbruses. Oluliselt laieneb Kadrioru ja ka Juhkenthali ümbrus ning tiheneb ka Kalamaja asustus.

Linn sammub arenevasse kapitalistlikku perioodi kujus, kus lisaks väljaarenenud tuumikule - Tallinna vanalinnale koos lõplikult väljakujunenud muldkindlustustega - on välja arenenud põhilised suuremad liiklusteed end. maanteed, koos neid ühendava, muldkindlustusi spaleeriva, sisemise ringteega ning juba varasemal ajal väljakujunenud perifeersete ühendusteedega. Tiheneb küllaltki stiihiline tänavatevõrk ning asustus Kadrioru ja Härjapea jõe vahelisel, Juhkenthali ja Härjapea jõe, Pärnu maantee ja V.Kingissepa tänava vahelistel maa-aladel. Kaasaegsele lähedasel plaanimustril puudub veel vaid järgmisel perioodil praegust cityt fikseeriv ringraudtee ümber linna.

6. periood 1855-1914.

Seoses kapitalismi hoogsa arenguga, mille esimest etappi siinjuures käsitleme, toimuvad olulised nihked ka Tallinna plaani arengus. Linna tööstuse ja kaubanduse arengus omas olulisel kohal ka 1870. a. valminud Peterburi-Paldiski raudtee. Sajandi lõpuks (1897. a.) on Tallinna elanikkonna arv tõusnud 58810 elanikuni. Esimese maailmasõja alguseks kujuneb Tallinn tüüpiliseks tööstuslinnaks. Elamuehituse hoog üha kasvab, saavutades oma maksimumi 1911. a. (vt. Eesti Arhitektuuri Ajalugu, lk. 405), mis langeb mõnevõrra enne Esimest maailmasõda seoses merekindluse, sõjasadama ja suurtehaste rajamisega.

Tallinna vanalinna ümberkujunemises omab tähtsast osa 1857. a. linna kustutamine kindlustatud linnade nimekirjast. Bastionide ja täidetud vallikraavide kohale rajati järgnevatel aastakümneil haljasalad ja väljakud, millega Tallinna vanalinn ümbritseti kolme ja poole kilomeetri pikkuse parkide ning puiestike vööndiga. Harjuvärava mäele rajati park aastal 1860, Lindamäele aastal 1862, endise Nunnavärava ja Suure Rannavärava vahelisele maa-alale 1864. aastal, Skoone bastionile aastail 1881-1885 jne. (vt. Eesti Arhitektuuri Ajalugu, lk. 405).

Hoogustub ka vanalinna ja eeslinnade kokkukasvamine, tekitab nn. kontaktitsoon (Pärnu maantee, osaliselt ka Gagarini pst. tsoonis). Vanalinn hakkab üha rohkem omandama city funktsioone, kontaktitsooniks hakkab kujunema linna uus tsentrum. Sellega koos ehitatakse ümber palju vanu hooneid ja lammutatakse endisi kindlustusi (näit. linnaväravad: 1868. a. Nunnavärav, 1874. a. Harju värav). Lammutati samuti osa linnamüürist Karja ja Viru tänava vahelises osas ning algas ka vanalinna hoonete massilisem ümberehitamine linna kaubanduslikuks kesku-

seks. Tallinna vanalinn kaotab kapitalismi süvenemisel küll palju oma endistest muinsustest arhitektuuri tähenduses, säilib aga oma linneehitusliku struktuuraalse tervikpildi.

Vanalinna vahetus läheduses rajati Raekoja platsilt 1896. a üle viidud nn. Uus turg (praeguse "Estonia" teatrihoone kõrval) 1909. a. kõrvaldati heinaturg praeguselt Võidu väljakult (kuhu püstitati Peeter I monument).

Massiline ehitustegevus toimus sel perioodil põhiliselt endisel eeslinnade territooriumil, s.t. praegusel city maa-alal mida nüüd piiras vastrajatud raudtee. Tallinna 1911. a. plaani (Pharus-Plan Reval) analüüsidest võib mõista raudtee tolleaegset orgaanilist seost linnaga. Nimelt suundub linna lõunast kaks raudteeharu, üks (Haapsalu raudtee) linna läänest piirates ning Balti jaama suundudes ning teine (endine kitsarööpmeline raudtee) linna idast piirates ja praeguse Uue-Sadama tänavani ulatudes (Viljandi raudtee). Neid raudteeharusid lõikab lõunast Balti jaamast lähtuv Tartu-Peterburi raudtee. Sadama poolt piirab linna Balti jaamast ja Kalamaja ringselt ümbritsevast harust lähtuv sadamat teenindav raudtee. Need raudteeliinid kokku moodustavad ühtse elanikkonda, sadamat ja tööstusettevõtteid teenindava süsteemi ning eraldavad praeguse tuumiku maaala muust territooriumist, luues siin eelduse kontsentreeritud ehitustegevuseks. Sellest linna ümbritsevast raudtee-ringist jäävad välja vaid Kadriorg, Lasnamäe nõlval Tartu maanteed ümbritsev tööstusrajoon ning Juhkenthali hospitali ansambel, samuti ka Pelgulinn (Paldiski maantee ja raudteetammi taga). Selle süsteemiga eraldi seotud moodustised on muidugi sadamat, tööstusettevõtteid ja Balti jaama ühendav Kalamaja raudteering ning lõunas, ringteest väljaspool, Pärnu maanteed ümbritsev ja kahe raudteeharu (Haapsalu raudtee ja endine kitsarööpmeline raudtee) vahele jääv rajoon (Tondi). Üldiselt aga - eespoolnimetatud

