

Peeter Suure Merekindluse Iru kaitsepositsiooni tunnel, 1914-1916 (8748)

Kameraal- ja väliuuringute kompleksaruanne

1. Mälestise asukoha info

1.1. Maakond

Harju

1.2. Omavalitsused

Tallinn, Jõelähtme vald, Maardu linn

1.3. Asulad

Tallinn, Iru, Maardu

1.4. Aadressid

Narva mnt 182, Tallinn

Saha-Loo tee 46, Iru küla

Saha-Loo tee 48, Iru küla

Vana-Narva mnt.2, Maardu

Vana-Narva mnt.4, Maardu

Viieaia tee 13b, Maardu

Paevälja 2, Maardu

1.5. Katastritunnused

1.5.1. 78401:101:2706

1.5.2. 24501:001:0847 ja 24501:001:2142

1.5.3. 44604:001:0251 ja 44604:001:0245

1.5.4. 44604:001:0090

1.5.5. 44601:001:0269

1.6. Koordinaadid

1.(kanjon Pirita jõgi) Narva mnt.182, 78401:101:2706 Tallinn

XY: 6591706.7, 551341.4
BL: 59.460016, 24.905385

XY: 6591689.8, 551313.3
BL: 59.459868, 24.904886

XY: 6591684.0, 551348.5
BL: 59.459811, 24.905504

XY: 6591657.7, 551333.3
BL: 59.459577, 24.905231

XY: 6591423.3, 551253.3
BL: 59.457483, 24.903764

XY: 6591499.4, 551193.2
BL: 59.458174, 24.902723

XY: 6591530.6, 551234.1
BL: 59.458449, 24.903452

XY: 6591698.2, 551321.1
BL: 59.459943, 24.905025

2. Saha-Loo tee 48, 24501:001:0847 ja Saha-Loo tee 46, 24501:001:2142 Iru küla

XY: 6591831.6, 551902.7
BL: 59.461069, 24.915313

XY: 6591816.5, 551958.1
BL: 59.460927, 24.916285

XY: 6591785.3, 551978.0
BL: 59.460645, 24.916628

XY: 6591757.1, 551947.3

BL: 59.460395, 24.916081

XY: 6591745.7, 551902.9

BL: 59.460298, 24.915295

3. Vana-Narva mnt.2, 44604:001:0251 ja Vana-Narva mnt.4, 44604:001:0245 Maardu linn

XY: 6591826.2, 552215.9

BL: 59.460982, 24.920834

XY: 6591812.2, 552284.6

BL: 59.460848, 24.922042

XY: 6591766.8, 552285.5

BL: 59.460441, 24.922046

XY: 6591771.4, 552266.8

BL: 59.460483, 24.921717

XY: 6591810.7, 552211.2

BL: 59.460844, 24.920747

4. Viieaia tee 13b Maardu linn 44604:001:0090

Ring raadiusega 29m, pindala 2637m²

