

**TARTU ÜLIKOOL**  
FILOSOOFIATEADUSKOND  
AJALOO OSAKOND  
ARHEOLOOGIA ÕPPETOOL

**KRISTIN ILVES**

***MERENDUSLIKKUS MAASTIKUS JA KULTUURIS***  
***MERENDUSLIK KULTUURMAASTIK LÄBI***  
***KOMMUNIKATSIOONIMUISTISTE***

MAGISTRITÖÖ

JUHENDAJA: VALTER LANG

**TARTU / PRÄSTÖ 2003**

# Sisukord

<b>SISSEJUHATUS .....</b>	<b>4</b>
<b>MERENDUSLIK ARHEOLOOGIA.....</b>	<b>9</b>
TERMINOLOOGIA PROBLEMAATIKA.....	9
VETEGA SEOTUD ARHEOLOOGIA ARENG .....	10
VETEGA SEOTUD ARHEOLOOGIA TERMINOLOOGIA JA TEOORIA.....	15
<b>MERENDUSLIKKUS MAASTIKUS, KULTUURIS JA KULTUURMAASTIKUS.....</b>	<b>20</b>
MAASTIKU MÄÄRATLEMINE .....	20
MERENDUSLIK MAASTIK.....	25
MERENDUSLIKKUS KULTUURIS .....	29
<i>Probleemid inimkultuuri merenduslikkuse uurimisel.....</i>	<i>36</i>
MERENDUSLIK KULTUURMAASTIK.....	38
<i>Erinevad merenduslikud kultuurmaastikud.....</i>	<i>44</i>
MERENDUSLIKU KULTUURMAASTIKU UURIMINE .....	47
<i>Norrlandi merenduslik kultuurmaastik .....</i>	<i>49</i>
<i>Füneni saare merenduslik kultuurmaastik.....</i>	<i>53</i>
<i>Merendusliku kultuurmaastiku uurimise võimalustest Eestis .....</i>	<i>56</i>
<b>MERENDUSLIK KULTUURMAASTIK LÄBI KOMMUNIKATSIOONIMUISTISTE... 59</b>	
LAEVAVRAKID .....	61
<i>Varased veesõidukid Läänemereruumi merenduslikul kultuurmaastikul.....</i>	<i>63</i>
<i>Representatiivsuse küsimus.....</i>	<i>67</i>
Maasi laev kui merendusliku kultuurmaastiku element .....	70
<i>Laevad kommunikatsioonimuististena.....</i>	<i>73</i>
RANDUMISPAIGAD .....	75
<i>Loodussadam ja sadam.....</i>	<i>75</i>
<i>Randumispaigad merenduslikul kultuurmaastikul.....</i>	<i>78</i>
<i>Randumispaigad kommunikatsioonimuististena .....</i>	<i>83</i>

KIVILABÜRINDID.....	86
<i>Kivilabürindid merenduslikul kultuurmaastikul.....</i>	<i>87</i>
<i>Kivilabürintide dateerimine .....</i>	<i>90</i>
<i>Kivilabürindid kommunikatsioonimuististena.....</i>	<i>92</i>
<b>KOKKUVÕTE .....</b>	<b>98</b>
<b>KASUTATUD KIRJANDUS.....</b>	<b>101</b>
<b>SUMMARY.....</b>	<b>114</b>
<b>LISAD.....</b>	<b>119</b>

## Sissejuhatus

Mind huvitab merenduslikkus – eelkõige merenduslikkuse looduses ja kultuuris ehk merenduslik kultuurmaastik, kuid samuti merenduslikkuse küsimus arheoloogia terminoloogias. Käesolev magistritöö, mille võtmesõnaks on *merenduslikkus*, sai kirjutatud arheoloogidele Eestis, kellele kõnealune valdkond on paraku väga võõras. Ometi ei tohiks veekogude rolli lihtsalt kõrvale jätta, sest arheoloogide ülesandeks on muu hulgas vaadelda ka uuritavate muististe ning nende kaudu inimeste seotust veekogudega. Seetõttu on käesolev magistritöö Eesti arheoloogias oluliseks sammuks kahe teineteisega paratamatus seoses oleva valdkonna ühendusse viimisel ning töö peaesmärgiks on just vetega seotud, Eesti kontekstis uue uurimisperspektiivi tutvustamine.

Arheoloogia vetega seotud pool on Eestis erinevatel põhjustel siiani tahaplaanile jäänud ning vaieldamatult on eelistatud n-ö kuivamaa arheoloogiat. Nii ei osutu imestamapanevaks asjaolu, et kõnealuse alldistsipliini teooria ja terminoloogia problemaatika on arheoloogiaalastest diskussioonidest suurel määral välja jäänud; tänaseni on näiteks kasutusel *allveearheoloogia* termin, mis tähistab vaid teatud hulka vetega seotud arheoloogia poolt kasutatavaid meetodeid. Käesolevas magistritöös käsitletakse küsimusi: kuidas kõnealune olukord tekkis, mis on mõjutanud arusaama vetega seotud arheoloogiast ja miks nimetatud valdkonna probleemiasetused pole olulised n-ö kuival maal toimivas arheoloogias. Analüüsin kujunenud olukorra põhjuseid ning arutlen võimalike lahendusvariantide poolt ja vastu. Eelkõige otsin vastuseid sellele, milline on veesidusa arheoloogia koht arheoloogia terviksüsteemis, ehk mis on merenduslik arheoloogia.

Vetega seotud arheoloogia terminoloogia ja teooria analüüsis olen tähelepanu pööranud kahe nimetatud arheoloogia valdkonnas maailmakuulsa teadlase – Keith Muckelroy (1978) ja Sean McGrail'i (1984; 1995; 2001) töödele, mille tähtsus merendusliku arheoloogia akadeemilises uurimistöös pole siiani oma väärtust minetanud; ning arutelu on üles ehitatud just mainitud analüüsile. Sobivaima definitsiooni leidmise juures oli märkimisväärseks abiks ka Marek E. Jasinski artikkel (1993).

Terminoloogiat puudutavate probleemide lahendamine ja mõistete defineerimine on aluseks merendusliku kultuurmaastiku käsitlusele. Kõnealuse teema paremaks mõistmiseks on merendusliku kultuurmaastiku mõiste osadeks lahutatud. Arutlen looduse ja kultuuri omavahelise suhte üle maastikus ning määratlen enese maastikukäsitluse – selleks on suhtumine maastikku kui elukeskkonda. Väga oluliseks pean Eesti kontekstis maastikule täiesti uue lähenemisviisi tutvustamist, mille võib lühidalt kokku võtta väitega, et siinkirjutaja arvates avanevad maastiku merenduslikud aspektid veesõiduki pardalt. Nimetatud perspektiivi kujunemisel oli minu jaoks äärmiselt oluline filosoof Jakob Meløe artikkel “*The two landscapes of Northern Norway*” (1990), kus Meløe arutleb selle suhte üle, mis valitseb inimeste igapäevaste tegevuste ja maailmavaate vahel ning muu hulgas kasutab ka näidet, kuidas maailm avaneb veesõiduki pardalt.

Merendusliku kultuuri käsitlevas arutelus on peamiseks küsimuseks, et mis määratleb kultuuri merenduslikkust. Merendusliku kultuuri termin on välja toodud merega tugevalt seotud kultuurisüsteemide analüüsi lihtsustamiseks ning selle eristamine ja määratlemine põhineb eriliste merenduslike omaduste kogumil, mis kultuuri iseloomustavad. Käsitlen kõnealust kultuuri allsüsteemi ja tutvustan kultuuri merenduslike komponentide uurimiskäsitlusi. Esimesena nimetatud teemaga tutvumisel olid inspireerivaks edasiste mõttearenduste juures J. R. Hunter’i (1994) ja samuti Christer Westerdahli (1994) artiklid. Kultuuri merenduslike komponentide uurimiskäsitlusi analüüsid leidsin tuge erinevatest Carl Olof Cederlundi töödest (1996; 1997; 1998) ja mõistsin mõningate Lewis R. Binfordi teooriate (1972) ajatust.

Merendusliku kultuurmaastiku mõiste peaks Eestis juba tasapisi levinud olema. Peale käesoleva töö autori poolt nimetatud kontseptsiooni tutvustamist erinevates seostes (Ilves 2001; 2002) on see termin omaks võetud ja loodetavasti peagi ka kasutuses. Kõnealune mõiste, mille all peetakse silmas kogu meresõidu teede võrgustikku, nii vana kui ka uut, koos sadamatega rannikul ning sellega seotud konstruktsioone ja jäänuseid inimtegevusest, nii all kui ka ülalpool veepinda, ning millele liidetakse ka inimtegevuse mitte-materiaalsed aspektid, nagu laevaehitustraditsioon, pärimus ja kohanimed (Westerdahl 1986: 7), on käesolevas töös märkimisväärselt täienenud ja arheoloogiale omase sümpaatiaga liigitamise suhtes muutunud konkreetsemaks ning seeläbi kergemini arusaadavaks. Merendusliku kultuurmaastiku käsitluses pidasin vajalikuks tutvustada ka

selle uurimist, sest see selgitab veelgi mõiste sisulise poole kujunemist, uurimise arengut, tulevikuväljavaateid ja olulisust ka kuival maal toimuva arheoloogia vaatepunktist.

Teoreetiliste konstruktsioonide usutavusele annab vaieldamatult kaalu sellesse integreeritud praktiline pool. Käesolevas magistritöös täidavad nimetatud ülesannet merenduslikul ümbruskonnal paiknevad kommunikatsioonimuistised – liigitatud esmasest funktsioonist lähtuvalt – nende abil näitan, kuidas merenduslik kultuurmaastik avaneb ka läbi üksikute muististe. Kõige ülevaatlikuma selgituse nimel olen langetanud valiku laevade, randumispaikade ja kivilabürintide kasuks.

Kuigi vanema laevanduslooga on Eestis tegeletud (nt Mäss 1996), puuduvad põhjalikud käsitlused veesõidukite kohast merenduslikul kultuurmaastikul. Tähelepanuta on jäänud asjaolu, et laevas kajastub terve ühiskond, selle sotsiaalne ja majanduslik struktuur, selle traditsioonid, tehnoloogia, ilumeel, muutused ja arengud. Magistritöö üheks eesmärgiks on näidata, kuidas läbi esmapilgul eraldiseisvate, kommunikatsiooni vahenditena toimivate laevavrakkide saab koguda andmeid ka teiste merendusliku kultuurmaastiku elementide kohta.

Erinevad randumispaigad on üleminekukohtadeks n-ö siniselt rohelisele, vetelt maismaale, ning laiemalt kõneledes tuleb vahet teha sadamatel ja maabumispaikadel. Kõnealused terminid on Eesti arheoloogias kasutusel sünonüümidenä ja hoolimata mõistete vahel valitsevatest erinevustest, pole neid siiani defineeritud. Käesolev töö täidab selle lünka; kuid eesmärgiks ei ole olnud nimetatud terminite kitsapiirilise defineerimine, vastupidi, definitsioon on minu arvates vaid teoreetiline vahend, mida võib muuta vastavalt uurimuse vajadusele. Magistritöö autorina mõistan maabumispaiga ehk loodussadama all paatide randumiseks sobiva topograafiaga kohti, mis inimese kohandavat sekkumist ei eelda, kuigi erinevaid konstruktsioone neis esineb; ning väidan, et sadama kontseptsioon Läänemere regioonis kerkis alles laevanduse arenguga selliste veesõidukite kasutusele võtmise suunas, mis olid nii suured, et enam polnud võimalik randuda, kui sobivad rajatised puudusid. Nii saab sadamatest Läänemere rannikutel kõneleda alates 10.–11. sajandist, maabumispaigad on aga alati olemas olnud.

Loodussadamate vahetus läheduses esineb sageli üks omapärane muistiseliik, millele Eesti arheoloogias on siiani liiga vähe tähelepanu pööratud – kivilabürint. Kõnealune muistis on käesolevas töös merenduslikul kultuurmaastikul märgilist

kommunikatsiooni esindav näide. Minu eesmärk on olnud vastata erinevatele kivilabürinte puudutavatele küsimustele, nagu milliseid kivilabürinte tuntakse, kus need levisid ja kuidas neid dateeritakse, mis olid nende püstitamise põhjusteks ning millised olid kivilabürintide funktsioonid. Soovin tõestada selle muistiseliigi uskumatult tugevat seotust kommunikatsiooniga ja näidata, kuidas nende kaudu avaneb esmajoones merendusliku kultuurmaastiku mitte-materiaalne pool ja sellega seotud aspektid.

Magistritöö koosneb kolmest peatükist, mis on liigendatud sisust lähtuvalt alapeatükkideks ning ka alaosadeks. Esimeses peatükis käsitlen arheoloogia vetega seotud poolt, selle arengut ja analüüsin kõnealuse alldistsipliini tähistamisel kasutatava terminoloogia suhet mõiste enda sisuga. Minu peamiseks püüdluseks on suunata Eesti arheoloogias levinud arusaama distsipliinist n-ö lähemale “tõelisele” arheoloogiale ja seletada erinevate vetega seotud arheoloogiat tähistavate terminite sisulist poolt. Ülim eesmärk on aga juurutada käibesse *merendusliku arheoloogia* termin siiani kasutatava, väga kitsapiirilise *allveearheoloogia* nimetuse asemel.

Teine, sisuliselt mahukaim peatükk käsitleb merenduslikkust maastikus ja kultuuris ning nimetatud terminite koos esinemist merendusliku kultuurmaastiku mõiste näol. Parema arusaamise huvides on eraldi vaadeldud nii maastikku kui ka selle meresidusat osa – merenduslikku maastikku, ja sisulise analüüsi kaudu tutvustatud autori lähenemist nendele mõistetele. Kultuuri mõiste määratlemise asemel on peatähelepanu suunatud merenduslikkusele kultuuris ja käsitletud probleeme inimkultuuri merenduslikkuse uurimisel. Kõnealuse peatüki teine pool on eelkäsitletud mõistete summa, sest looduse ja kultuuri koos esinemist merenduslikul ümbruskonnal saab kokku võtta merendusliku kultuurmaastiku terminiga; see omakorda peaks lähendama ka arheoloogid, kes töötavad kuival maal, nende uurijatega, kes tegelevad vetega seotud muististega. Nimetatud asjaolu on taustaks merenduslikku kultuurmaastikku puudutavatele alapeatükkidele.

Magistritöö viimane, kolmas peatükk on tasakaaluks esimeste peatükkide teoreetilistele arutlustele – käsitletakse materiaalseid muistiseid merenduslikul kultuurmaastikul ning eelkõige kommunikatsiooniga seotud jäänukeid, mille abil illustreeritakse merendusliku kultuurmaastiku kontseptsiooni. Seejuures on kõigi

alapeatükkide ülesehitus enam-vähem sarnane, kuid siiski muististe eripärast tulenevalt ja parima ülevaate andmise nimel üksteisest sisuliselt erinev.

Käesolev magistritöö on tegelikult vaid üks esimesi samme autori töös merendusliku kultuurmaastiku uurimisel. Loogiliseks ja vajalikuks jätkuks kõnealuses töös põhjalikult käsitletud terminitele, definitsioonidele ja teooriale, mida on olnud võimalik magistritööle pandud raamide tõttu illustreerida vaid käputäie praktilise materjaliga, on mõne võtmepiirkonna laiaulatuslik merendusliku kultuurmaastiku uurimine – merenduslikul maastikul paiknevate muististe süntees läbi aja. Nimetatud eesmärk peab olema järgmise merenduslikku kultuurmaastikku käsitleva uurimistöö aluseks.

Minu magistritöö valmimisele on kaasa aidanud mitmed inimesed, keda sooviksin siinkohal tänada. Merendusliku kultuurmaastiku kontseptsiooni parema mõistmise eest olen tänu võlgu Christer Westerdahlile, kes lahkelt nimetatud küsimuses abi osutas. Samuti kuuluvad minu suurimad tänusõnad Tartu Ülikooli arheoloogiamagistrand Margot Lanemanile, kelle kriitilised tähelepanekud on mind alati edasi aidanud. Arheoloogia õppetooli magistrand Arvi Haak oli minu suurimaks rõõmuks varmalt nõus vaidlema merenduslikule maastikule erinevate lähenemisvõimaluste üle. Terminoloogiat puudutava peatüki ülesehituse ja loetavamaks muutmise juures abistas Eero Epner ning ingliskeelse kokkuvõtte puhul andis nõu Kim Darmark. Tänan ka Rudolf Gustavssoni, kes juhtis tähelepanu mitmetele käesolevas töös kasutatud allikatele ja aitas kivilabürinte puudutava materjali kogumise juures.

## Merenduslik arheoloogia

### *Terminoloogia problemaatika*

Ühe või teise eriala terminoloogiaga seotud problemaatikat võiks pidada tähenärimiseks, ometi püüan alljärgnevaga tõestada, et nende küsimuste üle arutledes pole tegu lihtsalt tühiste mõtteharjutustega, sest termin on ka mõiste enda väljendus.

Vetega seotud arheoloogia – just nii nimetaksin ümber praegu Eestis kasutusel oleva nimetuse “allveearheoloogia”, millega tähistatakse kogu arheoloogia veekogudega ühenduses olevat poolt ja sel viisil üht arheoloogia alldistsipliini. Paraku tuleb tunnistada, et nimetatud ühend on liialt pikk ja kohmakas, et teda käibesse juurutada. Ometi jääb termin “allveearheoloogia” väga kitsaks ja spetsialiseerituks iseloomustamaks arheoloogiat, mis on seotud veekogudega. Allveearheoloogia kui arheoloogia, mis toimub vee all, tähistab ju vaid teatud hulka kasutatavaid meetodeid. Järgnevalt tutvustan lühidalt vetega seotud arheoloogia ajalugu, eelkõige neid aspekte, mis on mõjutanud arusaama distsipliinist ja analüüsin kõnealuse eriala defineerimise ning terminoloogia problemaatikat. Samuti põhjendan käesoleva töö raames sobivama termini – merenduslik arheoloogia – valikut.

Arheoloogia uurib inimest ja seda eelkõige läbi materiaalse kultuuri, tegemist on materiaalsel objektidel põhineva uuringute kogumiga. Selles kontekstis on veekogudel täiesti eriline roll. Inimeste tegevus, mis on leidnud aset veepinnal, ei jäta sinna endast järgi füüsilisi jälgi, nagu leiame mõningatest maa peal aset leidnud tegevustest. Märgid ka kõige suuremast laevakatastroofist kaovad mõne aja möödudes veepinnalt jäljetult. Sündmus ise elab aga edasi läbi pealtnägijate mälu, kirjalike allikate ja vee all, põhjasetetes peituvate leidude. Arheoloogid ja ajaloolased saavad neid tänu sellele uurida, tõlgendada, seletada ja rekonstrueerida. Sellega seoses kerkib aga küsimus, et kuidas on lugu siis, kui katastroofi ei toimunud, laev jõudis õnnelikult sadamasse, last kanti rannale ning alus läks taas oma teed? Keith Muckelroy, kes ise selle küsimuse püstitas (1978: 7), väidab, et arheoloogid saavad uurida vaid neid aluseid, mis ühel või teisel põhjusel ei suuda täita oma ülesannet ehk jõuda õnnelikult sihtpunkti ning muutusid

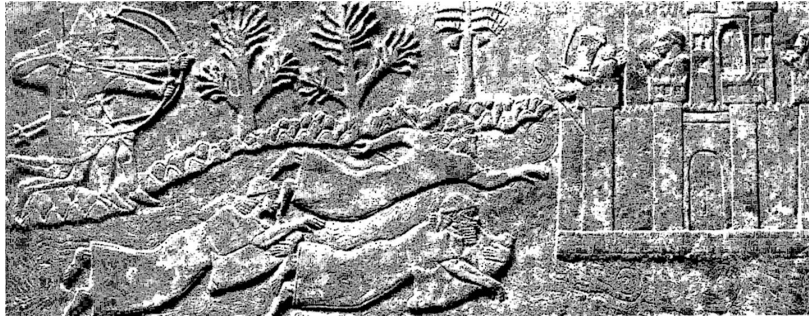
vrakiks. Kui kõik läks hästi, tähendab see arheoloogi jaoks “*the end of the story*”, sest mitte ühtki materiaalselt jälge ei jää merele. Selle arvamusega ei saa aga nõustuda. Sageli algab “*the story*” just sellega, et laev jõudis sadamasse.

Arheoloogiaga lahutamatu seotud merenduslik arheoloogia on suhteliselt noor distsipliin, eriti Eestis, kuid see on muutumas üha populaarsemaks. Sellest hoolimata tundub kõnealune eriala arheoloogiale, mis baseerub kuival maal, võõrana oma teistsuguse terminoloogia ja metodoloogia tõttu; paljud arheoloogid, kes on ju eelkõige humanitaarteadlased ning käsitlevad inimest ja tema kultuuri, väldivad tehnoloogilisi alasid, mille hulka loetakse vetega seotud arheoloogia oma suurema sõltuvuse tõttu tehnikast. Pealegi samastatakse merenduslik arheoloogia ainuüksi töödega vee all. Antud võõristus võib aga ka lihtsalt põhjustatud olla kontakti puudumisest ja üldlevinud vastandumisest “mere- ja maameesteks”. Nimetatud vastasseisust tulenev huvipuudus iseloomustab sageli mõlemat poolt, eriti harva sekkutakse üksteise allikmaterjali. Kõnealuse olukorra põhjused peituvad muu hulgas ka vetega seotud arheoloogia arenguloos.

## ***Vetega seotud arheoloogia areng***

Vetega seotud arheoloogia areng on arusaadavalt, oma kokkukuuluvuse tõttu vee kui elemendiga, ühenduses sukeldumise ajalooaga. On üsna loogiline oletada, et inimesed, kes elavad mere ääres ja sõltuvad ühel või teisel moel selle andidest, õpivad ujuma ning vajadusel ka vee alla sukelduma. Kirjalike allikate järgi ulatub sukeldumise ajaloo algus peaaegu 5000 aasta taha. Nimelt kirjeldatakse sukeldumist babüloonia eepose Gilgamesh 11. tahvilil, kus kangelaskuningas ise sukeldub kivi abil sügavale merepõhja, et leida taime igavese elu jaoks (Hooker 1999). Vee alla minemiseks ja eelkõige seal olemiseks vajab inimene aga õhku, nii on sukeldumise ajalugu seotud erinevate vee all vastupidamiseks mõeldud abivahendite arenguga. Selleks võisid olla loomanahkadest õhukotid, nagu on kujutatud 10. sajandist eKr pärineval assüüria friisil (vt joon 1) (Frankfort 1996: 158). Kuid õhku täis loomanahkade puhul pole selge, kas neid kasutati tõepoolest ikka sukeldumiseks või hoopis õhupadjana vee peal püsimise hõlbustamiseks.

Rooma õpetlaselt Plinius'elt (23 eKr) pärineb konkreetsem kirjeldus vee all vastupidamiseks mõeldud abivahendist, nimelt kasutanud sõdurid vaenlasele märkamatuks vee all liginedes hingamiseks



Joon 1. Põgenikud jõge ületamas, 10. sajandi friis Nimrudist (Frankfort 1996: 158).

Fig 1. Fugitives crossing a river, 10<sup>th</sup> century frieze from Nimrud (Frankfort 1996: 158).

pikki ja kitsaid veepinnani ulatuvaid torusid (Rönby 1999: 6). Sarnase meetodi kirjeldusi leiab ajalooürikutest tegelikult üsna sageli ning üks kasuta ka tänapäeva sukeldujad veepinna lähedasel sukeldumisel ehk snorkeldamisel lihtsat 40-50 cm pikkust hingamistoru. Vee all olemise pikendamise teemadel mõtiskles teiste hulgas ka suur renessansi kunstnik ja teadlane Leonardo da Vinci, seda siis, kui Türgi laevastik Veneetsiat piiras (1500), kuid sõjaõnne veneetslaste kasuks pöördudes otsustas da Vinci oma joonised saladuses hoida (Thunberg 1999). Esimene suur samm vee-aluse maailma ulatuslikumaks avastamiseks oli 16. sajandil kasutusele võetud tuukrikell<sup>1</sup>, mis funktsioneerib põhimõtteliselt kui vee peale kummuli keeratud joogiklaas.

Uppunud asjade pinnaletoomisest, mida võiks ju iseenesest nimetada allveearheoloogia sünniks, on kirjalikke andmeid väga kaugest ajast, näiteks Rooma ajaloolane Livius, kes elas 2. sajandil eKr, kirjutab, et sukeldujaid kasutati uppunud laevadelt kaupade pinnaletoomise juures (Rönby 1999: 6). Kuid arheoloogiateadusest jäi asi veel väga kaugemale, olulisemad olid majanduslikud eesmärgid. Viimati mainitud jõud, mis inimesi vee alla ajas, on nähtav üle terve maailma veel tänapäevani veealuste aarete jahtimise näol<sup>2</sup>. Üks varajasemaid näiteid vee all läbi viidud uurimistööst, kus peamine

<sup>1</sup> Esimene kirjeldus sukeldumisest tuukrikella abil on 1535. aastast. Eesmärgiks oli siis Nemi järve uppunud keiser Caligula galeeridel peituv oletatav varandus. Selle sukeldumise käigus toodigi järvest väiksemaid kunstiesemeid, mis ärgitas ka hilisemaid, kuigi asjatuid katseid. Kõnealuse tuukrikella konstruktor oli Guglielmo de Lorena (Thunberg 1999).

<sup>2</sup> Absoluutseteks favoriitpiirkondadeks maailma kontekstis on kunagiste Hispaania ja Portugali galioonide sõiduveed, sest just nendel laevadel toimetati edasi Kesk-Ameerikast röövitud aardeid. Samuti Vahemeri, kus peituvad väärtuslikud kunstiteosed. Läänemeri kulla ja hõbeda, ega ka kunstiteoste poolest ei hülga, kuid siin on aardeotsijate huvi suunatud eelkõige jäänuukitele II maailmasõjast, mis lisaks majanduslikule

oli ajalooline huvi, on alles 20. sajandi algusest (1908), kui fransiskaanlasest munk Otto Blundell sukeldus Šotimaa järvedes olevate omapäraste asulate, nn *crannogs*<sup>3</sup> jäänuste kirjeldamiseks ja dokumenteerimiseks (vt lähemalt ka Fredengren 2002). Arheoloogilise huvi vee all deponeeritud muististe vastu Läänemere regioonis võib dateerida 1930. aastatesse, kui Rootsi komandör Carl Ekman uuris 1564. aasta laevavrakki Elefanten (Rönby 2001a: 14) ja major Arvid Zetterling vaiehitist Bulverket Gotlandil (vt lähemalt Rönby 1995: 34-48).

Nn raske tuukrivarustuse, mida kasutatakse tänapäevani, konstrueeris 19. sajandi esimesel poolel Augustus Siebe, kuid vee all liikumise vabaduse andis inimestele 1943. aastal Jacques Yves Cousteau poolt kasutusele võetud hingamisaparaat – akvalang (Thunberg 1999)<sup>4</sup>. Ometigi kasutati Läänemere regiooni vetega seotud arheoloogias veel 1953. aastal, kui Hedeby ranniku lähedalt leiti viikingilaev, meetodit, kus üksikud puutükid otsiti üles ning toodi ilma mõõdistustöödeta pinnale. Hiljem, 1978. aastal, kui jätkati vraki ja sadamarajatiste uurimist, ei kasutatud taas kord allveearheoloogia meetodeid, vaid ala kuivendati. 1950. aastate lõpus vee alt leitud Rootsi sõjalaev Wasa ja viikingilaevad Roskilde fjordis uuriti samuti kuival maal. Ka 1962. aastal Saksamaal Bremenist leitud peaaegu täielikult säilinud koge toodi vee alt välja tükkaaval ilma mingite mõõdistamis-, fotografeerimis- ja joonistustöödeta, kuigi hiljem teostati ka allveearheoloogilisi töid, seda siiski tänu tuukrikellale n-ö kuiva jalaga (Kiedel & Schnell 1982: 16-19). Kvalifitseeritud arheoloogilistest välitöödest vee all tulevad näited alles alates 1960. aastate Vahemere regioonist, kus Ameerika arheoloog George Bass viis läbi erinevaid veealuste muististega seotud projekte ning uuris muu hulgas näiteks pronksiaegset uppunud laeva Cape Gelidonya juures Türgis, mis oli esimene allveearheoloogiliselt uuritud alus (Throckmorton 1962; vraki leidmise kohta vt ka Throckmorton 1960). G. Bass ja tema ekspeditsioonid Vahemeres olevate vrakkide uurimisel on olnud olulised veealuste arheoloogiatööde metodoloogia arendamise juures.

---

sissetulekule vanarua müümise näol omavad sageli väärtust ka kui leidja enese manifesteerimise vahendina.

<sup>3</sup> *Grannog* on inimeste poolt ehitatud tehissaar ning see mõiste laieneb kõigile ajaperioodidele (Fredengren 2002: 11).

<sup>4</sup> J.Y. Cousteau ja tema meeskond ei kasutanud akvalangi küll arheoloogiast ajendatud eesmärkidel, Vahemeres läbiviidud allveetööd olid peaaesjalikult suunatud leidude ja aarete avastamisele ning pinnale toomisele (Rönby 2001b: 14). Siiski inspireerisid Cousteau projektid kultuuriajalooliste eesmärkidega sportsukeldumise arengut kogu maailmas.

Tema kasutas esimesena allveetööde juures kommunikatsiooniks mõeldud veealust telefoniputkat, rööpmetel asuvat õhuejektorit<sup>5</sup>, stereofotogrammeetrilist<sup>6</sup> kaardistamissüsteemi, metallidetektorit, korve õhuballoonidega, millega tõsteti pinnale kuni poole tonni raskusi laadungeid, veealust dekompressioonikambrit<sup>7</sup> jne (Bass 1968: 404).

Eesti veealuste arheoloogiliste uuringute algus- ja keskpunktiks on siiani jäänud Koorküla Valgjärves paiknevad ehitusjäänused, mille olemasolu on rahva tähelepanu köitnud juba väga pikka aega. Teadaolevalt juba 1640 uuris järves paiknevaid palke kohalik mõisnik von Anrep, hiljem – 1869 – Hugo Treffner, 1880 Constantin Grewing, 1898 Jaan Jung jt. Seetõttu ei tasu imestada sellegi üle, et Eesti esimesed allveearheoloogilised uurimised toimusid just seal – 1958 sukeldusid tuukrid arheoloog Jüri Seliranna juhatusel esimest korda, järgnesid jätkuvalt luure iseloomu omavad uuringud 1960, 1984, 1989 ja 1990<sup>8</sup>. Kokkuvõtvalt väidab allveetöödega ise tihedalt seotud Selirand siiski, et Koorküla Valgjärve “... üksikasjalik tundmaõppimine veealustes tingimustes ei ole aga otstarbekas ning on soovitav leida võimalusi maismaamuististe uurimismeetodite kasutamiseks” (Selirand 1994: 178)<sup>9</sup>.

Eesti tuntuimad laevaleiud – Maasi laev ja Pärnu koge – tõsteti kaldale vastavalt 1987. ja 1991. a rootslaste kogemusi sõjalaev Wasa’ga arvestades, laiaulatuslikke allveearheoloogilisi töid leiukohtadel aga ei teostatud<sup>10</sup>.

Oma teaduslikus plaanis lühikese ajaloo jooksul, alates 1960. aastatest – 40 aastat – on merenduslik arheoloogia suurema osa ajast olnud kontsentreeritud laevavrakkide uurimisele ning nii saab õigustatult kasutada terminit “laeva- või vrakiarheoloogia”

---

<sup>5</sup> Ejektor – imipump.

<sup>6</sup> Stereofotogrammeetria – pinnast topograafiliste võtete saamine, mille puhul saavutatakse peale kontuuride ka sügavusefekt.

<sup>7</sup> Dekompressioon – hingamissegude rõhu järkjärguline alandamine sukelduja tõustes veepinnale.

<sup>8</sup> Vt ka Selirand 1960; 1965; 1986.

<sup>9</sup> J. Seliranna hinnangut võib pidada õigustatuks oma aja kontekstis, sest puudusid vetega seotud arheoloogiale spetsialiseerunud inimesed, kes oleksid saanud/osanud läbi viia veealuseid uurimistöid, kuival maal töötavaid arheolooge aga oli. Koorküla Valgjärve ehitusjäänuste uurimist jätkatakse käesoleval ajal siiski allveearheoloogia meetodeid kasutades, kuid tööde läbiviijateks on Kalle Virtaneni juhtimisel sukeldujad ning arheoloogid Soomest. Hoolimata juba mitmeid aastaid kestnud välitöödest Koorküla Valgjärvel pole tööde esialgseid tulemusi siiani veel avaldatud.

<sup>10</sup> Mõlema vraki kaldale sattumine oli mõneti juhuslik, see asjaolu seletab ka allveetööde puudlikkust. Kui Pärnu koge avastati sadama süvendustöödel ning selle väljatoomine oli paratamatu, siis Maasi laev jäi pärast esimesi, korralikult planeerimata inventeerimistöid sellisesse avariiseisundisse, et alternatiivi kiirele kaldaletoomisele ei olnud. Vt ka Ilves 2001.

(*Archaeology of the Boat/Ship; Archaeology of Wreck*), pisut laiem, kuid siiski samatähenduslik nimetus “nautiline või laevanduslik, veetranspordi arheoloogia” (*Nautical Archaeology; Naval Archaeology; Archaeology of Water Transport*) sobiks samuti. Just see asjaolu on loonud kunstliku vahe nn kuivamaa-arheoloogiaga. Laevadele suunatud arheoloogia muutus kohe algusest peale isoleerituks üldisest teaduslikust arheoloogia diskussioonist. See ongi tinginud olukorra, et merenduslikud probleemiasetused ei ole olulised selles uurimisperspektiivis, millega tegeleb arheoloogia kuival maal ja vastupidi. Merenduslik arheoloogia on veel nii mitmeski riigis seisundis, kus ta peab tõestama, et ei asu teiselpool “tõelise” arheoloogia piire.

Eelpool kirjeldatud situatsiooni süvenemist saab seletada ka kui tulemust merendusliku arheoloogia strateegiale, milles esmajoones seati rõhk võimalikult suure empiirilise baasi loomisele. Arheoloogid tähtsustasid eelkõige paadi- ja laevaregistreid; neid kaht leiukategooriat saab tõlgendada suhteliselt probleemivabalt, lähtuvalt funktsionalistlikust vaatepunktist. Eestis on see strateegia merendusliku arheoloogia hilise sünni tõttu siiani väga aktuaalne ja atraktiivne; Meremuuseum koostab alates 1997. aastast põhjalikku andmebaasi, milles info hulk tänu jätkuvale vrakkide registreerimisele üha kasvab (Mäss 2001: 116)<sup>11</sup>. Selline rõhuasetus andmetele, mida saab kergelt klassifitseerida ja struktureerida tüpoloogiate raames, ei ole võõras ka kuivamaa-arheoloogiale. Kuid samas on veesõidukite roll ju täpselt sama, mis näiteks keraamika või sõlgede roll traditsioonilises arheoloogias. Mida kiiremini ja mahukamaks need andmebaasid kasvavad, seda enam tuleb esile see, et tüpoloogia annab küll tähtsa panuse mõistmaks mineviku kultuurilist arengut, kuid üksnes sellest ei piisa. Üha tähtsamaks muutub näha neid eraldiseisvaid kultuurielemente, nagu näiteks veesõidukid, seoses teiste elementidega. Laevad ei kasva välja puust, lautersadam ei teki iseenesest. Nende materiaalsete objektide taga seisab inimene.

---

<sup>11</sup> Empiirilise baasi loomist ei saa loomulikult mitte alatähtsustada, ilma tugeva empiirilise aluseta oleks keeruline, kohati lausa võimatu tegeleda teoreetilise teadusega. Eesti allveetööde spetsialistide vähesus ei ole võimaldanud uurimistöid täielikult ellu viia ja seetõttu on keskendunud eelkõige empiirilise baasi loomisele.

## ***Vetega seotud arheoloogia terminoloogia ja teooria***

Positiivseks signaaliks merendusliku arheoloogia arengus on asjaolu, et viimastel aastakümnetel on astunud esimesed sammud eriala siseses vaidluses vastamaks küsimusele: “Kuidas kuulub mainitud distsipliin arheoloogia terviksüsteemi?” Oluline on eelkõige eriala huvi iseenese defineerimise ja metodoloogia teooria vastu (Jasinski 1993: 131).

Merendusliku arheoloogia teooria arengus on oluline Keith Muckelroy, kes ühena esimestest defineeris kõnealuse eriala ja arutles selle teooria ning praktika üle (1978). Inimajaloos hõlmavad merenduslikud tegevusalad üsna suure osa ning nende uurimist tuleb pidada tähtsaks, et mõista paremini inimese minevikku. Minevikku saab uurida nii kitsalt ajalooliselt – avastades ja interpreteerides tolleaegseid kirjalikke allikaid, mille läbi võib õppida mõistma nii sündmuse kulgu, põhjuseid, motiive kui ka tulemusi – kui ka näiteks etnoloogiliselt – süstemaatiline, merenduslikus perspektiivis tänapäevani säilinud kalandusele ja meresõidule spetsialiseerunud kogukondade uurimine. Kuid Muckelroy keskendub kitsalt nn arheoloogilisele uurimisele ehk võimalusele uurida objekte, mis on säilinud mineviku tegevustest meres ja selle ümbruses ning läbi nende valgustada inimese ajalugu ja kogukonda, kes neid valmistas. Merenduslikku arheoloogiat defineerib ta kui inimese ja tema merendusliku tegevuse materiaalsete muististe teaduslikku uurimist. Kõnealune distsipliin pidi uurima kõiki kultuurilisi aspekte – tehnoloogiat, majandust, sotsiaalset struktuuri ja religiooni<sup>12</sup>. Kuid Muckelroy välistab põhimõtteliselt need merenduslikud muistised, mis on deponeeritud kuival maal (vt lisa 1). Printsip on lihtne: merendusliku arheoloogia huvifääris on vaid need muistised, mis on vee all. Täielikult välistab Muckelroy n-ö mittemerenduslikus kontekstis asuvad paadi- ja laevaleiud maa peal, peamiselt kalmed ja samuti nüüd vee all asuvad, aga kunagi kuival maa olnud alad (Muckelroy 1978: 8-9). Uurida inimese

---

<sup>12</sup> Suures osas oli K.Muckelroy raamat “*Maritime Archaeology*” mõjutatud Lewis Binfordi, David L. Clarke'i ja Colin A. Renfrew protsessuaalsetest teooriatest ning Sean McGraili arvates (1984) kirjutatud osaliselt kavatsusega “legitimeerimaks” vetega seotud arheoloogiat, kandmaks teda akadeemilisele kaardile. Selleks oli vaja siduda merenduslik arheoloogia tollal valitsenud antropoloogial põhineva teooriaga, sest arheoloogiat loeti antropoloogia alldistsipliiniks.

veekogudega seotud tegevusalasid vaid läbi algupäraselt vee all asuvate muististe on aga ebaloogiline, vähemalt ebapiisav.

Muckelroy definitsiooni ebaloogilisust ning piiratust rõhutas ka Sean McGrail ning pakkus omal ajal uue, täiendatud seletuse merenduslikule arheoloogiale – merenduslik arheoloogia on seotud inimese poolt iga võimalikku tüüpi veete (järved, jõed, mered) kasutamise, asetades fookuse neil kasutatud sõidukitele – praamidele, paatidele ja laevadele: kuidas need olid ehitatud, alates toormaterjali valikust kuni vette laskmiseni; ja kuidas neid kasutati. McGrail väidab, et andmed loetletud teemade tarbeks võivad tulla nii vee alt, kaldajoonelt kui ka maa pealt ning neid täiendavad asjakohased kirjalikud ja ikonograafilised allikad. Ka etnograafia, arhitektuur, botaanika ja eksperimentaararheoloogia võivad aidata vastata küsimustele, mida tõstatab väljakaevatud materjal (McGrail 1984: 12-13). Oma definitsiooniga täiendab McGrail Muckelroy oma kahel viisil, esiteks lisab ta merele ka teised veekogud ning teiseks väidab ta, et uurimiseks vajalikud allikad ei asu üksnes vee all. McGrail eraldab ka n-ö allika allikana merenduslikud struktuurid, mille all peab ta silmas laevade ehitamise kohti, randumispaiku ja sadamaid, paadimaju, ellinguid<sup>13</sup>, tamme, kalatõkkeid ja -mõrdasid jne, ning mis huvitavad teda vaid sel määral, kui need on otseselt seotud meresõiduga (McGrail 1984: 37). Seega on ka tema lähenemisviis n-ö veesõiduki- ja veesõidukeskne (vt lisa 2).