rajoonid kõrvale jättes -õeldagu, et raudteeringi ümbritsev maa-ala on hoonestuseta ning hilisemaks linna arenguks küllaltki perspektiivne (v.a. kagu suund, kus asub Ülemiste järv).

Raudtee lähedusse tekivad nüüd uued tööstusettevõtted: "Volta" ja "Krull" Kalamajas (praeguste Volta ja Tööstuse tänavate vahel), tehase- ja laohooned Narva maantee ja Mere puistee vahelisel alal, tehasehooned Tartu maantee ääres (Lasnamäe nõlval), tapamaja praeguse J. Tompi tän. ääres, raudtee-ettevõtted Balti jaama ümbruses jt. Suuri ehitustöid teostati ka sadamas, kuhu pärast Tallinna merekindluse likvideerimist ehitati XIX sajandi lõpus mitu uut sadamasilda (vt. Eesti Arhitektuuri Ajalugu, lk.407). Eriti hoogsalt arenes sadamas nn. Uue sadama rajoon (praeguste Tuukri, Ahtri, Uus-Sadama ja Petrooleumi tänavate ümbruses). Lisaks sadamaehitustele ja neid teenindavale raudteeharule on siin suured elevaatori ning ladude ehitused. Võib arvata, et sel ajal likvideeritakse ka vesine madalik, mis asus siinsel territooriumil ning mida rohke kanalite-kraavide ja Härjapea oja tõttu Uus Hollandiks nimetati (Hollandi tänav = praegune Tuukri tänav). Ka praeguste Petrooleumi ja Nafta tänavate kujunemise võib siduda uute sadamaehitustega.

Sel perioodil laienevad ka supel-, suvitus- ja lõbustusasutused Narva maantee, Mäekalda tänava ning Kadrioru praeguste A. Weizenbergi, L. Koidula ning A. Leineri tänavate ääres. Uutest tänavatest kujunevad siin praegused Fr. R. Faehlmanni ja F. Wiedemanni tänavad.

Uutest tänavatest kujunevad Narva ja Tartu maantee vahelisel territooriumil välja praegused N. Gogoli, Tina, R. Tobiase, Kollane, J. Kunderi, Laulupeo, K. Türipu, osaliselt ka Vase ja F. R. Kreutzwaldi, lõplikult aga J. Tompi tänav. Nende ümber are-

nevad uued elamurajoonid, põhiliselt puidust.

Nagu ka eespool märgitud, areneb Narva maantee ja Merepuiestee vaheline ala tol perioodil seotult siia rajatud ladude ning tööstusettevõtetega. Sellega koos kujuneb lõplikult välja ka praegune Hobujaama tänav. Nimetatud territooriumiga külgneval endisel bastionidevööndil kujunevad aga praegused Ujula, Inseneri ja Vana-Viru tänavad.

Seoses bastionide likvideerimisega, vanalinna kaubandusliku tähtsuse tõusuga ning teda ümbritseva maa-ala hoogsa täisehitamisega rajatakse vanalinna ümber ka uued liiklust reguleerivad tänavad: praegused Gagarini, Suvorovi (kolm paralleelset tänavat) ja Estonia puiestee, Käsperti, Valli, Suur-Karja ja Nõukogude tänav. Rajatakse ka uued Pärnu maantee, Mitšurini ning Toompea tänavate lõigud vana ning uue linna liikluse parema ühendamise eesmärkidel. Endine selgepiiriline vanalinna ja eeslinna ühendav teedesüsteem muutub kaootilisemaks, *mit*

ok Rajatud lähtudes linna eriosade lokaalse suhtlemise mitte aga linna kui terviku huvidest.

Tööstusettevõtete laienemisega Tartu maantee ääres (Lasnamäe nõlval ja selle all) kujunevad ka siinkandis uued tänavad nagu Masina, Lastekodu (lõik Masina ja Odra tänavate vahel), Jaagupi, Püssirohu (viis Püssirohukeldri juurde), Võistluse ja Staadioni. Laieneb asustus nende tänavate ning Juhkenthali linnaosa ümbruses. Sellesse perioodi langeb ka kalmistute (Katoliku kalmistu, Aleksander-Nevski kiriku kalmistu, Kaarli kiriku kalmistu, Muhamedi kalmistu ja Sõjaväe kalmistu) laiendamise endise Härjapea jõe ja raudtee ning praeguse A. Tisleri tänava vahelisele maa-alale.