keskpunkt

XY: 6591924.5, 552619.4

BL: 59.461814, 24.927972

5. Klindiserv

Paevälja 2 Maardu linn 44601:001:0269

XY: 6592145.8, 552630.8

BL: 59.463799, 24.928228

XY: 6592203.9, 552658.9

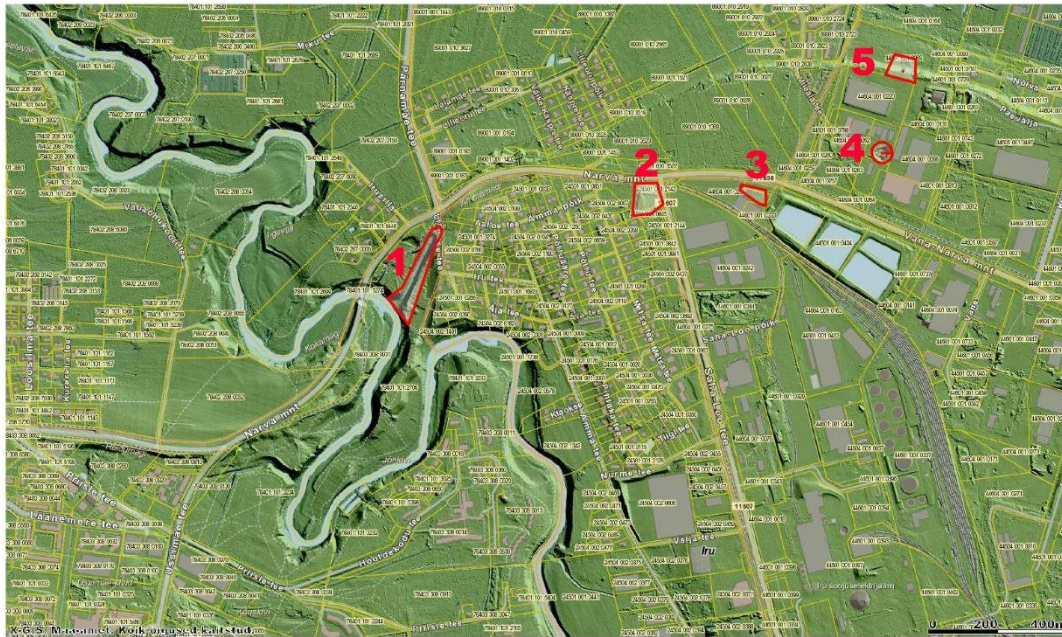
BL: 59.464317, 24.928737

XY: 6592190.0, 552719.7
BL: 59.464185, 24.929806

XY: 6592122.9, 552718.0
BL: 59.463582, 24.929759

16.04.22 13:07

MapSection291135940037979966.png (1620x937)



<https://xgis.maaamet.ee/maps/pump/MapSection291135940037979966.png>

1/1



1. Kanjon Pirita jõgi, Narva mnt 182

XY: 6591674.59, 551325.05

BL: 59.45973, 24.905089



2. Šurf 2 (Saha-Loo tee 48)
XY: 6591806.62, 551917.07
BL: 59.460843, 24.91556



3. Šurf 3 (Vana-Narva mnt 2)

XY: 6591816.67, 552218.70

BL: 59.460896, 24.920881



4. Šurf 4 (Viieaia tee 13b)
XY: 6591907.64, 552621.71
BL: 59.461663, 24.928009



5. Tunnelisuu (Paevälja tn 2)

XY: 6592163.77, 552682.58

BL: 59.463954, 24.929145

2. allikmaterjalile viidatud põhjendusi mälestise ala määramise ettepanekule

Allikad:

Heino Gustavson „Merekindlused Eestis 1913-1940“ Tallinn 1993

Mati Õun “Vaateid merekindlustele Tallinna lähiümbruses” Tallinn 2010

ERA 498.12.303 Kirjavahetus ja plaanid merekindluse betoonvarjendite kohta

[Peeter+Suure+kindluse+tunnelite+GPR+uuring ERC-27-2020.pdf](#)

Vana-Narva mnt. ja Saha-Loo tee maaradari uuring Tallinn 2020

[Eesti Sõjaajaloo Teejuht - 20. sajandi militaarjalugu \(esap.ee\)](#)

[Главная \(battal.ee\)](#)

[www.militaar.net](#)

XX sajandi algusaastad töid Eesti militaarmaastikele suuri muutusi. Peamiselt Tallinna ümbrusse ja Lääne-Eesti saartele hakkas tsaari-Venemaa rajama hiiglaslikku sõjasadamate, rannapatareide ja kindlustuste süsteemi. Selle keskpunktideks pidid kujunema Peeter Suure Sõjasadam Tallinnas ning Soome lahe suudmeala ning Tallinnat riivistav Peeter Suure Merekindlus.