Keith Muckelroy ootamatu surm 1981. aastal ei võimaldanud tal enda kontseptsiooni merenduslikust arheoloogiast ja selle teooriast edasi arendada, kuigi ta just selle kallal tööd tegi (Adams 2003: 2). Sean McGrail'i arusaam merenduslikust arheoloogiast on aga kümnekonna aasta jooksul mõnevõrra täienenud. Merenduslikku arheoloogiat defineerib ta laiaulatuslikult ning tõlgendustele rohkelt ruumi pakkuvalt kui: *“the study of the nature and past behaviour of Man in his use of those special environments associated with lakes, rivers, and seas”*. Samas konkretiseerib McGrail esitatud määratlust väites, et lisaks veesõidukitele ja nende ehitusele ning kasutamisele, hõlmab merendusliku arheoloogia uurimisala ka randumispaikade ja sadamate käsitlemist; samuti kuulub merendusliku arheoloogia valdkonda ankrute ja kalavõrkude, mereteede ja ülemere kolooniate, kaupade ning kaubanduse uurimine; tähelepanu

---

<sup>13</sup> Vee ääres olev kaldtee, kuhu laevad kuivale tõmmatakse.

pööratakse muutustele mineviku kliimas, veetasemes ja rannajoontes; käsitletakse varaseid meresõidu ja navigatsiooni tehnikaid (McGrail 1995: 327-331; McGrail 2001: 1). Oma varasemat definitsiooni McGrail seega järsult muutnud pole, 1980. aastate keskel domineerinud rõhuasetus veesõidukitele on täienenud sadamate ja maabumispaike ilmumisega merendusliku arheoloogia uurimisala keskpunkti ning n-ö allikate ehk veesõidukite ja randumispaike allikatele on juurde lisandunud looduskeskkond. Veesõidukite ja randumispaike uurimisvaldkondade hulgest on ilmselt merendusliku arheoloogia terviksüsteemi kujutava joonise sümmeetria huvides kadunud navigeerimist tähistav uurimisallikas (vrd lisa 2 ja lisa 3), tõenäoliselt liidetud vetel läbiviidavate operatsioonide/tegutsemisviiside hulka. Seega on hoolimata teatud modifikatsioonidest, eelkõige laiendustest definitsioonis, McGrail'i lähenemisviis ja arusaam arheoloogia aladistsipliinist, mida ta tähistab terminiga merenduslik arheoloogia, jätkuvalt veesõiduki- ja veesõidukeskne (vt lisa 3).

Eesti arheoloogias on siiani tähistatud vetega seotud arheoloogiat terminiga "allveearheoloogia" (*Underwater Archaeology; Archaeology under water*), kuid see väljendab vaid üht väljakaevamiste meetodite kogumit, mida kasutab merenduslik arheoloogia. Tõenäoliselt nõustub enamik arheolooge arvamusega, et allveearheoloogiat (s.t meetodite kogumit) ei saa seetõttu vaadelda kui arheoloogia alldistsipliini. Keerulisem on küsimus, millise termini, kas "merenduslik arheoloogia" (*Maritime Archaeology*) või "merearheoloogia" (*Sea/Marine Archaeology*), kasutamist eelistada? Suur osa anglo-saksi ja Skandinaavia arheolooge nimetab kõnealust arheoloogia alaliiki "merearheoloogia" ja selles ei nähta mingit probleemi. Kuid ometigi omab termin tähtsust käesoleva töö raames, merendusliku kultuurmaastiku käsitluses.

Liiteid mere- ja merenduslik- kasutatakse tihti kui sünonüüme, ometi on nende vahel eristavaid nüansse. Nimelt tähistab liide mere- midagi, mis kuulub merele, liide merenduslik- aga omakorda midagi, mis on seotud mere, ranna või meresõiduga. Ning peaküsimus ongi "kuulumises" ja "seotud olemises".

Terminile "merearheoloogia" leidub vähemalt kaks võimalikku tõlgendust. Esiteks – merearheoloogia tähistab vaid arheoloogiat meres ehk allveearheoloogiat, mis aga, nagu eelpool mainitud, ei saa olla arheoloogia alldistsipliin. Teise võimaliku tõlgenduse järgi, mis on pisut spekulatiivsem, kuid semantiliselt aktsepteeritav, tähistab

merearheoloogia kui eriala selle uurimist, kuidas inimene on merd n-ö kasutanud ja tulemusena merepõhja sattunud materiaalse kultuuri objekte käsitletakse uurimistöös allikatena (Jasinski 1993: 134). Mõlemad need tõlgendused sobivad tegelikult Muckelroy definitsiooniga ja kuigi tema kasutab oma raamatus terminit “*maritime archaeology*” (merenduslik arheoloogia), ei erine see sisuliselt sugugi terminitest “*marine archaeology*” (merearheoloogia) või “*underwater archaeology*” (allveearheoloogia). Loomulikult ei ole midagi viga merearheoloogial (ehk allveearheoloogial) kui sellisel, sest ka need teadmised, mis me saame läbi merearheoloogilise uurimise ehk läbi vee all asuvate inimtegevuse jäänukite käsitlemise, omavad suurt väärtust. Samas on oluline mõista, et merearheoloogiline muististekogum ei hõlma kogu merenduslikku kultuuripärandit<sup>14</sup>.

Merenduslik arheoloogia tähistab palju suuremat uurimisala, nimelt inimese seotust merega. Loomulikult põhjustab inimese seotus merega selle, et vee alt leiab muistiseid, kuid samas esinevad lisaks veel kultuurielemendid, mis selgelt omavad seotust vetega, kuid asuvad väljaspool veekogu loomulikke piire (Jasinski 1993: 135). Kui eelnevad merearheoloogia tõlgendused sobivad Muckelroy definitsiooniga, siis siinesitatud merendusliku arheoloogia tõlgendus sobib McGrail'i definitsiooni(de)ga. Kuid ei tohi unustada, et kui me räägime inimese seotusest merega, siis peitub selles palju enam kui vaid mere “kasutamine”, millele viitab McGrail'i määratlus, seotus on protsess, mis muu hulgas põhjustab ka inimese kognitiivse suhte mere ja teiste merega seotud aspektidega. Nii defineerib Norra arheoloog Marek E. Jasinski merenduslikku arheoloogiat kui arheoloogia alldistsipliini, mis hõlmab n-ö kogu merearheoloogia uurimisala, teised mineviku materiaalse, merega seotud kultuuri sfäärid ja lisaks ka inimese merega seotuse kognitiivsed aspektid (Jasinski 1993: 135). Käesolevas töös on merenduslikku arheoloogiat mõistetud sarnaselt Jasinski esitatud definitsiooniga kui arheoloogia alaliiki, mis uurib inimest ja tema ajalugu vetega seotud materiaalsete ning mitte-materiaalsete muististe kaudu.

Paraku võib ka termin “merenduslik arheoloogia” tekitada segadust. Etümoloogiliselt seob see nimetus vetega seotud arheoloogia ju nüüd vaid mere kui veekoguga, ometi ei saa me unustada ka siseveekogusid. Ühendavaks elemendiks on vesi,

---

<sup>14</sup> Lisaks ülaltoodule tekitab merearheoloogia termin anglo-saksi ja skandinaavia keeleruumis assotsiatsioone nii mereväele kui ka tehnikale ja loodusteadustele.

aga ideaalselt sobivat ühendit “vetega seotud arheoloogia” (*Archaeology bound/connected to the water*) võib lugeda liialt pikaks ja kohmakaks, analoogsed “veesidus ja vetepõhine arheoloogia” on problemaatilised ja arusaamatud väljaspool Eestit. Terminid “vee-/vetearheoloogia”, “hüdroarheoloogia”, isegi “aquaarheoloogia” või “akvaloogia” (*Water/Hydro/Aqua-archaeology, Aquaology*) ei sobi samal põhjusel, mis “merearheoloogia” ehk liide vee- tähistab midagi, mis kuulub veele. Arheoloogia, mis toimub vees ja/või arheoloogia, mis tegeleb selle uurimisega, kuidas inimene kasutas vett, ei hõlma vastavat kultuuripärandit terviklikult. Nii tuleb nentida, et mitte ükski suupärane nimetus kõnealuse arheoloogia alldistsipliini tähistamiseks ei sobi saajaprotsendiliselt.

Arheoloogial on mitmeid alaliike ja arheoloogidele meeldib klassifitseerida, kuigi see muudab pildi väga kirjuks. Nii saame vetega seotud perspektiivis kõneleda merenduslikust arheoloogiast, merearheoloogiast või allveearheoloogiast, sisevete arheoloogiast kui ka näiteks märgalade arheoloogiast, samuti laeva- või vrakiarheoloogiast, miks mitte ka sadamate arheoloogiast jne; termini valik sõltub eelkõige uurimisel esitatud küsimustest ja kasutatavatest meetoditest. Käesolevas töös kasutan terminit “merenduslik arheoloogia”, sest käsitlemist leiab inimeste seotus merega ning sellest seotusest tingitud muististekompleks<sup>15</sup>. Kuid hoolimata sellest, kas muistised asuvad vee all, rannajoonel või maa peal, jääb arheoloogia ikkagi arheoloogiaks – “*Archaeology is archaeology is archaeology*” (Clarke 1968: 13) ja uurib inimest ning ühiskonda läbi materiaalsete muististe. See, kas allikmaterjal on sattunud vee alla või vee lähedusse ei ole tõlgendustes kõige olulisem. Arheoloogilises tõlgenduses on tähtsam näha muistiseid kui jäänukeid funktsioneerivast ühiskonnast, kes nende loomise taga seisis. Nii ei ole vetega seotud arheoloogia mitte midagi muud kui tavaline arheoloogia<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> Soovitan muu maailma eeskuju silmas pidades asendada nimetusega “merenduslik arheoloogia”, millel on eeliseks teiste terminite ees kõige laiem defineerimisväli, praegu Eestis kodunenud, kuid väga kitsapiiriline termin “allveearheoloogia”. Kõnealune uurimissuund on üha kasvava tähtsusega ja tähistada seda vaid meetodite kogumile kohase terminiga ei ole õige.

<sup>16</sup> Vt ka Bass 1974; Dean jt (toim) 1992; Lanitzki 1994; Rönnby 1996; 2001b jt.

# Merenduslikkus maastikus, kultuuris ja kultuurimaastikus

## ***Maastiku määratlemine***

Iga uurimus, mis teatud määral keskendub maastikule, peab seletama, kui mitte defineerima, kuidas mõistetakse maastiku terminit just selle töö kontekstis. Maastiku mõiste on käesolevas töös üks kesksemaid merenduslikkuse kõrval, seetõttu pean oluliseks määratleda enese maastikukäsitlus. Kõnealuse mõiste ühene defineerimine pole aga eesmärgiks, maastiku mõistet kasutan eelkõige abivahendina.

Kuigi maastik on üks geograafia põhimõisteid, ei saa alahinnata selle olulisust ka arheoloogia peaaesandele, inimese ja kultuuri uurimise juures. Siiski on rõhuasetus teine – erinevalt (standardsest) arusaamast, et geograafia läheneb maastikule kui millelegi looduslikule<sup>17</sup> keskendub arheoloogia maastikus vaid inimtegevusega seotud aspektidele. Kuid geograafiast eraldiseisvana ei saa ega tohigi kõnealust mõistet käsitleda<sup>18</sup>.

Maastiku mõiste kohta ühest arusaama ei valitse (vt Palang & Sooväli (toim) 2001). Ometigi on käesoleva töö autori arvates erinevate distsipliinide ja teadlaste maastiku mõistmises teatud ühiseid jooni. Tõenäoliselt ei kahtle ükski uurija, et maastik on planeedi Maa pindmiku osa (nagu tegelikult viitab ka nimetus ise), mitte maa ise. Maa on kvantitatiivne ja homogeenne, maastik aga kvalitatiivne ja heterogeenne (Ingold 1993: 154). Maastikke saab klassifitseerida ja tüüpideks jagada, seda terve hulga erinevate tunnuste järgi, nagu pinnamood, mullastik, taimkate, vetevõrk, kliima, elanikud ja ka inimtegevuse mõju. Nii on maastik looduse ja inimese kooslus. Kuid inimese puudumine

---

<sup>17</sup> Samas ei valitse Eesti geograafias ühist seisukohta maastiku termini suhtes. Mõiste tõi Eesti geograafiasse 1920. aastate alguses soomlane Johannes Gabriel Granö, kes määratles maastikku kui territoriaalset üksust, millele on iseloomulikud kaugel ümbruse nähtavus ja konstantsus ning sinna kuulus ka inimene kui selle keskpunkt. Nõukogude ajal Granö kontseptsiooni ära ei muudetud, vaid mõiste muutus mitmekülgsemaks, kuigi keskenduti peamiselt maastiku looduslikele aspektidele. Lisaks varasemale vaatevälja arusaamale oli tegu territoriaalse üksuse kohta käiva üldmõistega ja maastik oli ka kui kindla suurusega ala, millel on hulk iseloomulikke tunnuseid. 1970.–1980. aastatel ilmus maastiku mõiste definitsiooni taas inimene, kuid inimene ei olnud kui vaateleja, vaid ta oli maastikuga põhjuslikes suhetes. 1990. aastate alguses oli maastik taas kui visuaalne nähtus, aga ka kui looduslik-majanduslik territoriaalne süsteem, milles on vastastikusel seoses puhtlooduslikud osised ja mitmesugused inimtegevuse tulemused (Palang 1998: 10-12).

ei tähenda maastike puudumist, sest juba enne inimkonna teket eksisteerisid Maal maastikud, mille biosfääris asendasid inimest teised liikuvad elusolendid (Marksoo 2001: 21). Siiski omandab loodus meie jaoks maastiku tähenduse alles läbi kellegi silmade. Meile esialgu arusaamatu ja metsik loodus muutub mõistetavaks läbi vaatluse, tänu teadmise mehhanismidele muudame looduses valitseva mitmekesisuse enesele arusaadavaks (Tüür 2003: 17) ja niimoodi omandab looduskeskkond maastiku tähenduse. Vaatleja on maastiku mõistega seotud.

Maastiku määratlemisel on kõige olulisem looduse ja kultuuri vahetõke (vt näit Palang & Külvik 1999; Kull 2001; Peil 2001; Randviir 2003; Tüür 2003). Maailmakuulus semiootik Juri Lotman nendib (2001: 38), et inimese kui kultuurilise olendi omapära nõuab tema vastandamist loodusmaailmale, mis on mõistetav kultuurivälise ruumina. See kahe maailma vaheline piir eristab inimest teistest, kultuurivälistest olenditest, kuid samal ajal läbib kogu inimapsühikat ja -tegevust. Kultuuri mõte ja eesmärk on säilitada see metsiku looduse ning inimese vahel olev piir. Siiski kuulub inimene oma teatud külgedega küll kultuuri, aga teiste kaudu on seotud kultuurivälise maailmaga ja tegelikult on kõik need tõigad, tänu millele me eristame end loodusest, väga väikesekaalulised ning suuremal või vähemal määral tehiskultuurid. Piir on laialivalgunud ning iga konkreetse fakti määratlemine kas kultuuri või kultuurivälisesse sfääri kuuluvaks on üsnagi suhteline. Kuigi tegelikult valitseb arusaam, et inimene vastandub loodusele, näitab loogiline mõistmine, et inimene on eelkõige osa oma looduslikust keskkonnast, piiride puudumist ning inimkultuuri loodusmaailma sees. Sellist olukorda, kultuuri olemist looduse sees, saab teatud määral seletada läbi asjaolu, et iga sotsiaalne tegevus ja mõte, iga reegel ja kategooria on vahendatud mitme miljoni aasta pikkuse inim- ja eelinimajalooga ning evolutsiooniga (Preucel & Hodder (toim) 1996: 34). Sellegipoolest kerkib esitatud mõttekäigust käesoleva töö autori jaoks paratamatult järeldus, et tegelikkuses looduse ja kultuuri omavahelist opositsiooni olemas ei ole, kuid inimene on selle tehiskult tekitanud ning usub piiridesse. Vastandamist tühistav analüüs ei kuulu aga käesoleva töö raamidesse.

Kultuuri ja loodust on raske vastandada, sest nad on omavahel niivõrd põimunud. Seega on ka looduslikud tingimused ja inimkäitumine seotud. Siinjuures on siiski oluline

---

<sup>18</sup> Eriti arvestades, et geograafid peavad maastikku oma spetsiifiliseks uurimisobjektiks (Palang 2000: 94).

rõhutada, et keskkonnatingimused ei ole midagi muutumatut – loodusolud muutuvad, nagu ka inimeste suhtumine. Maastik on dünaamiline ja kuigi suurim jõud, mis maastikke muudab, on inimene, allub see ka pidevalt looduslikest teguritest tulenevale, meie jaoks justkui iseenesest toimuvale arengule. Inimkäitumise ja looduskeskkonna omavaheliste suhete uurimisel tuleb seega arvestada maastiku n-ö ajalikkust (vt ka Ingold 1993).

Kultuur ja loodus koos teevad maastikust maastiku. Inimteadvuse jaoks on maastikud aga siiski pigem kultuuri kui looduse osa, puude, vee ja kividega seotud kujutlused ja mälestused. Maastik on kujundatud inimese poolt. Eestlase jaoks on nn ürgne loodus alati olnud osa kultuurist, mis lubab veel kord oletada looduse ning kultuuri kihtide põimumist, kuigi käesoleva segunemise puhul on loodus sulandunud kultuuri. Pidades silmas ka eelpool esitatud analüüsi, kus jõuti järeldusele, et kultuur on osa loodusest, võib siinkohal lisada sellele tõigale olulise ning vajaliku täienduse – ja loodus on osa kultuurist.

Hannes Palangu ja Mart Külviku arvates võib just eestlase maastikuteadvust – looduslikul ja holistilisel kogemusel põhinevat – rohkem projitseerida metsa kui puudesse, veepiiri (vesi kui ruum) rohkem kui vette (vesi kui element), reljeefi (maa kui ruum) rohkem kui kivvi (maa kui element) (Palang & Külvik 1999: 373). Nii jääb maastiku mõiste esmalt seotuks nägemisega ja teiseks vaatleva inimese olemasoluga, täpsema määratluse järgi võiks tegu olla teatud kohas ja ajal olevate objektide ning protsesside visuaalse summaga (Palang 1998: 13). Ehk maastikku mõistetakse mitte ümbruse staatilise faasina, vaid protsessina, mis kulgeb läbi aja. Ja inimene kuulub vältimatult selle sisse. Maastiku ajalugu on sellest lähtuvalt maastiku kultuuristamise ajalugu.

Arheoloogia uurib inimest eelkõige läbi materiaalsete muististe, maastikuarheoloogia rõhutab seejuures maastiku olulisust. Maastikuarheoloogia on maastiku interdistsiplinaarne uurimine füüsilisest, sotsiaalsest, kultuurilisest ja metafüüsilisest aspektist. Selle juures kasutatakse nii keskkonna-, sotsiaal- kui ka traditsioonilise arheoloogia töövahendeid, samuti ka mütoloogiat ja monumentoloogiat, kusjuures erilisel kohal on kultuurmaastiku geneesi analüüs (Lang 1996: 340-341). Mainitud arvamust täiendab Hannes Palang, kes teatab, et maastik on kokkulepe, mille

uurimistulemuste praktilise ellurakendamise juures peaksid eri teadusharude esindajad leidma ühise arusaama (Palang 2001: 478).

Eelpool mainitud interdistsiplinaarse kokkuleppega on vastuolus nii mitmetegi post-modernismist mõjutatud inimgeograafide arvamus. Näiteks väidab Tiina Peil, et maastik on tekst – tekst kui ruum, milles sümbolid on põimunud ja loovad tohutu hulga tõlgendusi või nende võimalusi, kuid ometigi on sel ka püsiväärtus, mis muudab maastiku tekstiks, mida mitte kunagi ei lõpetata (Peil 2001: 61-62). Mineviku maastike puhul on sellise tõlgenduse järgi tegu aga tekstiga, mis on meie jaoks kirjutatud arusaamatus keeles. Kokkulepe sellistes tingimustes, kus igaühe tõlgendus maastikust on õige, tundub aga üsna võimatuna.

Inimkultuuri kandjaks tänapäevases kontekstis on maailm, mis koosneb tekstidest ja läbi selle on see maailm allutatud inimese tahtele. Ka loodus, mis eksisteerib inimese tahtest sõltumatult, on meie jaoks muutunud eelkõige vaid tekstideks, sest sel viisil vahendame loodust ja maastikke (ning üritame neid enese tahtele allutada). Kuid see ei tähenda, et maastik on tekst, seda seletatakse ja kirjeldatakse kultuuri vaatepunktist tekstuaalsuse abil ehk loodust ja ka maastikke vaadeldakse **just nagu** teksti (Randviir 2003: 139). Minevikku ja maastike ajalikkust silmas pidades tuleb arvestada, et meile arusaamatut maastikku on tekstidest koosneva inimkultuuri seisukohast küll üsna loogiline vaadelda just nagu teksti, kuid mingeid olulisi järeldusi ühe konkreetsel mineviku ajahetkel olnud maastiku tähenduste kohta me teha ei saa, sest keel, milles tekst on kirjutatud, jääb siiski võõraks.

Michael Aston kirjutab oma raamatus “*Interpreting the Landscape. Landscape Archaeology and Local History*” (1985), et maastiku, selles esinevate elementide, nende muutuste ja vastastikuste toimejõudude komplitseerituse tõttu tuleb arheoloogilises uurimistöös kasutada mudelit, millele toetuda. Kuigi näiteks geograafilisi käsitlusi iseloomustab juba väga pikka aega erinevate mudelite kasutamine, pole siiski päris selge, kuidas seda teha arheoloogiliselt. Öeldakse, et inimene loob enda ümber keskkonda kujundades korda, et kultuuri mõte on organiseerida enda ümbrust (Tüür 2003: 12) – selle väite tõele vastamise korral võiks tõepoolest leida uurimiseks sobiliku mudeli – kuid, kas see kord või seaduspära, mille alusel inimene maastikku kujundab ehk see, kuidas muutub tema asustusskeem ja maakasutus, pole seesama seaduspära, mille järgi kasvab

üks taim või terve mets (Sinijärv 2001: 17). Maastikuarheoloogia ülesannetest on sellest, kuidas maastik kunagi välja nägi, olulisem vastata küsimustele, miks inimene on kujundanud keskkonda nii nagu ta on, ning kuidas maastik funktsioneeris ja muutus. Metodoloogilises plaanis on maastikuarheoloogia võimalused nendele küsimustele ühise vastuse leidmisel üsna lootustandvad, eelkõige tänu geograafiliste infosüsteemide programmi (GIS) kasutuselevõtule arheoloogias. Kuid ontoloogiliselt on maastiku mõistel siiski eri arheoloogide töödes lähtuvalt kasutatavast teoreetilisest suundumusest – sotsiaal- või loodusteadustele lähimast – erinevad tähendused (Preucel & Hodder (toim) 1996: 32-33; Lang 2001: 78-79).

- (a) Maastik kui keskkond. Maastik on keskkond ja mineviku maastiku uurimine võib olla eelkõige spetsiifiliste keskkondade rekonstrueerimine: selgitatakse, missugune oli keskkond, kus muistsed inimesed elasid ja millega nad pidid kohanema. Iseloomulik on lähenemine, et tänapäevaseid keskkondi võib kasutada muistsete keskkondade rekonstrueerimisel analoogia.ana.
- (b) Maastik kui süsteem. Arheoloogilised kohad, inimtegevusele viitavad ja/või seda tõestavad “jäljed” maastikus proovitakse asetada üldisesse, laiemasse süsteemi, mis hõlmab asustust ja elatusalasid.
- (c) Maastik kui võim. Maastik võib olla kui valdkond, millega manipuleeritakse ideoloogiliselt selleks, et domineerida või vastupanu avaldada. Rõhutatakse vastuolusid ja konflikte, mis ilmuvad maastiku tunnetamisel ja sisalduvad võimuhetes. Võimukandjad ühelt ja allasurutud teiselt poolt tunnetavad maastikku erinevalt ja oma tegevuses kasutavad nad vastavaid maastikuelemente sümboliseeritud kujul.
- (d) Maastik kui kogemus. Uurimisel proovitakse lähtuda sellest, kuidas inimesed tajuvad keskkonda ning annavad sellele tähenduse. Milliste “tagajärgedega” on inimeste poolt läbielatud kogemus. Vähem tegeldakse maastiku tajumisega, rohkem sellega, kuidas maastikul elati, kuidas objektid olid seotud teede ja radadega ning perspektiividega/vaadetega.

Maastiku määratluses on koos nii looduskeskkond kui ka vaatleja (ehk inimene). Seega mõistetakse käesolevas töös maastikku eelkõige kui **elukeskkonda**, mis autori jaoks tähendab, et maastiku mõiste kannab endas nii maastik kui keskkond, aga samuti

maastik kui kogemus tähendust (loodus ja inimene). Looduskeskkond on igal pool erinev ja seetõttu analüüsitakse lähtuvalt töö eesmärkidest eelkõige võimalusi, mida merenduslik keskkond elanikele pakub ning kuidas inimesed selle küllaltki eripärase maastikuga kohanesid. Hoolimata looduse ja kliima muutustest saab tänapäevaseid keskkondi kasutada mineviku puhul abistava analoogiana, teatavat samalaadsust esindavad need igal juhul, seda eriti merenduslike maastike puhul. Mis puutub inimeste poolt merenduslikul maastikul läbielatud kogemustesse, siis tuleb tunnistada, et vaimsete väärtuste inventeerimine ja uurimine jääb käeoleva töö autori arvates peaaegu alati spekulatiivseks, kuigi maastike majanduslikule väärtusele lisaks eksisteerib ka mitte-materiaalne pool, nagu looduselamus, esteetiline nauding, ajalooline kogemus jne ning püüe sellele läheneda on igati õigustatud. Maastiku mõiste kontekstis arvestan just seda, kuidas inimene elas merenduslikul maastikul, mis oli määravaks looduses, millest tulenevalt inimene langetas erinevaid eluks vajalikke otsuseid, nii praktilisi kui ka näiteks esteetilisi.

## ***Merenduslik maastik***

Meri ei ole paberileht, millelt saab algse teksti kustutada ja uue peale kirjutada, erinevalt suurest osast maismaalisest maastikust, mis säilitab andmeid mineviku tegevustest üha uuesti ja uuesti. Veepind on vastupidiselt kindlale maapinnale muutuv ja mobiilne. Kuid sellegipoolest saab põhjendatult kõnelda merenduslikust maastikust ning mere, kalda ja rannaalade uurimine võimaldab koguda vihjeid nende kasutamisest läbi aegade.

Mis on merenduslik maastik ja eelkõige – kuidas peaks sellele lähenema? Vastuse leidsin meenutades, kuidas veetsin eelmisel suvel (juuli 2002) mitu päeva Edela-Eestis peamiselt kalastades. Väikese paadiga sai pidevalt merele sõidetud ning kaldalähedasest “limpsust” kilke nopitud, millega hiljem põhjaõnge söödeti. Õnge vedasime merele hilisõhtul, ka võrgud said siis sisse, ning vastu hommikut tõime loomuse välja. Mina täitsin tüürimehe kohuseid ning see tähendas, et pidin aerutajad juhtima ühtlasena paistvas kõrkjaterreas just selle õige ja kitsukese vahekohani, mis oli kohakuti kauguses paistva talukatusega (minule olulise orientiiriga) ning samal ajal arvestama varem

kindlaks tehtud vee-aluse suure kivi ja madaliku asukohta teel randumispaika, sest need oleksid võinud otsasõidu korral paadi lõhkuda. Sellest mälestusest formeerus vastus, nimelt on peaesmärk mineviku (ja ka tänapäevase) merendusliku maastiku defineerimisel ja uurimisel tajuda/näha maastikku ning asustust (laiemalt maailma) nii, nagu seda tegid minevikus ja teevad käesoleval ajal mere- ja kalamehed, lähenedes maale merelt või mööda jõgesid. Kuid ainult nägemisest paraku ei piisa, merendusliku maastiku puhul kõike lihtsalt ei näe, oluline on seda teada/tunda, mis viiepäevase kalapüügi juures ei saa veel kõne alla tulla. Nimetatud arusaama süvendas veelgi Jakob Meløe artikkel kahest maastikust Põhja-Norras, kuid tema järgi kahaneb mitte-meremehe võimalus mõista “tõde” maastikust veelgi ning vaid ilusatele ilmadele; halva ilma puhul tuleb “tunnistada vaid selle “tõe” õigsust, mis suudab juhtida neid, kes vajavad juhtimist” (1990: 72).

Paraku on püstitatud ülesanne leida inspiratsiooni ja näha maastikku meremehe perspektiivist mineviku puhul küllaltki problemaatiline. Maastik muutub pidevalt. Merel, aga eriti kaldal on väga keeruline rekonstrueerida mineviku tingimusi nii, nagu neid koges meremees siis. Kuigi kliima, ilmastikutingimused võisid minevikus laias joones sarnaneda tänapäeva omadega (Aston 1985: 19) on teised merendusliku keskkonna elemendid, nagu meretase, tõusude-mõõnade ulatus ja jõud muutunud. Paljude jõgede veehulk on drastiliselt vähenenud või on jõed täielikult kadunud, sadamakohad ummistunud muda ja juurdeuhetega. Põhja-Euroopa ja Eesti rannikualade kontekstis ei saa mitte kuidagi kõrvale jätta maakerke olulist rolli. Samas võivad teisedki looduslikud protsessid, nagu erosioon, märkimisväärselt muuta merenduslikku maastikku, hävitada näiteks terveid sadamaid. Selliste pikaajaliste protsesside juures mängivad oma osa ka tormid, suudmealade suurenemine, aga eelkõige inimeste sekkumine.

Et näha maastikku, nagu seda näeb mere- ja/või kalamees, arvestades nimetatud perspektiiviga, on oluline veesõiduki olemasolu. Merendusliku kultuuri elementidega ühiskondade elu keerleb eelkõige paadi ja selle varustuse, mitte näiteks loomuse ümber. Kalasaak on suurel määral seotud õnnega (nimetatud asjaolu ei välista loomulikult kogemusi ja oskusi, mida kalapüügi juures kasutatakse); laeva ehitamine, parandamine, vormis hoidmine ja kasutamine ükskõik milliste ilmastikutingimuste juures on seotud oskustega. Tänu veesõidukile õpib mere- ja/või kalamees tundma maastikku, millele ta

on pühendunud (Meløe 1990: 69). Veesõidukite endi rollist merenduslikul maastikul tuleb juttu hiljem, kuid oluline on tunnistada, et eelkõige just pardal õpib meremees tundma ilma ja vetevälja. Oma osa maastiku tundmaõppimisel on ka teiste merd aktiivselt sõitvate inimeste lugudel, legendidel. Kuid ükskõik, kas kõneleme kogemustest, millest iga meremees ise õpib või teiste lugudest, on skeem siiski sama – merenduslik maastik avaneb veesõiduki pardalt.

Inimesed on avamerel sõitnud oma ajaloo alguspäevadest alates. Hea ilmaga on avameri tegelikult ohutum kui kaldalähedased alad: meremees saab vabalt sõita muretsemata madala vee või vee-aluste takistuste pärast. Ning orienteerumise juures on oluline teada, et merel ei puudu oma vorm ja tunnused. Isegi sügavate vete puhul saab laeva positsiooni ja suunda määrata päikese, ummiklainetuse, ujuva risu, merelindude, pilvede jne järgi. Suurimaks ohuks meresõitjale on tegelikult peale väga vägivaldsete tormide ootamatu ja kontrollimatu maabumine.

Madalikud võivad alati üllatada, just seetõttu on juba sellest ajast peale, kui inimene esimest korda paadiga merele läks, ta alati otsinud äratuntavaid maamärke, mis hõlbustavad randumist. Mõnel pool on selleks looduse enda poolt kujundatud eripärased, kas kuju või värvuse poolest silmatorkavad kaljud, mägede tipud, tihti isegi suuremad või eraldiseisvad puud jne. Hilisemal ajal on meremehed otsinud juba inimkäte poolt püstitatud maamärke – näiteks kirikuid ja kloostreid või tuuleveskeid, mis markeerivad tähtsamate laevatatavate jõgede suudmeid – ja samuti meremärke – tuletorne ja poisid. Just vältimaks juhuslikku maabumist on Vahemere-ruumis püstitatud ka üks antiikaja seitsme maailmaime hulka loetud tuletorn – 150 m pikkune Pharose tuletorn Aleksandria sadama ees asuval Pharose saarel, mis ehitati Ptolemaios II käsul 283–277 eKr; selle sammaste vahel põletatud lõke oli nähtav 30 meremiili kaugusele (Naish 1985: 15-17)<sup>19</sup>. Vahemeremaadest levis tuletornide ehitamise tava koos roomlaste vallutustega ka Euroopasse.

Maa- ja meremärkide puudumisel saab põhja sügavuse määramiseks jälgida mere värvuse muutumist, koguda merepõhjast proove, loodida või järgida suulist traditsiooni. Oma mentaalne kaart oli (ja on) igal kalamehel – merepõhja tunti sama hästi kui

---

<sup>19</sup> Pharose tuletorni ületas maailmas suuruse poolest tol ajal vaid Cheopsi püramiid ja alles 19. sajandi lõpul, kui kasutusele tulid terasest konstruktsioonid, ehitati suuremaid tarindeid, kui Pharose tuletorn seda oli (Naish 1985: 15).

põllumees oma põldu – ning seda teadmist pärandati kiivalt edasi vaid isalt pojale<sup>20</sup> (Parker 2001: 32-33).

Meresõidu ja kaubanduse edenemine ning kompassi kasutuselevõtmine Vahemeremaades olid aluseks merekaartide tegemise juures, koostama hakati portolaane ehk kompassikaarte<sup>21</sup>, kus lisaks kursi määramise hõlbustamiseks tõmmatud kompassijoonte võrgule oli võrdlemisi täpselt kujutatud rannajoon, nagu see paistab merelt. Peajoontes olid neil kujutatud looduslikud maastiku elemendid, ebahariliku kujuga mäed või esiletõusvad puudesalud, aga ka ehitised, eelkõige kirikutornid<sup>22</sup>. Sellised portolaanid olid lisadeks lootsiraamatutele, kus kirjeldati näiteks seda, kuidas läheneda ühele või teisele sadamale. Kuigi portolaane kasutati aktiivselt ligikaudu 400 aastat, 19. sajandi alguseni, ei kadunud rannajoone kujutamise tava koheselt, veel 1927. aastal Johann Mey poolt koostatud lootsi käsiraamatus on lisaks kirjeldustele merest ka Eesti ranniku kirjeldus koos kujutistega, kuidas üks või teine sadamasse sissesõit näeb



Joon 2. Vormsi saare läänerannik vaadatuna mere poolt (Mey 1927: 150).

Fig 2. Western coast of Vormsi island as seen from the sea (Mey 1927: 150).

välja vaadatuna mere poolt (vt joon 2) (vt lähemalt Mey 1927). Kaasaegsetes lootsiraamatutes või navigeerimise hõlbustamiseks ette nähtud kirjutistes enam pilte rannikust mere poolt vaadatuna ei ole, kuid ranniku ja sadama kirjeldus ning viimase skeem on alati olemas. Samamoodi kasutatakse meresõidul jätkuvalt rannikul paiknevaid teatud ehitisi navigatsioonimärkidenä. Eesti vetes funktsioneerivad tänapäevalgi päevamärkidenä näiteks Toolse neemel paiknevad ordulossi varemed, aga ka punase

<sup>20</sup> Ka kasutatav sõnavara jäi (ja jääb) väljaspool olijaile võõraks. Eesti kontekstist saab tuua näite Kuusalu rannalähedaste vete terminoloogiast. Oskar Loorits kirjutab (1939: 151-153): “Siis on mere kohtiel omad iseäralised nimed sügävuse järel. Näit. vastu maad vesi, mes kivie vahel seisub, üüelda *vesikivik*; kaugemal, kus enamb kived veest välja ei paista, kahest kuni nelja-viie sülla veeni on *rannu* (rannul, randuelle); 5-15 süllä sügävüseni on *lau* (laule, lault); 15-25 sülläni on *penger* (pengresse, pengrest)...”.

<sup>21</sup> Vanim teadaolev portolaan – *Carte Pisane* on joonistatud veidi enne aastat 1300.

<sup>22</sup> Eestis on navigeerimisel olulisemaks kui kirikutornid alati olnud tuuleveskid, vanasti oli igal saarel vähemalt üks tuulik, kuid sageli rohkemgi (Peil 2002a: 71).

katusega valge puumaja Käsnu külas (Navigatsioonimärgid Eesti vetes 1998: 13, 15) (vt ka lisa 4).

Kuigi madalikud ja sõidukanalid on aegade jooksul muutunud, on siiski mõistlik eeldada, et sarnaseid perspektiive, kus navigeerimisel juhinduti lisaks meremärkidele ka maamärkidest, kasutati juba väga varases minevikus. Paljude rannikul paiknevate maamärkide puhul, mida seostatakse meresõiduga, on raske tõestada, et need on püstitatud kui navigeerimismärgid (vt Häggström 1998), siiski on osa neist ehitatud just meresõidu tarbeks. Viimane väide kehtib eelkõige rannikute puhul, mida on merelt n-ö raske lugeda. Keskaegses Euroopas olid sellisteks maamärkideks sageli kabelid ja erakute elupaigad (Parker 2001: 36).

Hindamaks ajaloolise maastiku merenduslikke aspekte peab arheoloog leidma inspiratsiooni meremehe perspektiivist, milles taevas, meri, merepõhi, mere- ja maamärgid on seotud navigeerimise, lootsimise ja ohutu maabumisega. Merenduslikust vaatepunktist võib seega eristada kolme maastikuarheoloogilisse uurimistöösse kuuluvat, ajas n-ö tagasiminevat astet merendusliku maastiku uurimisel (Parker 2001: 23). Esimene on plaanistamine – kultuurmaastiku elementide kindlakstegemine ja kaardistamine. Just see oli merendusliku kultuurmaastiku uurimise algne tähendus, millest tuleb juttu mõnevõrra hiljem. Järgmine samm on materiaalse kultuuri või arheoloogia kaasahaaramine. Viimasena tuleb interpretatsioon.

## ***Merenduslikkus kultuuris***

Kultuuri mõiste on alati olnud arheoloogidele keskne termin ja selle kasutamine abivahendiks uurimistöö juures. Eelkõige ilmneb kõnealuse mõiste vajalikkus üldistuste tegemise kontekstis – iga teadus lihtsalt eeldab järelduste tegemist ka selle kohta, mida me ei tea. Kultuur on selline termin, mis annab aja ja ruumi piirid mineviku kohta tehtavatele väidetele, kuid selle mõiste enese tähendus on väga lai ja seotud ka arheoloogilise mõtte arenguga (vt lähemalt Meinander 1981). See, kuidas mõistet “kultuur” mõistetakse käesoleva töö autori poolt, on märkimisväärselt mõjutatud

protsessualistide teooriast ja Lewis R. Binfordi kultuuridefinitioonist<sup>23</sup>. Viimast tuleb siiski võtta läbi varastele protsessualistidele suunatud kriitika-prisma, sest üsna suur rõhk funktsionalistlike mõttekäikude ning üldistuste kõrval on käesolevas töös ka inimkultuuri kognitiivsetel aspektidel, ideedel ja uskumustel. Kuid lähemalt ma kultuuri mõiste määratlemisel selle mahukuse tõttu siinjuures ei peatu, peatähelepanu on suunatud merenduslikkusele kultuuris.