Kalmistute ja Pärnu maantee vahelisele maa-alal kujunevad uued tänavad nagu praegused J. Sihveri, A. Tisleri ja Herne.

J. Sihveri tänava kujunemise võib arvata vasti säduda suure mööblitööstuse ettevõtte rajamisega Pärnu maantee äärde (vahetult raudtee juurde). Ka Tatari ja Vineeri tänavate ning Pärnu maantee vahelisele alale kujuneb sel perioodil tööstus (esialgu tapeedivabrik).

Hulgaliselt kujuneb tänavaid seni tühjana seisnud Pärnu maantee ja Kiire tänavate vahelisel maa-alal (nn. Uue-Maailma rajoon). Siin kujunevad praegused Luha, Kristiine, Kesk-Luha, Oja ja Tehnika tänavad, mille äärde rajatakse osaliselt (arvata vasti nimetatud kolmnurga põhja-ida osas) ka hoonestus.

Küllaltki suure asustusala uute tänavatega lisandub sel perioodil ka territoorium Kiire, Endla ja Komsonoli tänavate vahel. Siin ^{kujuvad} praegused Koidu, Pilve, Komeedi, Tehnika, Saarni, Kuu ja lõplikult ka Pioneeride tänav. Nimetatud asustusega külgneval, Endla ja J. Mitšurini tänavate vahelisel territooriumil kujuneb samuti uus elurajoon praeguste J. Laari, Roope, Tehnika ning Koidu tänavatega.

Balti jaama hoone ning raudtee ehitustega seotult kujuneb välja ka asustus praeguse Tehnika tänava alguses (Gagarini puistee ja Paldiski maantee vahel) koos nimetatud tänavatega.

Uue transpordiliigi - raudtee - kujunemine mõjustab oluliselt ka Kalamaja rajooni ilmet. Lisaks raudteeringi ~~vastavalt~~ Kalamaja rajooni ^{üldsuurus ja kuju} ~~uut~~ dikteerivale iseloomule (~~üldsuurus ning kuju~~) nihkub sadama territooriumi laienemisega sadamat teenindavate tööliste asula (Kõismägi) praeguste Tööstuse-Nikonovi tänavate ja mere vahelisele maa-alale (s.t. lõunasse). Laienevad ka ülejäänud Kalamaja osa asustamist soodustavad ettevõtted (eelpoolnimetatud "Volta" ja "Kruul" ning Põhja puistee äärde).

Nimetatud põhjusil kujunevad raudteeringi sees paikneval

territooriumil ka praegused Malmi, Valgevase, Linda, Graniidi, Salme, Volta, Tööstuse, Kalju tänavad ning lõigud Kungla, Vabriku ja J.Nikonovi tänavaist.

Linnalähedasist sidemeist muutub sel perioodil tähtsaks Kopli, kuhu püstitatakse 1912.a. Vene-Balti laevatehas ning korrapärase planeeringuga elamurajoon. Sellest ka Tööstuse tänavava kujunemine ning tähtsus.

XX sajandi algust märgistab hulk Tallinna planeerimise ettepanekuid. Aastal 1910 koostati nn. Politsei aia (praegune Pioneeride väljak) ja selle ümbruse planeerimise projekt. 1912.a. kuulutati välja konkurss uue raekojahoone ning selle ümbruse projekti saamiseks (praegune Viru väljak), millele esitasid rea huvitavaid ettepanekuid arhitektid A.Jaron ning E.Saarinen. 1913.a. viidi läbi uus rahvusvaheline konkurss Tallinna linna generaalplaani saamiseks, millel sai esimese auhinna Soome arhitekt-urbanist E.Saarinen. Saarineni generaalplaanis oli linn jaotatud elamu- ja tööstusrajoonideks ning selgepiirilisel välja toodud linna ühiskondlik keskus (vt. Eesti Arhitektuuri Ajalugu, lk.407). Projektis oli läbimõeldult esitatud ka linna haljastus- ning transpordisüsteem, tehtud ettepanek ka kasvava linna raudteejaama Lasnamäele ümberpaigutamiseks. Selle suurejoonelise projekti elluviimist takistas aga Esimene Maailmasõda.

Üldiselt kujunes sel perioodil välja praegu linna cityna nimetatav, raudteeringiga eraldatud territoorium. Endised vanalinna eeslinnad hakkasid nii omavahel kui ka kindluse tähtsuse kaotanud tuumikuga kokku kasvama, moodustades pidevalt tiheneva hoonestusega maanteede, nende ühenduste ja lokaalsete tänavatega ühtse süsteemi, mille kaubanduslik-administratiivse city moodustas vanalinn. Raudtee rajamisega ja sellega kaasneva

transpordi, kaubanduse (samuti ka merekaubanduse) ning tööstuse arengust tingitud suurte linnaehituslike muutuste kõrval omab ka sel perioodil olulist osa Tallinna vanalinn. Selle rekonstrueerimine ning kohandamine tooleaegse city vajadustele ei tinginud aga analoogselt teistele Venemaa Läänemere-äärsetele linnadele (Petrograd, Riia) oluliselt suuri ning esinduslikke uusehitusi kesklinnas. Kujunevad ka esimesed raudtee-välised eeslinnad (Pelgulinn, Tondi, Lasnamäe, Kadriorg, Kopli).