Peeter Suure Merekindluse lugu on Eesti autoritest kõige põhjalikumalt uurinud Heino Gustavson. Arhiividest võib leida tema käsikirju, kokkuvõtvalt ja üldhariva tekstina on uurimused avaldatud 1993. aastal kirjastuses „Olion“ ilmavalgust näinud raamatukeses „Merekindlused Eestis 1913-1940“. Hilisematest uurijatest tõusevad esile Mati Õun, Robert Treufeldt ja veebiväljaanded [www.battal.ee](#) ning [www.militaar.net](#) (kasutaja vax loodud PSM interaktiivne kaart). Tänuväärset tööd on teinud objektide asukoha tuvastamisel Jüri Pärn. Eesti Sõjamuuseumi rahastatava veebiväljaande [Eesti Sõjaajaloo Teejuht - 20. sajandi militaarjalugu \(esap.ee\)](#) koostajad Ain Tähiste ja Mart Mõniste on loonud kaardirakenduse, mis juhatab huvilise täpselt objektini ja pakub sellest ohtralt lisainformatsiooni.

Vene impeeriumi uue riigikaitsekava väljatöötamine algas 1907.aastal. Peterburi kaitseks kavatseti rajada rannapatareide süsteem Tallinn-Porkkala joonele ning moderniseerida Kroonlinna positsiooni Venemaal ja Suomenlinna oma Soomes. Tallinnasse Paljassaarde hakati rajama Läänemere tähtsuselt teist laevastikubaasi- Peeter Suure Sõjasadamat. Tallinna Maarinde esialgne projekt kinnitati Nikolai II poolt 29.jaanuaril 1913. 1915.aasta lõpul asuti Maarinde positsioonide eesliine 2-4 versta võrra kaugemale nihutama kuna järjest arenev suurtükivägi suutis sõjasadamat ja rannapatareid ning ladusid kaugemalt rünnata.

Heino Gustavsoni andmetel rajati Iru piirkonda ligi 3 km maa-aluseid ühendustunnelid, millest vesi ärastati omaette äravoolutunneli kaudu. Viimane suubus Iru linnamäest põhja poole kaevatud pikka, kanjonilaadsesse kanalisse. Vee äravoolutunneli suue (mis ongi peamine nähtav ja säilinud tunneli osa) ja sellest lähtuv oja asuvad Narva mnt ja Linnuse tee vahelisel alal.

Järsul kaldanõlval avaneb veega täitunud varisemismärkidega koopa suu. Vee äravoolu takistab suudme ees asuv suur varingupinnase kuhi.

Erinevad uurijad on ajaloolist tunnelisüsteemi kirjeldanud oluliselt mastaapsemana, kui tänapäeval looduses aimatav on. Tõenäoselt on suur osa plaanitud ainult paberile jäänud.

Piirkonnas on 100+ aasta jooksul toimunud intensiivne elamu- ja industriaalehitus ja nii mõnigi surfiava või tunnelijupp on tasandatud või jäänud erinevate rajatiste alla. Tänapäeval on tunnelisüsteemi uurimiseks maa alla võimalik pääseda käesolevas uuringus nimetatud viie sissepääsu kaudu. Battal.ee andmetel on lisaks Pirita jõe ja Paevälja piirkonna klindialuse sissepääsu käikudele ca 100-meetrised käigud nii põhja- kui ka lõunasuunas surfiava nr.3 piirkonnas Viieaia teel. Kaitsevööndite ettepanekud on kohandatud tänaseks eksisteeriva reaalse olukorraga: olemasoleva teedevõrgu ja juba püstitatud rajatistega.