Eesti rannajoone pikkus on peaaegu 3800 km, maismaapiir on 633 km, seega on merepiir üle 5 korra pikem kui piir kuival maal. Eesti vetes on kokku üle 1500 saare, mis hõlmavad pindalast ligikaudu 4133 km<sup>2</sup> ehk 9%<sup>24</sup>. Et need näitajad iseenesest ei kõnele kultuuri seotusest merega, on ilmselge. Määravamaks kõikidest arvudest on vastus küsimusele, kui palju on inimese igapäevaelus, eriti majanduses kohta teda ümbritseval merel ja kas merega seonduv pakub huvi. Või jääb meri lihtsalt veteväljaks, mille teine kallas ei paista.

Mõjutatuna protsessuaalsetest teooriatest, eelkõige ühest levinud arheoloogia kontseptsioonist, kus kultuuri analüüsiti kui süsteemi, mida saab jagada allsüsteemideks (vt nt Binford 1962; 1972), tutvustas Keith Muckelroy, üks esimesi merendusliku arheoloogia teooria viljelejaid, kellest oli juttu ka esimeses peatükis, arheoloogias merendusliku kultuuri ja isegi merenduslike allkultuuride ideed. Tema järgi olevat paljude mineviku ja kaasaja ühiskondade merd sõitev ja kalastav rahvas moodustanud eraldiseisva allkultuuri maa- ja linnakultuuri kandjate kõrval (Muckelroy 1978: 3). Kuid Muckelroy järgi hõlmab merenduslik kultuur vaid neid aspekte, mis on seotud laevade ning meresõiduga, välistades samal ajal kaldal elavad kogukonnad. Merendusliku kultuuri saab tema arvates kokku võtta järgnevate mõistete alla: (a) nautiline tehnoloogia, (b) merenduslik sõjapidamine ja kaubandus ning (c) seltskond laevapardal. Muckelroy'l on merenduslik kultuur, nagu kogu merenduslik arheoloogia, mis tema enese definitsiooni järgi peaks küll uurima inimest ja tema merenduslikku tegevust, seotud vaid laevadega, seega ainult meremeeste ja laevaehitajatega (vt Muckelroy 1978: 226-247). Sellisest kontseptsioonist ja analüüsist ei selgu aga merendusliku kultuuri ja veelgi vähem merenduslike allkultuuride mõiste, sest kui Muckelroy merenduslik arheoloogia uurib

---

<sup>23</sup> Kultuur kui inimorganismi ekstrasomaatilised ehk kehavälised vahendid kohanemiseks (vt lähemalt Binford 1972: 22).

<sup>24</sup> Eesti Vabariigi pindala on 45 227 km<sup>2</sup>.

vaid merepõhjas lebavaid laevavrakke, siis nende väheste leidude põhjal tehtud järeldused ei ole piisavad ühe merendusliku kultuuri eristamiseks. Segadus ja ebaloogilisus Muckelroy merendusliku kultuuri ja allkultuuride teoorias muudab selle ebausutavaks. Muckelroy merendusliku kultuuri kontseptsioon on eelkõige lõpuni läbi mõtlemata ning seetõttu täis vastuolusid, millest ühena kõige tähtsamatest on A. J. Parker välja toonud suutmatuse teha korralikult vahet merenduslikul kultuuril ja allkultuuril (vt lähemalt Parker 1995). Oma osa selles võis peituda Muckelroy mõjutatusel protsessuaalsetest teooriatest, soovil nende eeskujul luua süsteem. Uuriija tahtis õigustada merenduslikku arheoloogiat arheoloogia alldistsipliinina ning see eeldas ka merendusliku arheoloogia kultuurikontseptsioonis sobivaid allkultuure ja -süsteeme. Oma aja kontekstis, merendusliku arheoloogia seadustamise või tõestamise faasis olid Muckelroy teoreetilised konstruktsioonid aga õigustatud ning just need tõid muutuse arheoloogia suhtumises kõnealusesse alldistsipliini.

Muckelroy'ga enam-vähem samal, meresõidukesksel arvamusel kultuuri kontekstis on temast üle kahekümne aasta hiljem eestlased Agu Vissel ja Vello Mäss, kes merendusliku kultuuri teemat käsitledes<sup>25</sup> pooldavad arusaama, et kõnealuse kultuuri kandjateks, kristalliseerumise tsentriteks on laevakaptenid (Vissel 1996; V. Mäss – autorile 7. jaanuar 2002). Ometi ei saa nõustuda, et laevakaptenid on merendusliku kultuuri puhul kõige olulisemad; kindlasti kuuluvad nad n-õ eliiti, kuid ei ole ainsateks kultuuri kandjateks ega ka tõendiks merendusliku kultuuri olemasolust.

Kultuuris esinevate võimalike merenduslike näitajate nimekiri on pikk: merendusliku terminoloogia kasutamine igapäevakeeles ja selle esinemise sagedus; mere ja laeva sümboolne esinemine, näiteks erinevates rituaalides, mis puudutavad kas ohvritalitust, sündi ja/või surma, või ikonograafias; merega seotud pühakute olemasolu; müüdid ja legendid; laevamudelite ehitamine; puhkuse veetmine vee ääres; rahva kogunemine laevade vettelaskmise, nende sadamast lahkumise ja saabumise puhul jne

---

<sup>25</sup> Eestis on tegelikult levinud termin “merekultuur”, millel on olenevalt kontekstist kaks eri tähendust: (a) merest ja meresõitjatest mõjutatud loome, eriomase meremiljöö loomine või tavamiljöö kujundamine meremehele omaseks, laiemas mõttes ka kultuuriväärtuste levik meritsi (Mereleksikon 1996: 257) ja (b) merenduslik kultuur kui merega seotud kultuur. Terminis esimesena nimetatud variandis kasutamine viitamaks kultuurile pole paraku õige, sest niisugusel kujul tähistab mõiste merele omast kultuuri. Täpsem on siiski kasutada nimetust “merenduslik kultuur”, mis viitab seotusele mere, ranna ja veetranspordiga, seda ka siis, kui käsitletakse meremiljöö loomist või kujundamist (terminoloogia kohta vt lähemalt käesolev töö ptk I).

(Westerdahl 1994: 265). Vaieldamatult on paljudes ühiskondades kasvõi üks loetletud merele osutajatest, kuid küsimus on, kas seda elementi saab arvestada kui vahendit täisväärtusliku merendusliku kultuuri olemasolu kindlakstegemisel.

Merenduslik terminoloogia ja merega seonduvad metafoorid näitavad merd nii metsiku, ohtliku ja alistamatuna, millenagi, mis on väljaspool kodukolde soojust ja maapinna kindlust, kui ka võimaluserikka seiklusteväljana meeste jaoks. Metafoorid viitavad sellele, kuidas meri on meid mõjutanud. Kuid selliste metafooride originaalne tähendus ja kontekst on tihti kadunud ning side millegi spetsiifiliselt merenduslikuga puudub<sup>26</sup>. Samuti võib metafoorile ladestuda uus tähenduskiht vastavalt inimeste pidevalt muutuvale sotsiaalsele ja kultuurilisele kontekstile; sel viisil suureneb mitmetähenduslikkus, sest alg tähendused ei kao siiski jäljetult ning kumavad läbi uute kihtide (Lehari 2003: 132). Kuid sellegipoolest oleks täiesti vale arvestada metafooride või keelesümbolite kasutamise sagedust tänapäeval kui indikaatorit merenduslike omaduste intensiivsusest või isegi olemasolust.



Joon 3. 18. sajandi laev Muhu kiriku seinal (Mäss 1996: 136).

Fig 3. 18<sup>th</sup> century ship on the wall of the Muhu church (Mäss 1996: 136).

Veteväli on alati olnud müstiline, eelkõige tingituna oma suuruselt ja taltsutamatuselt ning see asjaolu on mõjutanud ka mere ja laeva sümbolset esinemist. Näiteks ikonograafias – laevade graffiti, uuristatud või joonistatud kas kiriku- ja majaseintele või näiteks veskijalgadele (vt joon 3). Kuid selline graffiti võib pigem iseloomustada üht kindlat inimest kui tervet kultuuri. On hulk näiteid merenduslikest ühiskondadest, kus puuduvad merenduslikud sümbolid ja omadused täiesti. Näiteks

pronksiaegne Kreeta Minose perioodil. Kreeka ajaloolased Thucydides ja Herodotos kirjutavad mõlemad Minose perioodi merenduslikust maailmast ja seda toetavad ka arheoloogilised leiud Minose ülemerekolooniast – kirjastiili, tehnoloogia, mõõtesüsteemi ja arhitektuuri ülevõtmine. Kuid peaaegu täiesti puudub paatide ja laevade

<sup>26</sup> Mõttele metafooridele nagu: “tuult purjedesse” – tänapäeva kontekstis soovimaks edu või julgust millegi teostamisel; “ankrusse heitma” – paigale jääma; “üle parda” – tähistab loobumist ja “kiiluvesi” – järgimist jmt.

kujutamine ikonograafiliselt. Sama kehtib ka Kreeka kultuuriruumi kohta klassikalisel perioodil (Westerdahl 1994: 266). Samas peamiselt põllumajanduslikes Skandinaavia ühiskondades, mis ei tundnud purje enne 5.-8. sajandit<sup>27</sup>, kohtab laevasümboolikat igal pool (Kobyliński 1995: 11):

- matmisrituaalidest tunneme paadikujulisi kalmeid, mis laoti kividest maapinnale (vt joon 4); maeti ka päris paadis või laevas; paadikujutised esinesid matuse-urnidel ja kalmekividel, oli ka paadikujulisi urne;
- paate või nende osasid ohverdati soodesse;
- majade ehituses jäljendati kummuli-pööratud paate;
- puidust või metallist miniatuursed paadid;
- kivi- ja pronksiaegsed kaljujoonised, mis muuhulgas kujutavad ka paate ja laevu;
- paatide ja laevade kujutised kaunistavad erinevaid esemeid, eelkõige pronksiaegseid habemenugasid (vt joon 5), odaotsi, joogisarvi jm.



Joon 4. Pronksiaegne Grytverket' laevkalme Ahvenamaal. Autori foto.

Fig 4. Bronze Age ship-grave on Grytverket, Åland. Photo by the author.



Joon 5. Laevakujutisega pronksiaegne habemenuga Vão kalmest (Mäss 1996: 51).

Fig 5. Bronze Age razor with ship graffiti from Vão grave (Mäss 1996: 51).

See fenomen tõestab selgelt, et paadid ja laevad mängisid tähtsat rolli erinevates rituaalides, kuid sellele eelnenud näite valguses võib kahtluse alla seada, kas need sümbolid ikka tõepoolest esindavad merenduslikku ühiskonda või tuleks neid pigem vaadelda kui teiste traditsioonide väljendusi.

Kultuuri võimalikud merenduslikud indikaatorid ei aita meil määratleda merenduslikku kultuuri, sest on eraldiseisvatena väga küsitavad. Merendusliku kultuuri kontseptsiooni on lühidalt (ja õnnestunult) paika pannud J. R. Hunter (1994: 262), kes võtab kokku kõik kultuuris esinevad viited merele ja nendib, et merendusliku mõõtme

<sup>27</sup> Esimesed kindlad viited purje kasutusele võtmisest Põhja-Euroopas pärinevad 5.-8. sajandi Gotlandi pildikividelt ning nendel on jälgitav ka samaaegselt toimunud laevade kerekonstruksiooni järsk muutus (Crumlin-Pedersen 1999: 16). Puri Vahemeremaades, Egeuse mere piirkonnas oli aga arheoloogia andmetel juba aastal 2100 eKr või isegi varem (Agouridis 2000: 104).

annab kultuurile nn merenduslik komponent või komponendid. Merenduslikus keskkonnas on olemas iseloomulikud elemendid, mis eristavad seda maismaalisest keskkonnast. On erinevused kasutatavas terminoloogias ja mineviku muististes, erinevused aja, valguse ja kliima tähtsuses, ka lõhnas ning liikuvuses. Kõik see toimib eristavana, kuid need elemendid ei sisalda eneses midagi enam kui üht olulist komponenti – merenduslikkust, seotust merega. Merendusliku komponendi või komponentide ulatus võib sõltuda ükskõik millisest tegurite ringist – majanduslikust, geograafilisest, administratiivsest, ideoloogilisest või siis ka merele juurdepääsu ulatusest ja mere tähtsusest üldiselt. Merenduslikud osised ei ole midagi enam kui selle kultuuri laiendused või peegeldused, kuhu need kuuluvad, ning need on pigem sinna integreeritud kui isoleeritud majanduslikud või sotsiaalsed elemendid. Arheoloogilise uurimistöö kontekstis tuleks vältida väga kindlat merendusliku kultuuri definitsiooni ning keskenduda pigem merenduslikule komponendile, sest just see tõstab merendusliku kultuuri esile laiemast kultuurist, kuhu see kuulub.

Mida suurem on ühe kultuuri sõltuvus merest, seda enam peab seda seletama, püüdes analüüsida ja mõista selle merenduslikku komponenti. Eesti ühiskonna merendusliku koostisosa mõistmine ükskõik millisel ajahetkel minevikus on tähtis mõistmaks tänapäevast riiki; merendusliku osise vältimine muudab tõlgendused tasakaalutuks. Seega on hoolimata riigi põllumajanduslikust taustast sõltuvus vetest nii kommunikatsiooniks, transpordiks või ka normaalselt funktsioneerivaks majanduseks paratamatu. Merendusliku komponendi tugevus peegeldub selgelt ka kohalikul tasandil esinevate merenduslike indikaatorite, merest n-ö inspireeritud materiaalsete ja vaimsete väärtuste rohkuses, nagu iseseisev regionaalne laevaehitustraditsioon või mere kujutamine rahvalauludes ja kirjanduses, jne. Nii kirjutab Agu Vissel (1996) (küll pisut irooniliselt eestlaste suhtes), et rahva puhul, kelle elus meri on väga tähtsal kohal, teadvat iga koduperenaine merest kõnelda palju rohkematest asjadest kui vöörvisiir ja reisipileti hind Helsingisse. Ta illustreerib seda väidet Ethel Mannini raamatuga “Muutuv Inglismaa”, kus autor kirjeldab ja tutvustab Inglismaad nii, et leiab alati põhjust kõnelda merest, laevadest, laevameistritest, kaptenitest, meretemaatikaga tegelevatest kirjanikest ja kollektsionääridest jne. Kaasaegses Eestis on aga tegu mere olulisuse järk-järgulise

hääbumisega, hoolimata sellest, et ajalugu Eesti taasiseseisvumisega hoopis vastupidist arengut võimaldas.

Merenduslikke koostisosasid omavad paljud kultuurid, eelkõige ühiskonnad, mis on tuntud oma merenduslikust keskkonnast sõltuvuse poolest, nagu Norra, Island või Portugal. Kuid siiski on raske leida kultuuri, mis oleks täielikult merenduslik, ehk kus peamine majanduslik alus poleks maaharimine ning kus merenduslike elementide loetelu on väga pikk ja need on kultuuris selges ülekaalus<sup>28</sup>.

Merendusliku kultuuri viljelemise puhul on tegu terve rea merenduslike majandusviisidega, mitte ainult laevanduse, vaid ka sellega tihedalt seotud kohalike tegevusharude ja veesõidukite ning eelkõige kalandusega, aga ka linnujahi ja hülgepüügiga. Sellise avatud merendusliku tegevusulatusetõttu võib kasutada terminit “meremajandus” (*mariculture*) vastandina terminile “põllumajandus” (*agriculture*) (Westerdahl 1989: 313). Nii meresõit, kaubandus, paadiehitus, kalapüük kui ka maaharimine merenduslike komponentidega kultuurides on läbi aegade omanud erinevat tähendust. Juurdepääs kalavarudele, kaubanduskonjunktuur, uued kalapüügitehnoloogiad koos teiste tegevusharudega mõjutavad nii rannikuasustuse paiknemist kui ka arengut.

Enamik merenduslikke osiseid on tihedalt seotud konservatiivsuse ehk alalhoidlikkuse ja säilitavate elementidega. Nimelt ei muutu mõned merenduslikud aspektid ka sajandite jooksul – eelkõige mered, peamised veeteed, kalastamine ja vajadus võidelda hoovuste, tuulte ja teiste ilmastiku nähtustega. Need kalduvad jätkuvalt püsima, hoolimata tehnoloogilistest saavutustest. Kord kindlaks tehtud, optimeeritud ja lahendatud, püsivad veeteed ja meetodid kalastamisel, ilmaga hakkama saamisel peaaegu muutumatutena, esindades konservatiivsust, kuid separatismist või iseseisvusest laiemast maismaalisest kultuurist, kuhu need kuuluvad, rääkida ei saa (Hunter 1994: 263). Näiteks kui Norrlandi põhjapoolsed alad asustati 14. sajandi teisel poolel, siis said püsi-asustusega

---

<sup>28</sup> Siinjuures on oluline siiski märkida, et mainitud ülesanne ei ole ka võimatu. Arheoloogilistest kultuuridest võib täielikult merenduslikuks lugeda lohkeraamika kultuuri Ahvenamaal (vt lähemalt Storå 2001). Läänemere ruumis saab üles loetleda ka terve rea eraldiseisvaid asulakohtasid, kus merenduslike elementide osakaal on domineeriv. Näiteks Timmendorf-Nordmole, Saksamaal praeguseks vee alla jäänud asulakoht kiviajast, mida kasutati ajavahemikus 4500–4100 eKr; nimetatud asula material tõestab, et sealsed elanikud elatusid peamiselt meresaadustest (vt lähemalt Förster, Lübke & Lüth 2001: 78-83). Omapäraselt pikk nimekiri merenduslikest komponentidest on tänapäeval islamiusulises Ida-Aafrikas lamudel. See asjaolu muudab nad isoleerituks ja ebaharilikuks võrreldes teiste ühiskondadega, mis on integreeritud põllumajanduslikku tausta, kuid see isolatsioon on teatud ulatuses kunstlik (Westerdahl 1994: 265).

aladeks just rannikuäärsed, veeteede läheduses asuvad regioonid ning need püsisid väga kaua pidevalt asustatuna. Eksistentsi aluseks oli kalastamine ning sõltuvus kalapüügist kestis kaua – Tornedalenis oli kalastamine kuni 20. sajandi alguseni peamine tegevusala. Kuid kalastamist puudutavad kirjalikud kokkulepped ilmusid alles 19. sajandil. Varem reguleerisid seda muistsed, suulised kokkulepped, mis anti juba leitud parima lahendusega edasi põlvkonnalt põlvkonnale ning need olid nii kindlalt külaelanike teadvuses, et vajadus kodifitseerimiseks puudus. Järgiti muistset tava (Isaksson 1965: 334, 337). Konservatiivsuse, alalhoidlikkusega merenduslike komponentide juures on tegu tavaarusaamade järgi ehk mõned asjad lihtsalt ei muutugi oluliselt.

Merendusliku kultuuri termin on niisiis eraldatud analüüsimeks teatud kultuurisüsteeme, mis omavad tugevat seotust merega. Merenduslikku kultuuri saab eristada ja määratleda läbi erilise merenduslike omaduste kogumi, mis kultuuri iseloomustavad – kultuuri merenduslikud komponendid. Me saame uurida mere ääres elavate või merega muul moel seotud inimeste kindlaid, küllaltki püsivaid kohanemise vahendeid ja sarnaselt kindlaid kohanemise piire, mille seab meri. Merenduslikust kultuurist tuleb rääkida kui kultuuri allsüsteemist ja seda ei tohi võtta sõltumatusena laiemast kultuurist, kuhu see kuulub ning nii tuleb pigem rääkida merenduslikkusest kultuuris kui merenduslikust kultuurist.

## Probleemid inimkultuuri merenduslikkuse uurimisel

Arheoloogilist (ja ka etnograafilist) tõlgendust ühe kultuuri merenduslikkusest raskendab aga nii sümbolism ehk märgilisus kui ka aegade jooksul kogunenud traditsioon (Hunter 1994: 264). Tänapäeval on väga levinud üldine ettekujutus habetunud ja kalalõhnalisest meremehest, piip suus, kes pensionile jäädes hakkab laevamudeleid ehitama. See viitab eelkõige juurdunud tava sügavusele kui ka huvile, millele ei ole siinkirjutaja arvates sama tugevaid paralleele põllumeeste näol, kes ehitaksid traktorimudeleid. Väga spekulatiivselt võiks oletada, et võib-olla on nende inimeste elus, kes tegelevad põllumajandusega, need kultuuri komponendid, mida nemad esindavad, vähem mõju omavad ja vähem intensiivsed. Merenduslikul komponendil on tugevam

põhi ja ettekujutused merest ning meremehest sügavamad, isegi kui need alati tegelikkusele ei vasta. Merendusliku kultuuri komponendid või need kultuuri sfäärid, mis on seotud merega, on konservatiivsemad ning seetõttu on säilinud vanad, traditsioonilised kombes, mida saab jälgida isegi tänapäeval. Uurimisel tuleb siiski arvestada neis kommetes ja tavades kindlasti toimunud muutusi ning teisendusi.

Eestit on alati peetud mereriigiks ja rahvast mererahvaks, vähemalt siin elavate inimeste endi poolt. Eestil on väga kaugesse minevikku ulatuv meresõidu ajalugu. Juba kiviajal asustati püsivalt mõned saared (Kriiska 2001). Kroonik Henrik kirjutab vapratest saarlastest, kes oma laevastikuga moodustasid Läänemere ruumis ähvardava jõu kõigi teiste jaoks (LH VII, 1, 2; XIV, 12; XIX, 2; XXII, 8; XXIV, 7; vt ka Ilves 2003a). Eestist on pärit ümbermaailmareisijaid (nt baltisakslased Adam Johann von Krusenstern, Fabian Gottliebe von Bellingshausen, aga ka eestlastest meeskond kapten Mart Saarsoga eesotsas jahtlaeval “Lennuk” jt), ning maailmakaardilt leiab Eestist tulnud või siin elanud meresõitjate nimesid (nt Ferdinand von Wrangel, Eduard Gustav von Toll, August Ma(a)sik jt). Eestil olid ja on oma laevaehituse traditsioonid. Viimastel aastakümnetel on rahvusvaheliste konventsioonidega kooskõlla viidud ka seadusandlus ning riigis saab kõrgel tasemel merendusala väljaõpet. Kuigi mere olemasolu pole riigis kunagi seisnud kindlalt esiplaanil, tuleb ikkagi rõhutada, et niigi vähest merenduslikku uurimistööd ähvardab Eestis siiski etnotsentristlik lähenemine, mida saab seletada just läbi selle teemaga tegelejate idealiseeritud pildi enese kultuurist ning kõrgelennuliste mõtete endist kui mererahvast ja merendusliku kultuuri esindajatest või vähemalt rahvast, kes kunagi varem oli seda.

Sama kehtib ka teiste Läänemerd ümbritsevate riikide kohta, kus ajaloolisi identiteete aitavad elavatena hoida erinevad ideoloogilised (natsionalistlikud) lähenemised eneste kultuurile. Ideoloogiliste faktoritena püsivad näiteks Rootsi ajaloopildi tõlgendustes ja kultuuri defineerimises eelkõige nn (a) viikingikultuur, (b) Hansakultuur ja (c) Rootsi suurvõimu perioodiga seotud kultuur (Cederlund 1996: 7-8; 1998). Seda laadi väärtustamine, mis hoiab elavatena valitud ajaloolisi identiteete, on muutnud nii suhtumist kui ka ressursse, mida kasutatakse teiste merendusliku arheoloogia uurimisväljade puhul, ning takistanud mitmekülgse ajaloopildi arengut. Inimkultuuri merenduslikkust uurides tuleb seega silmas pidada ja vältida lähenemist sellele

etnotsentristlikust vaatepunktist. Ei merenduslik arheoloogia ega ka arheoloogia üldiselt ole seotud riigipiiridega. Läänemere ajaloolises kontekstis on sarnaselt teistele meredele veekogu olnud pigem vahend, mis ületab igasugused piirid, kui on takistuseks.

Ajaloo uurimist Põhja-Euroopas, kuhu tinglikult võib lugeda ka Eesti, on lisaks natsionalismi ohule alati iseloomustanud ka kultuurikäsitluste n-ö põhja-lõuna suund. Selle telje põhipunkt asub antiigiaegses Vahemerekultuuris – kust tulevad kõik suuremad saavutused – aga ka Euroopa kontinendil ja anglo-saksi maailmas. Kuid tegelikult tuleks pöörata rohkem tähelepanu geograafilises mõttes ida-lääne-suunalistele kultuuriseostele, seda eriti kultuuri merendusliku koostisosa uurimise juures. Viimase hulka kuuluvad ju ka laevaehitustraditsioonid ning veesõidukite tüübid, aga ka näiteks ikonograafia ja just ida-lääne teljel märkame nende vahel sarnasusi<sup>29</sup>. See asjaolu põhineb teljel asuvate piirkondade sarnastel elatusvahenditel ja keskkonnasuhetel, muu hulgas sarnasel juurdepääsul materiaalsetele põhivahenditele, näiteks laevaehitusmaterjalidele (Cederlund 1997: 79-81). Nagu märkis Lewis Binford (1972: 23), iseloomustavad teatud kindlat keskkonnatsooni asustavaid kultuure sarnasused kasutatavas tehnoloogias. Ida-lääne-suunalisel kultuuriperspektiivil tundub olevat suurem ideoloogiline väärtus kui siiani arvatud, kuigi tugevaim võis see olla just varasematel perioodidel (kui mõelda kaljujoonistele). Samas tuleks rohkem tähelepanu pöörata traditsiooniliste laevaehitustavade uurimisele ida-lääne teljel, mis võib paljastada terve rea kultuurirelikte meist väga kaugel, kuigi samal laiuskraadil.

## ***Merenduslik kultuurimaastik***

Inimene elab ja õpib maastikus. Läbi mälestuste, legendide ja nimede, isegi lõhnade, mis seostuvad erinevate kohtadega maastikus, anname ka maastikule tähenduse ning sisu. Põllud, veekogud, metsad, rannad ja mäed ei ole siiski vaid konstruktsioonid, mis me ise loome, vaid ka ajas ja ruumis konkreetset eksisteerivad. Inimene on selleks,

---

<sup>29</sup> Mõttele näiteks Siberi eri regioonide, Karjala ja Skandinaavia kivi- ning pronksiaegsetele kaljujoonistele, mis kujutavad veesõidukeid. Lisaks väitele, et paatidel oli neis piirkondades tugev sümboolne kandejõud, saab kujutisi omavahel ka võrrelda ning leida teatud sarnasusi arktilises ja subarktilises metsavööndis kasutatud sümboolikas.

kes annab loodusele kultuuri vormi, kuid me teeme seda koostöös füüsiliselt eksisteeriva maastikuga. Maastiku ja kultuuri koos esinemist saame kokku võtta terminiga “kultuurmaastik”.

Mainitud termin on arheoloogias tuntud juba mõnda aega. Valter Lang on kultuurmaastiku olemust maismaa kontekstis edasi andnud järgnevalt: kultuur + maastik = kultuurmaastik. Selles seoses loetakse maastikuks looduskeskkonda, mis on küll ajaloolises perspektiivis pidevalt arenenud ja muutunud ning millesse inimene on juba sekkunud, siiski tervikuna ühiskonnale n-ö väljastpoolt antuks. Kultuur aga hõlmab midagi, mis tuleneb vaid inimvaimust enesest. Langi arvates tähendab kultuurmaastik laiemalt maastikku, mis on rikastatud inimühiskonna loova mõtte läbi; mitte ainult kultuuristatud looduskeskkond, vaid ka muutmata maastik selle ümber – oluline on, et inimesel oleks temaga mingi suhe (Lang 1999a: 63). Seega ei muuda loodusmaastikku kultuurmaastikuks ainult inimeste loodud materiaalsete väärtuste n-ö siseseviimine loodusesse, vaid juba inimese subjektiivne lähenemine.

Kultuurmaastik kitsamas ehk füüsilises tähenduses hakkas kujunema seoses viljelusmajanduse levikuga (kui maa puhastati metsast, s.t kui inimene sekkus loodusesse vahele) (Lang 2001: 81). Mingil hetkel ajaloo jooksul muutus inimene aga domineerivaks looduse üle, tema mõju ulatus peaaegu kõikjale looduses. Käesoleva töö autori arvates on läbi selle vaatenurga kultuurmaastik füüsiliselt maismaal nüüdseks lõplikult valmis kujunenud/kujundatud ja loodusmaastikust seda enam eristada ei saagi – või kui, siis ainult kihina või kihtidena kunagise loodusmaastiku peal.

Eristatud on ka merendusliku kultuurmaastiku mõiste, seda selleks, et arheoloogid, kes uurivad vetega seotud muistiseid, pööraksid oma pilgu merelt ka maa poole ja arheoloogid kuival maal arvestaksid uuritavate muististe ning läbi nende inimeste seotust merega. Rannikute ja saarte kontekst on nii merenduslik kui ka maismaaline. Sadamad, maabumispaidad, mere- ning maamärgid, paadimajad, rannaasustus ja laevavrakid saavad hoopis teise perspektiivi kui neid vaadelda n-ö vete pealt.

Merendusliku kultuurmaastiku termini (*the maritime cultural landscape, det maritima kulturlandskapet*), mis tähistab merega seotud kultuuripärandit, võttis esmakordselt kasutusele Christer Westerdahl 1970. aastate teisel poolel ja 1980. aastatel,

kui ta inventeeris Rootsis Norrlandi rannikul paiknevaid muistiseid. Samaaegselt oli Ole Crumlin-Pedersen näidanud Taanis Roskilde fjordi näitel, kui oluline on tõmmata kultuurmaastiku kontseptsioon vetega seotud muististe uurimisse (Crumlin-Pedersen 1978: 75). Sellest ajast peale on kõnealne termin omaks võetud ja käibel, ning mitte ainult Skandinaavia maades, vaid ka mujal maailmas.

Westerdahl arvates on esimene samm merendusliku kultuurmaastiku termini kasutusele võtmise korral küllaltki iseenesest mõistetav eeldus või isegi väide, et see on olemas, vähemalt mere ääres (Westerdahl 1988: 163). Tegelikult on merenduslik kultuurmaastik seotud mitte ühe, eelnevalt esitatud väitega, vaid kahe peafaktoriga. Esmalt, nagu öeldud, peab maastik olema seotud rannikuga – merenduslik faktor. Lisaks on oluline inimese kohalolu, kas siis asustuse näol või maastikuga seotud füüsiliste/psüühiliste ideede kasutamise näol – kultuuriline faktor. Tegemist on interaktsiooniga inimese ja maastiku vahel. Inimesed, kes peavad üht konkreetset maastikku enda omaks või kellel on maastikuga oma suhe, jätavad sinna aja möödudes jälgi. Need jäljed võivad olla materiaalsed, füüsiliselt ümbruses nähtavad, aga ka mitte-materiaalsed. Mõlemad kategooriad on iseloomult kultuurilised, kuid eristuvad nii olemuselt kui ka teadusliku tunnetuse võimaluste poolest.

Loodusmaastiku muutumisel/muutmisel kultuurmaastikuks, kas siis maismaal või merenduslikus ümbruskonnas, inimese ja maastiku vahelise suhte tekkimiseks, on oluline eelkõige maastiku võime rahuldada inimühiskonna teatud vajadusi ja nõudeid – nii materiaalses kui ka vaimses plaanis. Viimasel juhul võib selline lähenemine kultuurmaastikule olla justkui vaheetapiks maastiku esteetilise külje mõistmise suunas ning edasi võib antud kontseptsiooni arendada lausa inimpsühholoogiani. Igal juhul saab inimeste kultuurilise käitumise maastikul jagada kahte põhirühma (Jasinski 1993: 138). Esimesse rühma kuulusid vaid praktilist eesmärki täitvad tegevused ning nende tähendus on saavutatud, kui tegu ise on tehtud. Teise rühma kuuluvad need tegevused, mille tähenduseks on, et tegu märgataks teiste ühiskonnaliikmete poolt. Mõlemad käitumistüübid kuuluvad kahte eri kultuurisfääri: esimene n-ö praktilisse või tehnilisse toimimisalasse ja teine sümboliseeritud ehk märgilisse sfääri.

Kuigi käitumise iseloomust osaliselt sõltumatult, võib ka maastikul leida kaht tüüpi kultuurielemente: materiaalseid ja mitte-materiaalseid. Need kaks põhirühma saab

jagada nagu kultuurilise käitumisegi kahte sfääri – praktilisse ja märgilisse – ning kõik need kokku moodustavad omakorda neli alarühma (Jasinski 1993: 138):

- (a) materiaalsed muistised praktilise tähendusega,
- (b) materiaalsed muistised märgilise tähendusega,
- (c) mitte-materiaalsed muistised praktilise tähendusega,
- (d) mitte-materiaalsed muistised märgilise tähendusega.

Puhtalt antikvaarselt, muististekeskelt võib merenduslikku kultuurmaastikku mõista kui endiste või kestvate inimtegevuse jälgede olemasolu nii all- kui pealpool vett ning seejuures võib rääkida nii materiaalistest muististest kui ka nt suulises traditsioonis säilinud väärtustest ehk mitte-materiaalistest jäänukitest. Analüütilisemalt tõlgendades hõlmab merendusliku kultuurmaastiku termin kogu meresõidu teede võrgustikku, nii vana kui ka uut, koos sadamatega rannikul ning sellega seotud konstruktsioone ja jäänuseid inimtegevusest, nii all kui ka ülalpool veepinda (Westerdahl 1986: 7; 1989: 313). Vaid arheoloogilises mõttes hõlmab maastik ainult materiaalseid muistiseid (laevavrakid, erinevat tüüpi sadamad, ankruplatsid, laadimiskohad, meremärgid jne), kuid neile antakse lisatähendusi, kui arvestame ka nende mitte-materiaalseid aspekte, näiteks pärimust, laevaehitustraditsioone, kohanimesisid.

Merendusliku kultuurmaastiku definitsioonist lähtudes võib väita, et merendusliku kultuurmaastiku ajaloo uurimine hõlmab ruumi kasutamise geograafilist aspekti merenduslikus ümbruskonnas. Aspekte on palju ning need viitavad kalastamisele meremadalikel samamoodi kui navigatsioonile, sadamatele samamoodi kui sadama konstruktsioonidele, koolmekohtadele, sildadele, parvetuspaikadele ja rahvusvaheliste laevateede tõketele. Vastavalt lisatakse kaldapiirkonna totaalse topograafia visioon; lähedaloleva maa omadused on sama tähtsad kui sügavuskurvid vee all (Westerdahl 1986: 7; 1989: 313). Kuid ei olnud ju ainult viljelusmajanduse areng see peamine tegur, mis kujundas ja arendas kultuurmaastikku maismaal; füüsilise kultuurmaastiku kõik peamised elemendid (elamud, kindlustused, kultuskohad, matmispaigad, põllud jms) sõltusid ka muudest teguritest, mida võib kokku võtta mõistega “vaimne kultuurmaastik” (Lang 2001: 82). Nii on tähtis ka merendusliku kultuurmaastiku kontekstis meeles pidada, et selle juures on tõepoolest teisigi aspekte, nagu näiteks perspektiivid või

kultuurmaastiku tunnetus kalamehel ja/või meremehel, aga ka laevaehitustraditsioonid, pärimus jmt – inimesed on elavad ja maastik on seda koos nendega.

Sorteerides nüüd need loetletud kultuurielemendid merenduslikust kultuurmaastikust eelpool antud jaotusesse saame esitada järgmise pildi.

- (a) Materiaalsed muistised praktilise tähendusega on näiteks sadamad ja maabumispaigad, paadimajad, laevaehituskohad, muud konstruktsioonid nii vee all kui ülalpool veepinda (kaitse või majanduslikke eesmärke täitvad), paadid ja laevad, maa- ja meremärgid jne.
- (b) Materiaalsed muistised märgilise tähendusega on näiteks kunst (kasutatud muuhulgas laevaehituses), ikonograafia, ohvripaigad, kirikud ja kabelid, koosolekukohad jne.
- (c) Mitte-materiaalsed muistised praktilise tähendusega on näiteks praktilised oskused, tehnoloogiad jne, mis on eelkõige seotud rühmaga (a).
- (d) Mitte-materiaalsed muistised märgilise tähendusega on näiteks mütoloogia, legendid, pärimus, traditsioonid, seiklused jne.

Kuid lisaks loetletuile on ka jäänukeid, mis kuuluvad mitmesse rühma korraga ning mida on keeruline üheselt klassifitseerida. Tüüpilisim näide oleks kohanimed, aga ka sellised objektid nagu laevkalmed ja rannalähedased kivikuhjatised tekitavad segadust. Viimastel on nimelt lisaks religioosle tähendusele ka võimalik praktiline tähendus navigatsioonimärkide näol.

Nii kaua, kui analüüsiobjektiks on praktilise tähendusega kultuurielemendid, on meil lootust mõista inimest ja tema ajalugu, seda loomulikult eeldusel, et meie funktsionalistlikud tõlgendused on õiged. Lähtuvalt just materiaalsete muististe olemasolust, nii maismaal kui merenduslikus ümbruskonnas, võib väita, et mõlemad kultuurmaastikud – nii maismaa kui ka merenduslik – on kronoloogiliselt mitmekihilised ning nende terviklikuks mõistmiseks tuleb tundma õppida nii maastikke kui ka muistiseid ja eraldada eriaegsed kihistused (Lang 1999b: 173-174) ehk arheoloogilises plaanis liikuda tänapäevast mineviku suunas.

Kuid kui uurimisobjektiks on mineviku kultuuri märgiline osa, on olukord väga raske. Nende elementide tõlgendamine eeldab, et me mõistame sümbolite keelt. Kuid seda me niisama lihtsalt ei mõista! Lugemaks mineviku materiaalselt kultuuri kui teksti,

nagu pakuvad äärmuslikku post-protsessuaalset arheoloogiat esindavad Michael Shanks ja Christopher Tilley (1987: 210-211), peame oskama keelt, milles see on kirjutatud, kuid me ei tea kunagi, kas mõistame seda õigesti. Isegi kui üles korjata teatud osa universaalse tähendusega sõnadest, jääb teksti sisu rekonstruktsioon alati meie enda isiklikuks arusaamaks mineviku inimesest (Jasinski 1993: 140). Kuivõrd minevik jääb meie jaoks alati kirjutatuks peaaesjalikult võõras ja arusaamatus keeles, mille selgeks õppimine on üsna suurel määral väljaspool meie võimete piire või äärmiselt raske, siis ei saa me ka kunagi **täielikult** tungida antud “keele” tähenduslike võimaluste maailma – mineviku kultuuri märgilise osa mõistmine on vaid püüdlus spekulatiivsete tagajärgedega.

Merendusliku kultuurmaastiku juures kehtib kõige rohkem üks maismaa kultuurmaastiku kontekstist väljatoodud aspektidest: inimese mõtestatud ja sümboliseeritud käitumise tulemus – kultuurmaastik – on protsess, kus iga staadium tuleneb eelmisest ja on aluseks järgmisele. See tähendab, et igal ajahetkel on kultuurmaastikus tegutsev inimene mõjustatud sellest, mida tegid seal ta esivanemad, ja temast endast oleneb ühtlasi, mida teevad seal tema järeltulijad (Lang 1999a: 80). Maastik ise on muutlik ja dünaamiline. Rannikumaastikud, mis oma geograafiliste omaduste poolest sobivad merendusliku tegevuse jaoks, võivad vajalikud kultuurilised omadused aja jooksul ka kaotada, kuna ainult inimesed suudavad kultuurilist merenduslikkust püsivalt alal hoida (Westerdahl 1997: 34)<sup>30</sup>. Niisiis ei piisa selleks, et üht maastikku kasutataks inimeste ehk kultuuri poolt merenduslikuna, vaid maastiku geograafilistest omadustest, kuna vaja on ka inimese ehk kultuuri poolt tehtavat valikut. Inimesed elavad mõtestatud ruumis, kus paljude tähtsate paikade seast kerkivad esile erilise tähendusega, teistest kvalitatiivselt erinevad paigad ja ruumiosad (Valk 1999: 165). Kõiki soodsaid rannaalasid ei kasutata ju inimese poolt merendusliku tegevuse jaoks. Vajalik on kultuuriline valik<sup>31</sup>. Kuid siinjuures on siiski oluline rõhutada, et samas võivad ka geograafilised omadused aja jooksul muutuda.