7. periood 1914-1940

Ka Esimese Maailmasõja ajal kasvas Tallinna elanikkonna arv (1917. a. alguseks 159000-le), kuid see tõus omas vaid ajutist iseloomu. See oli seotud põhiliselt sõjaliste objektide rajamisega ja ei mõjutanud seetõttu ka oluliselt linnaplaani edasinnengut. Võib oletada vaid olemasoleva asustuse mõningast tihenemist suhteliselt madalaväärtusliku puithoonestusega. Linna elanikkonna ja plaani arengu orgaanilisemat sõltumist võib täheldada alles hiljem, kodanliku vabariigi perioodil.

Sellele linna arengut käsitletavale perioodile on juba võimalik iseloomustust anda tänaseni suures osas säilinud hoonestuse põhjal. 1920-30-ndate aastate üheks laiemalt arenenud rajooniks on Kalamaja, kus juba eelmisel perioodil kujunema hakanud tänavatevõrku täiendatakse praeguste Kungla, Tõllu, J. Kasperti ning osaliselt ka Kalevi tänavaga ning tööstustest vaba maa-ala hoonestatakse ühetüüpsete (domineerivalt kivi-puithooned) elamutega. Hoonestuse suhteliselt ühtlasele iseloomule ning mastapsusele on heaks täienduseks oskuslikult rajatud haljastus. Rajooni hoonestust täiendatakse (kuni perioodi lõpuni) ka mastapsete funktsionalistlike elamutega (näit. Nikonovi, Väike-Laagri, Suur-Laagri ja Vana-Kalamaja tänavate poolt

piiratud nelinurgal, Suur-Patarei tänavas jm.). Kõige ühtlasem on siiski rajoon praeguste Volta, Kalinini, Tööstuse ja Malmi tänavate vahel. Muudes osades on ebaühtlasem pilt: Siin on segunenud erinevate perioodide arhitektuur. Teine 1920-30-ndail aastail välja kujunenud suurem rajoon paikneb praeguste Veereni, A. Tisleri, Herne ja Õilme tänavate vahelisel maa-alal. Domineerib 1-2.korruseline puithoonestus, mis on siin seotud lopsaka haljastusega. Siin kujunevad ka uued tänavad, nagu praegused Kodu, Puhke, Vaikne, Tare, Kauna ja Õilme. Nimetatud asustusega on samuti seotud üht tüüpi hoonetest koosnev, kuid eelmisest hõredama ning halvema haljastusega Õilme tn. ja raudtee vaheline rajoon.

Kolmandaiks suuremaks elamurajooniks 1920-30-ndail aastail kujuneb praeguste Tehnika ning Kiire tänavate ja Pärnu maantee vaheline ala, millest tänapäeval on esialgse ilme säilitanud siiski vaid Tehnika ja Koidu tänav. Siinne hoonestus on eelmiste rajoonide omast juba mahult suurem, ka samuti rikkalikult haljastatud. Kujunevad välja praegused Tehnika, Koidu, Videviku, Virmalise, Planeedi ja osaliselt ka Luha tänavad. Neljanda, juba eelmisel perioodil kujunema hakanud ning tänaseni algse kujul säilinud asustusala paikneb praeguste Kiire, Tehnika, Koidu ja Endla tänavate vahel.

Kogu käsitletava perioodi jooksul täieneb uute hoonetega ka juba varasemais perioodides välja kujunenud, praeguste Endla ja Tehnika tänavate ning Gagarini puiestee vaheline elamurajoon. Kujunevad uued tänavad, praegused A.Kapi, Ao ja osaliselt ka Tehnika tän. A.Kapi tän. on säilinud 1930-ndate aastate algusele iseloomulikuna. Suuremad hooned ehitatakse siia aga perioodi lõpus praeguste Koidu, A.Adamsoni ja Luise tänavaisse ja Paldiski maantee äärde.