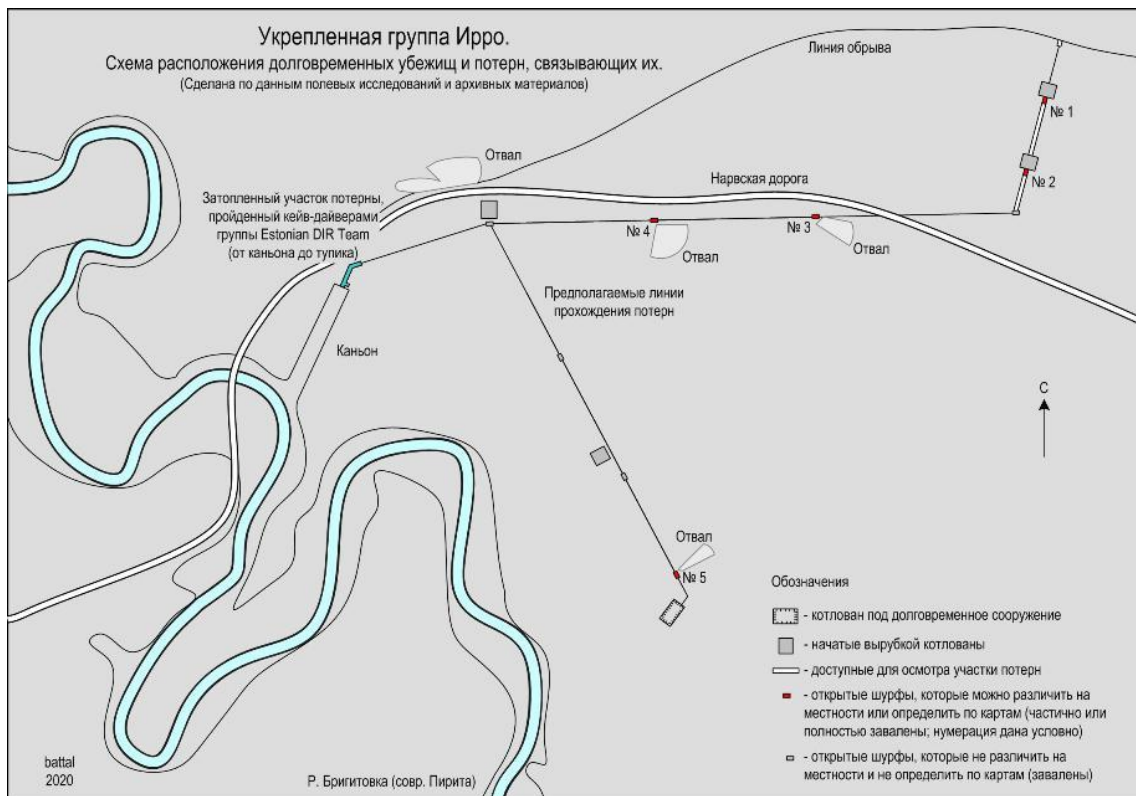
3. ajalooliste jooniste, kaartide koopiaid jm asjasse puutuvaid alusandmeid



Iru tunnelite skeem (Robert Treufeldt, Ragnar Nurk). Allikas: Muinsuskaitseamet



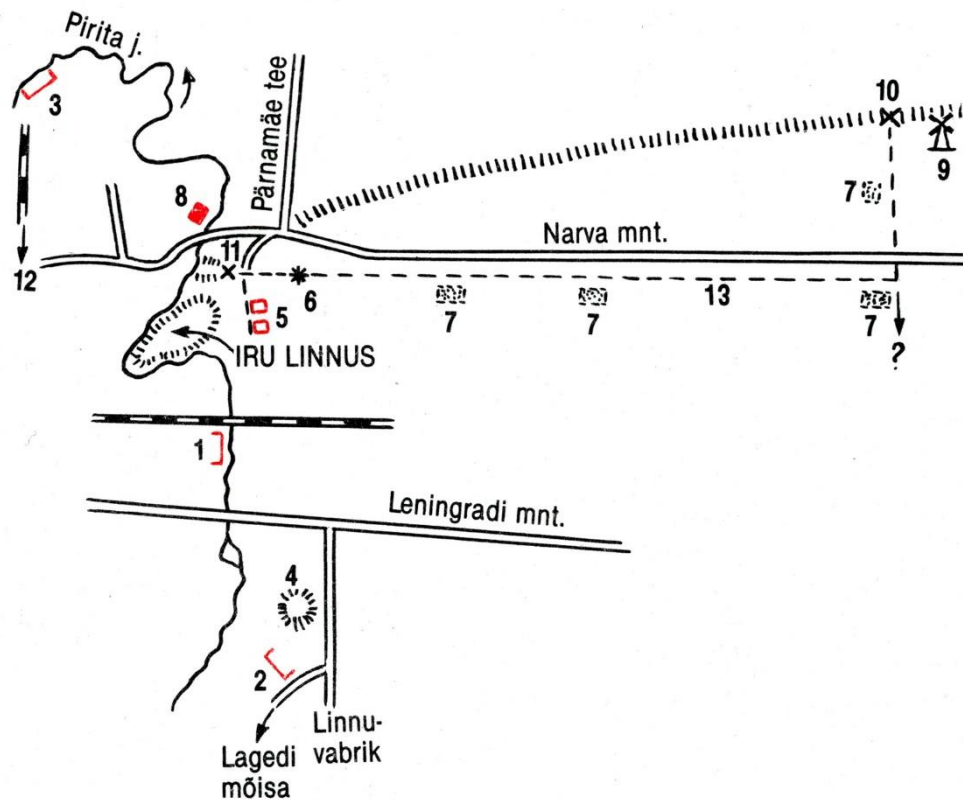
Iru tunnelite skeem (Robert Treufeldt, Ragnar Nurk) tänapäevasel põhikaardil. Aluskaart Maaamet