Merenduslik kultuurmaastik ja kultuurmaastik maismaal on teineteist täiendavad mõisted, eraldatus põhineb vaid geograafilisel aspektil ja on oluline arheoloogilise

---

<sup>30</sup> Eesti ajaloo kontekstis ei saa unustada ka sunni-momenti merenduslike tegevuste katkemises – poolesajandiline meresulg 20. sajandil oli tingitud territoriaalpoliitikast ning just sellest sai alguse võõrandumine merest (vt nt Pao 1997: 486–487; Peil 1999a: 5–38; 2001: 63).

<sup>31</sup> Vt nt Vedru 2001; 2002.

uurimistöö laiendamiseks. Aga võrreldes merenduslikku kultuurmaastikku tema maismaa paarilisega tuleb meeles pidada, et esiteks on ulatus hoopis teine, tegevusraadius merenduslikus ümbruskonnas on palju suurem. Ja kuigi ka merendusliku kultuurmaastiku puhul on jälgitav kronoloogiline stratifikatsioon (vanemad süsteemid nooremate all) ning mõlemal juhul on maastik muudetud inimtegevuse poolt ja oma osa on ka looduslikel protsessidel (nagu erosioon) ning vastavusi on peamiste majandusharude traditsioonide jätkuvuses, tuleb vahet teha erinevate merenduslike kultuurmaastikute vahel (Westerdahl 1986: 8; 1989: 314), mis ei ole levinud maismaa kultuurmaastiku mõiste analüüsides.

### Erinevad merenduslikud kultuurmaastikud

Kuivõrd kultuurmaastiku mõiste iseenesest juba kätkeb loodust ja kultuuri, siis on kultuurmaastike eristamise puhul olulised mõlemad faktorid. Läänemere-ruumis on väga ohtralt nii looduslikke kui ka kultuurilisi eeldusi merenduslike kultuurmaastike tekkeks. Tähtsaimad on kahtluseta looduslikud tegurid, neist olulisimad on ranniku- või kaldatüübid<sup>32</sup>. Looduslikud tingimused Läänemere põhjapoolsetel aladel eristuvad kardinaalselt lõunaalade omadest. Näiteks suures osas Soome lõuna- ja Rootsi läänerannikust, mis kuuluvad kristalsete kivimite levikuala piiresse, pole rannaprotsessid võimelised muutma randade ilmet või on muutused äärmiselt aeglased. Samal ajal arenevad vägagi intensiivselt Läänemere lõunapoolsed piirkonnad, kus mere mõjustusele alluvad varasemad kvaternaarsed kobedad setted. Põhjas on palju lainetusest vähe mõjutatud saarestikke ning need on läbi aegade pakkunud võimalusi mereteede ja loodussadamate süsteemideks. Lõunas, kus lainetuse aktiivsel toimel rannad arenevad ja muutuvad kiiresti, on inimese sekkumine palju vajalikum. Ajaloolist perspektiivi silmas pidades ei saa tähelepanuta jätta ka maakerget ning selle tulemusi erinevate kultuurmaastike tekke juures. Kerkiva ranniku tingimustes on merelainetuse roll pisut väiksem, kuid samas, eriti just kerkiva ranniku puhul määrab meretegevuse iseloomu igas

---

<sup>32</sup> Merendusliku kultuurmaastiku juures on looduslik või merenduslik faktor võtmepositsioonil. Kuigi kultuuriline faktor on samuti oluline, ilma selleta ei saaks merendusliku maastiku mõiste omada sellist tähendust, nagu tal on (vt ptk II – Maastiku määramine ja Merenduslik maastik), jääb seotus merega omamoodi algtingimuseks. Pole merd – pole merenduslikku kultuurmaastikku.

konkreetses piirkonnas varasema pinnamoe, kivimite ja setete ning meretegevuse omavaheline suhe (Orviku 1992: 5).

Kultuur on tänapäeva ühiskonnas kui vastus loodusele. Veesõiduk kui materiaalne kultuuriprodukt merenduslikus keskkonnas ei ole selles mõttes erand. Nii on erinevat tüüpi merenduslike kultuurmaastike tekkimise põhjuseks kultuuriajalooliselt ka transpordiviisi ja transpordivahendite erinevused, mis omakorda on seotud eri piirkondade loodustingimustega. Veesõidukeid ehitati ja kasutati vastavalt erinevatele vajadustele, mis tulenesid kliimast, tuultest ning hoovustest, randumisvõimalustest ja sõiduvete omadustest, aga ka näiteks transporditavast laadungist. Nii on kohandumine eelkõige nähtav laevade kere kujus, laadungiruumi konstruktsioonis ja purjestuses (Westerdahl 1996: 14). Kultuurmaastike piirid sõltuvad looduslikest tingimustest. Eri looduslikud takistused, nagu settimine suudmealadel, madalikud, kosed, karestikud ja ohtlikud maabumispaigad, kas liivamadaliike või karidega, tingivad teist tüüpi sõiduki kasutamist.

Kuivõrd merenduslikul kultuurmaastikul on suurem ulatus kui tema maismaa paarilisel, siis on merenduslike kultuurmaastike omavahelised erinevused tunda eelkõige inimtegevuse intensiivsuses ja maastike geograafilises jaotumises. Oma eripära on sellisel geograafiliselt avatud majandusharul nagu kaubavedu ja rohkem lokaalsetel tööstusharudel, nagu kalastamine ja küttimine. Skemaatiliselt saab vahet teha sisemaa ja merealade transpordialadel, mille tähtsaimateks eristamise vahenditeks on transpordiviis ja -vahendid. Oluline on rõhutada, et transpordigeograafia juurde kuuluvad ka teed üle jõgede ja järvede, samamoodi teed nende ääres, viimased viivad sageli kaupade peale- ja mahalaadimiskohtadele. Selliseid laadimiskohti leidub enamasti rannikualade jõgede suudmepiirkondades ning neis paikades käis kauplemine tihedas seoses praamitranspordi ja sisemaateedega tõenäoliselt juba muinasajal (Westerdahl 1986: 8; 1989: 314). Lihtsustatult öeldes olid need kohad paikadeks, kus sisemaa inimesed ja seal levivad paaditüübid ning peamiselt jõgedel baseeruv kultuurmaastiku areaal kohtusid rannikuelanike ja laevatüüpidega. Sellele võis eelneda etapp, kus esmalt kohtusid avamere veesõidukid ja rannikuvetes kasutatavad alused. Viimati nimetatu oli aktuaalne piirkondades, kus puudusid sobivad maabumis- või ankrupaigad suurtele laevadele ehk sõiduveed olid väga madalad, nagu näiteks Eesti looderannikul, Vormsil, Osmussaarel

jne. Kõnealustes tingimustes üritati ära kasutada rannajoone suuremaid või väiksemaid sissepaineid, mis pakkusid natukenegi kaitset avamere eest. Nimetatud lahtedes toimus siis kaupade lastimine väiksematele rannasõidupaatidele, kuid loomulikult sai kõik see aset leida siiski vaid rahulike ilmadega (Stahl 1964: 210).

Merenduslike kultuurmaastike uurimine nõuab kultuuriajaloolise inventarisatsiooni ja analüüsi seisukohalt maa ja mere muististe kokkuviiimist. Ka teoreetiliselt tuleks üritada maa- ja mereaspekte ühendada. Maastikuarheoloogias võib kultuurmaastiku maismaal mõtteliselt jagada kolmeks osaks – rituaalne, sotsiaalne ja agraarmaastik (Lang 2001: 83). Ka merenduslikku kultuurmaastikku saab seesuguse vaatepunkti järgi osadeks jagada ja välja tuua aspekte, mis seovad sisemaad ja meremaastikku (Westerdahl 1997: 41-43):

- On üsna loogiline oletada, et meresõidu kõrval on esmase merendusliku kogemuse ja nii ka aluse kõigile muudele merenduslikele tegevustele loonud kalandus. Selle baasil on kujunenud majanduslik maastik, mis omab vaieldamatult suurt tähtsust nii maismaalises kui ka merenduslikus kontekstis.
- Transpordimaastikku võiks pidada näiliselt maiseks maastikuks, aga sidemetega merele, sest see hõlmab eelkõige kaugtranspordi, mis käib maastikku läbivatel mereteedel ja nende ühendustel jõe- ja maateedega. Sellega seonduvad transpordivahendid: merenduslikul kultuurmaastikul peaaegu ainsana laevad.
- Võimu- või sotsiaalse maastiku alla kuulub maismaal üldine asustuslaad oma talude, külade ja linnustega ning ka ühiskonna majanduslik käitumine (nagu asukoha valik) (Lang 2001: 83). See maastikutüüp on ka mere puhul orienteeritud territoriaalsusele ja kontrollile, agressioonile ning kaitsele. Siia kuuluvad meremärgid ja kindlustused, nagu allveetõkked. Sotsiaalse maastiku puhul ei saa mainimata jätta ka merelkäimise sotsiaalset korraldust, nt kuidas oli kala- ja hülgepüük sotsiaalselt organiseeritud (mitmesugused võrgu- ja noodaseltsid, loomuse jagamine), paatide-laevade ehitamine, rannaõigus, jne. Tänapäeva kontekstis võib oma osa sotsiaalse maastiku juures olla ka n-õ taastaval/puhkuse maastikul, mis on seotud vaba aja sisustamisega ning mille struktuur peegeldab selgelt ka ühiskonna erinevaid kihte. Sellega seonduvad näiteks supluskohad, kuurordid ja jahisadamad.

- Laevaehitusega on seotud n-ö välise ressurside maastik, mis hõlmab alasid, kust tuuakse sisse või kus toodetakse puitu laevaehituse tarbeks. Nii on näiteks Kolga lahe saartel, kus tegeleti aktiivselt paadiehitusega, alati lisaks hukkunud laevadelt pärinevatele osadele, puitu mujalt sisse toodud, sest metsa seal inimasustuse tekkides enam ei kasvanud (Peil 2002a: 68). Tootmist silmas pidades võib välise ressurside maastik olla eesmärgipäraselt loodud maastik ja sellest tulenevalt teatud puuliike säilitav. Paralleelselt välise ressurside maastikuga käib sisemiste ressurside maastik ehk agraarsete ülejääkidega tagamaa, mis võimaldab varustada kaubanduse, kalanduse, jahi ja militaaragressiooni ning ka *status quo* säilitamise jaoks mõeldud meresõite. Mõlemad nimetatud sisemaad ja meremaastikku siduvad aspektid saab hoolimata neid teatud määral eristavatest asjaoludest tuua ka ühise – varustusala mõiste alla.
- Rituaalne või kultuslik maastik mahub kognitiivse maastiku alla. See on kui merendusliku kultuurmaastiku mentaalne kaart, mis näitab, millisel viisil erinevad nähtused merendusliku kultuurmaastiku elanike poolt vastu võeti. Selles maastikus on inimesel vajadus pärimuste ja legendide, monumentide ning maamärkide, näiteks labürintide ja rannakabelite järele.

Tõenäoliselt annaks merenduslikust kultuurmaastikust veel aspekte või erinevaid maastikke välja noppida, kuid nagu igapäevaelus on kultuurmaastiku rituaalsed, sotsiaalsed ja majanduslikud komponendid maismaal omavahel lahutamatult seotud (Lang 2001: 83), kuuluvad ka merendusliku kultuurmaastiku loetletud aspektid omavahel kokku, need funktsioneerivad kui üks tervik ning nendegi lahutamine on vajalik üksnes analüüsiks.

### ***Merendusliku kultuurmaastiku uurimine***

Nagu selgus, saab kogu merega seotud kultuuripärandit nii maismaal, veepiiril kui ka vee all kokku võtta mõistega merenduslik kultuurmaastik. Termini võttis esimesena sellise tähendusvarjundiga kasutusele, nagu mainitud, rootsi arheoloog Christer Westerdahl. Olulise tõuke merendusliku kultuurmaastiku mõistele ja sellega seotud

terminoloogia arengule andsid nii Westerdahli enese välitööd Põhja-Rootsi rannikul kui samal ajal mujal maailmas, eelkõige Skandinaavias kerkinud arusaam, et kultuurmaastiku kontseptsioon tuleb haarata ka vetega seotud muististe uurimisse.

Merendusliku kultuurmaastiku uurimine põhineb Westerdahli töö eeskujul eelkõige arheoloogilistel välitöödel ning ajaloolisel ja kohanimelisel puudutaval materjalil. Eelkõige Westerdahli välitööde täpsel eeskujul, aga ka Inglismaal Michael Astoni poolt läbiviidud n-ö maismaalist kultuurmaastiku puudutavatel töödel põhineb A. J. Parkeri uurimistöökeskse Bristolis sadama kohta merenduslikul kultuurmaastikul (Parker 1999). Tulemuslikuks on näiteks osutunud Saksamaal Kieli fjordi ümbruse merendusliku kultuurmaastiku arengu analüüs läbi viie perioodi – 1800, 1865, 1880, 1939, 1996 – kus metodoloogiliselt kasutati vaid kaardimaterjali ning geograafilist infosüsteemi (GIS) (Plöger 1997). Maastikul leiduvate füüsiliste jälgede ning inimestes peituvate mentaalsete elamuste ja kultuurmaastiku kognitiivse külje õnnestunud uurimise näitena saab tuua 1992. aastal Norras Tjeldebergoddenis alanud tööd, kus tulemusena on lähemale jõutud 1600.–1800. aastate merenduslikule kultuurmaastikule (Nilsen & Jasinski 2001). Alates 1985. aastast tegeldakse merendusliku kultuurmaastiku süstemaatilise käsitlemisega näiteks ka Portugalis (Westerdahl 1988: 160). Lisaks interdistsiplinaarsete uurimistööde intensiivistumisele merendusliku kultuurmaastiku kontseptsiooni raames on elavdunud ka debatt seda puudutava terminoloogia osas (vt nt Westerdahl 1989; 1997; Jasinski 1993; Parker 1995; Müller-Wille 1997 jt).

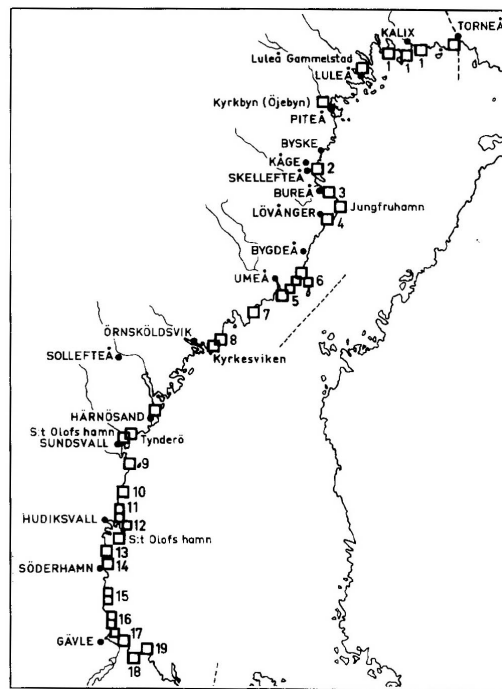
Tänu arheoloogiliste välitööde ajaloole ning viimaste aastate merendusliku arheoloogia arengule saab merendusliku kultuurmaastiku arheoloogilisest uurimistööst ülevaate andmiseks heade näidetena esitada nii mitmeidki Rootsis, Taanis, Norras, Põhja-Saksamaal ja Inglismaal läbi viidud projekte. Otsustasin järgnevas käsitluses peatuda kõigile merendusliku kultuurmaastiku uurimistöödele alusbaasi andnud Westerdahli poolt läbi viidud Norrlandi piirkonna inventeerimise tulemustel. Käsitlemist leiab samuti käesoleva töö autori arvates mudeluurimuse staatust omava Taani Füneni saare merendusliku kultuurmaastiku totaaluurimuse metodoloogia ja põhiseisukohad.

Uurimisloole teema lülitamine käesolevasse magistrisüsteemi ja eelpool nimetatud projektide pikem käsitlemine on minu arvates määrava tähtsusega. Mõlemad, tänaseks päevaks juba lõppenud projektid talitleksid oluliste eeskujudena Eestis läbiviidavate

samalaadsete, juba toimuvate ja planeeritavate uurimistööde juures – tänu teiste uurijate poolt kogutud kogemustele saab vältida võimalikke tekkivaid probleeme ning planeerida tööd märksa tõhusamalt.

## Norrlandi merenduslik kultuurmaastik

Merendusliku kultuurmaastiku uurimine sai alguse Põhja-Rootsis Norrlandi rannikul paiknevate muististe totaalset inventeerimisest aastatel 1975–1980 (vt joon 6). Selle töö põhjal formuleeris Christer Westerdahl esimesena ühe kindla merendusliku kultuurmaastiku allikad; erilist tähelepanu pööras ta kohanimedele kui merendusliku kultuurmaastiku mitte-materiaalsele aspektile ning nende allikaväärtuse analüüsimisele. Siiski jäi tema töö peaeesmärgiks struktuuri ja süsteemi loomine ning tulemused on publitseeritud mahukas monograafias (Westerdahl 1987; 1989). Westerdahl visandas ja konkretiseeris uue uurimissuuna, tema töö näol on tegu ühe kindla piirkonna lausinventeerimisega, mis lõi aluse ning andis süstemaatilise lähenemisviisi kõigile samalaadsetele uurimistöödele mujal maailmas. Siinjuures on oluline rõhutada, et sarnastele uurimustele peab tegelikult kindlasti järgnema ka kas ajast, ruumist või mingist probleemist lähtuv tõlgendus.



Joon 6. C. Westerdahli inventeerimispiirkond 1975-1980 koos konkreetsete uurimisaladega (Westerdahl 1989: 13).

Fig 6. C. Westerdahl's area of fieldworks 1975-1980, places of special interest are marked (Westerdahl 1989: 13).

Teadustöödele on iseloomulik, et vastavalt uurimistöö käigus kogunenud tulemustele muutuvad üsna sageli ka küsimuse- ja rõhuasetused. Nii oli ka Norrlandi inventeerimise puhul, et enne, kui see kinnistus merendusliku kultuurmaastiku kontseptsioonile, oli tegemist laevu käsitleva suulise pärimuse kogumise ning selle kontrollimisega. Lokaliseeriti ja registreeriti ka laevadega seotud arheoloogilised objektid, nagu sadamad, ankruplatsid, maabumiskohad, vanemad laevateed koos sinna juurde kuuluvate meremärkide ja veetõketega ning vanemad laevaehituskohad. Kuid laevadele suunatud uurimine sai analüüsi käigus hoopis teise iseloomu. Raskuspunkt asetus merenduslikkuse mõistele kultuurmaastikus (Westerdahl 1986: 11). Tõenäoliselt lähtuvalt inventeerimise esialgsetest eesmärkidest ning sellest, et Westerdahl toetub oma teoorias Sean McGraili arusaamale merenduslikust arheoloogiast (vt käesolev töö ptk I) (Westerdahl 1989: 19), tuleneb aga tema kultuurmaastikule lähenemise üldine veesõidukikesksus, laev seisab alati esiplaanil ning kõik muu on temaga seotud.

Merendusliku kultuurmaastiku mõiste esilekerkimine oli eelduseks täiesti uute ning kasutamata uurimisallikate väljatoomisele ja analüüsile. Just see osa Westerdahli tööst oli/on kõige tähtsam ning samal ajal väga vajalik.

Westerdahli arvates on merendusliku kultuurmaastiku üks tähtsamaid allikateliike laevavrakid ning erinevaid laevaehitustraditsioone tuleb käsitleda lähtuvalt nende ehitusväärtustest uuritava regiooni perspektiivis. Merenduslikust kultuurmaastikust ülevaatliku pildi saamisel arvestatakse eelkõige veesõidukite kas klinker- või karveehitust, ehitusmaterjali, iseloomulikke detaile ning elementaarseid mõõtmistulemusi (vt lähemalt Westerdahl 1989: 21-55). Lisaks laevavrakkidele tuleb merendusliku kultuurmaastiku uurimisel toetuda ka laevade laadungite ja varustuse käsitlemisele ning vrakil leiduvate ökoloogiliste jäänukite analüüsile, mis võimaldab muu hulgas näiteks kindlaks teha, millise soolsusega vees laev on sõitnud.

Väga olulisteks merendusliku kultuurmaastiku uurimisallikateks on merenduslikud muistised/struktuurid nii maismaal kui ka vee all. Merenduslike struktuuride mõiste pärineb Sean McGraililt, kes eraldab terve hulga konstruktsioone, mis on aga eelkõige seotud meresõiduga (McGrail 1984: 37):

1. laevaehituskohad,
2. maabumispaidad,

3. sadamad,
4. paadimajad,
5. ellingud,
6. tammid,
7. kaid, sillad jne,
8. veetõkked,
9. kalatõkked ja -mõrrad.

Kuigi ülalloeletud merenduslikud muistised, välja arvatud sadamad, ei kuulunud Westerdahli 1970. aastate lõpul läbiviidud inventeerimistöös otsesesse huvisfääri, märgib ta ometi ära merenduslike struktuuride suure tähtsuse ning lisab enese kogemustest lähtuvalt McGraili nimekirja veel järgnevad muistised (Westerdahl 1989: 58-59):

10. kultuurkihiga kohad kas maal ja/või vee all,
11. ballastipaigad sadamate juures,
12. laevade sõiduteed,
13. mere- ja maamärgid,
14. kanalid, laevade haalamiskohad,
15. parvetuskohad, mis tihti on hiljem asendatud sildadega,
16. jahi eesmärkidel püstitatud ehitised, nagu jäänused võrgujahist lindudele ja hüljestele, eelkõige kividega ümbritsetud postiaugud, jahimeeste varjumispaigad jne,
17. kivilabürindid,
18. kaljujoonised loodussadamate juures.

Merenduslikud struktuurid maismaal kui merendusliku kultuurmaastiku allikmaterjal on komplekselt enamiku arheoloogide huvisfäärist välja jäänud, maismaal töötavad arheoloogid distantseerivad end vetega seotud muististest samamoodi nagu vetega seotud arheoloogiaga tegelejad keskenduvad peamiselt laevavrakkidele. Kuid tegelikult on just merenduslikud struktuurid laevade kõrval ühed tähtsamad allikad, mida merendusliku kultuurmaastiku uurimisel tuleks kasutada.

Westerdahli Norrlandis läbiviidud inventeerimistööl kasutati allikmaterjalina enim kohanimesid ning suulist traditsiooni. Uuriija arvates on ranniku nimemaastik üks tähtsamaid uurimisallikaid, sest kohanimed on kui suulisel traditsioonil baseeruv kood, mille n-õ murdmine on aluseks merendusliku kultuurmaastiku materiaalsete ning mitte-

materiaalsete muististe vaheliste seoste mõistmisele. Merendusliku kultuurmaastikuga tegeleva arheoloogi esmaülesandeks on kohanimede registreerimine ning esialgne filtreerimine usutava tõlgenduse eesmärkidel, suurema osa tööst teevad ära siiski professionaalsed lingvistid (vt lähemalt Westerdahl 1989: 61-83; suulise traditsiooni ja kohanimede kohta vt veel nt Westerdahl 1976; 1980; 1982).

Lisaks kuuluvad merendusliku kultuurmaastiku uurimisallikate hulka veel erinevad arhiivimaterjalid, topograafia ja kartograafia ning samuti loodusteaduslikud allikad, nagu näiteks biostratigraafia ja paleoklimatoloogia. Uurimistöödel saadud tulemusi tuleb kindlasti võrrelda ka teiste humanitaaraladega (ajalugu, etnoloogia, keeleteadus, kultuurigeograafia) (vt lähemalt Westerdahl 1989: 83-88). Sellegipoolest iseloomustab Westerdahli Norrlandis läbiviidud välitöid toetumine peaaegu eranditult suulisele traditsioonile ja kohanimedele ning vähemal määral teistele allikatele. Kuid ometi on just merendusliku kultuurmaastiku uurimisallikate väljatoomine mõjutanud kõnealuse uurimissuuna arengut ning loonud kindla aluse sellele rangelt järjekindlaks lähenemiseks.

Oma inventeerimistöös käsitles Westerdahl laevu eelkõige kui merendusliku kultuurmaastiku indikaatoreid, sadamaid kui maastiku mikroperspektiivi kujundajaid ja laevasõiduteid kui makroperspektiivi loojaid (vt lähemalt Westerdahl 1989: 92-110, 133-200; ka Westerdahl 1986). Lisaks registreeris ta kohanimede ja suulise traditsiooni baasil kontrollitavaid laevade hukkumisandmeid ning nende seoseid laevasõiduteedega, laevade ehituskohti ja veealuseid konstruktsioone, eelkõige vaitõkkeid laevasõiduteedel. Ballastipaikade lokaliseerimisel sadamate juures kasutas Westerdahl loodusteaduste abi (vt lähemalt Westerdahl 1989: 89-92, 110-133).

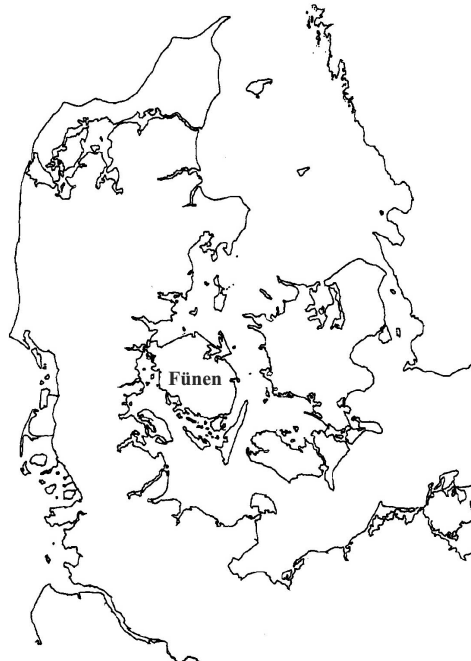
Loogiliseks jätkuks Norrlandi välitöödest algtõuke saanud merendusliku kultuurmaastiku teooria arengus sai Westerdahli püüdlus defineerida merendusliku kultuurmaastiku põhimõisteid (Westerdahl 1997). Seda tehes vaatleb ta merenduslikku kultuurmaastikku ja selle muistiseid suhtes kultuuriajaloo ja ühtse tervikuna ehk selle tööga järgnes inventeerimisele oluline jätk – tõlgendus.

Merenduslik kultuurmaastik – mõiste, mis käesoleva töö autori jaoks on inimese mõttekonstruktsioonina kujunenud abstraktsioon – omab uskumatult palju uurimisallikaid, mille piiritlemine on Christer Westerdahli poolt Norrlandis läbiviidud strukturalistliku iseloomuga uurimistöo peatulemus. Nimetatud Westerdahli

kontseptsioon on omaks võetud paljude arheoloogide poolt ning tema 1970. aastatel loodud süsteemse lähenemise analoogia leiab kasutamist tänaseni.

### Füneni saare merenduslik kultuurmaastik

Christer Westerdahli töö Norrlandis ja tema süsteemse lähenemise taolisust Gotlandi saare sadamate ja kauplemiskohtade lokaliseerimisel kasutanud Dan Carlssoni välitööd (vt lähemalt Carlsson 1991) inspireerisid Ole Crumlin-Pederseni Taanis Füneni saare merendusliku kultuurmaastiku uurimisel. Kuid juba nende tööde planeerimise algusjärgus selgus, et ei Westerdahli ega Carlssoni poolt Rootsis läbi viidud tööde järeldusi ja tehnikaid ei saa teistele piirkondadele nii kergesti üle kanda. Nimelt erinevad uuritud Rootsi rannikujooned suure osa Euroopa omast. Seal on vähe hoovusi, suur saarestik, madal soolasisaldus ei lase seal elutseda *Teredo navalis*'el (laevaussil), mistõttu vrakid on enamasti hästi säilinud. Lisaks tähendab maapinna tõus dünaamilisemat olukorda võrreldes teiste rannikutega. Füneni saare merendusliku kultuurmaastiku puhul selgus, et Rootsi kogemusi ei saanud kasutada kõnealusel saarel, sest ta on kõigist külgedest ümbritsetud saartega või maismaaga, mis ei asu saarest kaugel – tegu on suhteliselt spetsiifilise merendusliku kultuurmaastikuga (vt joon 7) (Crumlin-Pedersen 1996a: 12).



Joon 7. Füneni saar Taanis.

Fig 7. Island of Fyn in Denmark.

Füneni saare projekti idee formeerus 1986. aastal ja selle eesmärgiks oli interdistsiplinaarselt uurida Taani rannikupiirkonna arheoloogia n-ö merenduslikke aspekte rauaaja algusest kuni aastani 1500. Kui traditsiooniliselt on arheoloogilised

allikad seotud mingi kindla leiuliigi või -kohaga, nagu asulakohad ja kalmistud, aarded ning ohvrileiud, teed ja kaitsekonstruktsioonid, paadid ning laevad, siis Füneni saare projekti põhiülesanne oli piiritleda need arheoloogia aspektid, mis viitavad merenduslikule taustale või elementidele (Crumlin-Pedersen 1991a: 41). Kõnealuse projekti raames loeti merenduslikeks nähtusteks arheoloogias kalapüüki ja jahti, navigatsiooni ning kaubandust, praamiliiklust, kuivõrd Fünen on igast küljest ümbritsetud maaga, mis ei asu saarest kaugel, ja transporti kultus- ning kogunemiskohtadele, samuti kaitsekonstruktsioone rannikul, nagu erinevad teetõkked ja hoiatussüsteemid, aga ka paadimajad (vt lähemalt Crumlin-Pedersen 1996a: 13-20). Just loetletud merenduslikest tegevustest eeldati jälgede leidmist rannikupiirkonna muististes ning need moodustasid uurimistöös osalenud teadlastele n-ö alusbaasi.

Füneni saar valiti Taani rannikupiirkonna interdistsiplinaarse uurimise objektiks esiteks oma sobiva suuruse tõttu – tegu on suuruselt teise saarega Taanis, mis ei olnud liiga suur intensiivse uurimistöo jaoks ja samas mitte liiga väike tervikliku pildi saamiseks. Oluline põhjus peitus ka asjaolus, et Füneni saar on jätkuvalt olnud erinevate teadlaste huvi all ning märkimisväärne osa seda puudutavast materjalist oli valmis ja saadaval. Uurimismetoodika pandi seetõttu paika eeldusega, et mitte mingeid välitöid ei tehta ja tulemusena valmiv atlas peaks baseeruma erinevates muuseumites ning arhiivides juba olemasoleval materjalil ja selle analüüsil. Erandi nimetatud kontekstis moodustas Merete Binderupi geoloogia-alane uurimistöö (Crumlin-Pedersen jt 1996).

Uurimisel kasutatud allikad saab jagada nelja suuremasse rühma: geoloogia, arheoloogia, ajalugu ja kohanimed. Väga põhjaliku geoloogilise uurimistöo käigus iseloomustati Füneni saare maastiku formeerumist ning tulemusena selgitati välja ja analüüsiti merenduslike tegevuste füüsilisi raame, muuhulgas maatõusu ja mere pealetungi intervalle, samuti erinevaid rannikutüüpe ja leidude säilimisvõimalusi erinevates piirkondades (vt lähemalt Binderup 1996: 23-32 ja Nielsen & Binderup 1996: 145-153).

Ajalooliste allikatena kasutati eelkõige kirjalikke materjale; Taani puhul dateeritakse esimesed kirjalikud allikad aasta 1000 ümbrusesse, vanim säilinud dokument on aastast 1085. Kirjalike allikate alusel koostati Füneni saarel keskaja lõpul eksisteerinud asulate võimalikult täielik nimekiri. Registreerimisel klassifitseeriti asulad

koos andmetega nende hõivatuses erinevasse merenduslikku tegevusse lähtuvalt asulate iseloomust, suurusest ja omandiõigusest (vt lähemalt Porsmose 1996: 43-52). Lisaks oli ajaloolise allikana suur osakaal kohanimedel ning nende tõlgendamisel. Füneni saare projekti raames valiti välja sellised kohanimed, mida iseloomustab asjaolu, et need viitavad või võivad viidata kalastamisele, navigatsioonile, sadamatele, randumiskohtadele, mere- ja maamärkidele, kaidele, erinevatele tõketele jne (vt lähemalt Holmberg 1996: 53-60).

Arheoloogiliste allikate analüüs hõlmas ajavahemikku rauaajast viikingiajani ehk 500 eKr – 1000 pKr; geograafiliselt uuriti muistiseid üle kogu saare, kuid põhjalikumalt käsitleti jäänukeid rannikupiirkonnast ehk kaldajoonest kuni 6 km sisemaale. Allikakriitilist uurimistööd iseloomustas varem leitud muististe leiu-, kaevamis-, registreerimis- ning säilimistingimustega arvestamine. Traditsioonilise arheoloogiliste muististe põhirühmadesse jagamise alusel registreeriti leitud asulakohad ja kalmistud, üksikleid, irdleid ning teised jäänukid, nagu laevavrakid, ruunikivid, kaitsekonstruktsioonid jne. Seejärel määratleti nende suhe rannikupiirkonda ehk vaadeldi leidude paiknemist seoses merega läbi erinevate perioodide (vt lähemalt Christoffersen 1996: 33-42).

Tulemusena koostati Füneni 9 osaks jagatud saare rannikupiirkonna kohta atlas, kus iga regiooni kaardile kanti registreeritud andmed läbi kõigi uurimisallikate vaatenurkade. Samuti kirjeldati merenduslikku kultuurmaastikku, tegevusalasid Füneni saare rannikualadel ajavahemikus 500 eKr – 1500 pKr.

Füneni projekti tulemusena nenditi, et rannikupiirkondade muistiseid ei tohi vaadelda eraldi, vaid ikka koos nende tagamaade ja naaberrannikutega. Projektis osalejate lootus leida üldkasutatav mudel rannikul paiknevate muististe iseloomu ja funktsiooni mõistmiseks läbi valitud perioodi ei täitunud nii, nagu see realiseerus Christer Westerdahli ja Dan Carlssoni välitööde tulemusel, kui paika said kriteeriumid selliste kohtade lokaliseerimiseks ning samuti interpretatsiooni mudelid. Põhjus ühtse mudeli mitte leidmisele peitus Füneni saare kohtade liiga suurtes erinevustes; ka iseseisvast merenduslikust kultuurmaastikust Füneni saare rannikupiirkondades ei saa kõneleda enne keskaega, siis kui püüasust mere äärde liikus. Projekti peatulemuseks saigi sellise uue perspektiivi leidmine merendusliku kultuurmaastiku uurimisel, mis eitab mõne staatilise

modeli kasutamist dünaamiliste protsesside käsitlemisel (Crumlin-Pedersen 1996b: 204-206).

## Merendusliku kultuurmaastiku uurimise võimalustest Eestis

Eeldused haaramaks kultuurmaastiku kontseptsioon ka Eesti vetega seotud muististe uurimistöösse on väga paljulubavad. Eesti ranniku varieeruvad geograafilised ja geoloogilised tingimused avatud liivarandadest kõrgete pankrannikuteni ning vetesidusa asustuse regionaalsed erinevused üksikutest kaluriküladest suurte tagamaadega sadamateni pakuvad seejuures võimalusi mitmetahulisteks tööhüpoteesideks ja lähenemisteks nii mere kui ka maa poolt. Samuti lubavad nimetatud erinevused üsna loomulikult oletada tulemuste mitmekesisust.

Kõnealune töö on sedavõrd lihtsam, et alustama ei pea täiesti tühjalt kohalt. Christer Westerdahli uurimistöe tulemusel sõnastatud uurimisallikad ja süsteemne lähenemine ning sellest inspireeritud Dan Carlssoni välitööd on suurepärase alus nii Eesti põhja- kui ka lääneranniku ja saarte merendusliku kultuurmaastiku käsitlustele. Kuivõrd ka Eesti rannik kerkib, küll märgatavalt vähem Norrlandi omast – vastavalt 0,5-2,5 mm ja 6-9 mm aastas (Ekman 2001: 6) – kuid üsna sarnaselt Gotlandi ranniku maatõusule (0,5-2 mm aastas), on tegemist dünaamilise olukorraga, mis võimaldab Rootsis läbiviidud uurimistöode järeltõu ning eelkõige muististe lokaliseerimise tehnikaid kasutada ka Eestis. Merenduslikul maastikul paiknevate materiaalsete muististe avastamine on aga praeguse uurimisseisu juures kõige olulisem ülesanne. Kuivõrd arheoloogia on Eestis väga pikka aega olnud suunatud n-ö kuivale maale, pole vetesidusaid objekte peaaegu üldse otsitud (leitud), eriti on kõrvale jäänud veealuste muististe inventeerimine<sup>33</sup>. Oluline oleks esiteks lokaliseerida nii kuival maal paiknevaid vetega seotud arheoloogilisi jäänukeid kui ka veealuseid objekte, seda kas vaid maatõusust tingitud arheoloogiliste muististe paiknemise dünaamilise olukorra ja topograafiaga arvestades või mitmete erinevate võimaluste kombineerimise teel, sealhulgas ka metallidetektorite abi

---

<sup>33</sup> Seejuures on siiski erandiks läbi aastakümnete toimunud Eesti Meremuuseumi poolt korraldatud, kuid vaid laevavrakkide leidmisele suunatud inventeerimisekspeditsioonid ja 2002. aastal autori poolt läbiviidud

kasutades. Viimati mainitud meetod on väga oluliseks muutunud ja edukaks osutunud Taanis muistsete randumiskohtade lokaliseerimisel (vt lähemalt Ulriksen 1998).

Kultuurmaastikku puudutavas uurimistöös tuleks leitavaid merenduslikke struktuure käsitleda komplekselt ja seda seoses ka sisemaa muististega, sest sageli on muistised ja kultuurmaastik merenduslikul ümbruskonnal lahutamatult seotud n-ö maismaalise kultuurmaastikuga. Kõnealune ülesanne on üks peaesmärke Eestis 2003. aastal alanud pilootprojektis, mis keskendub Saaremaa merendusliku kultuurmaastiku ja maismaalise (põllumajandusliku) maastiku sümbioosile (vt lähemalt käesolev töö ptk III). Kuid Saaremaal saadud tulemusi ei tohi kindlasti üks-ühele üle kanda teistele piirkondadele. Nagu näitasid Füneni saare merenduslikku kultuurmaastikku puudutavad uurimistööd, ei saa kõikjal vetesidusat kultuurmaastikku uurides kasutada üht staatilist mudelit dünaamiliste protsesside käsitlemisel erinevates regioonides. Seega tuleb kindlasti hoiduda Saaremaa uurimistööl saadavate tulemuste ülekandmisest näiteks Eesti maismaale, sest nii looduslikud kui ka kultuurilised olud on erinevad. Nimetatud asjaolu on leidnud juba kinnitust Kolga lahe saarte looduse ja ajaloo uurimistöös, kus erinevused nimetatud lahe väikesaarte vahel, rääkimata erinevustest maismaaga, valitsevad mõlemas valdkonnas hoolimata suhteliselt piiratud geograafilisest alast (vt lähemalt Peil jt (toim) 2002).

Merendusliku kultuurmaastiku mõiste hõlmab ka mitte-materiaalseid muistiseid ja nende uurimine on aluseks merendusliku kultuurmaastiku materiaaalsete ning mitte-materiaalsete muististe vaheliste seoste mõistmisele. Westerdahli arvates on ranniku nimemaastik üks tähtsamaid allikaid. Ka Eesti inimgeograaf Tiina Peil leiab, et kohanimed on rikkalik allikmaterjal kultuuri uurimisel (Peil 2002a: 66) ja Eestis pole kohanimede uurimine õnneks tahaplaanile jäänud. Nii saab materiaaalsete ja mitte-materiaalsete kultuurielementide omavahelist seost merendusliku kultuurmaastiku mõiste kontekstis illustreerida ilmekalt näiteks Aksi saare nimekuju analüüsiga. Selles on selgelt ülekaalus merenduslike elementide osakaal – tõlgendused varieeruvad “valgest räimest” laevani. Endisaegsed saareelanikud on seejuures eelistanud Aksi saare nime tuletust soomekeelsest sõnast “haaksi”, mis viitab laevakujulise saare olulisele asendile

---

väikesemahuline ekspeditsioon Kagu-Eesti järvedes eesmärgiga kontrollimaks suulisest traditsioonist pärinevat informatsiooni (vt lähemalt Ilves 2003b).

mereteede läheduses ning ümbruskonnas toimunud ohtratele laevahukkudele, aga samuti sidemetele Soomega (Peil 2002b: 12). Kuigi saarte ja rannikualade kohanimed on uuritud, pole uurimisperspektiivid siiski kaugeltki mitte ammendatud – kohanimed, kui merenduslikul kultuurmaastikul paiknevate arheoloogiliste muististe indikaatorid, on ilmselt üks esimesi tulevikus rohkem käsitletavaid valdkondi rannaaladega seotud maastikuarheoloogias.