Suurema elamurajoonina hakkab edasi arenema ka eelmisel perioodil kujunema hakanud Tartu maantee ja N.Gogoli tänava vaheline maa-ala. Siin kujunevad sellised praegused tänavad, nagu M.Lomonossovi, E.Viiralti, N.Gogoli, F.Kuhlbarši, J.Pärna, osaliselt ka F.R.Kreutzwaldi, J.Kunderi ja Fr.R.Faehlmanni. Nimetatud rajooni hoonestuse^{taun} ~~taun~~ kogu käsitletava perioodi jooksul, ^{misjuures} ~~kujunes~~ 1930-ndate aastate lõpus ka suuremate hoonetega. Kapitaalsema hoonestusega paistavad silma praegused F.R.Kreutzwaldi, N.Gogoli, E.Viiralti, Fr.R.Faehlmanni ja J.Kunderi tänavad. Selles rajoonis paiknevad ka perioodi silmapaistvamad arhitektuurikompleksid: tule-tõrjemaja kompleks, N.Gogoli tn.25-35, elamukompleks ja Fr.R.Kreutzwaldi - N.Gogoli tänavate ristumiskoha hoonetekompleks. Erinevate hoonestusetappide kõrvutipaiknemise tõttu ei ole rajooni üldilme arhitektuuriliselt ühtlane, kuid samas küllalt rikkalik.

Nimetatud perioodi jooksul areneb edasi ka Kadrioru hoonestatud ala (praeguste Vesivärava ja A.Leineri tänavate ning Narva maantee vahel). Endine suvitusrajoon muutub nüüd luksusvillade ja elumajade rajooniks. Hoonestuse arhitektuuri väärtuse, mitmekesisuse ning haljastuse rikkalikkuse poolest on ta kõigist eelpoolnimetatuid elurajoonidest väljapaistvaim. Hilisema hoonestuse puudumisel on rajoon säilinud enam-vähem käsitledaval perioodil lõplikult väljakujunenud iseloomus. Uutest tänavatest kujunevad siin ^{praegused} A.Alle, Tormi, Lahe, lõplikult ka J.Köleri. Kadrioru parki rajatakse silmapaistev betoonist tribüüniga staadion ning täiendatakse eelmisel perioodil rajatud tennishalli-väljakute kompleksi.

Suured muutused toimuvad käsitledaval perioodil ka vanalinna vahetus läheduses - Pärnu maantee, Suvorovi puistee, Tõnismäe, V.Kingissepa ja Lembitu tänavate vahelisel maa-alal.

Kõigi selle piirkonna tänavate äärde kerkivad uued, perioodi arhitektuuri iseloomule vastavad hooned. Kujunevad ka Lätte ja lõplikult P. Süda tänav. Omaette ansambli moodustavad siin suurte esinduslike hoonetega Pärnu maantee, Sakala, Lauristini, Hariduse ja Tõnismäe tänavad ning Suvorovi puiestee. Kujuneb tolele perioodile omaste stiilide-- funktsionalismi, art-deco ja kodanlik-esindusliku - ühtne ansambel, milles üksikute saarekestena esinevad juugend- ja historitsistlikud hooned haljastusega ning üksikud puitehitused kompleksi lõpetamata jäänud osades. Ka nn. kontaktisoonis (Pärnu maantee ja Estonia pst. vahel) kujuneb suurtest hoonetest ansambel, mida täiendab hoonestus Estonia puiesteel ja Sakala tänavas.

Linna peaväljakuks kujunes Vabaduse väljak (praegune Viidu väljak), mida ümbritsevad kõrgemad esinduslikud hooned. Nende tõttu muutub ka vanalinna üldpilt sellel maa-alal. Suuremaid hooned ehitatakse sel perioodil ka Narva maantee äärde. Narva maantee algusesse, praegusele Viru väljakule kavatseti ehitada raekoda, mis aga jäi teostamata. Ka Pärnu maanteed, lõiku, Tõnismäest raudteetammini, hoonestatakse suuremate hoonetega; laienevad ka siin paiknevad tööstusettevõtted ning elamukompleks praeguse J. Sihveri tänavas.

Laieneb ka Tallinna sadam loode poole. Patareid (nn. sõjasadam) ja läände praegusest Petrooleumi tänavast (nn. Tallinnareid).

Uusi ehitusi rajati ka vanalinna, Viru, Karja, Pikale, ja Uuele ja Ujula tänavale. Endisest Suure Rannavärava bastionist murtakse sel ajal läbi Rannamäe tee.

Ehitati ka uus elektriyaam Põhja Puiesteel, Filterveevärk Ülemiste järve äärde. Aeti kinni Härjapea jõgi.

Välislinnalist ühendust hoogustavad Kopli, Pelgulinna,

Lilleküla, Tondi, Lasnamäe ja Maarjamäe eeslinnade, iseseisva Nõmme aedlinna ning suvitus-supellinna Pirita-Merivälja areng.