Iru tunnelite skeem. Allikas: battal.ee



Iru tunnelite skeem (battal.ee) tänapäevasel põhikaardil. Aluskaart Maa-amet



Positsiooni nr. 12 tähtsamad objektid. 1 — patareipositsioon; 2 — Loo patarei; 3 — Kose patarei; 4 — kaevikud Proosa kalmel; 5 — rooduvarjendite süvendid; 6 — tunnelišurf Ämmamäel; 7 — šurfidest välja tõstetud klibukihid; 8 — laskemoonaladu; 9 — tuuleveskivare (hävinud); 10 — tunneli sissepääs klindis; 11 — kunstlikku kanjonisse avanev tunnelisuue; 12 — kindluseraudtee Tallinna poole; 13 — tunnelid. ? — võimalik tunneli suund

Iru objektid. Allikas. Heino Gustavson. Merekindlused Eestis 1913-1940 (Tallinn 1993)

battal.ee - Iru tunnelid

<http://battal.ee/suhfront/praegu/varjend/422806.html>

Tunnelid olid 6-9 m sügavusel. Tavaliselt oli iga 100-200 m järel vertikaalne šurf pinnase väljatõstmiseks. Alati oli šurf tunneliharude ristumiskohas. Pärast seda, kui tunnelist oli väljakaevatud pinnas eemaldatud, surfid betoneeriti ja täideti pinnasega. Teada on mitu pikka tunnelilõiku, kus polnud ühtegi vertikaalset surfi, kogu väljakaevatud pinnas eemaldati ainult tunneli peasissepääsu kaudu. Varjenditest möödusid tunnelid 10-20 m kauguselt ja varjendiga ühenduseks tehti lühike kõrvalharu.

2.2.3. III kaitsektor

Heino Gustavson. Merekindlused Eestis 1913-1940 (Tallinn 1993)

Sektor oli projekteeritud linnast ida poole. Et seda ala peeti kõige vähem ohustatuks, siis ei kiirustatud eriti kindlustustöödega.

(Iru) Positsiooni keskmesse oli ette nähtud mitu blindaaži, kuid jõuti lõhata vaid kaks süvendit (praeguse Iru aedlinna maadel, vett täis). Küll aga rajati ligi 3 km ühendustunneleid, millest vesi ärastati omaette tunneli kaudu. Viimane suubus Iru linnusest põhja poole kaevatud pikka, kanjonilaadsesse kanalisse.

III kaitsektor - Venekülast Kroodini

Mati Õun. Vaateid merekindlustele (Tallinn 2010, lk 78-79)

Plaanis oli jõe paremkaldale, Iru linnamäe lähistele, ehitada paar rooduvarjendit ja vast veel midagi suurt ja koledat, sest piki Narva maanteed ehitati paari kilomeetri pikkune tunnel, mis praeguste Kärmu ja Tarasoo asumite kohal täisnurga all Lasnamäe paekaldasse pöördus.