Merenduslikku kultuurmaastikku puudutavad kompleksed uurimistööd ei pea alati olema lahutamatult seotud välitöödega, nagu näitasid Taanis, Füneni saare kultuurmaastikku käsitlevad tööd. Edukalt piiritleti need arheoloogia aspektid, mis viitasid merenduslikule taustale või elementidele, toetudes erinevates muuseumites ning arhiivides juba olemasolevale materjalile ja selle analüüsile. Kuid loomulikult eeldab see materjali olemasolu ning seega jääb Eesti kontekstis, Füneni merendusliku kultuurmaastiku totaaluurimusele sarnases ulatuses, praeguse uurimisseisu juures veel vaid üheks võimalikuks, kuid kindlasti arvestatavaks tulevikuväljavaateks. Ometi ei ole välistatud olemasoleval materjalil baseeruvad uurimistööd merendusliku kultuurmaastiku üksikute aspektide kohta. Siinjuures saab kõneleda juba Eestis tehtud tööst ja kättesaadavast materjalist, eelkõige etnograafia ja folkloori valdkonnas, aga ka eelpool mainitud kohanimede andmestik on suurepärane allikmaterjal. Tänu aastakümneid kestnud uurimistöödele on küllaltki rikkalikult andmeid randlaste elust, kommetest, sidemetest teiste randadega (Soome, Gotland, Kuramaa) jne; andmed mereteede, kalastuskohtade, laevahukkude kohta. Märkimata ei saa jätta inimgeograafide töid, mis on seotud ranna või (väike)saartega (eriti Peil 1999b; Peil jt (toim) 2002). Eestis tänasel päeval olemasoleva materjali hulk on küllaltki toekas alus nt kalanduse problemaatikaga tegelevaks uurimistööks merendusliku kultuurmaastiku kontekstis. Kuid integreerimaks kõnealusesse teemasse ka materiaalne kultuur tuleb eelkõige läbi viia süstemaatilisi inventeerimistöid rannikul ja arheoloogina rõhutan veel kord selle ülesande olulisust.

## Merenduslik kultuurmaastik läbi kommunikatsioonimuististe

Merendusliku kultuurmaastiku mõiste on abstraktsioon paljudest uurimisallikatest. Kuid enamik neist allikatest on kultuurmaastikku laiemalt käsitlevatest uurimistöödest välja jäetud. Võimaliku põhjusena võib nimetada nii merenduslikku kultuurmaastikku puudutavate teoreetiliste käsitluste uudsust kui samas ka kuival maal baseeruva maastikuarheoloogia suutmatust kaasata uurimistöösse esmajoones vetega seotud muistiseid.

Käesolevas peatükis kasutan kommunikatsiooni ja sellest tulenevalt ka kommunikatsioonimuistise mõisteid. Seda põhjusel, et pean *kommunikatsiooni* üheks võimalikuks ning ilmselt kõige laiemaks merd ja maad ühendavaks võtmesõnaks kultuurmaastiku uurimise juures. Füüsiline ja vaimne kommunikatsioon annab meile vajaliku aluse mõistmaks, kuidas on muutunud inimene ja tema maastik. Me kõneleme üksteisega, kasutame kehakeelt ja silmsidet. Kuid me liigume ka ruumis – ühest kohast teise. See kommunikatsioon hõlmab endas mõtete ja ideede vahetust. Me muutume ja ka meie maastik muutub. Nii on kommunikatsiooni aspekt merenduslikus uurimistöös suurimat huvi pakkuv ja siduv samuti kuiva maa arheoloogiaga. Kommunikatsioonimuistisena (arvestades selle termini tinglikkust) mõistan aga neid inimese tegevusega seotud jäänukeid, mida võib nende **esmasest** funktsioonist lähtuvalt liigitada kommunikatsiooni mõiste alla ning merenduslikult maastikul on nende arv väga suur.

Laevavrakid on kommunikatsiooni kontekstis täiesti unikaalsed. Laevad ehitati kaupade, inimeste ja ideede transpordiks ning vahetamiseks. Nad seovad omavahel kokku nii inimesed kui ka maastiku ja annavad meile arheoloogilise aluse muutumisprotsessi uurimiseks. Kuid lisaks veesõidukitele on merenduslikul maastikul paiknevad jäänukid inimtegevusest, mida nende ülesande järgi võib klassifitseerida kommunikatsioonimuististeks, veel näiteks laevade sõiduteed, mere- ja maamärgid, ankruplatsid, kaljujoonised, labürindid jne. Mere, kalda ja rannaalade maastikus on hulgaliselt ka teisi jäänuseid erinevatest kultuurielementidest, mida lisaks

kommunikatsiooni ülesandele – sest kommunikatsiooniaspekt on olemas igas materiaalse kultuuri objektis – saab lähtuvalt eelkõige nende esmasest funktsioonist liigitada ka religiooni (nt kalmed ja kabelid), majanduse (nt jahiks ja kalapüügiks püstitatud konstruktsioonid), elupaiga (nt jäänused kalurihüttidest, majadest, võrgukuivatuskohtadest jne), kaitse (nt teetõkked ja tulesignaalideks ettenähtud lõkked) jne funktsiooni täitvate mõistete alla (Magnusson 1982: 80). Mineviku merenduslikule kultuurmaastikule kuulub hulgaliselt erinevaid muistiseid ja harva on neil olnud vaid üks eesmärk. Sageli asusid objektid teineteise läheduses ja funktsioneerisid kui üks tervik. Kalmed olid asulate juures, mis omakorda paiknesid sadamakohtade läheduses, kus sageli esines vai- või kivikonstruktsioone, millest eriti kaugel ei asunud kalapüügiks püstitatud vahendid ja sageli ka laevavrakid. Tegemist on kultuuriajalooliselt ühtekuuluvate muististekompleksidega.

Käesolevas töös ei keskenduta kommunikatsiooni ja selle olemuse analüüsile merenduslikul kultuurmaastikul, vaid just sellega seotud muististele merenduslikul kultuurmaastikul<sup>34</sup>. Eesmärgiks ei ole selliste muististe kommunikatiivse külje käsitlemine, vaid lähtuvalt magistritöö peateemast – merenduslik kultuurmaastik – soovin näidata, kuidas merenduslik kultuurmaastik avaneb läbi üksikute objektide ning kuidas nimetatud, käesolevas töös eraldiseisvana käsitletud merendusliku kultuurmaastiku mõiste on vaid osa kultuurmaastikust laiemalt. Kuid merenduslikul maastikul paiknevate kommunikatsioonimuististe hulgast on valitud vaid kolm muistiseliki, mis autori arvates võimaldavad anda küllaltki ülevaatliku pildi inimese praktilisest ja ka märgilisest kultuurilisest käitumisest ja selle muutustest merenduslikus ümbruskonnas – merel, kaldal ja rannaaladel. Esmalt käsitlen laevavrakke, mis on kui kommunikatsiooni vahendid merel, sest just veesõiduk on minu arvates tähtsaim muistis merendusliku kultuurmaastiku kontekstis ehk olukorras, kus maastikule lähenetakse merelt, ning kõik teised muistiseligid merenduslikus ümbruskonnas on suuremal või vähemal määral seotud nendega. Sadamaid ja maabumiskohti vaatlen kui kommunikatsiooni toimumispaiku kaldal ning seejärel analüüsin märgilise tähendusega kommunikatsiooni ülesannet täitvaid kivilabürinte, sest merenduslik kultuurmaastik ei hõlma vaid praktilise

---

<sup>34</sup> Antud asjaolu ja keskendumine kommunikatsiooni funktsioonile ei välista loomulikult käsitletavate muististe teisi võimalikke eesmärke.

tähendusega muistiseid – nende kõrval on samavõrd tähtsad märgilise tähendusega objektid ning seetõttu on kivilabürintide käsitluses hoolimata püstitatud eesmärkidest enim tutvustatud ka nende kommunikatiivset külge.

Järgnevad alapeatükid on mõeldud pigem illustreeriva materjalina eelnenud peatükkide teoreetilistele konstruktsioonidele kui eraldiseisva analüüsina. Merenduslikul kultuurmaastikul paiknevate muististe süntees läbi aja ja ruumi pole oma mahukuse tõttu mõeldav magistritööle seatud raamides ning loodetavasti on siinkirjutajal võimalik jätkata oma uurimistööd kõnealuse teema kallal ja tuua teooria kõrvale ka tugev praktiline alajaotus.

## ***Laevavrakid***

Käsitledes merenduslikku kultuurmaastikku, on üsna põhjendatud alguspunktiks laevad/veesõidukid kui üks liik kommunikatsioonivahendeid kultuurmaastikul. Veesõidukiteta poleks näiteks sadamaid ja rannikuäärseid linnu, sest just meresõit oli ilmseks eelduseks nende tekkele ja sellest lähtuvalt ka kommunikatsioonile merenduslikul kultuurmaastikul. Seetõttu sobivadki viimase iseloomustamiseks kõige paremini veesõiduks ettenähtud vahendid.

Laev on keskne tegur inimestevahelistes kontaktides ja seega väga oluline osa ajaloost, mistõttu pean vajalikuks tutvustada Läänemereruumi veesõidukite algusaegu ja võimalikku arengulugu, kuni keskaja alguseni, sest hilisem pilt on niivõrd kirju, et käesoleva töö raamidesse see lihtsalt ei mahu. Käsitlen laevavrakke merenduslikul kultuurmaastikul ja minu eesmärgiks on näidata, kuidas laevas kui sellises on ühendatud vahendid, tehnoloogiad, traditsioonid, sotsiaalne organisatsioon jne; kuidas läbi ühe esmapilgul eraldiseisva laevavraki saab koguda informatsiooni ka merendusliku kultuurmaastiku teiste elementide kohta.

Laevavrakkide süstemaatilise uurimistöö alguse saab kõige varasemalt dateerida aastasse 1865, mil Conrad Engelhardt publitseeris andmed 1862–1863 väljakaevatud Nydami laevaleiu kohta. Laevaarheoloogia varases staadiumis lisandusid sellele laevaleiule ning uurimistööle peagi viikingiaja kontekstis olulised kalmelaevad Norrast –

1880. aastal kaevati välja Gokstadi laev ja 1904–1905 pandi väljakaevamistega Oslo fjordi läänekaldal alus Osebergi viikingilaeva uurimisele. Järgnevatel aastakümnetel kasvas Läänemere regiooni laevaarheoloogias empiirilise materjali hulk, siiski saame alles alates 1960. aastatest, kui avastati Skuldelevi viikingilaevad Taanist Roskilde fjordist, kõneleda süstemaatilise uurimistööst, sest siis algas korrapärane laevavrakkide dokumenteerimine (vt lähemalt Rieck 1995) ja oma esimese publikatsiooniga nende kohta andsid Olaf Olsen ja Ole Crumlin-Pedersen (1967) selge orientatsiooni tervele distsipliinile – laevaarheoloogia keskendus suhteliselt pikaks ajaks üksnes laevale kui abivahendile veetranspordil.

Kõige silmapaistvamaks eelnimetatud suunitluse juurutajaks oli Keith Muckelroy, kes vaatles laevu – kuid vaid neid, mis on leitud vee alt – läbi kolme vaatepunkti (Muckelroy 1978: 216):

1. laev kui transpordivahend,
2. laev kui element sõjalises ja majanduslikus süsteemis,
3. laev kui suletud ühiskond oma hierarhia, tavade ja nõuetega.

Muckelroy arvates väljendas laev vaid iseennast ja tema interpretatsioon nende kolme vaatenurga kohta põhines valdavalt arheoloogilistel leidudel ühelt või teiselt laevalt ja osaliselt ka andmetel nende samade laevade kohta teistest allikatest (vt lähemalt Muckelroy 1978: 215-225).

Kuivõrd laevavrakke uuriti nimetatud põhimõtete järgi üsna pikka aega ja tehti seda küllaltki kõikehõlmaval viisil, siis ei pööratud neile laiemat tähelepanu ajaloolises ja arheoloogilises uurimistöös. Selline lähenemine viis asjaoluni, et peagi oli vrakkide teaduslik käsitlemine isoleeritud positsioonis ja nende uurimine pigem sukeldujate ja asjahuviliste kui sellekohase teadusliku hariduse saanud arheoloogide juhtida<sup>35</sup>.

Kuigi laevadele suunatud arheoloogiat iseloomustab jätkuvalt isoleeritus üldisest teaduslikust arheoloogia diskussioonist, on vetega seotud arheoloogia eriharu, laevaarheoloogia spetsialistide jaoks 20. sajandi viimane veerand olnud oluline, et luua

---

<sup>35</sup> Positiivse näitena võib siinkohal nimetada Rootsi-Vene sõjas (1788–1790) 9. juulil 1790 Svensksundi juures toimunud rootslastele võidukas lahingus põhja läinud Vene galeeri St. Nikolai uurimist. Avastati see juhuslikult 1948. aastal ja peale esimesi “rüüsteretki” vrakile moodustati 1950. aastatel tegevust alustanud Soome sukelduspordiüidu juures spetsiaalne laevaarheoloogiale suunatud sukeldujate rühm, kes järgnevate aastakümnete jooksul dokumenteeris ja uuris vraki põhjalikult ning küllaltki kõrgel tasemel (Lanitzki 1994: 147-148).

kindel ja püsiv alus laevavrakkide interpreteerimisele ja kui võimalik, siis ka eksponeerimisele. Üha enam seostatakse laevavrakke ka teiste elementidega merenduslikul maastikul. Laiema tõlgendamisvälja otsimise ja leidmise püüdlus üha kasvab ja on tähtis laevaarheoloogia võimaluste integreerimiseks arheoloogiasse laiemalt. Kõnealuse suuna esiletõusu kindlaks põhjuseks võib pidada laevaarheoloogia laiaulatusliku uurimistöö küllaltki hiljutist arengut, keskenduti ju vaid pikka aega laevavrakile kui suletud leiule. Lisaks on oluline ära märkida asjaolu, et uurimise objektid – laevad – on võrreldes tavaarheoloogilise materjaliga suhteliselt uudse iseloomuga ja ka see on põhjus, miks laevavrakkide seoseid teiste materiaalsete, aga ka mitte-materiaalsete nähtustega on uurima asunud alles hiljuti.

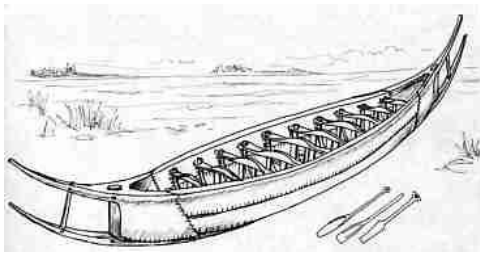
#### Varased veesõidukid Läänemere ruumi merenduslikul kultuurimaastikul

Meresõidu alguspäevadest võib üles loetleda väga palju erinevaid vetel liiklemiseks ettenähtud aluseid. Läänemere regioonis arenesid esimestest ja tänapäeva mõistes algelistest ühepuu- ja/või nahkpaatidest plankpaadid ning peagi suured laevad – võimsaimad ja ilmselt kõige keerulisemad “masinad”, mis inimene enne 19. sajandi tööstusrevolutsiooni ehitas (Crumlin-Pedersen 1999: 11). Kuid eelkõige just veesõidukite algupära ja esmase arenguloo üle on alati toimunud väga elav diskussioon. Arheoloogid, etnoloogid, kaljujooniste uurijad jt on selles vaidluses jaotunud vähemalt kahte üksteisele vastanduvasse rühma. Esimeste n-ö tõeliste paatide – ühepuu- ja nahkpaatide – hulgast väärtustab osa teadlasi nahkpaati kui kõigi veesõidukite eelkäijat, teine osa kõneleb õõnestatud puupalgi tähtsusest ning väärtustest plankpaadi kui väiksemate veesõidukite evolutsiooni kõige hilisema saaduse väljakujunemisel (vt lähemalt nt Hasslöf 1972). Kuid kõnealusele probleemile laiemalt lähenedes võib vaieldamatult täheldada, et tegelikult oli/on lisaks puidule ja nahale olemas veel terve hulk eripalgelisi veesõidukeid ja nende valmistamise materjale ning tehnoloogiaid<sup>36</sup>, kuid antud teemal arutlemine ei kuulu käesoleva töö raamidesse.

---

<sup>36</sup> Sean McGrail on veeliikluse ajaloo vältel kasutusel olnud veesõidukid liigitanud lähtuvalt kasutatud toormaterjalist ja vormist üheksasse põhitüüpi: (1) palkparv, (2) kimpparv, (3) ujukparv, (4) pilliroopaat, (5) pottpaat, (6) puukoorpaat, (7) nahkpaat, (8) ühepuupaat, (9) plankpaat (McGrail 1987: 5).

Kõige varasemad arheoloogilised laevaleiud Läänemere regioonis – ühepuupaadid – pärinevad peamiselt Saksamaa ja Taani aladelt ning on dateeritud mesoliitikumi ja neoliitikumi; leitud on ühepuupaate nii vee alla jäänud kunagistest rannikuäärsetest asulakohtadest kui ka kalmetest. Pronksiajal olid jätkuvalt kasutusel ühepuupaadid, nende kasutamine ulatub tegelikult tänapäevani, kuid just pronksiaegsete ühepuupaatide puhul on märkimisväärne nende suurus – sageli üle 10 meetri pikad alused, millega edasiliikumiseks kasutati mõlasid.<sup>37</sup> Kas võivad need suured paadid viidata kaubandusliku aktiivsuse suurenemisele või on tegemist lihtsalt arenguetapiga üha suuremate ja võimsamate veesõidukite ehitamisel? Kuivõrd ühepuupaate ehitatakse lausa tänapäevani, siis ei ole usutav, et pronksiaegsed suuremad ühepuupaadid on vaid üks aste laevanduse arengus. Kuigi ühepuupaatides võivad peituda mõne hilisema plankpaadi juured, on veesõidukite areng siiski toimunud erinevates geograafilistes kohtades, erineval ajal ja erineval moel, sõltuvalt kohalikest looduslikest ja sotsiaalsetest tingimustest (Adams 2003: 58).



Joon 8. Hjortspringi paadi rekonstruktsioon (<http://axelnelson.com/skepp/prewikig.html>).

Fig 8. A reconstruction drawing of the Hjortspring boat (<http://axelnelson.com/skepp/prewikig.html>).

dateeritud Hjortspringi paadiga (vt joon 8). Paat oli maetud või tõenäoliselt ohverdatud koos suure hulga odade, noolte, mõõkade ja muu sõjavarustusega. Just tänu relvadele dateeriti ka alus. Leitud on vaid osad veesõidukist, kuid neid oli piisavalt palju

Pronksi- ja varasel rauaajal ilmusid ka esimesed plankpaadid<sup>38</sup>. Ligikaudu kümnest nimetatud perioodi kuuluvast, arheoloogiliselt väljakaevatud paadist on enamik Inglismaalt<sup>39</sup>, vaid üks – vanim plankpaat Läänemere ruumis – pärineb Taanist ja see leiti 1921. aastal Lõuna-Jüütimaal idarannikult Alsi saare rabast ning kaevati välja Gustav Rosenbergi juhtimisel 1921–1922. Tegemist on varasesse rauaajaga, umbes aastasse 350–300 eKr

<sup>37</sup> Ühepuupaatide kohta vt nt Christensen 1990; McGrail 2001; aga samuti Skaarup 1995.

<sup>38</sup> Julgemalt interpreteerides saab vanimateks plankpaatideks lugeda aga juba neoliitikumi dateeritud ühepuupaate, mille parraste ülemises servas on rida auke (nt Øgårde 3 ja Verup 1 Taanist). Nimelt on neid auke tõlgendatud kui lisaplankude kerega ühendamise kohti, seda paadi mahutavuse ja parraste kõrgendamise eesmärkidel (McGrail 2001: 184).

<sup>39</sup> Kuulsaimad on nn Ferriby paadid 1, 2, 3 ja Brigg'i parv.

rekonstruktsiooni tarbeks, millest lähtuvalt võib järeldada, et Hjortspringi paat oli sihvakas kaunikujuline pärnapuust veesõiduk, õhukestest plankudest õmblemise teel kokkuliidetud 19 meetri pikkune ja 2 meetri laiune konstruktsioon, milles oli kohta ligikaudu 22 inimesele. Paadi kõige olulisema osa moodustab lai, pisut kumer põhjaplank, mis otste suunas kitseneb. Vööris ja ahtris on spetsiaalselt õõnestatud täävitükid, mis nagu paadi neli õhukest pardaplankugi olid kokku sobitatud ning õmblemise teel suure täpsusega ühte liidetud. Paadi kere koosnes niisiis vaid 7 osast. Paadi sisemuses olid õhukesed pähklipuust kaared, mis on õmmeldud paadi põhjaplangule selle väljatahumise ajal spetsiaalselt jäetud tappide külge. Ka sõudjate jaoks mõeldud pingid funktsioneerivad samaaegselt tugiraamistikuna. Hjortspringi paati kasutati ilmselt sõjalistel eesmärkidel (McGrail 2001: 191-192; Rieck 1995: 31-32; Throckmorton (toim) 1987: 123-124).

Paraku on Hjortspringi paadi ja järgmise Läänemere ruumis avastatud, kindlalt dateeritud ja veesõidukite arenguloos olulise aluse vahel peaaegu 700 aasta pikkune auk.

Aastasse 350 pKr, rooma rauaaega, on dateeritud nn Nydami paat, mis leiti Taanist Edela-Jüütimaalt 1862. aastal ning mida võib lugeda viikingilaevade otseseks eelkäijaks (vt joon 9). Selle veesõiduki näol on tegemist alusega, mille osad ei ole enam kokku õmmeldud nagu varasematel puupaatidel – Hjortspringi ja Inglismaa paatidel.



Joon 9. Nydami laev Schleswig-Holstein Landesmuseum'i väljapanekus (McGrail 2001: 208).

Fig 9. Nydam boat on display in the Schleswig-Holstein Landesmuseum (McGrail 2001: 208).

Et plankude üksteist katvad ääred on omavahel kokku needitud, võib Nydami paati pidada Põhja-Euroopas kõige varasemaks klinkertehnikas ehitatud laevaks, mis seni leitud. Nydami paadil on teise tähtsa uuendusena tolleaegses laevaehituses lisaks klinkerplangutusele näha paadi pardalaua omalaadseid haagikujulisi tugesid aerude toetamiseks, mis annab tunnistust sellest, et ühe mõlaga aerutamisel oli üle mindud

sõudmisele. Kolmanda uuendusena võrreldes varasemate veesõidukitega oli paadi ahtriossa, selle paremasse pardasse kinnitatud massiivne tüüriaer (McGrail 2001: 208-210; Rieck 1995: 30-31).

Nydami paat oli suurem ja tugevam kui Hjortspringi oma ning veesõidukite suurus järgneva aja jooksul üha kasvas. Erinevused tugevnevas ja laienevas struktuuris on näha 7.–8. sajandisse dateeritud laevaleidudel – Taanist Jüüti poolsaare idarannikult leitud Kongsgärde laevavraki kaartel ja Gretstedbro laevavraki fragmendil, samuti Norrast avastatud Kvalsundi laeval ning eelkõige Inglismaalt avastatud Sutton Hoo laevadel (vt lähemalt Crumlin-Pedersen 1991b; 1997; McGrail 2001: 210-211).

Puri ilmus Läänemere regiooni laevaehituse arheoloogiliste leidude põhjal otsustades alles 8. sajandi paiku. Siinjuures on oluline märkida, et varaste Skandinaavia laevade kere kuju ei soodustanud purje kasutamist – ümar, altpoolt ülespoole laienev kere, kiilu ja teravate täävide puudumine ning madalad pardad sobivad enam aerude abil edasi liikuvale veesõidukile kui purjelaevale. Christer Westerdahli väitel (1995) puudus Skandinaavias sotsiaalne vajadus üleminekuks aerudelt purjele, sest ühiskond oli organiseeritud laevadel aerutamiseks vajalike meeste hulga põhjal moodustatud üksustena ning üleminek purjelaevadele nõudnuks märkimisväärseid struktuurilisi muutusi. Purje vajadus ilmnes alles ranniku ja mere üle kontrolli püüdlamise aegadel ning spetsialiseeritud kaubalaevade kasutuselevõtul masskaubanduse kujunemisel – Westerdahli hinnangul võib ülemineku dateerida 8.–10. sajandisse, viikingiaega.

Viikingiaegsete laevadega ilmus lisaks purje kasutuselevõtule veesõidukite ehituse veel mitmeid olulisi detaile. Kõige tähtsam neist on kiil; viikingilaevadel ilmus esmakordselt kasutusse tõeline kiil, mis kindlustas laeva kursil püsimist ja kaitses laeva maabumisel, maale tõmbamisel ning madalates vetes. Laevade kere kuju muutus aluste stabiilsuse ja mahutavuse seisukohalt optimaalseks ning pardad ei laienenud enam altpoolt ülespoole. Lisaks on viikingiajast, täpsemalt alates 10. sajandi teisest poolest laevaehitus spetsialiseerunud – ilmusid erinevaks otstarbeks ehitatud erinevat tüüpi laevad, samuti hakati ehitama spetsiaalseid kaubalaevu, seda nii ülemere kui ka rannikukaubanduse tarbeks. 11. sajandi laevaleidude alusel saab kõneleda juba kaubanduses väga hästi arenenud transpordisüsteemist, mis põhines kolmel laevade suurusklassil: väikesed, keskmised ja suured laevad (Crumlin-Pedersen 1991c: 79; 1999:

19). Muutused laevaehituses tingisid muutusi ka randumises – looduslike maabumiskohtade kõrvale tekkisid sadamad. Alates 10.–11. sajandist mitmekesisus laevaehitus Läänemereruumis, lisaks Skandinaavia traditsioonis ehitatud viikingilaevadele saame kõneleda ka Slaavi viikingilaevade ehitamise traditsioonist<sup>40</sup>.

Juba viikingiaja lõpul, aga eelkõige keskaja alguses ilmub kõnealusesse regiooni laevanduse arenguloos olulist rolli mänginud, algselt Friisi aladelt pärinev koge-tüüpi laeva ehitustraditsioon, mis tasapisi, muutunud sotsiaalsete ja muuhulgas ka looduslike olude tõttu<sup>41</sup>, võeti üle Läänemere regiooni laevaehituses. Nimetatud traditsioonis on ehitatud ka vanim Eestist leitud ja säilinud laevaleid – pardafragment Pärnu jõest, mis dateeritakse 14. sajandisse ja loetakse kuuluvaks koge-tüüpi laevale (vt lähemalt Mäss & Eero 1991; Mäss 1992; Ilves 2001).

Lisaks Pärnu laevaleiule on Eestist avastatud veel vaid üks arheoloogiliselt väärtustatud veesõiduk – 16. sajandisse dateeritud kohalikku laevatüüpi uisku esindav Maasi laev (vt nt Mäss 1994; Ilves 2001). Kuigi arheoloogiliselt märkimisväärseid laevaleide Eestist seega peaaegu polegi, ei iseloomusta kõnealune asjaolu suure tõenäosusega muistse meresõidu vähest intensiivsust meie regioonis ega kommunikatsiooni vähesust, vaid hoopis laevarheoloogiliseks uurimistööks puuduvaid eeldusi<sup>42</sup>.

## Representatiivsuse küsimus

Laevavrakkide representatiivsuse seisukohalt on ilmselt kõige rabavamaks asjaolu, et hulk laevarheoloogias tuntuks saanud kõige varasemaid laevavrakke on leitud

---

<sup>40</sup> Nimetatud tavade vahel on eristavaks faktiks plankude omavaheline ühendamisviis. Kui skandinaavlaste laevaplangud olid ühendatud raudnaeltega ning tihitud puuvillaga, siis slaavlaste laevaplangud ühendati puunaeltega ja tihtimiseks kasutati sammalt (Crumlin-Pedersen 1991c: 72).

<sup>41</sup> Viikingiaegsete laevade ehitusmaterjal pärines kõrge kvaliteediga s.t pragudeta puudelt ning seda kasutati väga leidlikult. Just kasutatud puude valik ja valitud puudelt plankude saamise metodoloogia seletavad asjaolu, et just materjali kvaliteet oli nende laevade ehitamisel kõige olulisem. Tänapäeval viikingiaegsete laevade ehitamisel kasutatud puid metsadest peaaegu ei leia (Godal 1995: 282), kuid kõrge kvaliteediga ehitusmaterjali puudus ilmnes Põhja- ja Läänemere lõunaaladel juba viikingiaja lõpus.

<sup>42</sup> Laevavrakkide leidmine ja dokumenteerimine on väga suurel määral seotud arheoloogide asjast huvitatuse ning selle huvi tutvustamise ja edastamisega laiemale publikule, eelkõige sukeldujatele ja võimalikele sponsoritele. Just tänu sellele on nt Taanis dokumenteeritud märgatavalt enam viikingi- ja keskajaegseid laevaleide kui mujal Põhja-Euroopas.

n-õ väljaspool konteksti; klassikalisteks leidudeks on laevad kalmetest ja sohu ohverdatud veesõidukid. Otsustades samas aga nende väheste varaste “tavalisest kontekstist” pärinevate laevavrakkide põhjal, ei erine need järsult kalmetest või rabast avastatud veesõidukitest. Küll tuleb nende vahele erinevus alates viikingiajast, kuid see on seletatav nt mass- ja/või kaugkaubandusele suunatud meresõidu aktiveerumisega ning sellest tuleneva veesõidukite suurema tüpoloogilise mitmekesisusega. Loomulikult tõstatab nimetatud fakt küsimuse laevade sümbolise tähtsuse kohta, mida siinkohal aga pikemalt ei käsitleta (vt lähemalt nt Crumlin-Pedersen & Thye (toim) 1995).

Ükskõik millist tüüpi “tavalises kontekstis” avastatud laevavrakk ka ei esindaks, puudub tal esmapilgul kontrastina teistele jäänustele merenduslikul kultuurmaastikul otsene seos oma leiukohaga ning laev väljendab vaid ennast hukkumise hetkel. Nimetatud põhimõttest juhendusid kõige esimesed laevavrakke uurinud arheoloogid. Tõepoolest, põhjalikult analüüsivõime ühe laevavraki positsioon olla problemaatiline (arvestada tuleb ju hoovuste, maakerke jm teguritega, mis võivad muuta nii vraki asukohta kui ka asendit), välja arvatud vrakk kui dateerimise vahend ja hulga teiste allikate indikaator. Kui vaadelda merenduslikku kultuurmaastikku ka ranniku ja sisemaa konteksti arvestades, siis tuleks ikkagi alustada paadist (veesõidukist). Merenduslik kultuurmaastik järgneb paadile ka rannikul ja sisemaal (Westerdahl 1997: 34; sarnane lähenemine samuti nt Det maritima kulturlandskapet... 1988; Crumlin-Pedersen 1999; vt ka käesolev töö ptk II). Eelnevaga ei taheta unustada inimeste olemasolu. Tähtsaim on alati kogemus ja kohanemine, mis traditsioonina põlvkonnalt põlvkonnale edasi antakse. Kuid ükskõik, kas räägime kogemustest, millest iga meremees ise õpib või teiste, aktiivselt merd sõitvate inimeste lugudest, on skeem siiski sama – just veesõiduki pardalt on avanenud ja avaneb merenduslik maastik ja seetõttu on nende uurimine selleks alusbaasiks, millel põhinevad laiemahaardelised tõlgendused, muu hulgas ka vastava perioodi merendusliku kultuurmaastiku kohta.

Laevaehitustraditsioonid loovad domineeriva osa veesidusa ühiskonna kommunikatsiooni ja transpordi tehnilisest baasist. Laevavrakkide dokumenteerimine, uurimine läbi aja ja ruumi ning nende põhjal laevaehitustraditsioonide selgitamine on seetõttu väga oluline. Laevade tüübid loovad aga suures osas funktsionaalse aluspõhja ühiskonna veepõhiste kommunikatsiooni- ja transpordisüsteemidele. Vrakide

esialgsete funktsionaalsete väärtuste mõistmine on üks viis ühendada üht kindlat veesõidukit selle kunagise kasutamisega. Loomulikult on väga oluline laevavraki funktsionaalne ja kultuuriline seos geograafilise piirkonnaga, kus laev vrakiks muutus (Cederlund 1995: 103–104).

Arvestades, et laevavrakk on kultuurimaastikul justkui võõras, tuleb võimalik seos leida koha ja vraki analüüsimise teel. Laev võib olla lokaalselt seotud näiteks:

1. kohalikke tunnuseid omava laevaehituskohaga;
2. kohaga, kus on tehtud laeva remonti, sellele saab jälile ehitustraditsiooni jälgides või erineva ehitusmaterjali kaudu;
3. oma kodusadamaga (valdaja sadamaga);
4. viimase lasti päritolu- või sihtkohaga (majanduslikud jäänused).

Loetletud kohad ei pea olema samad. Ka väide, et laev muutub vrakiks vaid õnnetusjuhtumi tõttu, pole õige, sest laev võib olla sageli meelega hävitatud ja uputatud (Westerdahl 1989: 315). Vraki väärtust uurimisallikana saab kindlaks teha vaid laeva uppumise põhjuseid ja kohta põhjalikult käsitledes.

Välistades kalmelaevad, sohu ohverdatud paadid ja veesõidukid veetõketes, võib laevavrakkide leiukohtade lühianalüüsil siiski nentida, et väga vähesed on uppunud (avastatud) avamerel, enamik siiski maabumiskohtade, sadamate, ankruplatside või vanade laevateede juures. Meresõit on läbi aegade järginud kindlaid mustreid ning suurem osa tänapäeval merenduslikul kultuurimaastikul leitavatest veesõidukitest pärineb just kohtadest, mis on seotud teiste mereliikluses märkimisväärsete faktoritega.

Laevavrakke uurides võib omandada uusi teadmisi eelkõige laevade endi kui kultuuri materiaalsete produktide kohta, aga ka aluse lasti, varustuse ja meeskonna kohta. Laeva avastamisel õnnetuskohalt tekib ainulaadne võimalus uurida katastroofi hetke, aga see ei tee laevast suletud leidu, välja arvatud siis, kui laev uppus kaugel merel. Enamik laevu on, nagu eelpool sai mainitud, leitud siiski sadamate või laevateede juurest. Kui käsitleda vaid aluse ehitust, siis võiks uppunud laeva pidada suletud leiuks, sest see sisaldab tervet hulka erinevaid elemente, millest igauht võib käsitleda kui tervikut. Samas võib suur osa neist üksustest olla asendatud remonditööde ajal, palju hiljem laeva ehitusajast ning hoopis teises kohas.

Mitmekülgne, sageli interdistsiplinaarne uurimine on tõestanud, et laevavrakid, mis merenduslikul maastikul on otsekui ajakapslid, eksisteerivad siiski lähedastes suhetes teiste kultuurmaastiku elementidega (nt Domízał 2000; Cederlund 1995). Neid seoseid saab näidata ka Eesti vetest leitud ajaloolise laevavraki – Maasi laeva – põhjal.

### **Maasi laev kui merendusliku kultuurmaastiku element<sup>43</sup>**

Maasi laev on oma nime saanud leiukoha järgi – 1985. aastal avastati vrakk Maasilinna ordulossi varemete lähedalt abajast. 1987. aasta suvel tõsteti alus esmakordselt Balti riikides puhtalt teaduslikke eesmärke silmas pidades üles. Tegu on keskaegse sadama juures ilmselt põlemise tagajärjel uppunud ajaloolise, 16. sajandisse dateeritud laevaga.

Mudakihist paistvaid laevakaari olid kalurid enne vraki avastamist pidanud vana sadamasilla postide jäänusteks. Ka kirjalikest allikatest oli teada, et keskajal asus Maasilinna ordulossi juures sadam. Leitud laevavrakk annab teavet lähedaloleva sadama kohta. Kuivõrd laev leiti 370 meetri kauguselt tänapäevasest rannast<sup>44</sup> ja sadam ei saanud nii kaugele ulatuda, siis viitab vrakk tõenäolisele ankruplatsile sadama sissesõidutee suudmes. Laevavraki tugevasti kulunud kiil näitab kas aluse sagedast kaldale vedamist ja/või ka seda, et sadam Maasilinna ordulossi juures polnud eriti sügav. Siinkohal väärub märkimist, et kogu Lääne-Eesti saarestikus puuduvad sügavad sadamad (Mäss 1994: 191).

Aluse põhjalaudadele oli kleepunud mineraalmass, see osutus osaks laevalaadungist, milleks ilmselt oli põletatud või kustutatud lubi. Tegemist ei saa olla lubjakivitükkide või killustikuga ega ilmselt ka laevalaudade tihendamiseks kasutatud eriseguga, vaid ehitusmaterjaliga (Pirrus 1990: 2–3). Nii annab laeva laadung vastuse küsimusele aluse kasutamise ühest võimalikust otstarbest, milleks oli ehitusmaterjali

---

<sup>43</sup> Käesolev alapeatükk on osa autori artiklist Merenduslik kultuurmaastik ja Maasi laev kui selle element (2002).

<sup>44</sup> Väinameres on lainetus akvatooriumi väheste mõõtmete ning ranniku pinnamoe tõttu nõrk. Rannik areneb aeglaselt ja rannajoon on paljuski säilitanud esmase liigestatuse põhijooned (Orviku 1992: 21).

transport. Arvestades saadud dateeringuid<sup>45</sup> võis ehitusmaterjal olla mõeldud Maasilinna ordulossi kindlustamiseks Liivi sõja eel ja/või selle toimumise ajal. Maasi linnusele sai Liivi sõda siiski saatuslikuks, seda Taani–Rootsi vastuolude tõttu. Lisaks viis aastat varem omandatud endistele piiskopkonna aladele ostis Taani kuningas 1564. aastal Saaremaa ordualad. Kahel korral, 1568. ja 1575. aastal, õnnestus rootslastel Maasilinn lühemaks ajaks vallutada. Nähes, et vaenlane võib linnuse kergesti muuta oma tugipunktiks Saaremaal, andis Taani kuningas Frederik II 1576. aasta augustis käsu Maasilinn õhkida (Pesti & Rikas 1991: 98–99).

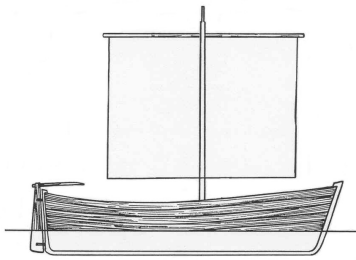
Aluse hukkumist ei saa nimetada juhuslikuks õnnetusjuhtumiks, sellel on seos laeva kodusadama ja ajalooa. Üks võimalus on, et ankrus seisnud laev süüdati 1576. aasta augustis, kui õhati Maasi linnus, või varem, seoses rootslaste vallutustega. Samuti võib oletada, arvestades näiteks laeva kiilu tugevat kulumisastet, et alus oli raskete ehitusmaterjalide veoga ning pideva kalda lähedal sõitmisega nii kulunud, et teda ei saanud enam kasutada ja seetõttu süüdati ning uputati ta laeva omanike endi poolt.