Linn võtab käsitledaval perioodil ajastule vastava suurlinnaliku ilme, eriti tolleaegset cityt iseloomustavas vanalinnas - kontaktitsooni - Tõnismäe administratiiv-äripiirkonnas, Narva maantee ja Gogoli tänava piirkonna esinduslike üürimajade ning Kadrioru luksusvillade rajoonis. Praeguse city territoorium on perioodi lõpuks põhiliselt hoonestatud ning võtnud funktsioonid, mis on säilinud tänaseni. Kujunevad edaspidi üha edasi arenevad eeslinnad oma põhiliste raudtee ning maanteeühendustega. Tekivad kaks suurt Tallinna sateliit-aedlinna: Nõmme ja Pirita-Merivälja. Linn jõuab lähedale staadiumile, kust tema arenguks on vajalikud olulised linnaehituslikud nihked. Käsitletava perioodi Tallinn on keskaegsete radiaalsete magistraaltänavatega nn. staatiline linn, mida ühendab lokaalse tähtsusega küllaltki stiihiline tänavatevõrk ja mida piirab raudteerõngas ning meri (koos sadamaehituste-ladudega). Linn on jõudnud üleminekufaasis, ^{kus} ~~mis~~ on veel mõeldavad hobu-, auto- ja raudteetransport ning trammid ilma ühtse liiklust ühendava süsteemita.

8. periood: alates 1940 (sotsialistlik periood).

Arvestades sotsialistliku perioodi radikaalselt muutunud sotsiaalsete erinevustega ning jätkuva arenguga, samuti ka nende küsimastega tegelevate spetsiaalsete uurimisgruppide süsteemsete töödega, käsitleme seda perioodi siinkohal vaid põgusalt. Vaatleme vaid sotsialistliku linnaehitusega kaasnenud muudatusi ilma nende perspektiivseid resultate analüüsivata. Käesoleva töö eesmärgi seisukohalt - lülituda ajaloolise linna- plaani analüüsiga uue Tallinna projekteerimisse, peaks see end

õigustama.

Linna niigi tihedas tänavatevõrgus olulisi muudatusi käesoleval perioodil ei toimu. Kõige suuremaks muutuseks võiks lugeda Lenini puiestee rajamist (1950-ndail aastail) koos sellele ajajärgule iseloomuliku hoonestusega. See uus tänav lõikab läbi endise küllaltki orgaanilise Pärnu ja Tartu maanteid ühendava Sakala tänava, mistõttu maanteid ühendav kaugliiklus nihkub linna tuumikule - vanalinnale - veelgi lähemale - Estonia puiesteele. Ilma linnaehitusliku tagamaata ja vaid ühest otsast avatud Lenini puiestee seisund jätab praeguses kesklinna plaanis kaost-tekitava ilme.

Käsiteldaval perioodil ehitati ümber ka Kiire ja Komsomoli tänavate ühinemiskoht Pärnu maantee ja ning laiendati ja ehitati ümber Narva maantee algust, M.Lomonossovi tänavat, Tartu maanteed ja Lastekodu tänavat (Faberi ning Kreutzwaldi tänavate vahelisel lõigul), Kingissepa ja Kaasani tänavaid. Rajati Pioneeride park (M.Lomonossovi ja J.Kunderi tänavate vahelisel maa-alal), haljasalad Estonia teatri ja Lenini puiestee vahelisel maa-alal ning Imanta, Lembitu ja Vambola tänavate vahelisel territooriumil. Likvideeritud on Kalamaja kalmistu, kuhu rajati park. Tööstus- ja laoehituste aladeks muutuvad endiste Muhamedi ning kaitseväe kalmistute maa-alad. Oluliselt muutub ka territoorium V.Kingissepa, Staadioni, Püssirohu ja Võistluse tänavate ümbruses. Siia on rajatud Komsomoli nim. staadion koos harjutusväljakutega ning Spordihalliga. Viimase rajamisega likvideeriti endine Katoliku kalmistu.

Käsiteldaval perioodil täieneb kesklinna territoorium oluliselt ka uue hoonestusega. Suuremad muutused toimuvad Kiire ja Tehnika tänavate ning Pärnu maantee vahelisel maa-alal, kus praegu on valdavaks nõukogude-aegne arhitektuur.