Tunneli algust tähistab ligi veerand kilomeetri pikkune tehiskanjon Iru silla juures Ämmamäele tõusva Narva maantee kõrval. Sealtkaudu pidi pinnasevesi tunnelist voolama Pirita jõkke, kuid tunneli alguses lagi varises (või õhiti tunneliehitajate lahkumisel?) ja tunnel täitus ajapikku peaaegu laeni veega. Kui see veesulg kahe kolmandiku või kolmveerandi kõrguse osas eemalda, saaksime vast tunneli, milles annab turistide rõõmuks paadiga sõita?

Aegadel, kui Irus kinnisvaraarendajad veel ei tegutsenud, võis Ämmamäel ja sealst mööda tunnelitrassi ida poole minnes leida viis surfid. Neist Iru Ämma lähedasse surfid olevat mõnikord kukkunud kohalike elanike lambad. Surfide ehitati puitkäsipuu ümber, kuid see lagunes ja seejärel aeti surfid prahti täis. Vast on ajapikku nii läinud teistegi Iru surfidega.

Iru mehe Arnold Jürise andmeil ulatuvat sealne maa-alune käik kuni praeguse soojusjaamani. Selle kogukas korsten olevat esialgu projekteeritud kohast tulnud 20 m võrra kõrvale ehitada, kuna puurimisel avastati korstnale ettenähtud kohas maa-alune tühimik.

4. maa-ameti kaardile (keskkonnas „minu kaardikihina“ vormistatuna või maa-ameti kaarti piltobjektina kasutades .doc või .pdf faili formaadis) kantud mälestise ala üldist kontuuri, millele on märgitud mälestise maa-aluse osa juurdepääsud, juurdepääsu suunad ning koordinaatpunktid, fotod või videod maa-aluste juurdepääsude fikseerimiseks. Esitatud kaardiandmete alusel peab olema võimalik looduses leida mälestise maa-aluse ossa pääsemise asukohad.

Maa-aluse osa juurdepääsud:

1. Kanjon, Pirita jõgi, Narva mnt.182, Tallinn

XY: 6591683.9, 551329.0

BL: 59.459813, 24.905161

Suund: kirre

2. Saha-Loo tee 48, Iru

XY: 6591807.1, 551917.6

BL: 59.460847, 24.915569

Suund: ida

3. Vana-Narva mnt.2, Maardu

XY: 6591818.8, 552219.9

BL: 59.460915, 24.920902

Suund: ida

4. Viieaia tee 13b, Maardu

XY: 6591930.3, 552610.1

BL: 59.461867, 24.927810

Suund: põhi

XY: 6591904.6, 552619.7

BL: 59.461635, 24.927973

Suund: lõuna

5. Paevälja 2, Maardu

XY: 6592154.7, 552682.6

BL: 59.463873, 24.929143

Suund: lõuna

5. Mälestise maa-aluse osa (tunneli) sügavus (näiteks tunneli arvatav lae kõrgus). Sissepääsud on üsna madalad: 1,2-1,5 m, surfides 2 ja 3 veelgi väiksemad, alla meetri. Täpsem mõõtmine nõuab erivarustust.

6. mälestise maa-aluselise osa eeldatav materjal (betoon, tellis, paekivi vms);

Paekivi

7. Uuringuala maapinna materjal (asfalt, rohumaa, põld, võsa, tasane, künklik või mäGINE maapind), täpsustada kas territooriumil on skaneerimist segavaid objekte (puud-põõsad, rajatised). Tunnelid on raiutud paekivisse. Sissepääsuavad ja surfid on võsastunud. Pinnas: paas, paepealne või klindialune. Rajatise vahetult sissepääsuualade läheduses ei ole.

8. Mälestise maa-alalise uuringuala suurus (m²).

28 227 m²

9. kirjeldus, kuidas on uuringuala juurdepääs ja kas piirkonnas on liiklust. Kõikide sissepääsuavade vahetus läheduses on tänavad või teed. Juurdepääsud on avatud (erandiks võib olla surfiava nr 3 Vana- Narva mnt.nr 2 kus väljaspool tööaega ei pruugi territoorium avatud olla). Klindiserval Paevälja 2 paikneva ava juurde pääseb Viieaia teelt või Laiaküla teelt.