Ligikaudu viiendiku ulatuses kunagisest 16 meetri pikkusest ja 6 meetri laiusest säilinud Maasilinna laeva ehituskonstruktsioonis esinevad iseärasused, mis on tõmmanud enesele tähelepanu sellega, et neile ei leia samaaegseid vasteid mujalt maailmast ning võõrtäavi kinnitamise viis kiilule on ainukordne nähtus laevaehitusajaloos üldse.<sup>46</sup> Aluse ehitus annab loomulikult informatsiooni eelkõige laeva enda ja tema otstarbe, mitte niivõrd teiste merendusliku kultuurmaastiku elementide kohta. Kuid Maasi laeva puhul on oluline, et ta oli kohalikust materjalist ja kohalike laevaehitajate tehtud alus ja laeva ehitamise koht on iseenesest tähtis merendusliku kultuurmaastiku element. Lääne-Eestis kasvanud puidu kasutamisele viitab dendrokronoloogilise analüüsi tulemus, kohalikule

---

<sup>45</sup> Maasi vrakist võeti kaks puiduproovi – 13. ja 15. kaarest kiilu kohalt. Proovid on vahtrapuust ja nende graafikud sobivad omavahel. See lubab väita, et mõlemad puud on kasvanud ühes maakohas, ühes salus. Maasilinna laevavraki graafikud sobitusid, s.t sünkroniseerusid Maasilinna ordulinnuse sõjasadama puiduproovide graafikutega. Puude maharaiumise ajaks saadi 1545. aasta Eesti läänepoolse osa absoluutse dendrokronoloogilise skaala põhjal. Toetudes Maasilinna sadama proovidele, on võimalik järeldada, et laeva ehitamiseks kasutatud puu, millelt võeti Maasi laevavraki proov Ki-24, mis on terve ehk puukoorealuse kihiga, raiuti maha 1543. aastal; puu, millelt oli võetud proov Ki-25, mis ei ole terve ehk puukoorealune kiht puudub, on kasvanud vähemalt 1545. aastani, maha raiutud aga veel mõni aasta hiljem, täpne raiumisaeg on teadmata. Nii ei saanud Maasi laeva ehitamine toimuda oluliselt enne 1550. aastat, küll aga selle aasta paiku. Puit on kohalik, sest see ühtib Maasilinna ordulinnuse puidu kasvu iseloomuga, mis omakorda sobitub Lääne-Eesti dendrokronoloogilise skaalaga (Aluve & Pärt 1986: 5–6).

laevaehitustraditsioonile aga aluse ainulaadne ehitusviis. Muu maailma kontekstis omapäraste ja 16. sajandi keskel alles levima hakkavate lahendusvariantide kasutamise laevaehituse juures võis tingida ka asjaolu, et juba alust ehitades arvestati selle ühe tõenäolise ülesandega (ehitusmaterjalide transport Maasi ordulinnuse tarbeks). Sellest võis tuleneda ka laeva ehitusviisi üldine robustsus. Lisaks on 16. sajandi keskpaiga kohta teada, et siis tellis Maasilinnas resideerinud ordufoogt Hiiumaalt kaks uut laeva. Küllaltki usutav on, et uuritud vraki näol on tegu ühega hiidlastest meistrite ehitatud laevadest.



Joon 10. Eesti kohalik laevatüüp uisk (Mäss 1996: 142).

Fig 10. Estonian local ship-type “uisk” (Mäss 1996: 142).

Tüübilt oli Maasi laev kõige tõenäolisemalt Eesti kohalik laevatüüp uisk (vt joon 10)<sup>47</sup>. Tuntuimad uisud olid Eesti saarte ja mandri vahelise ühenduse pidamiseks ehitatud lahtised kuni 20 meetri pikkused purjekad. Uisu pikkuse ja laiuse suhe on ligilähedaselt sama kui Maasilinna laeval. Maasi laeva võib seda enam pidada uisuks, kui alus oli ikka kohalike meeste töö ja tegeles vahel ka inimeste toimetamisega üle Väikese väina. Kui alust kasutati ainult transpordivahendina kivide, lubja vms

vedamiseks, võidi seda ka lihtsalt laevaks kutsuda (Mäss 1996: 144).

Vraki ehituse ja leiukoha analüüs näitab selgelt aluse lokaalset seotust oma ehituskohaga ja valdaja või kodusadamaga; tõenäoliselt viitab laevavrakk ka viimase lasti sihtkohale. Ning läbi nimetatud analüüsi tõestab laeva lähedast suhet ka teiste kultuurmaastiku elementidega.

<sup>46</sup> Lisaks võortäavi kinnitusviisile kuuluvad ehituskonstruksiooni iseärasuste hulka kiilu konstruksioon ja kiilupalk ise, kahekordne plangutus – alumine klinker- ja pealmine karveelplangutus – ning klinkerplangutuse ühendus laeva kaartega.

<sup>47</sup> Uisk on lihtsa raapurjestusega ühemastiline lahtine veesõiduk, mille pikkuse ja laiuse suhe võis olla vähemalt 4 : 1. Uisu vastupidavuse lõõklainetuses tagas painduv puuliitmike konstruksioon. 16. sajandil arenes uisk kõrgema parda ja laiema kerega rannasõidu veolaevaks, mis mahutas kuni 40 inimest ja 8 hobusevankrit.

## Laevad kommunikatsioonimuististena

Laevavrakid on kommunikatsioonimuistised. Laevad ehitati kaupade, inimeste ja ideede transpordiks ning vahetamiseks. Kommunikatsioonimuististena seovad laevad omavahel kokku nii inimesed kui maastiku, just laevavrakid maal või vee all omavad unikaalset potentsiaali olemaks siduvateks punktideks inimeste, nende kultuuride ja maastike vahel. Tuntud laevauurija Carl Olof Cederlund on laevaarheoloogiat nimetanud otsesõnu kommunikatsiooni arheoloogiaks – arheoloogiaks, mis teeb võimalikuks uurida, kuidas toimetati eri liiki suhtlust, kuidas transporditi kaupu ja ka inimesi ning kuidas oli see integreeritud ja ühiskonna poolt mõistetud (Cederlund 1995: 103–104; vt ka Olsson 1998). Seeläbi peegeldab minevikus toimunud veepõhine kommunikatsioon, nagu eelpool põgusalt sai käsitletud, ka ühiskonna organiseerituse taset.

Erinevat tüüpi veesõidukid on seotud kultuurilise muutumisprotsessiga ehk sotsiaalse arenguga – näiteks juba alates Läänemere regiooni esimeste veesõidukite uurimisest on olnud võimalik toetada väiteid kaubanduse intensiivistumisest pronksiajal. Just laevanduses toimunud areng oli aluseks masskaubandusele ja sadamalinnade tekkele alates 11. sajandist. Laevavrakkide uurimisel kogutava infota oleks meie teadmised minevikus toimunud kaubanduse arengust märksa vaesemad, kitsapiirilised ja järelused selle kohta palju hüpoteetilisemad. Laevaleidude uurimine võimaldab teadmisi muu hulgas näiteks ka üsna omapärase kaubanduse valdkonna – salakaubanduse kohta. Uurimisperspektiivi 20. sajandi alguse Eesti kontekstis valgustavad Oskar Looritsa andmed, kes kirjutab (1939: 256), kuidas Antsekülas laevad soola salakaubaveoks Gotlandilt ümber ehitati. “Reisi pääle minnes *varutati* laevad (lihtsad kalapurjekad) ära, s.o. pandi laudad: augud aeti laeva parda ja sinna kinnitati pulkadega laud. Paat tehti kõrgemaks, et vett nii kergesti sisse ei saand. Neid kalapaate kutsuti „kuuemehe laevad“. Seda varutamist pidi piirivalve („tongide“) eest oidma: kui see seda märkas, siis teadis, et sõit läheb lahti...”. Ühelt poolt signaliseeris spetsiaalse ehitusega laev piirivalvele keelatud tegevusest, teiselt poolt võimaldaks sellise vraki leidmine teha järeltõlge salakaubanduse kohta.

Laevavrakkide abil kogutava informatsiooni väärtus ei piirdu vaid kaubandusega, loomulikult laieneb nimetatud fakt ka teistele ühiskonna aspektidele. Illustreerimaks

küllaltki värvikalt, kuidas laevad on teatud juhtudel peegeldanud vägagi otseselt näiteks Läänemere regiooni maksupoliitikat ja vastupidi, tooksin siinkohal näite 17. sajandi kontekstist.

Üks levinuimaid kaubalaevu Põhja-Euroopas – flöit – ehitati, tinglikult väljendudes, lähtuvalt maksupoliitikast ning nende laevade kasutamine omakorda tõi muutuse tollimise süsteemi. Flöiti iseloomustavad eelkõige tugevalt sissepoole kaldus pardad, suhteliselt kitsas tekk ja ümarjas ahter. Kokkusurutud tekk oli omane kõikidele flöitidele, kuid eriti märkimisväärne oli see nendel alustel, mis seilasid Läänemerel – “*oostwarders*”, nagu hollandlased neid nimetasid. Flöitid, mida nimetati “*nordwarders*”, seilasid Põhjamerel ning need olid pisut väiksemad ja nende tekk polnud nii kokkusurutud. Põhjus tugevalt sissepoole kaldus parrastele peituvat väidetavalt Taani tollipoliitikas. Nimelt otsustati tollimaks Öresundi läbimisel aluse teki laiuse järgi – kitsa tekiga laeva sisse- ja väljasõit Läänemerel oli seega odavam (Rönby & Adams 1994: 84-85). Loomulikult asusid hollandlased seetõttu ehitama kaubalaevu, millega seilamine oli otstarbekas ja nende kaubanduse arengule väga kasulik. Flöitide kasutamine tingis aga peagi (1669) muutuse Taani tollipoliitikas ning tolli asuti arvestama teistel alustel.

Ükskõik, kas tegemist on makse sissenõudva tollisadamaga 17. sajandist, keskaegse külasadamaga või lihtsa kalasadamaga tänapäeval, peab see täitma meresõidu nõuded mugavale, kiirele ja küllaltki odavale aluse teenindamisele, seda nii lossimise, lastimise, parandustööde või varustamise seisukohast, pakkudes samaaegselt alusele kaitset tormide ja lainete eest. Sadamad on ehitatud laevade tarbeks. Kaitset looduse tujude eest võimaldavad veesõidukitele ka looduse enda poolt formeeritud loodussadamad, mille kasutamine on ulatunud alates esimeste veesõidukite ehitamisest kuni tänase päevani. Seetõttu on üsna arusaadav, et veesõidukite kui kommunikatsiooni vahendite areng on lahutamatult seotud ja peegeldab nende kohtade arengut, mis on mõeldud aluste randumiseks ehk kommunikatsiooni toimumispaikadeks ning seda sageli koos randumiskoha tagamaaga.

## ***Randumispaigad***

Inimeste liikuvuse ja seega kommunikatsiooni aluseks oli enne tänapäevale tavapärasest lennuliiklust ja arvutite vahendusel toimuvat suhtlemist kindlasti vesi ja veeliiklus. Arusaadavalt sõltus/sõltub viimane veesõidukitest, kuid üsna samal määral on see seotud ka paatide ja laevade randumiskohtadega – n-ö merendusliku kultuurmaastiku värvate ja kommunikatsiooni toimumispaikadega. Kuigi randumiskohad asuvad rannikul, maa ja veekogu piiril, poleks neid ilma veesõidukiteta olemas, ning seega sõltub sadamate ehitamine, nende kasutamine ja kasutuselt kadumine laevadest, rannikul asuvate loodussadamate äratundmine on seotud meremehe poolt veesõiduki pardalt maastiku jälgimisega, mitte vastupidi, maalt merele lähenedes. Kuivõrd randumispaigad on üleminekukohad siniselt rohelisele, ei ole need siiski eranditult seotud vaid vetega, sama tähtsad on need agraarsete piirkondade jaoks kuival maal. Enne kui teemaga pikemalt jätkata, pean oluliseks defineerida, mida mõistan randumispaikade – sadamate ja maabumiskohtade – all. Kõnealune küsimus on paljude arheoloogide poolt jäetud tähelepanuta ning nimetatud termineid kasutatakse ilma igasuguse õigustuseta sageli sünonüümidenä; Eestis on väga paljudes erinevates seostes enim eelistatud sadama nimetus. Alljärgneva soovin rõhutada asjaolu, et sadama ja maabumiskoha eristamine pole üksnes korrektsuse, vaid ka faktidele vastavuse küsimus.

### **Loodussadam ja sadam**

Kuigi inimestevaheline kommunikatsioon saab toimuda ka ilma kuivale maale astumiseta ehk veesõidukite pardalt, on läbi aegade siiski eelistatud n-ö kindlat pinda jalge all. Veesõidukid randuvad. Laiemalt defineerides on selleks kaks võimalust – inimene on füüsiliselt muutnud loodust ja ehitanud sadamaid või on loodus ise kujundanud sobiva randumispaiga – loodussadama, või terminoloogiliselt sadama nimetusega enam vahet tehes: maabumispaiga. Mõlemal juhul on oluline, et randuv veesõiduk ja selle meeskond leiaks seal sobiva varjupaiga iga ilmaga.

Käesoleva töö autori arvates on loodussadamad ehk maabumispaidad (*landing-places*) paatide randumiseks sobiva topograafiaga kohad rannikul, mis inimese kohandavat sekkumist ei eelda, kuigi erinevaid konstruktsioone neis võib ja tavaliselt ka esineb (vt joon 11). Viimased on olulised ohutuks randumiseks sel viisil, mis ei eelda uue veesõiduki ehitamist taas merele sõitmiseks. Loodussadamad on seega eelkõige tähtsad väikeste paatidega



Joon 11. Üks näide paljudest võimalikest maabumiskohtadest. Autori foto.

Fig 11. One example of the many possible landing-places. Photo by the author.

liiklemisel, sest nimetatud alused on suurusega, mis võimaldavad madalates vetes sõitmist ja aluse lihtsat kuivale maale tõmbamist. Et ära tunda ja mõista, mida maabumispaid ehk loodussadam enesest kujutab, tuleb enamikul juhtudest omada meresõidu praktikat ja tunda laevaehitust, sest alles veesõiduki pardalt saab hinnata ilmastikuolusid ning vajadust varjupaiga või randumispaida järele ja otsustada lähtuvalt erinevate faktorite, nagu domineerivate tuulesuundade ja -tugevuste, veetaseme variatsioonide, lainete suuruse ning tavapärase suuna, hoovuste, setete liikumise, jääga seotud nähtuste jne mõjust paadile ning selle liikuvusele, kuivõrd sobiv on üks või teine looduse poolt formeeritud koht randumiseks.

Maabumispaidad on looduses kogu aeg olemas olnud, need tuleb meremehel lihtsalt üles leida. Sadama (*harbour*) kontseptsioon Läänemere ruumi kultuurmaastikul kerkis aga alles laevanduse arenguga üha suuremate aluste ehitamise suunas ning selliste veesõidukite kasutusele võtmisega, mis olid niivõrd suured, et randumine sobivate rajatiste puudumisel enam võimalik ei olnud<sup>48</sup>. Inimeste poolt füüsiliselt loodusesse vahelesekkumise tulemusena konstrueeritud sadama tunneb ära igaüks, eelkõige tänu selles olevatele veesõidukitele kaitset pakkuvatele (püsi)konstruktsioonidele. Kuid lisaks

---

<sup>48</sup> Piirkondades, kus veetasel mõjutavad tõusud ja mõõnad olid maabumispaidad kuni 20. sajandi alguseni kasutatavad ka suurte laevade poolt – tõusuga läheneti rannale, heideti ankrusse ning mõõna saabudes jäi laev kuivale maale ja siis viidi nt hobuvankritega laeva parda juures liigeldes läbi selle lastimine; uue tõusuga sõideti taas avamerale (McGrail 1987: 267).

sellele eeldavad sadamad ka pidevat inimese sekkumist nende korrashoiu ehk kasutuskõlblikkuse nimel.

Sadamate varustus ja suurus on sõltuv liiklusest, mis sadamast läbi käib ehk sadama eesmärkidest, ning vahet saab teha erinevatel sadamatüüpidel. Lisaks liigitamisele lähtuvalt sadama asendist – nt ranniku-, jõesuudme-, jõe-, järvesadamad – on sadama eesmärke silmas pidades olemas kauba-, kala-, reisisadamad jne (Reinius 1979: 5). Nii ongi sadamate ehitamisel lisaks sobivale topograafiale olulised veel terve rida teisi asjaolusid. Kui peamõhk on laevaliikluse kiirusel, siis on sadamad ehitatud nii lähedale avamerele kui võimalik (nagu näiteks sõjasadamad läbi aegade). Kui oluliseks on peetud väheseid kulusid, siis on sadam ehitatud nii sügavale sisemaale kui võimalik, sest veetransport on alati olnud odavam kui kuivamaa oma (enamik kaubasadamaid on asunud/asuvad sisemaale lähedal).

Sadamate sügavus ja ülejäänud mõõtmed on aga vaieldamatult seotud nende veesõidukite tüüpidega, mis sadamat külastavad. Seetõttu on sadamate ja nende konstruktsioonide ehitamisel paratamatult arvestatud laevade suurusega, mida lähimate aastakümnete jooksul kavatakse teenindada. Siinjuures on aga oluline täheldada, et ilmselt on sadamate suurus mõjutanud ka veesõidukite oma – alus ei saa ju olla suurem kui liiklemiseks kasutatavad sadamad ning viimaste eluiga on arusaadavatel põhjustel palju pikem kui veesõidukite oma.

Lähtuvalt eelpool esitatud definitsioonidest, ei saa me praegusel ajal teadaolevate arheoloogiliste laevaleidude põhjal otsustades sadamatest Läänemere regioonis rääkida enne 10.–11. sajandit, kuid maabumispaid on läbi aegade, alates esimestest veesõidukitest olemas olnud ja selle lihtsa nimetuse alla sobivaid paiku rannikul kasutatakse meresõidul kuni tänapäevani. Samuti viitab viimati nimetatud termini seletus, et varaste maabumispaidade kindlaks tegemine pole just kõige kergem ülesanne, kuid sellegipoolest on alates 1980. aastatest alguse saanud küllaltki intensiivne ja tulemusrikas varaste randumispaidade, nii maabumiskohtade kui ka esimeste (väike)sadamate lokaliseerimine merenduslikul maastikul. Nimetatud kohtade uurimine Läänemere lõunapiirkonna merenduslikul kultuurmaastikul (vt nt Carlsson 1987; 1991; Ulriksen 1994a; 1998; Dobat 2002) näitas muu hulgas ka meresõidu ja agraarse sisemaa omavahelist seotust ning lükkas ümber varasemad arusaamad, et vaid vähesed

regionaalse tähtsusega keskused, nagu Hedeby ja Birka, olid osa keerulisest veepõhisest kommunikatsioonist. Kõnealune võrgustik hõlmas (tõenäoliselt) enamiku Läänemere rannikualadest koos tagamaadega.

## Randumispaigad merenduslikul kultuurmaastikul

Varaste randumispaikade uurimistöö pioneeriks tuleb lugeda Rootsi arheoloog Dan Carlssoni, kelle projekt "*Harbours and trading places on Gotland appx. AD 600–1000*" muutis oluliselt veepõhise kommunikatsiooni uurimise perspektiivi. Eesmärgiks oli Gotlandi saare näitel kontrollida hüpoteesi, et Läänemere rannikul on olnud alates hilisest rauaajast kuni keskaja alguseni väga palju randumispaiku, mitte vaid kirjalikest allikatest tuntud vähesed kaubanduslikud keskused, mille vahel toimus kogu kõnealuse regiooni kaubavahetus ja kommunikatsioon.

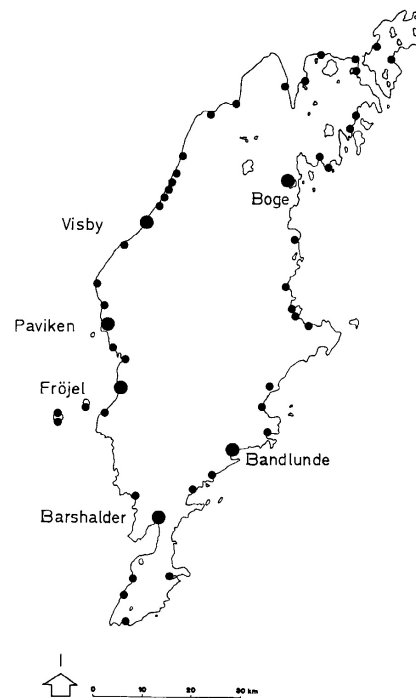
Randumispaikade lokaliseerimine Gotlandi merenduslikul kultuurmaastikul hõlmas mitmete merenduslikele tegevustele viitavate indikaatorite kaasamist. Alguspunktiks oli töö kaartidega, sest sobiv topograafiline situatsioon veesõidukite randumiseks ja samas kuival maal toimuvaks tegevuseks on ilmselt peamine faktor sadama ehitamisel või maabumiskoha kasutusele võtmisel. Rannikuasustusele viitavad hauad või kalmistud on samuti olulised indikaatorid; ka hilisemad linnused ja varased kirikud rannikul, mis Carlssoni arvates peegeldavad pikaajalisi protsesse, need aga ulatuvad palju kaugemale kui füüsiliselt eksisteerivad keskaegsed konstruktsioonid. Merendusliku tegevuse või kaubandusega seotud iseloomulikud kohanimed võivad samuti tähistada kunagist randumispaika maastikul. Veelgi enam viitavad neile aga n-õ kummalised situatsioonid kultuurmaastikul, mida muu hulgas võib näha 18. ja 19. sajandi kaartidel, kus näiteks mitmed teed kohtuvad rannikul, või on rannaaladel haritav põllumaa, kuid ühtegi talukohta läheduses pole.

Loetletud faktoritega arvestades võis Gotlandi rannikul pidada väga paljusid kohti randumispaikadeks (vt joon 12), seetõttu olid järgmiseks sammuks välitööd – inspeksioonid maastikul ja fosfaatanalüüsid. Sel meetodil avastati mitmed kunagi asustatud piirkonnad ning väiksemate väljakaevamiste tulemusel võis nentida, et mõningatel neist kohtadest oli fosfaadi kõrge näitaja seotud paikade kasutamisega paatide randumiseks.

Pisut teistsugust metodoloogiat kasutas aga Jens Ulriksen Taanis Roskilde fjordi äärsete randumispaikade lokaliseerimisel. Oluliseks, kohati lausa peamiseks meetodiks Roskilde fjordi ümbruses toimunud välitöödel osutus metallidetektor; metallidetektorite laiem kasutusele võtmine ja seetõttu üha kasvav

noorema rauaaja leiumaterjali hulk randadelt, kuhu Taani muinasaegne agraarne asustus ei ulatunud, sai lausa omamoodi inspiratsiooniallikaks randumiskohtade lokaliseerimisele ja tõlgendamisele. Lisaks metallidetektoritega avastatavale arheoloogilisele leiumaterjalile kasutas Ulriksen sarnaselt Gotlandi saarel läbiviidud uurimistööga andmeid Roskilde fjordi ranniku topograafiast ning uurija pidas väga tähtsaks varaste kirikute olemasolu rannikul. Kuid kohanimed ja asustus tagamaadel, mis Gotlandil oli sageli Gotlandil väga tugevaks indikaatoriks, ei osutunud Taani kontekstis hoolimata nendega arvestamisest randumiskohtade otsimisel tulemusrikkaks vahendiks (Ulriksen 1998: 263).

Ulriksen otsis oma uurimistöös peale randumiskohtade lokaliseerimise vastuseid küsimustele, mis ulatusid geograafiliselt palju kaugemale rannikualadest. Eelkõige huvitas uurijat, kas ja kuidas olid maabumiskohad seotud sisemaa asustusega, milline oli



Joon 12. Võimalikud viikingiaegsed sadamad/kauplemiskohad Gotlandi rannikul (Carlsson 1991: 148).

Fig 12. Possible harbours/trading-places from the Viking Age along the Gotlandic coast (Carlsson 1991: 148).

eelkõige nende funktsionaalne seotus. Aga samuti, kuidas olid randumispaigad organiseeritud ja kes neid kontrollis, ning kas kontroll omas üldist iseloomu või oli see samuti seotud kaubanduse ja sõjandusega (Ulriksen 1994b: 6).

Taani elanikkonna panus merega seotud tegevustes oli väinade- ning lahtederohkel maal, kus mitte ükski koht sisemaal pole merest eriti kaugel, ilmselt märkimisväärselt suur. Jan Bill on järeldanud (1994), et Taani maaelanikkond mängis kuni keskajani tähtsat rolli lisaks kuival maal toimuvale transpordile ka veepõhises kommunikatsioonis. Sisemaa asustuse merenduslikke aspekte saab uurija arvates kirjeldada kui hierarhiat, mille tipus on poliitiline meresõit, järgneb kaubanduslik meresõit ning püramiidi alumise osa moodustab merenduslike ressursside kasutamine. Kuivõrd nimetatud hierarhia piirid eri tasandite vahel pole kindlaks määratud, on tegu pigem sündmuste hierarhiaga, ning samad vahendid, kohad ja inimesed võisid olla tegevad kõigis eri tasandite sündmustes.

Arvestades Roskilde fjordi ümbrusest avastatud randumispaikade võimalikke funktsionaalseid aspekte on Ulriksen need liigitanud spetsiaalseteks ning agraarseteks, seejuures rõhutab ta siiski asjaolu, et randumiskohad täidavad harva vaid üht funktsiooni. Spetsialiseeritud randumispaikadeks, millel puudub ühendus agraarse majandamisega, on nt laevaehitusega seotud kohad, lastimispaigad, varjupaigad, kalasadamad, praamiületuskohad, kaubanduse ja käsitööga seotud paigad, valve- ning sõjasadamad. Lisaks on sageli randumispaik agraarses asustusüksuses, mis võimaldab Ulrikseni arvates kõneleda eraldi agraarsetest randumispaikadest, sest sealsetes kohtades on asustus peaaegjalikult baseerunud põllumajandusel (Ulriksen 1998: 264-268). Randumispaik põllumajandusele toetuvates asulates võis aga näiteks olla seotud veiste või lammaste transpordiga laidudele või väikesaartele ning loomade järelevaatamisega.

Loetletud kohtade eristamine on seotud nii topograafia kui ka arheoloogilise leiumaterjaliga. Kuivõrd kõigi erinevate randumispaikade üksikasjalik analüüs ei mahu magistritööle püstitatud raamidesse, illustreerin nimetatud fakti siinkohal vaid ühe näitega ja tutvustan spetsialiseeritud randumispaikade valdkonda kuuluvaid sesoonse kalapüügi seotud maabumiskohti Rootsi ja Soome skäärides.

Juba teadusliku arheoloogia varasel etapil avastati Rootsi ja Soome välimisest skäärdevööst lihtsaid kivikonstruktsioone – *tomtningar* (rootsi k), mis sarnanevad küll hoonejäänustele, kuid erinevad neist siiski morfoloogiliselt. Kõnealused muistised on defineeritud rannikuäärsete, merenduslikku keskkonda kuuluvate ehitiste jäänustena. Need koosnevad kivivallidest (-müüridest), mis ümbritsevad kas üht või mitut kividest puhastatud pinda; kohati võivad nende ehituses esineda ka väga suured kivid või on pindade piiramisel ära kasutatud looduslikke kaljuseinu (vt joon 13) (Norman 1993: 27). Need lihtsad



Joon 13. Tomtning Rootsis Kalmarsund'i piirkonnas (Norman 1991: 127).

Fig 13. Tomtning in Kalmarsund area, Sweden (Norman 1991: 127).

kivikonstruktsioonid jagunevad peamiselt kahte suurde rühma – rannikuäärsetel madalatel aladel paiknevad kalapüügiga seotud ning rannikuäärsetel geograafiliselt kõrgematel kohtadel olevad hülgepüügiga seostatud ehitised. Viimaseid teatakse vaid Põhja-Rootsis, Norrlandi rannikul.

*Tomtningar* on peaaegu alati seotud lihtsate maabumispaikeadega, kus kahe kivirea vaheline ala on kividest puhastatud ning niimoodi muudetud sobivaks väikepaatide randumisel. Sageli asuvad nende naabruses ka kalmed, kuid veelgi iseloomulikumaks on kivilabürintide olemasolu (kivilabürintide kohta vt järgnev alapeatükk). Ning kõik need hoonejäänustega sarnased ehitised on mõõtmeltel väga väikesed ja kuigi mitmetes neist on koldeasemed, viitab ehitiste suurus ja asend sesoonsetele kalastuspaikadele. Kõnealustel muististel on läbi viidud arheoloogilisi kaevamistöid ja leiumaterjal toetab enne arheoloogilisi uurimistöid püstitatud tõlgendust sesoonsest asustusest. *Tomtningar*'ide dateerimine 11.–13. ja 15.–17. sajandini põhineb maakerke kalkulatsioonidel või radiosüsiniku meetodil, lisaks on nende kivikonstruktsioonide uurimisel aktiivselt kasutatud andmeid kirjalikest allikatest. Ning läbiviidud uurimistööde tulemusena saab enamiku kõnealustest muististest siduda kalapüügi ja eelkõige sesoonse heeringapüügiga. *Tomtningar*'ide teke 11. sajandil loetakse seotuks kaubanduse edenemise ja eelkõige masskaubanduse kujunemisega; 12.–13. sajandi jooksul nende arv

vaid suurenes, see sobib ka Skandinaavias toimunud arenguga – kasvava majanduse ja linnastumisega. Kalastamise taseme langus 14. sajandil on ilmselt seotud katkust ja majanduse kriisiolukorrast tingitud rahvastiku vähenemisega või üldise poliitilise ebastabiilsusega piirkonnas. Ning uus ehituslaineline 15.–17. sajandil tulenes taas stabiliseerunud majanduse, rahvastikuarvu tõusu ning sisemaa turgude nõudluse kasvust (vt lähemalt Norman 1991; 1993).

Esitatud näide on ilmselt küllalt ilmekas iseloomustamiseks fakti, et maabumiskohad olid tavaliselt seotud ka sisemaa asustusega, kuid erinevate randumispaikade funktsionaalne seotus rannikust kaugemal asuvate asustusüksustega erines sõltuvalt nende ülesannetest. Randumispaikade organiseerituse ja kontrolli küsimusele vastamisel tuleb lisaks arheoloogilisele materjalile abi otsida kirjalikest allikatest ning üsna sageli annab selline interdistsiplinaarne uurimistöö ka vastuseid ja avab uusi perspektiive nende äärmiselt oluliste mere ja maa piiril paiknevate, kuigi sageli maakerke tulemusena täielikult kuivale maale sattunud materiaalsete muististe uurimisel.

Kuivamaa suhe veekogudega on Läänemere regiooni arheoloogias üks väga oluline, kuigi samal ajal üsna keeruline probleem, seetõttu paneb imestama asjaolu, et Eesti arheoloogias on see uurimisteema kerkinud huviorbiiti suhteliselt hiljuti. Alles peale Marika Mägi uurimistööde Saaremaa hilise rauaaja kohta, kus Mägi viitas erinevate asustusüksuste otsestele seostele võimalike randumiskohtadega (vt lähemalt Mägi 1998; 1999; 2000; 2001), muutus nimetatud teema huvipakkuvaks. Dan Carlssoni ja Jens Ulrikseni poolt läbi viidud uurimistöö metodoloogia ja püstitatud küsimuste eeskujul ning inspireerituna merenduslikku kultuurmaastikku puudutavatest uurimistest (vt ptk II) algas 2003. aastal rannikualade kultuurmaastiku uurimine ka Eestis, Saaremaal. Muu hulgas on see töö suunatud varaste (väike)sadamate ja võimalike maabumiskohtade lokaliseerimisele ja nende seotusele sisemaa agraarse asustusega. Kuid täiesti uue perspektiivi annab sellele uurimistööle n-ö lähenemine maale mere poolt, lähtuvalt kasutusel olnud laevatüüpidest. See aspekt on merenduslikku kultuurmaastikku puudutavates uuringutes tähelepanu alt välja jäetud, kuid näiteks Saaremaa (laiemalt kõigi saarte) kontekstis ääretult oluline, kuivõrd saarte varane asustamine on ju alati toimunud just mere poolt. Ja kuigi randumispaigad asuvad kuival maal, on nende kasutusele võtmine siiski seotud veesõidukitega. Seetõttu on kõnealuses uurimistöös

planeeritud lisaks laevaarheoloogia andmete kaasamisele olulist tähelepanu pöörata ka erinevate, esmapilgul sobivate topograafiliste kohtade ranniku kujunemise ning muutuste geoloogilistele asjaoludele.

Kuigi suurematest tulemustest veel kõneleda ei saa (vt siiski Ilves 2003c), sest kogutud empiiriline materjal ei ole tasakaalus teoreetiliste konstruktsioonidega, võib siiski märkida, et juba peale esialgset kartograafilist ja arhiivimaterjalidel põhinevat uurimistööd kerkis Saaremaa rannikul huviorbiiti terve hulk potentsiaalseid randumispaiku. Kõnealune olukord oli sarnane Dan Carlssoni uurimistöõ arengule ja tänu nimetatud tööst omandatud kogemustele ning eeskujule, kerkisid uurimistöõ järgmiseks etapiks välitööd, mille käigus koguti nimetatud paikades fosfaatanalüüse. Väiksemahuliste inventeerimistööde tulemusel avastatigi mitmes huvialuses piirkonnas kultuurkiht, mille fosfaadi näitaja oli samuti kõrge, kuid loomulikult ei saa põhjalike arheoloogiliste välitöödeta kindlalt väita, et leitud kultuurkiht esindab just randumiskohta. Inspeksioonidel maastikul kasutati ka Taanis randumiskohtade lokaliseerimisel väga oluliseks muutunud metallidetektori abi, kuid paraku ei andnud kõnealune meetod Saaremaal mingeid suuremaid tulemusi; ilmselt sisaldasid kultuurkihiga kohad vaid väheseid metallist objekte, kuid ka selles ei saa enne arheoloogiliste kaevamistööde läbiviimist päris kindel olla. Praeguse uurimisseisu juures tuleb kõneleda vaid paljudest võimalikest randumiskohtadest Eesti suurima saare rannaaladel ning loodetavasti leiab vähemalt mõningate paikade suhtes rohkem selgust peale esimesi väljakaevamisi.

## Randumispaigad kommunikatsioonimuististena

Randumispaigad, nii sadamad kui ka maabumispaigad on läbi aegade olnud kõikjal, kus inimene kasutab veeliiklust, ning tegemist on sellise suurusjärgu arvuga, mida kokku lugeda ei anna. Viimase kümnekonna aasta uurimistööd Läänemere lõunaalade merenduslikul maastikul on sadamate kõrval arheoloogiliste muististe nimekirja toonud uue kaitsealuse muistisena arvukad maabumiskohad, mis muu hulgas

näitavad sageli rannikualade seotust agraarse sisemaaga, kuid täidavad tihti siiski spetsiaalseid funktsioone.

Kõige levinumad ja ilmselt ka kõige pikema kasutusajaga, kuid suuresti uurimata maabumispaidad Läänemere regioonis on kuni tänapäevani aktiivselt kasutuses olevad nn lautrid – kiviread, mille vaheline ala on kividest puhastatud (vt joon 14)<sup>49</sup>.

Üsna intrigeeriv on mõelda, et just

sellised üleminekukohad mere ja maa vahel on kestnud läbi sajandite peaaegu muutumatuna. Kuigi lautrid iseenesest on arheoloogide tähelepanu alt välja jäänud<sup>50</sup>, heidavad neile valgust ja tutvustavad maabumiskohtade funktsioone nende läheduses kuival maal asuvate konstruktsioonide uurimistööl saavutatud järeldused. Mitmekülgsed tõlgendusvõimalusi lautritega varustatud randumispaikade kohta pakuvad näiteks Norras aktiivselt uuritud paadimajad.

Paadimajad on rannikulähedased ristküliku-kujulised hooned, mille kitsas osa asetseb lähedal veepiirile, ning mida on kasutatud/kasutatakse peamiselt veesõidukite varjupaigana. Esineb mitmeid erinevaid paadimajade konstruktsioone, millest vaid puidust ehitatud hooned pole ilmselt tänaseni säilinud. Kuid Norras, kus sõltuvalt kohaliku ehitusmaterjali vähesusest ehk geograafilistest oludest on paadimajade konstruktsioonis sageli kasutatud kas kivi- või muldvalle, on neid minevikust säilinud üle kaheksasaja; kasutusel olid paadimajad ilmselt kõikjal Läänemereruumis. Keskaegsed ja veelgi nooremad ehitised on selgelt ristküliku kujuga, samas varasemad ja vanimad



Joon 14. Lautrid Ahvenamaal. Autori foto.

Fig 14. Landing-place, so-called *laurid* on the coast of Åland. Photo by the author.

<sup>49</sup> Merenduslikul kultuurmaastikul paiknevate randumisele suunatud muististe uurimisel on peatähelepanu alati olnud suunatud jäänukitele, mis minevikus on täielikult asunud kuival maal. Randumispaikade uurimisel ei ole analüüsitud randumisprotsessi ja konkreetselt selle tegevusega seotud muistiseid, vaid randumispaiga juurde kuuluvaid totaalselt maismaalisi karakteristikuid. Mitmete Skandinaavia arheoloogide poolt on käsitletud erinevaid lautrite juures kuival maal paiknevaid konstruktsioone, nagu eelpool esitatud näide maabumiskohtadest, kus arheoloogiliste välitööde käigus on uuritud hoonejäänustele sarnaseid lihtsaid kivikonstruktsioone – nn *tomtingar*, või põhitekstis järgnev tutvustus paadimaju puudutavast uurimistööst.

<sup>50</sup> Peamiseks põhjuseks võib siinjuures ilmselt pidada dateerimisega seotud raskusi; kivide dateerimise kohta vt siiski käesolev töö ptk III – Kivilabürintide dateerimine.



Joon 15. Paadimaja rekonstruktsioon (Grimm 2001: 55).

Fig 15. A reconstruction drawing of a boathouse (Grimm 2001: 55).

paadimajad, mis dateeritakse rooma rauaaega, on paadi kujuga (vt lähemalt nt Myhre 1985; Grimm 2001). Siinkohal on oluline ära märkida, et tegelikult tuleb paadimajade konstruktsiooni lugeda koosnevaks kolmest osast: maabumiskoht, slipp ja siis konkreetne, kas siis ristküliku- või paadikujuline paadimaja (vt joon 15).

Paadimajade suurus varieerub küllaltki laial skaalal, kuid viitab siiski, et enim (50%) kasutati neid 10–14 meetri

pikkuste, kitsaste paatide varjupaigana. 30% paadimajadest olid mõeldud alla 10 meetristele veesõidukitele ehk kokkuvõttes – 80% paadimajadest olid ehitatud väikestele kalalaevadele (Bertelsen 1999: 266). Kuid suured, kuni 40 meetrit pikad paadimajad on varasemad ja neid dateeritakse hilisest rooma rauaajast kuni keskajani, ning nende, kohati hiigelsuurte ehitiste tõlgendamine on Norra uurijate meeli erutanud juba kaua. Kuivõrd need varased paadimajad on sageli asunud kesksete kohtade juures, siis on Bjørn Myhre arvates (1985) nende püstitamine seotud ühiskonna militaarsete aspektidega ja eelkõige siseriiklike konfliktidega. Nimetatud järeltõlgemisel on uurija arvestanud ka tollaegsete Nydami tüüpi ja hilisemate veesõidukite suuruse ning funktsiooniga. Märkimisväärne on, et ajale, mil levisid suured paadimajad, oli iseloomulik veesõidukite tüpoloogiline üheülbalisus, kuid jätkuv suuruse kasv; alates 10.–11. sajandist ilmusid aga uued tüübid, spetsialiseerunud kaubandus, ning sellega tekkis vajadus sadamate järele ja hiigelsuuri paadimajasid peagi enam ei ehitatud. Seega ei olnud varased paadimajad ilmselt seotud vaid ühiskonna sõjaliste aspektidega, pigem oli tegemist multifunktsionaalsete ehitistega, mida peamiselt kasutati laevade varjupaigana, aga ka varustuse hoidmiseks, n-ö tööruumidena, ja arvestades kirjalikest allikatest saadud andmeid, ka suurte hallidena vastuvõtude ja pidude tarbeks (Grimm 2001: 64–65).