Suuremad hoonetegrupid kujunevad käsiteldaval perioodil ka

Komsomoli, Endla, Vambola, Lembitu, Imanta, H.Pöögelmanni, V. Kingissepa, Lastekodu, M.Lomonossovi, Jõe ja Uus-Sadama tänavate ning Pärnu, Narva, Tartu maantee ja Estonia ning Lenini puisteede äärde. Domineerivad elamud. Vähesed administratiivhooned on koondunud Lenini ja Estonia puistee rajooni. Võib täheldada tendentsi kontaktitsooni kui vanalinnaga koos kaubanduslik-administratiivse city moodustava üksuse laienemist kirdesse-itta (Tartu maantee ja M.Lomonossovi tänava suunas). Seoses Viru hotelli valmimisega ning projekteeritud teenustemaja ja postimaja ehitamisega Viru väljaku ümbruses (arvestades M.Lomonossovi tänava ning Narva maantee vahelise ala suhtelist täisehitatust ja ka administratiiv-kaubanduslikku iseloomu nimetatud piirkonnas) laieneb kontaktitsoon ja seega ka Tallinna praegune city veelgi kirdesse-põhja. Seoses ringmagistraali kujunemisega mööda Tehnika-Komsomoli-V.Kingissepa-Kaasani-Paberi-E.Viiralti-Pronksi-Jõe-Ahtri tänavaid ning J.Gagarini-Põhja-Mere puisteid moodustub praegune linna administratiiv-kaubanduslik keskus vanalinna ja sellega idas-kagus liituvale maa-alale, mille ligikaudseks välispiiriks on Tõnismäe-V.Kingissepa-Kaasani-Paberi-E.Viiralti-Pronksi-Jõe-Ahtri tänavad. Sellest piirdest väljapoole jäävad alad moodustavad lokaalseid üksusi, milleks läänes-lõunas on elamurajoonid, tööstused Pärnu maantee piirkonnas, kagus elamurajoonid, surnuaiad ja spordikompleks, läänes elamurajoonid, tööstused Lasnamäe nõlval ja eraldi üksusena Kadriorg koos pargiga, kirdes-põhjas sadamarajoon sadama ning laochitustega, loodes tööstused ja raudteejaam (vahetult vanalinna läheduses) ning Kalamaja elamurajoon.

Vanalinna osas on sel perioodil muutused olnud seotud sõjakahjustuste likvideerimisega. Nii ehitati Harju, Kullasepa ja Viru tänavale üksikud suured vanalinna struktuuri sobi-

matud ehitused ning ajutise lahendusena Harju tänava haljasala.

Süsteemne teaduslik suhtumine vanalinna algab 1960-ndail aastail: 1966. aastal kehtestatakse vanalinna riiklik kaitsetsoon ning 1968-69. a. teostatakse edasisele projekteerimisele aluseks olev vanalinna teadusliku regenerereerimise eksperimentaalne projekt.

Käsiteldaval perioodil kasvavad mitmed tööstuskompleksid kesklinnas, vastava traditsiooniga tsoonides: Volta, Telliskivi J. Sihveri, Masina ja Suur-Patarei tänavate ning Narva maantee - Jõe tänava piirkonnas. Laieneb ka sadamaehituste ja ladude territoorium, eraldades lõplikult kesklinna merest.

Ka Kadrioru parki, endise staadioni ümbrusesse rajatakse hulk uusi - parki sobimatuid spordiehitusi.

Sellisena on Tallinna kesklinna praegune topograafiline plaan meie ees, valmistudes ümberkujundusteks kaasaegse suurlinnaliku city tarbeks. Areng on kulgenud läbi mitme sajandi ja arengujoonte periodiseeringust ning analüüsist selguvad nii linnaplaani ajaloolis-loogilised, linnaehituslikud väärtused kui ka väärsammud.

IV Kokkuvõte.

Käesolevas köites esitatud Tallinna kesklinna tänavate ja asustusalade (s.o. Tallinna kesklinna - city - plaani) ajaloolise kujunemise ülevaade, periodiseering ja lühiiseloostused teenivad eelkõige praktilist otstarvet: anda tänapäevase Tallinna city väljakujunemiseks vajalikud alusandmed.

Olemasolev linn on selleks linnaehituslikuks faktoriks, mille kujunemise alused ja tegurid peaksid olema teada - et kaasaegset linnaehitust teadlikult suunata. Linna kujunemise alused ja tegurid ei seisne mitte ainult asendi topograafilistes iseärasustes (meri, Lasnamägi, veekogud jne.) või kaasaja vajadustes, vaid siia kuuluvad ka linna ajalooline minevik, eelnevad linnaehituslikud kogemused ning väljakujunenud visuaalne miljöö.

Kõigi aluste ja tegurite toimetel on kujunenud linna mastabiliste ja ruumiliste vahetõrgetega olemus, mille hinnang näitab ära selle kvaliteedi ja väärnähud. Ka võimaldab linnaplaani ajaloo analüüs määrata tema arenguks vajalikud nn. dünaamilised eelused, muidugi arengusuunda dikteerivaid spetsiaalseid faktoreid arvestades.

Käesolevas köites antud ülevaade ei pretendeeri ammendavale teaduslikule käsitlemisele, kuid arvestades asjaolu, et Tallinna linnaehitusajaloolise uurimistöö huvides arhitekt H.Armani poolt organiseeritud materjalide - alusandmete kogu sisaldab 7 köidet vastavasisulist materjali (vt. E.Alamaa, A.Kivi, "Tallinn. Linna asustus- ja ehitusajaloolisi materjale seitsmes köites. Eesti NSV Riiklik Ehituskomitee, RPI "Eesti Projekt", Tallinn, 1966.a.), millele on viimastel aastakümnetel lisandunud mitmed linnaehitus-

ajalugu käsitavad või puudutavad uurimuslikud tööd, osutus siiski võimalikuks ka suhteliselt piiratud aja raamides koostada esialgne ülevaade Tallinna kesklinna linnaehituslikust minevikust. Selle ülevaate graafiliseks kokkuvõtteks on käesoleva köite juurde lisatud tugiplaan: "Tallinna city tänavate ja asustusalaade kujunemine. Mõõt 1:5000". Tugiplaani graafilise kujunduse üldprintsipiibiks on:

1. Vanemad asustusalaad on tumedama, nooremad heledama graafikaga.
2. Vanemad tänavad on tugiplaanile kantud jämedama, nooremad peenema joonega.
3. Sotsialistliku perioodi muutused on plaanil jäetud graafiliselt märkimata, mistõttu ka need eralduvad.
4. Tänavate või tänava osade vanuse märkimisel on arvestatud esmaste teadaolevate andmete aega, mitte tänavate lõplikku väljakujunemist. Sellest ka tänavate erinevate lõikude erinev vanus.
5. Härjapea jõe asustatud ümbruse ning linna veejuhtmetega (näit. praegused Vesivärava ja Veerenni tänavad) kokkulangevad hilisemad tänavad on dateeritud esmase asustuse või rajatise vanuse järgi, mis paremini sümboliseerib nende kujunemise põhjusi.
6. Vanalinna ümbritsev muldkindlustuste võõnd on plaanile kantud bastionide lõpliku väljakujunemise etapil. Eraldatud on sellest vaid keskaegsete kindlustuste poolt hõlmatud osa (R.Zobeli määrangu järgi).
7. Kadrioru pargi erinevate piirkondade väljakujunemine on antud üldistavalt. Vastav konkreetsem töö on teostamisel VRV-s.

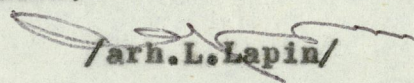
Peale ajaloolise koondplaani on käesoleva töö juurde lisatud ka tööks kasutatud ajalooliste linnaplaanide (keskosa fragmentide) suurendatud koopiad, mis üksikute tänavate ja asutusalade iseloomu täpsustavad vastava aja lõikes.

V Lisa

1. Tallinna city tänavate ja asutusalade kujunemine. Tugiplaan; määtt 1:5000.
2. Tallinna city ajaloolised linnaplaanid. Ligikaudne määtt 1:5000:
 - 1) Tallinna city topograafiline skeem XIII-XVI saj. (koostaja R.Zobel).
 - 2) Tallinn 1686.a. (E.Dahlberg).
 - 3) Tallinn 1699.a. (S.v. Staden).
 - 4) Tallinn XVIII saj. teisel poolel.
 - 5) Tallinn 1801.a.
 - 6) Tallinn 1825.a.
 - 7) Tallinn 1885.a.
 - 8) Tallinn 1911.a.
 - 9) Tallinn 1939.a.

Tallinn, nov. 1973.a.

Koostanud:


/arh.L.Lapin/

Kasutatud kirjandus

1. H.Üprus ja R.Zobel, Tallinna kesklinna rekonstrueerimine. Planeerimise eksperimentaalne projekt. Köide XIII. Ettepanekud Tallinna vanalinna (kaitsetsooni) regenereerimiseks. VRV, 1969, P-1114.
2. R.Zobel, Tallinna all-linna keskaegsed linnakindlustused (XIII-XVI saj.). Arhitektuuriline areng XIII sajandist tänapäevani. Dissertatsioon arhitektuuri kandidaadi teadusliku kraadi taotlemiseks. I.köide: tekst. Tallinn, 1971.a.
3. P.Johansen, Nordische Mission, Revals Gründung und die Schwedensiedlung in Estland, Stockholm 1951.a.
4. A.Kivi, Tallinna tänavad, Kirjastus "Valgus" 1972.a.
5. S.Künnapu, Meri vanalinna müüride all, ajakiri "Horisont" nr.3, 1970.a.
6. E.Alamaa, A.Kivi, Tallinn. Linna asustus- ja ehitusajaloolisi materjale seitsmes köites. Eesti NSV Riiklik Ehituskomitee, RPI "Eesti Projekt", Tallinn, 1966.a.
7. H.Üprus, Tallinn aastal 1825, Kirjastus "Kunst", Tallinn, 1965.a.
8. Eesti Arhitektuuri Ajalugu. Peatoimetaja H.Arman, Eesti NSV Teaduste Akadeemia, Kirjastus "Eesti Raamat", Tallinn 1965.a.
9. R.Pullat, Eesti linnad ja linlased XVIII sajandi lõpust 1917. aastani. Tallinn, 1972.a.
10. R.Pullat, Tallinnast ja tallinlastest. Nihkeid elanikkonna sotsiaalses koosseisus 1871-1917.a. Kirjastus "Eesti Raamat", Tallinn 1966.a.

11. R.Kenkmaa, G.Vilbaste, Tallinna bastionid ja haljasalad, Kirjastus "Eesti Raamat", Tallinn 1965.a.
12. R.Kangroool, D.Brunns, Tallinn sajandeis. Ehituskunstiline ülevaade. "Eesti Raamat", Tallinn 1971.a.