Randumispaigad on kohad, mis panevad meid mõtlema mere ja maa suhtele ning viitavad pigem nende kahe elemendi kokkukuuluvusele kui erinevusele. Lisaks pakuvad need lisaks eelpool esitatud hüpoteesidele arvukalt ka teisi tõlgendusvõimalusi. Näiteks

kasutavad vanad kalamehed väga rohkete merendusliku kultuuri elementidega Norra riigis maabumiskohtadest kõneledes termineid, mis on seotud naise sugutunnustega (Bertelsen 1999: 266); nimetatud asjaolu avab aga hoopis põnevamad võimalused mere ja maa omavaheliste suhete analüüsiks, mis käesolevas töös täidab küll vaid ühe uue uurimisperspektiivi tutvustamise ülesannet. Kuid sarnaseid, sümbolistlikul tasandil põhinevaid tõlgendusvõimalusi pakub merenduslikul kultuurmaastikul veelgi ilmekamalt muistiseliik, mis kannab endas hoolimata materiaalsest vormist sageli märgilist tähendust – kivilabürint.

### ***Kivilabüridid***

Sõna “labürint” toob tavaliselt mõttesse paljude eksitavate keerdkäikudega hoone või kõrgete hekkide abil eraldatud keerdkäiguliste teedega aia. Kuigi seda kujundit kasutatakse ka tänapäeval, on Vahemerepiirkonnas labüridikujutisi, mida dateeritakse lausa pronksiaega. Teatakse arheoloogilisi leide labüridifiguuriga, eelkõige Kreetalt, nagu labüridi joonisega Knossose münt 300–100 eKr ja etruski vaas 4. sajandist eKr jne (Rahi & Viik 1978: 315). Leidub ka kirjalikke teateid, näiteks Rooma ajaloolane Plinius (23 eKr) on üles märkinud, et oli tavaline, kui lapsed mängisid maapinnale laotud labürintides (Kraft 1982: 91). Labüridikujutise tähtsus antiikajal ei piirdunud tõenäoliselt vaid kaunistava ja meeltlahutava funktsiooniga, kuid nende püstitamise ning kasutamise tõsisem eesmärk ei ole kindlalt teada.

Lisaks eksitavate keerdkäikudega labürintidele esineb ka vaid ühe käiguga maapinnale laotud madalaid labürinte, mille puhul puudub igasugune riskimoment. Neil on ühine sisse- ja väljapääs, keerdudega tee viib lõpp- või pöördekohani labüridi keskel, väljumiseks tuleb kasutada kas sama teed või juhul, kui keskel on läbipääs avatud, minna tagasipööramata lihtsalt edasi. Nimelt saab põhjamaade rannikupiirkondades ja vähem ka sisemaal näha madalaid kividest laotud labüriditaolisi kinnismuistiseid<sup>51</sup>, mida

---

<sup>51</sup> Labüridid on kinnismuistised, sest need on jäänukid inimese tegevusest minevikus, kuigi tegu on küllalt noore muistiseliigiga. Viimast nii labürintide endi dateeringute järgi kui ka ametlikku kaitsealuste muististe nimekirja lülitamise tõttu. Nimelt loetakse labürinte kinnismuististeks näiteks Rootsis, kus neid on kõige rohkem säilinud, alates 1967. aastast, kuigi antikvaarsest vaatepunktist on need huvi pakkunud juba vähemalt alates 17. sajandist (Norman 1995: 15).

arheoloogid tähistavad samuti terminiga “labürintid”. Rahvatraditsioonis valitseb aga suur mitmekesisus nende labürintide nimetustes – troojalinn, trooja müürid, babülon, jeruusaleem, neitsitants, neitsiring, hiiglase aed, hiiglase tänav, Püha Peetri mäng, kiviaed, nunnaaed jne (Rahi & Viik 1978: 315). Nimetuste hulk iseenesest viitab ka nende labürintide ulatuslikule levikule. Enamik paremini säilinud labürinte asub Rootsis ja Soomes, kuid sellisel kujutisel oli laiem levikuareaal. Inglismaal ja Saksamaal on tänaseks küll vaid üksikuid säilinud labürinte, kuid erinevalt Põhja-Euroopa omadest on need ehitatud murumätastest. Arvukas labürintidele viitav kohanimetähtsus Taanis, Saksamaal ja Poolas tunnistab kadunud mätslabürintide<sup>52</sup> kunagist hulka. Tõenäoliselt on labürintikujutis Skandinaavia poolsaarele ja sealt edasi Islandisse, Soome ning Venemaale (Koola poolsaarele) ja Eestissegi jõudnud lõunast üle Taani (vt lisa 5). Skånest põhjapool on labürintid ehitatud kividest, mis võib olla üks põhjuseid, et neid nii palju on säilinud just põhjapiirkondades.

#### Kivilabürintid merenduslikul kultuurmaastikul

Stockholmi skääridest lääne poole liikudes paikneb üks maailma suurimaid skääridevõid, mis hõlmab ka Ahvenamaa ja Åbo skäärid ning lõpeb alles Soome lahes. Teine, küll pisut väiksem skääride kontsentratsiooniala asub Botnia lahes. Neil ligikaudu 60 000 saarel, skääril, laiul ning lähedaloleval rannikul on ehitatud märkimisväärne hulk Läänemere ümbruse kivilabürintidest<sup>53</sup>. Seejuures on oluline aga märkida, et suur hulk labürinte on laotud üsna hiljuti, seda nii vanemate kõrvale kui ka täiesti uutesse

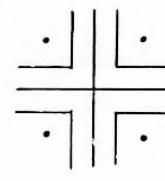
---

<sup>52</sup> Üks Eesti kivilabürintide uurijatest – Urmas Selirand – on mätslabürintide termini asemel eelistanud nimetust murulabürintid (vt näit Selirand & Kraft 1992), kuid soovitatav oleks siiski kasutada sõna “mätslabürintid”, mis iseloomustab paremini nende labürintide ehitamisel kasutatud materjali.

<sup>53</sup> Lisaks labürintidele Läänemere skääridel asuvad mõningad neist ka sisemaal. Tuntud labürintide uurija John Kraft peab just neid labürinte vanimateks. Rootsi sisemaalt leitud labürintid asuvad vanimate põllumajandusega tegelevate külade juures, moodustamata mingeid jälgitavaid kontsentratsioonialasid. Sisemaa labürintid ei asu perifeerselt nagu labürintid pisikestel skääridel, vaid pigem just vastupidi, maastikul kõrgeimal kohal, keskselt ja selgelt eksponeerituna külaehtiste suhtes ning nende läheduses asub sageli paganlikele kultuskohtadele viitavaid kohanimetähtsusi. Samuti iseloomustab neid labürinte lähedus ajalooliste kalmeväljade, keskaja kirikute ja varaste linnadega. Eelkõige lähtuvalt lähedusest kalmetega on J. Kraft püstitanud väga küsitava hüpoteesi, et Skandinaavia sisemaa labürintid kuuluvad lausa pronksiaega (vt lähemalt Kraft 1995a: 10-11).

kohtadesse<sup>54</sup>. Kuid seetõttu, et vana labürintide ehitamise tava ja oskus on unustatud, iseloomustab tulemeid sageli irratsionaalsus käikudes ning spiraalne vorm. Ometi on mõnikord siiski raske eristada vanimaid lõhutud labürinte uutest labürintidest, just seetõttu on oluline labürintide dokumenteerimine, restaureerimine ja kaitse (Stjernström 1995: 12).

Kivilabürintide seas eristatud mitmeid tüüpe; üks tunnustatud uurija, kes sellega tegeleb, pärineb Rootsist – Bo Stjernström. Tema tüpoloogias on kõige lihtsaim kujund, mis labürinti nime võib kanda, spiraal, mille puhul tee keerdub vaid ühes suunas. Spiraalikujulisi kivikonstruktsioone peetakse siiski pigem labürintide lihtsustatud variantideks. Tegelikult võiks lihtsaimaks labürintivormiks lugeda alles n-ö serpentiinlabürinti, mis kujutab endast kokkurullitud edasi- ja tagasiteed, mis lõpevad keskel. Enim on levinud klassikaline labürint ja selle erinevad vormid, mis silmale tunduvad keerulised, kuid tegelikult on geniaalselt lihtsa põhimõttega. Baasfiguur koosneb ristist, neljast nurgast ja punktist (vt joon 16), mida on kerge meeles pidada. Olenevalt nurkade arvust ühes sektoris (1/2/3/...) on ka tüübil oma nimi, mis tähistatakse numbritega (üksik- või liht-/ kaksik-/ kolmiknurk labürint jne) (vt joon 16). Eraldi klassikalisest labürintidest võiks kõneleda ka n-ö neerutüüpi labürintidest, mille puhul keskel asuv rist on lahti. See tüüp esineb vaid väga piiratud territooriumil, erinevalt teistest, mis levivad kõikjal labürintide esinemisalal. Neerutüüpi labürinte laoti piirkonnas, mis ulatub kitsa vööna Stockholmi skääridest üle Ahvenamaa Soome lahte (kaasaarvatud Eesti põhjaranniku labürintidid), samuti Valge mere ääres ja kirjelduste kohaselt on ka mõningad mätsalabürintidid Saksamaal ning Poolas olnud keskelt lahtise ristiga. Kasutatud on ka rooma labürintikujutisi, eelkõige profaansete (ilmalike) majade ja kirikute põrandamotiivides, aga näiteks mõned Inglismaa mätsalabürintidid on samuti omanud rooma labürinti vormi. Enim esinevad viimatinimetatud kujundid siiski käsikirjades ning tõenäoliselt just sel teel on idee

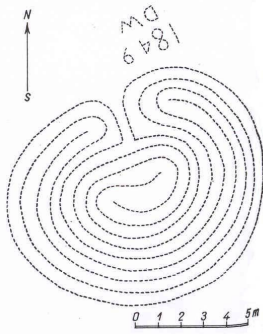


Joon 16. Labürinti baasfiguur.

Fig 16. The basic outline of a labyrinth.

<sup>54</sup> Mõningad labürintikoopiaid on muudetud turismiobjektiks, nagu Stockholmis Skansenis asuv koopia rahvusvaheliselt tuntud Galgbackeni labürintist Visby juures, Mariehamnis Ahvenamaa muuseumi taga asub suurima Ahvenamaa labürinti koopia, originaal on Ekerö saarel Emskäril ning Soomes Vasa linnas on Valsöarna labürinti koopia (Stjernström 1995: 12).

jõudnud ka Valge mere äärde, kus on paar kontsentrilist rooma tüüpi kivilabürinti. Oma roll labürintide tüpoloogias kuulub samuti osaliselt lõhutud, ümber- ja uuestiehitatud labürintidele (Stjernström 1982: 102-109).



Joon 17. Kivilabürint Aksy saarel (Rahi & Viik 1978: 316).

Joon 17. Stone labyrinth on Aksy island (Rahi & Viik 1978: 316).

Eesti rannikualadel on samuti kivilabürinte laotud. Esmakordselt kirjutas neist Karl von Löwis of Menar 1913. aastal, kuigi juba 1844. aastal oli K. E. v. Baer enda artiklis Venemaa, Koola poolsaare ja Viri saare labürintidest rääkinud, viidates Middendorffi suulistele andmetele, kivilabürintidest ka Eesti aladel. 1925 kirjeldas A. M. Tallgren kaht ja 1931 Peeter Mey veel kolme kivilabürinti Eesti territooriumil. Ulatuslikuima töö labürintide uurimisel viisid läbi entusiastid Mart Rahi ja Tõnu Viik 1970. aastatel. 1980. aastatel lokaliseeriti ja kirjeldati üks kahest kivilabürintidest Hiiumaal. 1990 toimus Eesti–Rootsi ühisekspeditsioon (Urmas Selirand ja John Kraft), mille

käigus otsiti veel säilinud labürinte (Selirand 1995: 17).

Eestist on andmeid üheksa kivilabürinti kohta, mis kõik paiknevad saartel – Aksy, Prangli ja Aegna saartel, Viirlaiul, Hiiumaal Kootsaarel ning Tahkuna poolsaarel – kuid säilinud on neist teadaolevalt vaid neli labürinti (vt lähemalt Selirand & Kraft 1992: 244). Kaks säilinud kivilabürintidest asuvad Aksy saarel. Neist suurim paikneb saare kagutipu lähedal ja on kümnemeetrise läbimõõduga, keskelt lahtise keerdkäiguga (vt joon 17). See on laotud kahekordse spiraalina, esindades n-ö neerutüüpi kivilabürinti, 10–20 cm läbimõõduga kividest 3–4 m kõrgusel merepinnast kadakatesse kasvanud rannavallil (umbes 50 m kaugusel rannast). Prangli elanikud tunnevad seda “türgi linna” nime all. Tiina Peili andmetel olla selle nimi rootsi keeles Trojaborg, millest kohalikud elanikud mugandasid Türgilinn, sest Trooja asub Türgis (Peil 2002a: 72). Labürinti kõrvale on laotud samasugustest kividest nimetähed DW ja arv 1849. Heino Gustavsoni andmetel on labürinti ladunud Soomest tulnud mees David Wekman (Rahi & Viik 1978: 317). Teine labürint asub Aksy loodetipu lähedal ja sarnaneb eelmisega, kuid on väiksem. Gustavsoni andmetel on selle läbimõõt vaid 5,5 m. See kivilabürint olevat eelmisest noorem ning kohe selle kõrval on kividest laotud EKA ja arv 1914. Rahi ja Viigi andmetel on need

Ewald Konstantin Aksbergi nimetähed ja ehitamise aasta. John Kraftile rääkis Harald Aksberg Stockholmis, et nimetatud labürint on tehtud 1915. aastal ning selles mängisid lapsed (Selirand & Kraft 1992: 244).

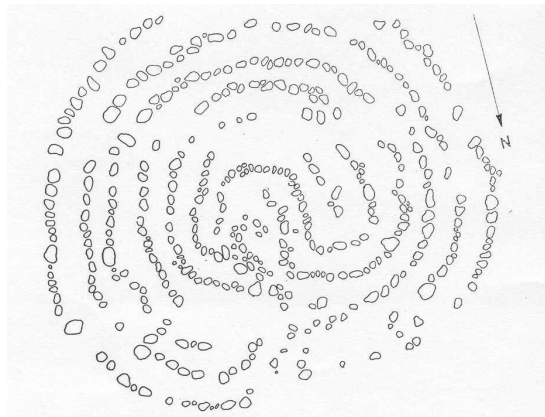
Osaliselt on säilinud labürint Aegna saarel Eerikneeme külas, mis oli pikka aega liiva mattunud. Paraku pole see ei dokumenteeritud ega restaureeritud. 1986. aastal puhastati välja suhteliselt hästi säilinud

kivilabürint Hiiumaal Kootsaares (vt joon 18). 1,5 km kaugusel merest asuv nn Neitsikopli labürint on ehitatud 10–30 cm läbimõõduga kividest ja koosneb kaheksast kiviringist, kogudiameetriga 8 meetrit (Selirand 1991: 397; Selirand & Kraft 1992: 240). Tegemist võib küll olla klassikalise lihtnurk labürintidega, kuid pigem esindab seegi labürint neerutüüpi kivilabürinte.

Klassikalise, 12 valliga labürinti kujutis on samuti Eestis esindatud, seda aga uuristatuna Vormsil 1748. aastal ehitatud veski kerelauale. Hiljem viidi veski Vormsilt Noarootsi poolsaarele Sutlepa külasse, seejärel 1958 Rocca al Mare Vabaõhumuuseumi (Selirand & Kraft 1992: 244).

### Kivilabürintide dateerimine

Millal labürintide kujutis esmakordselt Läänemere regiooni jõudis on teadmata, seda eelkõige seetõttu, et labürinte on väga keeruline dateerida. Milline dateerimisviis võiks sobida kivide puhul, mida lihtsalt on tõstetud ühest kohast teise? Pikka aega kasutati labürintide vanuse väljaarvutamiseks maatõusu, kuid see on väga umbkaudne meetod vanuse määramiseks. Kivilabürintid laoti küll valdavalt rannale, kuid ei saa olla kindel, et labürintid rajati vahetult veepiiri lähedusse ning tõenäoliselt seda ka ei tehtud. Kõrgus



Joon 18. Kootsaare kivilabürint Hiiumaal (Selirand 1991: 398).

Fig 18. Kootsaare stone labyrinth on Hiiumaa (Selirand 1991: 398).

merepinnast annab vaid võimaliku vanima aastaarvu, millal labürint ehitati, sest vee alla neid ju igal juhul ei laotud.

1980. aastate keskel töötas Rootsi arheoloog Noel Broadbent välja meetodi, mida nimetatakse lihhenomeetriaks<sup>55</sup> (*lichenometri*) ehk sambliku-dateerimiseks. Juba alates 1950. aastatest on geoloogid tõlgendanud nii samblike suurust kui nende levikut kronoloogiliselt. Lihhenomeetrias, kus mõõdetakse ümara kujuga samblike diameeter, on enim kasutatud kollakas-roheline harilik kaartsamblik *Rhizocarpon geographicum*. Need samblikud kasvavad peaaegu igal pool ning on väga pikaealised, mõned loetakse isegi ligi 9000 aastat vanadeks. Samblike kasvu kohta kindlate andmete saamiseks lähtutakse samblikest nende kivide peal, mille vanus on teada, nagu mälestuskivid kalmistutes või silla ehitamisel kasutatud kivid. Andmete hulga kasvades saab konstrueerida samblike kasvukõvera, mis võimaldab arvestada samblike diameetri aega (Broadbent 1987: 83-84; Sjöberg 1991: 96; Sjöberg 1995: 17). Lihhenomeetria, mis on eelkõige loodusteaduslik meetod, omab nüüdseks suurt tähtsust ka arheoloogilise ning samuti ajaloolise uurimistöö juures, kuivõrd just sel teel saab dateerida ühest kohast teise viidud kivisid. Nimelt iseloomustab kaartsamblikku ja samuti teisi samblikuliike tuntud asjaolu, et nad on väga tundlikud ja ei talu liigutamist. Nii võib suure tõenäosusega eeldada, et suurim samblik kivikonstruktsioonil on ka vanim.

Samblikud on ühed esimestest taimedest, mis hakkavad kasvama vee alt vabanenud maapinnal. Kuivõrd maapind Skandinaavia poolsaarel tõuseb, siis on loogiline, et mida kõrgemal veepiirist, seda vanemad on samblikud. Skandinaavia poolsaare maatõus on tänaseks päevaks niivõrd uuritud teema, et iga meeter üle merepinna vastab kindlale aastaarvule, mil just see tasand oli veepiiril. Kui see on teada, saab meeter meetri kaupa mõõta suurimate samblike diameetreid ning seejärel kasutatakse suurimat (vanimat) samblikku iga kindlaksmääratud nivoo juures arvutamaks välja sambliku kasvukõver.

1990. aastate esimesel poolel on Rootsis Noel Broadbent'i ja Rabbe Sjöbergi poolt välja arvatud suur hulk olemuselt sarnaseid kasvukõveraid, eelkõige puudutab see piirkonda Haparanda skäärdest põhjas kuni Hornslandini lõunas. Kasvukõverate standardeksimisvõimalus on  $\pm 50$  aastat. Tulemused näitavad, et enamik Norrlandi

---

<sup>55</sup> Lihhenoloogia – samblikuteadus, samblikke käsitlev botaanika haru.

rannikulabürintidest on laotud ajavahemikus 1550–1650, vähesed vahemikus 1250–1500 ning mõningad peale aastat 1650. Aga ei tasu unustada ka veelgi hilisemaid, 19. ja 20. sajandil ümber- või uuestiehitatud labürinte (Sjöberg 1995: 17).

### Kivilabürintidid kommunikatsioonimuististena

Arutelule labürintide püstitamise ja funktsiooni üle annab stabiilsema aluse asjaolu, et neid on nüüd võimalik dateerida. Sellegipoolest on hüpoteese labürintide otstarbe kohta väga palju – alustades enimlevinud, suulisest traditsioonist jõudu kogunud seletusest, et labürintidid on seotud maagiaga kuni praktilal põhinevate selgitusteni, et tegu on lihtsalt ajaviite või mängu- ja võistluskohtadega. Täielikult vaele ei saa pidada neist ühtki. Juba 17. ja 18. sajandist on teada, et labürinte on kasutatud nii Saksamaal kui Skandinaavias mängu- ja võistluskohtana, mille lihtsaim vorm on selline, et labürinti keskele seisis üks tüdruk ning noormeestel tuli läbi labürinti kordagi eksimata kiiresti temani jõuda (vt lähemalt Kraft 1995b: 21). Tõenäoliselt seletab see ka nimetuste “neitsitants” või “neitsiring” väga laia levikut labürintide tähistusena<sup>56</sup>. Ka vähemalt üht Eestis säilinud kivilabürintidest – 1914 või 1915 ehitatud labürinti Aksi saarel tuleb seostada eelkõige laste mängukohaga. Käesoleva töö autori arvates on rannikualade kivilabürintide püstitamine, otstarve ning kasutuse hääbumine esmajärjekorras aga seotud suhtlemise ja selle vajadusega. Alljärgnevaga püüan käsitleda erinevaid tõlgendusi Skandinaavia kivilabürintide kohta ning töö iseloomust lähtuvalt põgusalt, kuid põhjendatult tutvustada labürinte eelkõige kui kommunikatsioonimuistiseid, mille läbi avaneb esmajoones merendusliku kultuurmaastiku mitte-materiaalne pool ja sellega seotud aspektid.

Rootsi põhjapoolsetest regioonidest lihhenomeetria abil saadud kivilabürintide dateeringud näitavad, et enamik labürinte laoti ajavahemikus 1550–1650. Rootsi riigi ajaloos on see väga huvitav periood – pigem poliitilistel kui religioossetel eesmärkidel

---

<sup>56</sup> Hiiumaalt Kõpu poolsaarelt teatakse neitsi-nime kohta aga selline lugu: „Muiste on merelt maale tulnud Neitsisäärele kaks kuldketidega kokku seotud surnud neitsit. Selle mere ääres on praegu veel üks kividest üles laotud ring, sama pikk kui lai, kuhu need neitsid olla maetud. Praegu hüütakse seda kiviringi Neitsikoplaks. Niipalju on veel nendest merehädalistest teada, et need suurest soost olla olnud.“ (Loorits 1939: 127).

asuti siis juurutama protestantismi ja katoliku kirik kaotas osa oma mõjust. Peale Gustav Vasa valitsemisaega, mil muuhulgas – 1527. aastal – riigistati kirikuvarad, Johan III ja Sigismundi ajal, toimus teatud tagasipöördumine katoliikliku usu poole. Kuid peale Sigismundi muutus olukord riigis veelgi drastilisemalt – kohustuslikuks muutus nii kirikus käimine kui ka katekismuse õppimine ning seda ka väga kauges, perifeersetes regioonides. Ehitati massiliselt kirikuid ning kabeleid. Kiriku ja sellega ka riigi kontroll elanike üle muutus rangemaks.

Paljud kivilabüriidid asuvad kaugete kalurikülade kirikute läheduses<sup>57</sup>, kuid mitmed ka perifeersetel saartel ja skääridel. Rabbe Sjöberg pakub, et viimatimainitud labüriidid võisid olla isoleeritud asustusrühma protest ähvardava suurogukonna vastu, kes soovis protestantismi pealesurumisega muuta nende mõtteviisi ja elustiili. Rannikurahvas oli homogeenne ja konservatiivne rühm, kes soovis pigem säilitada vana ja omaks võetud katoliku usu, sest kohalikud kombed ja rituaalid olid juba integreeritud religiooni, mida siis aga muuta sooviti (Sjöberg 1996: 101-102). Norra arheoloog Bjørnar Olsen seostab Põhja-Norra rannikulabüriidid saami kultuuriga<sup>58</sup> ning nende püstitamise samuti vastuseks välisele survele. Labüriidid Norras kuuluvad aastaselt 1300–1700 ja just siis tõmmati saami alad vägivaldselt Euroopa kultuuri. Uus kultuuriline ja sotsiaalne süsteem oli oht saami maailmale, eriti religioonile (Olsen 1995: 16). Aktiivne sümboli tootmine ja rituaalne aktiivsus võis olla oluliseks vahendiks hoidmaks juba kujunenud maailmakorraldust lagunemast. Labüriidide püstitamine oli kui vastus uutele kirikutele, kristlikule ja füüsilisele manifestatsioonile. Labüriidide üks, sotsiaalne funktsioon võis seega olla kommunikatsioon sisemise kultuurilise maailmaga vastukaaluks välisele survele.

Enimlevinud tõlgendus labüriidide püstitamise ja kasutamise kohta on aga seotud maagiaga, mis on samuti üks ühenduse vormidest, kuigi jõududega, mille kohta konkreetsem teadmine puudub. Kivilabüriididele on kindlasti iseloomulik üldine

---

<sup>57</sup> Põhjalas on labüriidikujutisi maalitud või kriibitud ka kirikute seintesse ja lagedesse. Näiteid on ligikaudu 20, mis kõik kuuluvad 16. sajandi esimesse poolde ehk veel katoliiklikku aega. Kajsa-Lena Roséni järgi on need labüriidid seotud Neitsi Maarjaga, sest tema on üle võtnud teatud sümbolid paganlikust religioonist ning kirik on ta sel viisil (viljakus) kultusesse integreerinud (vt lähemalt Thordrup 1995; Sjöberg 1996).

<sup>58</sup> Norras on andmeid 20 kivilabüriidi kohta, kuid neist vaid 11 on säilinud (Olsen 1995: 16). Kuna Norra läänerrannikul puuduvad labüriidid peaaegu täiesti, need ilmuvad alles alates Tromsø'st, mis oli aga kõige

merenduslik ja maagiline funktsioon (Kraft 1982: 97) ning seda aktsepteerides on kergem mõista ka järgnevat arutelu.

Knud Helskog on kirjutanud kognitiivsest maastikust ja suhtlemisest kaljujooniste abil, otsides tõestusmaterjali ning tõmmates paralleele etnograafilise olevikuga (vt lähemalt Helskog 1999). Tunnistades siinjuures, et igasugune paralleelide tõmbamine on problemaatiline, seda eriti dünaamilise ja muutuva kultuuri puhul, arvan, et kaljujooniste ja labürintide kaudu toimuvat tunnetuslikku suhtlemist võib sarnastel alustel käsitleda. Labürintid nagu ka kaljujoonised Skandinaavias asuvad valdavalt kaldajoonel. Helskogi järgi on see asukoht seotud üldise kosmoloogiaga, kus kosmos on jagatud ülemiseks (taevas), keskmiseks (maal) ja alumiseks (maa/vee all) maailmaks. Kallas on ainus maastik, kus need kolm kosmilist maailma ja looduslikud vee–maa–taeva tsoonid kohtuvad (Helskog 1999: 73). Nii labürintid kui ka kaljujoonised tähistavad neid kohti, kus võis toimuda kommunikatsioon inimeste ja kosmose kolme vaimse maailma vahel.

Bjørnar Olseni samuti etnograafiline uurimistö saami alade ja sealhulgas ka 8 säilinud kivilabürinti kohta Finnmarki rannikul esindab eelesitatud arvamusel sarnast ja täpsustatud tõlgendust. Nimelt on labürintid kui ülestõusmise materiaalne metafoor elu ja surma vahelisel teekonnal. Alus sellisele hüpoteesile peitub Põhja-Norra labürintide ruumilisel seotusel saami haudadega, mis Olseni arvates viitab labürintide vormi ja struktuuri sümboolsele rollile neis matmisrituaalides, mis kirjeldasid elu ja surma vahelist üleminekut (vt lähemalt Olsen 1995: 16). Finnmarki kivilabürintidele omast seotust raua- ja keskaegsete kalmetega mujal täheldatud ei ole. Kuigi labürinte ehitati väga ulatuslikul territooriumil ning saami aladel levinud kivilabürintitüüpe laoti ka mujal<sup>59</sup> ei saa välistada võimalust, et hoolimata sarnase kujundi laialdasest levikust võisid nende püstitamise ja kasutamise eesmärgid piirkonniti erineda.

Rannikulabürintid asuvad väga lähedal kaluriküladele või nende jäänustele ning see on loomulikult oluline faktor kivilabürintide ladumise ja kasutamise seostamisele meresõidu ning kalastamisega. Kuivõrd paljud labürintid on laotud pisikestele

---

kirdepoolsem punkt, kuhu ulatus norralaste kolonisatsioon viikingiajal, siis ei saa kivilabürintide ladumise traditsioon olla seotud norralastega (Kraft 1982: 94).

<sup>59</sup> Finnmarki labürinte võib vaadelda kui Koola poolsaare ja Valge mere äärsete labürintide levikuala pikendusena, tegelikult, kuivõrd Koola poolsaare siseosas labürintid puuduvad ning on vaid rannikul, mis oli saamide püügipiirkond, on ka need laotud pigem saamide kui soomlaste või karjalaste poolt (Kraft 1982: 94).

meresaartele, siis seostatakse neid uurijate poolt enim eelkõige rannarahva sesoone kalastamisega ning neid loetakse maagilisteks sümboliteks kalaõnne või soodsate ilmastikuolude võlumiseks (Kraft 1982; 1995; Westerdahl 1991; Selirand & Kraft 1992). Selline järeldus tugineb tugeval ja arvukal suulisel traditsioonil labürintide kohta<sup>60</sup>; esindatud on pärimus tuule suuna muutmise või selle vaibumise rituaalidest, samuti tormide ja halva ilma ennetamisest, halbade vaimude eksitamisest enne püüki kindlustamiseks rikkalikku kalasaaki, aga eelkõige õnne tagamisest püügil kas endale või lähedastele. Viimati nimetatud otsatäht kasutati labürinti veel 1955. aastal, kui Rootsisis Kuggörenil “jooksis” üks vanamees kivilabürintis, arvates pealtnägijate puudumist ning soovides selle tegevusega tõenäoliselt tagada halva ilmaga merel olevatele poegadele õnne (vt lähemalt Kraft 1982: 97-100). Arvestades labürintide kuju, mis mõningatel juhtudel sarnaneb vanemate mõrratüüpidega, püstitas Nina N. Gurina<sup>61</sup> (1948) hüpoteesi, et labürint ongi mõrra mudel, mille otstarbeks oli samuti kalaõnne tagamine (Rahi & Viik 1978: 316). Kuivõrd labürintikujutis pole levinud vaid skääridel ja saartel vaid ka Skandinaavia poolsaare rannikul, kus ilmastik mõjutab kalapüüki märksa vähem, siis pigem on kivilabürintide kasutamine seotud kalaõnne tagamisega. Samas ei saa välistada võimalust, et labürintid olid justkui maagiaga tegelemise universaalsed vahendid. Üsna loomulik on eeldada, et kivilabürintide kasutamise traditsioon oli eriti pikaajaliselt kasutusel nende inimeste poolt, kes ühel või teisel moel sõltusid rohkem loodusest ja selle tujudest.

Üsna uus ja omapärane hüpotees labürintide otstarbe kohta pärineb Christer Westerdahlilt (1991), kes on rannikulabürintid Põhja-Rootsis seostanud lootsimise ja lootsidega. Lootsimine kujunes Rootsisis välja 16. sajandil (vt lähemalt Bergman 1995), kuigi on üsna tõenäoline oletada, et sarnane lootsiteenistus toimus ka keskajal, mil

---

<sup>60</sup> Käesoleva töö autor ei pea siinkohal oluliseks peatuda suulisel traditsioonis levinud, küll meresõiduga seotud seletustel, millel puudub konkreetne seletusväärtus. Olgu ühe näitena siiski nimetatud küllaltki levinud jutud, mis seovad labürintid ootamatult randunud venelastega, kuid paratamatult tekib sellise pärimuse puhul küsimus – miks peaksid vene madrused laduma labürinte Soome või Rootsi, aga mitte Venemaa enda veekogude rannikule (vt lähemalt Kraft 1982).

<sup>61</sup> Erinevalt teistest uurijatest, kes on labürinte alati pidanud küllaltki hilisteks, on N. Gurina üritanud (1958) kivilabürinte Koola poolsaarel ja Valge mere ääres ajalisel siduda kiviajaga, viidates nende labürintide paiknemisele kiviaja asulakohtade läheduses, vaid 1-2 meetrit neist eemal ja veele lähemal. Gurina arvates rajatigi kivikonstruktsioonid toleaegele veepiirile väga lähedale ja asulakoht pisut kaugemale (vt lähemalt Kraft 1982: 93). Kuigi märkimisväärselt paljud kivilabürintid Venemaal asuvad kiviaja sesoone asulakohtade juures, ei anna see veel alust ühe teisega sidumisele, sest samad kohad võisid ka hiljem sesoone kalastuspaikadena eksisteerida.

kujunes välja oma igapäevaelus paatidest ja meresõiduuskustest sõltuv Rootsi rannikuasustus<sup>62</sup>. Westerdahl väidab, et kuigi labürintidel on selge seos sesoone kalastamisega ei saa neid seostada kõigi kalastajatega või mingi tuntud ja kindla kalastajate rühmaga ning kivilabürintid Põhja-Rootsis Norrlandis esinevad kindlate kontsentratsioonidena. Oluline on märkida, et tema arvates seostuvad just need kalastuskohad, mille läheduses on ka labürintid, pigem vanimate laevateede kui tähtsamate kalastuspaikadega (eriti ilmne on see Stockholmi, Ahvenamaa ja Åbo skäärdevöös, kus alternatiive laevateedeks on väga palju), kuigi üks ei välista teist. Kui kalastamine saab toimuda kõikjal Läänemere ääres, siis labürintid asuvad vaid teatud kohtades ning need kohad langevad eranditult kokku alates 18. sajandi algusest teadaolevate lootsiteenistust pakkuvate kohtadega. Nii pakub Westerdahl, et labürintid on kui sümbolid, mis seostuvad lootsimise traditsiooniga, olles justkui ühe kindla rühma identifitseerimise vahendiks. Praktilise otstarbena laoti labürinte seega väljastpoolt tulijatele kui märgiks, et siin on lootse (Westerdahl 1991: 77-93). Sellisel juhul on kivilabürintidel otsese infovahetuse funktsioon. Abivajav laev sai jääda ankrusse labürinti lähedusse ning oodata lootsi maalt või tagasi mõnelt toimuvalt lootsiretkelt. Loomulikult pidid labürintid olema laotud võimalike ankruplatside lähedusse, mis omakorda pidid asuma tuulte eest kaitstult.

Labürintide peamine ja algupärane otstarve oli kommunikatsioon, kuid sellel suhtlemisel võis olla mitmeid vorme. Ühendus toimus erinevatel tasanditel, kuigi üldine oli kommunikatsiooni valdavalt kognitiivne iseloom – suhtlemine sisemise maailma või väliste jõududega. Aja möödudes kadus aga vajadus protestida, ilmusid uued kosmoloogiad, loodusega võitlemiseks olid loodud märksa tõhusamad vahendid ning enese manifesteerimiseks ei vajanud lootsid enam labürintisümbolit. Ometi on kivilabürintid merenduslikul kultuurmaastikul püüdnud tähelepanu ning leidnud kasutamist väga pikka aega, kuigi pidevalt muutunud eesmärkidel, ning tõenäoliselt selgus eelnevast, kui palju erinevat laadi informatsiooni nende uurimine võimaldab

---

<sup>62</sup> Kuigi see on veider, saab sellisel juhul lootsiteenistuse kujunemist Eesti peamiselt rootslastega asustatud rannikupiirkondades lugeda varem väljakujunenenuks kui Rootsi enda rannikul. Eesti rannikualad asustati rootslaste poolt 13. ja 14. sajandi jooksul ning võib oletada, et vajadus lootside järele oli ka motiiviks, miks Rootsi võim soosis kolonisatsiooni – et vallutataval territooriumil oleks usaldusväärne rahvas juba ees.

erinevate merendusliku kultuurmaastiku aspektide, nii materiaalse kui ka mittemateriaalse kohta.

## Kokkuvõte

Arheoloogia uurib inimest ja ühiskonda. Hoolimata vetega seotud arheoloogia vaieldamatust seotusest n-õ veekauge arheoloogiaga läbi täpselt sama eesmärgi, võrdsustatakse kõnealune distsipliin laevaarheoloogiaga, sest suurema osa ajast on veesidus arheoloogia olnud suunatud veesõidukite uurimisele. Samuti seostatakse see ainuüksi töödega vee all – Eestis on siiani levinud termin *allveearheoloogia*, mis väljendab vaid üht väljakaevamiste meetodite kogumit. Käesolevas töös tähistatakse arheoloogia vetega seotud distsipliin merendusliku arheoloogia nimetusega, mida mõistetakse läbi laia defineerimisvälja kui arheoloogia alaliiki, mis uurib inimest ja tema ajalugu vetega seotud materiaalsete ning mitte-materiaalsete muististe kaudu. Nimetatud mõiste on valitud lähtuvalt uurimisel esitatud küsimustest ja kasutatavatest meetoditest, sest käsitlen inimeste seotust merega ning sellest seotusest tingitud muististekomplekse.

Kogu merega seotud kultuuripärandit tähistab merendusliku kultuurmaastiku termin, mis koosneb kultuuri ja merendusliku maastiku interaktsioonist. Seejuures tuleb maastikku eelkõige mõista kui elukeskkonda. Meresidus elukohavalik tähendab seega samaaegset lähtumist nii “merelt” kui ka “maalt”. Kuid merenduslik maastik, mis oli kasutusel minevikus või on seda tänapäeval, avaneb siinkirjutaja arvates siiski vaid lähenedes maale veekogu poolt ehk enamikul juhtudest veesõiduki pardalt. Üritades hinnata maastiku merenduslikke aspekte, peab arheoloog leidma inspiratsiooni n-õ meremehe perspektiivist, milles taevas, meri, merepõhi, mere- ja maamärgid on seotud navigeerimise, lootsimise ja ohutu maabumisega; maa poolt lähenedes on perspektiiv hoopis teine ja mujale suunatud.

Inimkultuuri merenduslikkus on merendusliku maastiku kõrval teine osa merendusliku kultuurmaastiku mõistes. Selle defineerimisel tuleb silmas pidada, et võrreldes vetekauge kultuuriga on meresidusas kultuuris erinevused kasutatavas terminoloogias ja mineviku muististes, erinevused aja, valguse ja kliima tähtsuses, ka lõhnas ning liikuvuses – kõik need eristavad elemendid sisaldavad eneses üht olulist komponenti: merenduslikkust, seotust merega. Seega määratlevad kultuuri merenduslikkust nn merenduslikud komponendid kultuuris, mis ei ole aga midagi enam kui selle kultuuri laiendused või peegeldused, kuhu need kuuluvad.

Looduse ja kultuuri koosinemist saab kokku võtta merendusliku kultuurmaastiku nimetusega. Kõnealune mõiste avab teistsuguse uurimisperspektiivi maastikuarheoloogias – rannikute ja saarte kontekst on nii merenduslik kui ka maismaaline; sealsed muistised – sadamad, maabumispaidad, mere- ja maamärgid, rannaasustus, laevavrakid, aga ka laevaehitustraditsioonid, kohanimed ja suuline pärimus – kuuluvad mõlemasse valdkonda. Lähenedes merenduslikule kultuurmaastikule vete poolt mõistame enam looduslikest tingimustest sõltuvaid kultuurmaastike piire, samuti seda, mis oli määravaks looduses, millest tulenevalt inimene langetas erinevaid eluks vajalikke, nii praktilisi kui ka näiteks esteetilisi otsuseid. Maismaa poolt lähenemine aitab eelkõige selgitada merenduslikul maastikul paiknevate muististe funktsionaalset seotust sisemaaga.

Merenduslikku kultuurmaastikku käsitledes tuleb esile tõsta selle mõiste kuulumist kultuurmaastikusse laiemalt. Kõige selgemini avaneb nimetatud asjaolu läbi maastikul paiknevate muististe uurimistöö; käesolevas töös on ülevaatliku – vetelt maismaale – selgituse nimel tutvustatud kommunikatsioonimuistiseid. Laevavrakid, mida pikka aega käsitleti suletud leidudena, pakuvad ainulaadset võimalust uurida, kuidas toimetati eri liiki suhtlust, kuidas transporditi kaupu ja ka inimesi ning kuidas oli see integreeritud ja ühiskonna poolt mõistetud. Vrakkide ehituse ja leiukoha analüüs näitab selgelt aluste lokaalset seotust oma ehituskohaga ja valdaja või kodusadamaga; sageli viitab laevavrakk ka viimase lasti sihtkohale või viimasele ülesandele. Samuti peegeldab nimetatud analüüs nende kohtade arengut, mis olid mõeldud aluste randumiseks ehk kommunikatsiooni toimumispaikadeks ning seda sageli koos randumiskoha tagamaaga. Sisemaa asustuse merenduslike aspektidega on aga veelgi tugevamalt seotud randumiskohtade uurimisel saavutatud tulemused. Kuid nende asend merenduslikul kultuurmaastikul – mere ja maa piiril – on tugev ka sümbolistlikul tasandil. Üht võimalikku lähenemisvarianti merendusliku kultuurmaastiku mitte-materiaalsele poolele ja sellega seotud aspektidele võimaldab ka kivilabürintide uurimine, mis on tugevas seoses ühiskonna märgilise kommunikatsiooniga. Kokkuvõttes võib väita, et läbi eraldiseisvate muististe analüüsi avaneb lisaks objektile endale ka kultuurmaastik ning inimene ja tema ajalugu.

Kultuurmaastikul paiknevad jäljed inimese tegevusest pole aga siiski eraldiseisvad ning harva on neil vaid üks kindel ülesanne, pigem on tegemist kultuuriajalooliselt ühtekuuluvate muististekompleksidega. Kuid analüüsi eesmärgil võib kokkukuuluvaid objekte vaadelda ka eraldi, ning kuivõrd uurimisallikaid on merendusliku kultuurmaastiku käsitlemiseks väga palju, võimaldab see asjaolu ka mitmekesiseid lähenemisvõimalusi. Eesti kontekstis on nimetatud võimalus esialgu ainus, sest vetesidusate muististe lokaliseerimine ja dokumenteerimine on veel väga lünklik pakkumaks korralikku baasi totaaluurimuse läbiviimiseks. Esimene merenduslikku kultuurmaastikku käsitlev uurimistöö Eestis, mis on suunatud Saaremaa rannaasustuse uurimisele, keskendub randumiskohtade – varaste (väike)sadamate ja võimalike maabumiskohtade – lokaliseerimisele ja nende seotusele sisemaa agraarse asustusega. Seejuures kasutatakse lisaks tavapärasele kuival maal baseeruvale arheoloogilisele perspektiivile ja kaardimaterjali uurimisele ka lähenemist n-õ merelt – veesõidukite ehitust ja merelt avanevat võimalikku vaadet silmas pidades. Nimetatud lähenemine peaks kultuurmaastikul paiknevate randumiskohtade uurimisel alati kasutusel olema, sest randumiskohta ei saa valida maalt.

Edasise merenduslikku kultuurmaastikku käsitleva uurimistöö seisukohalt on äärmiselt oluline läbi viia just vetesidusate muististe lokaliseerimisele ja dokumenteerimisele suunatud inventeerimistöid ja seda nii all- kui ka ülalpool veepinda. Määratleda tuleb need arheoloogia aspektid, mis viitavad merenduslikele elementidele. Märnatavalt rohkem tähelepanu peab pöörama veeteedele ja looduslikele navigatsiooni mõjutavatele tingimustele, sest näiteks kõrgem veetase ei tähenda automaatselt paremaid veteliikluse tingimusi. Seega on oluline kõnealuse uurimistöö interdistsiplinaarne suund. Geoloogia ja geograafia kaasamine aitab selgitada merenduslike tegevuste füüsilisi raame, ajaloo ja etnograafia andmed valgustavad randlaste elu ja kombeid, sidemeid teiste randadega jne. Kaugemaks eesmärgiks käsitletaval suunal on konkreetse merendusliku kultuurmaastiku uurimine, mis hõlmab kindlasti ka kas ajast, ruumist või mingist probleemist lähtuvat tõlgendust. Esimesed sammud selle eesmärgi suunas on juba tehtud.

## Kasutatud kirjandus

**Adams** 2003 = Jonathan Adams. Ships, Innovation and Social Change. Aspects of Carvel Shipbuilding In Northern Europe 1450-1850. Stockholm.

**Agouridis** 2000 = Christos Agouridis. Seafaring, Trade and Cultural Contact in the Aegen during the Early Bronze Age. – Schutz des Kulturerbes unter Wasser. Veränderungen europäischer Lebenskultur durch Fluß- und Seehandel. Beiträge zum Internationalen Kongreß für Unterwasserarchäologie (IKUWA '99) 18.–21. Februar 1999 in Sassnitz auf Rügen. Lübstorf, 101-112.

**Aluve & Pärt** 1986 = Kalvi Aluve ja Igor Pärt. Aruanne Maasilinna laevavraki nr. 1 puidu dendrokronoloogilisest määrangust. (Käsikiri Meremuuseumis.)

**Aston** 1985 = Michael Aston. Interpreting the Landscape. Landscape Archaeology and Local History. B.T.Batsford Ltd, London.

**Bass** 1968 = George F. Bass. New Tools for Undersea Archeology. – National Geographic 134: 3, 403-422.

**Bass** 1974 = George F. Bass. Allveearheoloogia. Tallinn.

**Bergman** 1995 = Ulf Bergman. Från bondelots till yrkesman. Lotsning i Östergötland 1537-1914. Lund University Press.

**Bertelsen** 1999 = Reidar Bertelsen. Settlement on the divide between land and ocean. From Iron Age to Medieval Period along the coast of Northern Norway. – Settlement and Landscape. Proceedings of a conference in Århus, Denmark, May 4-7 1998. Charlotte Fabech & Jytte Ringtved (toim). Jutland Archaeological Society, 261-267.

**Bill** 1994 = Jan Bill. Maritime aspekter af middelalderens landbebyggelse. – Hikuin 21, 163-174.

**Binderup** 1996 = Merete Binderup. Det fynske landskabs tilblivelse. – Atlas over Fyns kyst i jernalder, vikingetid og middelalder. Ole Crumlin-Pedersen, Erland Porsmose & Henrik Thrane (toim). Odense, 23-32.

**Binford** 1962 = Lewis R. Binford. Archaeology as Anthropology. – American Antiquity 28: 2, 217-225.

**Binford** 1972 = Lewis R. Binford. An archaeological perspective. New York & London.

**Broadbent** 1987 = Noel Broadbent. Datering av labyrinter genom lavtillväxt. – Norrbotten 1987. Arkeologi. Norrbottens Museum Årsbok. Luleå, 83-97.

**Carlsson** 1987 = Dan Carlsson. Äldre hamnar – ett hotat kulturarv? – Fornvännen, 82, 6-17.

**Carlsson** 1991 = Dan Carlsson. Harbours and trading places on Gotland AD 600-1000. – Aspects of Maritime Scandinavia AD 200-1200. Proceedings of the Nordic Seminar on Maritime Aspects of Archaeology, Roskilde, 13<sup>th</sup>-15<sup>th</sup> March, 1989. Ole Crumlin-Pedersen (toim). Roskilde, 145-158.

**Cederlund** 1995 = Carl Olof Cederlund. Ship archaeology – “communications archaeology”. Archaeological ship remains from the medieval period as research material. – Medieval Ship Archaeology. Documentation – Conservation – Theoretical Aspects – The Management Perspective. Carl Olof Cederlund (toim). Stockholm, 103-106.

**Cederlund** 1996 = Carl Olof Cederlund. Vikingaskepp, regalskepp och koggar – vår marinarkeologiska historia. – Populär Arkeologi 2, 5-8.

**Cederlund** 1997 = Carl Olof Cederlund. Nationalism eller vetenskap? Svensk marinarkeologi i ideologisk belysning. Stockholm.

**Cederlund** 1998 = Carl Olof Cederlund. Myten om vårt vikinga-ursprung. – META, medeltidsarkeologisk tidskrift 4, 3-24.

**Christensen** 1990 = C. Christensen. Stone Age Dug-out Boats in Denmark: Occurrence, Age, Form and Reconstruction. – Experimentation and Reconstruction in Environmental Archaeology. D. Robinson (toim). Oxford, 119-141.

**Christoffersen** 1996 = Jørgen Christoffersen. Arkæologiske kilder. – Atlas over Fyns kyst i jernalder, vikingetid og middelalder. Ole Crumlin-Pedersen, Erland Porsmose & Henrik Thrane (toim). Odense, 33-42.

**Clarke** 1968 = David L. Clarke. Analytical Archaeology. Methuen & Co LTD, London.

**Crumlin-Pedersen** 1978 = Ole Crumlin-Pedersen. Søvejen til Roskilde. – Historisk årbog fra Roskilde amt, 3-79.

**Crumlin-Pedersen** 1991a = Ole Crumlin-Pedersen. Maritime Aspects of the Archaeology of Roman and Migration-Period Denmark. – Aspects of Maritime Scandinavia. Proceedings of the Nordic Seminar on Maritime Aspects of Archaeology. Roskilde 13<sup>th</sup>-15<sup>th</sup> March 1989. Roskilde, 41-54.

**Crumlin-Pedersen** 1991b = Ole Crumlin-Pedersen. Søfart og samfund i Danmarks vikingetid. – Fra Stamme til Stat i Danmark 2. Høvdingesamfund og Kongemagt. Peder Mortensen & Birgit M. Rasmussen (toim). Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter, 181-208.

**Crumlin-Pedersen** 1991c = Ole Crumlin-Pedersen. Ship Types and Sizes AD 800-1400. – Aspects of Maritime Scandinavia AD 200-1200. Proceedings of the Nordic Seminar on Maritime Aspects of Archaeology, Roskilde, 13<sup>th</sup>-15<sup>th</sup> March, 1989. Roskilde, 72-82.

**Crumlin-Pedersen** 1996a = Ole Crumlin-Pedersen. Studiet af det maritime kulturlandskab. – Atlas over Fyns kyst i jernalder, vikingetid og middelalder. Ole Crumlin-Pedersen, Erland Porsmose & Henrik Thrane (toim). Odense, 10-20.

**Crumlin-Pedersen** 1996b = Ole Crumlin-Pedersen. Undersøgelsens perspektiver. – Atlas over Fyns kyst i jernalder, vikingetid og middelalder. Ole Crumlin-Pedersen, Erland Porsmose & Henrik Thrane (toim). Odense, 204-206.

**Crumlin-Pedersen** 1999 = Ole Crumlin-Pedersen. Ships as indicators of trade in Northern Europe 600-1200. – Maritime Topography and the Medieval Town. Papers from the 5<sup>th</sup> International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen, 14<sup>th</sup> – 16<sup>th</sup> May 1998. Jan Bill & Birthe L. Clausen (toim). Copenhagen, 11-20.

**Crumlin-Pedersen & Thye** (toim) 1995 = Ole Crumlin-Pedersen & Birgitte Munch Thye (toim). The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 5<sup>th</sup>-7<sup>th</sup> May 1994. Copenhagen.

**Crumlin-Pedersen** jt 1996 = Ole Crumlin-Pedersen, Erland Porsmose & Henrik Thrane (toim). Atlas over Fyns kyst i jernalder, vikingetid og middelalder. Odense.

**Dean** jt (toim) 1992 = Martin Dean, Ben Ferrari, Ian Oxley, Mark Redknap, Kit Watson (toim). Archaeology Underwater. The NAS Guide to Principles and Practice. Nautical Archaeology Society.

**Det maritima kulturlandskapet...** 1988 = Det maritima kulturlandskapet kring Bottenviken. Artiklar och studier från Bottenviksprojektet. Umeå.

**Dobat** 2002 = Andres Siegfried Dobat. Der Seeweg nach Haithabu. Die maritime Kulturlandschaft der Schlei. – Beretning fra enogtyvende tværfaglige vikingesymposium. Christian Radtke (toim). Forlaget Hikuin og Afdeling for Middelalderarkæologi, Aarhus Universitet, 25-43.

**Domizal** 2000 = M. Domizal. Shipwrecks of Baltic coastal zone and their significance in Polish maritime landscape. – Schutz des Kulturerbes unter Wasser. Veränderungen europäischer Lebenskultur durch Fluß- und Seehandel. Beiträge zum Internationalen Kongreß für Unterwasserarchäologie (IKUWA '99) 18.-21. Februar 1999 in Sassnitz auf Rügen. Lübstorff, 345-349.

**Ekman** 2001 = Martin Ekman. Computation of Historical Shore Levels in Fennoscandia due to Postglacial Rebound. Small publications in Historical Geophysics, 8.

**Förster, Lübke & Lüth** 2001 = Thomas Förster, Harald Lübke, Friedrich Lüth. Tyskland. – Östersjöns skatter. Det dolda kulturlandskapet. Stockholm, 68-83.

**Frankfort** 1996 = Henri Frankfort. The Art and Architecture of the Ancient Orient. Fifth edition. Yale University Press.

**Fredengren** 2002 = Christina Fredengren. Crannogs. A study of people's interaction with lakes, with particular reference to Lough Gara in the north-west of Ireland. Wordwell Ltd.

**Godal** 1995 = Jon Bojer Godal. The use of wood in boatbuilding. – Shipshape. Essays for Ole Crumlin-Pedersen on the occasion of his 60<sup>th</sup> anniversary February 24<sup>th</sup> 1995. Olaf Olsen, Jan Skamby Madsen & Flemming Rieck (toim). Roskilde, 271-282.

**Grimm** 2001 = Oliver Grimm. Norwegian boathouses from the late Roman and Migration Periods. An analysis of their military function. – Military Aspects of the Aristocracy in Barbaricum in the Roman and Early Migration Periods. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 10-11 December 1999. Birger Storgaard (toim). Copenhagen, 55-66.

**Häggström** 1998 = Leif H. Häggström. The Ritual Landscape of Existing Monuments. The Cairns of Morlanda Parish, a Case Study in Western Sweden. – The Kaleidoscopic Past. Proceedings of the 5<sup>th</sup> Nordic TAG Conference. Göteborg, 2-5 April 1997, 395-403.

**Hasslöf** 1972 = Olof Hasslöf. Main principles in the technology of shipbuilding. – Ships and Shipyards, Sailors and Fishermen. Introduction to Maritime Ethnology. Hasslöf, O., Henningsen, H., and Christensen, A-E. (toim). Copenhagen, 27-72.

**Helskog** 1999 = Knut Helskog. The Shore Connection. Cognitive Landscape and Communication with Rock Carvings in Northernmost Europe. – Norwegian Archaeological Review, 32: 2, 73-94.

**Holmberg** 1996 = Bente Holmberg. Stednavne som historisk kilde. – Atlas over Fyns kyst i jernalder, vikingetid og middelalder. Ole Crumlin-Pedersen, Erland Porsmose & Henrik Thrane (toim). Odense, 53-60.

**Hooker** 1999 = R. Hooker. Gilgamesh. – <http://www.wsu.edu/~dee/MESO/GILG.HTM> [29.08.2001]

**Hunter** 1994 = J.R. Hunter. "Maritime Culture": notes from the land. – The International Journal of Nautical Archaeology 23: 4, 261-264.

**Ilves** 2001 = Kristin Ilves. Maasi laev ja Pärnu koge merendusliku kultuurmaastiku taustal. Peaseminaritöö. (Käsikiri Tartu Ülikooli arheoloogia õppetoolis.)

**Ilves** 2002 = Kristin Ilves. Merenduslik kultuurmaastik ja Maasi laev kui selle element. – Eesti Arheoloogia Ajakiri, 6: 2, 134-149.

**Ilves** 2003a = Kristin Ilves. Eestlaste laevad ja nende võimsus merel Liivimaa Henriku kroonika andmetel. – Eesti laevanduse aastaraamat nr 9, 111-117.

**Ilves** 2003b = Kristin Ilves. Aruanne allveearheoloogilistest välitöödest Võhandu jõel, Plaani Külajärvel, Vaskna järvel ning Rõuge Liin- ja Valgjärvel juunis 2002. (Käsikiri Eesti Muinsuskaitseametis.)

**Ilves 2003c** = Kristin Ilves. The world as experienced from a boat. The maritime cultural landscape of Saaremaa/Ösel during the Viking Age and in the beginning of the Middle Age. – ettekanne Socrates'e interdistsiplinaarsel intensiivsel seminaril, Poznan, 27. august – 5. september, 2003.

**Ingold 1993** = Tim Ingold. The temporality of the landscape. – *World Archaeology*. Vol 25 (2), 152-222.

**Isaksson 1965** = Olov Isaksson. Fishing, Hunting and Village Communities in the Coastal Regions of Northern Norrland. – *Hunting and Fishing. Nordic symposium on Life in a Traditional Hunting and Fishing Milieu in Prehistoric Times and up to the Present Day*. Norrbottens Museum, 333-338.

**Jasinski 1993** = Marek E. Jasinski. Maritimt kulturlandskap – arkeologisk perspektiv. – Viking. Tidsskrift for norrøn arkeologi. Bind LVI – 1993, 129-140.

**Kiedel & Schnall 1982** = Klaus-Peter Kiedel und Uwe Schnall. Die Hanse-Kogge von 1380. Bremerhaven.

**Kobyliński 1995** = Zbigniew Kobyliński. Ships, Society, Symbols and Archaeologists. – The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 5<sup>th</sup>-7<sup>th</sup> May 1994. Publications from the National Museum, Copenhagen, 9-19.

**Kraft 1982** = John Kraft. Labyrinter i magins tjänst. – *Bottnisk Kontakt I. Föredrag vid maritimhistorisk konferens i Örnsköldsvik*. 12-14 februari 1982. Örnsköldsvik, 91-101.

**Kraft 1995a** = John Kraft. Stenlabyrinter. – *Historiska Nyheter*, 58, 10-11.

**Kraft 1995b** = John Kraft. Jungfrudanser. – *Historiska Nyheter*, 58, 21.

**Kriiska 2001** = Aivar Kriiska. Stone Age Settlement and Economic Processes in the Estonian Coastal Area and Islands. (<http://ethesis.helsinki.fi/julkaisut/hum/kultt/vk/kriiska>).

**Kull 2001** = Kalevi Kull. Mis tähendab metsarahvas: looduse loodud eestlasest ja tema maastike keelest. – *Maastik: loodus ja kultuur. Maastikukäsitlusi Eestis. Toimetanud Hannes Palang ja Helen Sooväli*. Tartu, 96-104.

**Lang 1996** = Valter Lang. Muistne Rävåla. Muistised, kronoloogia ja maaviljelusliku asustuse kujunemine Loode-Eestis, eriti Pirita jõe alamjooksu piirkonnas, I-II. Muinasaja teadus, 4. Tallinn: Eesti Teaduste Akadeemia.

**Lang 1999a** = Valter Lang. Kultuurmaastikku luues. Essee maastiku religioosest ja sümboliseeritud korraldusest. – *Eesti Arheoloogia Ajakiri*, 3: 1, 63–85.

**Lang 1999b** = Valter Lang. Kultuurmaastik ja arheoloogia: vastus kommentaaridele. – *Eesti Arheoloogia Ajakiri* 3: 2, 170–174.

**Lang** 2001 = Valter Lang. Maastik ja kultuurmaastik arheoloogias. – Maastik: loodus ja kultuur. Maastikukäsitlusi Eestis. Toimetanud Hannes Palang ja Helen Sooväli. Tartu, 78–83.

**Lanitzki** 1994 = Günther Lanitzki. Amforad, vrakid, vette vajunud linnad. Tallinn.

**Lehari** 2001 = Kaia Lehari. Metafoorne linnamaastik. – Tekst ja Loodus. Toimetanud Timo Maran ja Kadri Tüür. Teine trükk. Tartu, 129-134.

**LH** = Henriku Liivimaa kroonika 1982. Tõlkinud Richard Kleis. Toimetanud ja kommenteerinud Enn Tarvel. Tallinn.

**Loorits** 1939 = Oskar Loorits. Endis-Eesti elu-olu, I. Lugemispalu kaluri- ja meremehe elust. (Eesti Rahvaluule Arhiivi Toimetused, 11.) Tallinn.

**Lotman** 2001 = Juri Lotman. Kultuur ja plahvatus. Varrak.

**Magnusson** 1982 = Gert Magnusson. Fornminnesinventering i kustmiljö. – Bottnisk kontakt I. Örnköldsvik 12-14 februari 1982. Örnköldsvik, 79-83.

**Marksoo** 2001 = Ann Marksoo. Maastikust kui geograafia tuumikmõistest. – Maastik: loodus ja kultuur. Maastikukäsitlusi Eestis. Toimetanud Hannes Palang ja Helen Sooväli. Tartu, 18-21.

**McGrail** 1984 = Sean McGrail. Maritime Archaeology. Present and Future. – Aspects of Maritime Archaeology and Ethnography. National Maritime Museum. London, 11-40.

**McGrail** 1987 = Sean McGrail. Ancient boats in N.W. Europe. The archaeology of water transport to AD 1500. London and New York.

**McGrail** 1995 = Sean McGrail. Training maritime archaeologists. – Shipshape. Essays for Ole Crumlin-Pedersen on the occasion of his 60<sup>th</sup> anniversary February 24<sup>th</sup> 1995. Olaf Olsen, Jan Skamby Madsen & Flemming Rieck (toim). Roskilde, 227-334.

**McGrail** 2001 = Sean McGrail. Boats of the World. From the Stone Age to Medieval times. Oxford University Press.

**Meinander** 1981 = Carl F. Meinander. The concept of culture in European archaeological literature. – Towards a history of archaeology. G. Daniel (toim). London, 100-111.

**Meløe** 1990 = Jakob Meløe. The Two Landscapes of Northern Norway. – Acta Borealia, 1, 68-80.

**Mereleksikon** 1996. Tallinn.

**Mey** 1927 = Johann Mey. Eesti loots. Meresõidu ja lootsiasjanduse käsiraamat. Hüdrograafiline kirjeldus Eesti rannikust ja merest. Tallinn.

**Muckelroy** 1978 = Keith Muckelroy. Maritime Archaeology. Cambridge University Press.

**Mägi** 1998 = Marika Mägi. Districts and centres on Saaremaa 1100-1400. – Acta Visbyensia XI. Visby, 147-157.

**Mägi** 1999 = Marika Mägi. Farmsteads and villages on Saaremaa from the late prehistoric to the medieval periods. Study of historical maps and archaeological evidence in Põide district 1100-1400 AD. – CCC papers 1. Oskarshamn, 197-212.

**Mägi** 2000 = Marika Mägi. Weapons find and an ancient harbour site at Viltina Käomatsi. – Archaeological Field Works in Estonia 1999. Tallinn, 92-99.

**Mägi** 2001 = Marika Mägi. Landed estates on Saaremaa 1100-1400 as recorded in a study of the parish of Põide. – CCC papers 5. Riga, 315-328.

**Mäss** 1992 = Vello Mäss. A medieval ship from Pärnu river. – Eesti Teaduste Akadeemia toimetised. Humanitaar- ja sotsiaalteadused, 41: 4, 293–297.

**Mäss** 1994 = Vello Mäss. A unique 16<sup>th</sup> century Estonian ship find. – Crossroads in Ancient Shipbuilding. Proceedings of the Sixth International Symposium on Boat and Ship Archaeology Roskilde 1991, 189–194.

**Mäss** 1996 = Vello Mäss. Muistsed laevad, iidsete paadid. Tallinn.

**Mäss** 2001 = Vello Mäss. Estland. – Östersjöns skatter. Det dolda kulturlandskapet. Sjöhistoriska museet, 112-121.

**Mäss & Eero** 1991 = Vello Mäss ja Andres Eero. Keskaegne laevaleid Pärnu jõest. Aruanne vraki uurimise tulemustest. (Käsikiri Meremuuseumis.)

**Müller-Wille** 1997 = Michael Müller-Wille. Maritime archäologie. Fallbeispiele aus dem südlichen Skandinavien. – Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie, 15, 9-31.

**Myhre** 1985 = Bjørn Myhre. Boathouses as Indicators of Political Organization. – Norwegian Archaeological Review, 18: 1-2, 36-60.

**Naish** 1985 = John Naish. Seamarks. Their History and Development. Stanford Maritime, London.

**Navigatsioonimärgid Eesti vetes** 1998. Korrigeeritud 1. aprillil 1998. Tallinn.

**Nielsen & Binderup** 1996 = Niels Nielsen & Merete Binderup. De fysiske rammer for maritime aktiviteter på Fyn. – Atlas over Fyns kyst i jernalder, vikingetid og middelalder. Ole Crumlin-Pedersen, Erland Porsmose & Henrik Thrane (toim). Odense, 145-153.

**Nilsen & Jasinski** 2001 = Marianne Utne Nilsen & Marek E. Jasinski. Det maritime kulturlandskapet på Tjeldebergodden. – Spor. Nytt fra fortiden, nr 2, 16 årgang, 32 Hefte.

**Norman** 1991 = Peter Norman. Maritime monuments from the Viking period and early Middle Ages in the Kalmarsund area. – Aspects of Maritime Scandinavia AD 200-1200. Proceedings of the Nordic Seminar on Maritime Aspects of Archaeology, Roskilde, 13<sup>th</sup>-15<sup>th</sup> March, 1989. Ole Crumlin-Pedersen (toim). Roskilde, 121-130.

**Norman** 1993 = Peter Norman. Medeltida utskärsfiske. En studie av fornlämningar i kustmiljö. Nordiska museets Handlingar 116.

**Norman** 1995 = Peter Norman. Varför är labyrinter fasta fornlämningar? – Historiska Nyheter, 58, 15.

**Olsen & Crumlin-Pedersen** 1967 = Olaf Olsen & Ole Crumlin-Pedersen. Skuldelev ships – Acta Archaeologica, 38, 73-174.

**Olsen** 1995 = Bjørnar Olsen. Labyrinter i Norge. – Historiska Nyheter, 58, 16.

**Olsson** 1998 = Andreas Olsson. Landskapets budbärare – vrak som kommunikationslämningar. – Bohuslän. Årsbok 1998. Uddevalla, 75-82.

**Orviku** 1992 = Kaarel Orviku. Characterisation and evolution of Estonian seashores. Doctoral thesis at the University of Tartu. Käsikiri Tartu Ülikooli Raamatukogus.

**Palang** 1998 = Hannes Palang. Landscape changes in Estonia: The past and the future. Tartu.

**Palang** 2000 = Hannes Palang. Sajand maastikus – maastik sajandis. – Eesti Loodus, 2/3, 94-97.

**Palang** 2001 = Hannes Palang. Maastiku müüdid. – Eesti Loodus, 12, 477-479.

**Palang & Külvik** 1999 = Hannes Palang ja Mart Külvik. Maastik – osa meist endist. – Eesti Loodus, 9, 372-374.

**Palang & Sooväli** (toim) 2001 = Hannes Palang ja Helen Sooväli (toim). Maastik: loodus ja kultuur. Maastikukäsitlusi Eestis. Tartu.

**Pao** 1997 = Bruno Pao. Meresaarlased. Kujunemise käändekohti. – Akadeemia, 9: 3, 477-489.

**Parker** 1995 = A.J. Parker. Maritime cultures and wreck assemblages in the Graeco-Roman world. – The International Journal of Nautical Archaeology, 24: 2, 87-95.

**Parker** 1999 = A.J. Parker. A maritime cultural landscape: the port of Bristol in the Middle Ages. – The International Journal of Nautical Archaeology, 28: 4, 323-342.

**Parker** 2001 = A.J. Parker. Maritime Landscapes. – Landscapes. Vol 2, nr 1, 22-41.

**Peil 1999a** = Tiina Peil. Settlement history and cultural landscapes on Osmussaar. – Osmussaar – an island in the Baltic Sea. Lääne-Eesti Saarestiku Biosfääri Kaitseala väljaanne. Estonia Maritima, 4, 5–38.

**Peil 1999b** = Tiina Peil. Islescapes. Estonian small islands and islanders through three centuries. Stockholm.

**Peil 2001** = Tiina Peil. Maastike keskel. – Maastik: loodus ja kultuur. Maastikukäsitlusi Eestis. Toimetanud Hannes Palang ja Helen Sooväli. Tartu, 57–66.

**Peil 2002a** = Tiina Peil. Asustuse jäljed. – Alasti maailm: Kolga lahe saared. Tiina Peil, Urve Ratas, Eva Nilson (toim). Tallinn, 66-72.

**Peil 2002b** = Tiina Peil. Saarte nimedest ja nimetamisest. – Alasti maailm: Kolga lahe saared. Tiina Peil, Urve Ratas, Eva Nilson (toim). Tallinn, 12-16.

**Peil jt (toim) 2002** = Tiina Peil, Urve Ratas, Eva Nilson (toim). Alasti maailm: Kolga lahe saared. Tallinn.

**Pesti & Rikas 1991** = Olavi Pesti ja Külli Rikas. Saaremaa ajaloo- ja kultuurimälestised. Kaitstavad mälestised. 2., parandatud ja täiendatud trükk. Tallinn.

**Pirrus 1990** = Enn Pirrus. Ekspertiis Maasilinna laevavraki (16. saj.) põhjalaudadele kleepunud mineraalmassi kohta Tallinna Meremuuseumile. (Käsikiri Meremuuseumis.)

**Plöger 1997** = Rolf Plöger. Die maritime Kulturlandschaft der Kieler Förde in historisch-geographischer Sicht. – Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie, 15, 153-191.

**Porsmose 1996** = Erland Porsmose. Historiske kilder. – Atlas over Fyns kyst i jernalder, vikingetid og middelalder. Ole Crumlin-Pedersen, Erland Porsmose & Henrik Thrane (toim). Odense, 43-52.

**Preucel & Hodder (toim) 1996** = Robert W. Preucel & Ian Hodder (toim). Contemporary Archaeology in Theory. Blackwell.

**Rahi & Viik 1978** = Mart Rahi & Tõnu Viik. Kivilabürindid Eestis. – Eesti Loodus, 5, 315-317.

**Randviir 2003** = Anti Randviir. Loodus ja tekst: Täendus*likkuse* tekitamine. – Tekst ja loodus. Toimetanud Timo Maran ja Kadri Tüür. Teine trükk. Tartu, 135-147.

**Reinius 1979** = Erling Reinius. Vattenbyggnad. Del 4. Hamnar och farleder. Föreläsningar av professor Erling Reinius. Stockholm.

**Rieck 1995** = Flemming Rieck. The development of Danish ship archaeology. From archaeological material to reborn ship. – Medieval Ship Archaeology. Documentation –

Conservation – Theoretical Aspects – The Management Perspective. Carl Olof Cederlund (toim). Stockholm, 29-38.

**Rönnby** 1995 = Johan Rönnby. Bålverket. Om samhällsförändring och motstånd med utgångspunkt från det tidigmedeltida Bulverket i Tingstråde träsk på Gotland. Studier från UV Stockholm. Arkeologiska undersökningar Skrifter nr 10. Riksantikvarieämbetet.

**Rönnby** 1996 = Johan Rönnby. Människor och vatten... – Populär Arkeologi 2, 4.

**Rönnby** 1999 = Johan Rönnby. Att gå under vatten – en liten arkeologisk dykhistoria. – Marinarkeologisk Tidskrift. 1, 6-10.

**Rönnby** 2001a = Johan Rönnby. Arkeologi under vatten. – Östersjöns skatter. Det dolda kulturlandskapet. Sjöhistoriska museet, 11-23.

**Rönnby** 2001b = Johan Rönnby. Sjunket förflutet. Arkeologiska möjligheter under vatten. Runius & Co förlag. Stockholm.

**Rönnby & Adams** 1994 = Johan Rönnby & Jonathan Adams. Östersjöns sjunkna skepp. Stockholm.

**Selirand** 1960 = Jüri Selirand. Valgjärve arheoloogilise uurimise esialgseid tulemusi. – Eesti NSV Teaduste Akadeemia toimetised. Ühiskonnateaduste seeria, 9: 3, 268-276.

**Selirand** 1965 = Jüri Selirand. Koorküla Valgjärv. Tallinn.

**Selirand** 1986 = Jüri Selirand. Neue Funde aus dem See Valgjärv. – Eesti NSV Teaduste Akadeemia toimetised. Ühiskonnateaduste seeria, 35: 4, 352-354.

**Selirand** 1994 = Jüri Selirand. Allveearheoloogiast Eesti vetes. – Günter Lanitzki. Amforad, vrakid, vette vajunud linnad. Tallinn, 177-187.

**Selirand** 1991 = Urmas Selirand. Über Steinlabyrinth und Späte Grabfunde auf der Insel Hiiumaa. – Eesti Teaduste Akadeemia toimetised. Ühiskonnateaduste seeria, 4, 397-340.

**Selirand** 1995 = Urmas Selirand. Estniska stenlabyrinter. – Historiska Nyheter, 58, 17.

**Selirand & Kraft** 1992 = Urmas Selirand & John Kraft. Meremeeste märgid ja teised Eesti kivilabüridid. – Eesti Loodus, 4, 240-244.

**Shanks & Tilley** 1987 = Michael Shanks & Christopher Tilley. Social Theory and Archaeology. Albuquerque.

**Sinijärv** 2001 = Urve Sinijärv. Maastikust, kultuurist ja identiteedist. – Maastik: loodus ja kultuur. Maastikukäsitlusi Eestis. Toimetanud Hannes Palang ja Helen Sooväli. Tartu, 11-17.

**Sjöberg** 1991 = Rabbe Sjöberg. Lavdatering av labyrinter i Ångermanland och Medelpad. Preliminära resultat. – Ångermanland Medelpad 1990-91. Ångermanlands och Medelpads Hembygdsförbund, Sundsvall, 96-102.

**Sjöberg** 1995 = Rabbe Sjöberg. Att ålderbestämma en labyrint. – Historiska Nyheter, 58, 17.

**Sjöberg** 1996 = Rabbe Sjöberg. Labyrinter – dold magi i protest mot storsamhället? – Tidsspår 1995-96. Hembygdsbok för Ångermanland och Medelpad. Härnösand, 101-105.

**Skaarup** 1995 = Jørgen Skaarup. Stone-Age Burials in Boats. – The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 5<sup>th</sup>-7<sup>th</sup> May 1994. Ole Crumlin-Pedersen & Birgitte Munch Thye (toim). Copenhagen, 51-58.

**Stahl** 1964 = Andreas Stahl. Sjöfart och fiske hos Estlands svenskar. – En bok om Estlands svenskar 2. Edvin Lagman (toim). Stockholm, 193-230.

**Stjernström** 1982 = Bo Stjernström. Dokumentation och klassificering av labyrinter. – Bottnisk Kontakt I. Föredrag vid maritimhistorisk konferens i Örnköldsvik. 12-14 februari 1982. Örnköldsvik, 101-112.

**Stjernström** 1995 = Bo Stjernström. Labyrinter i Östersjöns skärgårdsbälten. – Historiska Nyheter, 58, 12-13.

**Storå** 2001 = Jan Storå. Reading Bones. Stone Age Hunters and Seals in the Baltic. Stockholm.

**Thordrup** 1995 = Jørgen Thordrup. Labyrinter i nordiske kirker. – Historiska Nyheter, 58, 18-19.

**Throckmorton** 1960 = Peter Throckmorton. Thirty-three Centuries Under the Sea. – National Geographic, 117: 5, 682-703.

**Throckmorton** 1962 = Peter Throckmorton. Oldest Known Shipwreck Yields Bronze Age Cargo. – National Geographic, 121: 5, 697-711.

**Throckmorton** (toim) 1987 = Peter Throckmorton (toim). History from the Sea. Shipwrecks and Archaeology. Mitchell Beazley Publishers.

**Thunberg** 1999 = Jørgen Thunberg. Dykningens historia. – <http://www.vsdk-mollusca.org/sektioner/historia.htm> [29.08.2001]

**Tüür** 2003 = Kadri Tüür. Looduse vastu ei saa. – Tekst ja loodus. Toimetanud Timo Maran ja Kadri Tüür. Teine trükk. Tartu, 11-18.

**Ulriksen** 1994a = Jens Ulriksen. Sites and settlements with a maritime context, AD 200-1200. – Antiquity vol 68, no 261, 797-811.

**Ulriksen** 1994b = Jens Ulriksen. Anløbspladser ved Roskilde Fjord. – Marinarkæologisk Nyhedsbrev fra Roskilde, 2, 5-7.

**Ulriksen** 1998 = Jens Ulriksen. Anløbspladser. Besejling og bebyggelse i Danmark mellem 200 og 1100 e.Kr. En studie af søfartens pladser på baggrund af undersøgelser i Roskilde Fjord. Roskilde.

**Valk** 1999 = Heiki Valk. Maastikust, muististest ja mõtteviisist. – Eesti Arheoloogia ajakiri, 3: 2, 165–169.

**Vedru** 2001 = Gurly Vedru. Põhja-Eesti muinasaegsest rannikukasutusest. – Eesti Arheoloogia ajakiri, 5: 2, 110–127.

**Vedru** 2002 = Gurly Vedru. Maastik, aeg ja inimesed. – Keskus-tagamaa-ääreala. Uurimusi asustushierarhia ja võimukeskuste kujunemisest Eestis. Muinasaja teadus 11. Tallinn-Tartu, 101-118.

**Vissel** 1996 = Agu Vissel. Mõtteid “Mereleksikoni” ilmumise puhul. – <http://www.physic.ut.ee/~aguvis/kapten.htm> [29.01.2001]

**Westerdahl** 1976 = Christer Westerdahl. Inventering av muntliga uppgifter om äldre skeppsvrak och andra marinarkeologiska fornlämningar. – Fornvännen, 3-4, 137-146.

**Westerdahl** 1980 = Christer Westerdahl. On oral traditions and place names. An introduction to the first stage in the establishment of a register of ancient monuments for the maritime cultural heritage. – International Journal of Nautical Archaeology, 9: 4, 311-329.

**Westerdahl** 1982 = Christer Westerdahl. Kyrkesviken – några notiser med en bakgrund. – Bottnisk Kontakt I. Föredrag vid maritimhistorisk konferens i Örnsköldsvik. 12-14 februari 1982. Örnsköldsvik, 6-11.

**Westerdahl** 1986 = Christer Westerdahl. Die maritime Kulturlandschaft. Schiffe, Schiffahrtswege, Häfen – Überlegungen zu einem Forschungsansatz. – Deutsches Schiffahrtsarchiv, 9, 7–58.

**Westerdahl** 1987 = Christer Westerdahl. Norrlandsleden II. Beskrivning av det maritima kulturlandskapet. Härnösand.

**Westerdahl** 1988 = Christer Westerdahl. Det maritima kulturlandskapet. Några reflexioner. – Bottnisk Kontakt IV. Föredrag vid maritimhistorisk konferens i Skellefteå. 5-7 februari 1988. Skellefteå, 160-164.

**Westerdahl** 1989 = Christer Westerdahl. Norrlandsleden I. Källor till det maritima kulturlandskapet. Härnösand.

**Westerdahl** 1991 = Christer Westerdahl. Lotsning och labyrint. – Ångermanland Medelpad 1990-91. Ångermanlands och Medelpads Hembygdsförbund, Sundsvall, 77-95.

**Westerdahl** 1994 = Christer Westerdahl. Maritime cultures and ship types: brief comments on the significance of maritime archaeology. – The International Journal of Nautical Archaeology 23: 4, 265-270.

**Westerdahl** 1995 = Christer Westerdahl. Society and Sail. – The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 5<sup>th</sup>-7<sup>th</sup> May 1994. Ole Crumlin-Pedersen & Birgitte Munch Thye (toim). Copenhagen, 41-50.

**Westerdahl** 1996 = From land to sea, from sea to land. On transport zones, borders and human space. – International Symposium on Boat and Ship Archaeology. Gdansk, 11-20.

**Westerdahl** 1997 = Christer Westerdahl. Maritime Kulturlandschaften am Beispiel des Ostseeraumes. Einführung in die Tagungsthematik. – Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie, 15, 33-52.

<http://axelnelson.com/skepp/prewiking.html>

## Summary

The present paper – *Maritimity within landscape and culture: some aspects of communication in the maritime cultural landscape* – deals in a wider sense with the term *maritimity*. This paper was primarily written for Estonian archaeologists for whom the subject in question is unfortunately unfamiliar. Yet the role of bodies of water should not be excluded from research programmes as it is clearly the role of archaeologists to study mankind's connections with the waters as well as those on land. Consequently, the present paper is an important first step in Estonian archaeology towards bringing two scientific areas – archaeology connected to land and archaeology connected to water – together as they belong. The main purpose of this paper is to introduce a new perspective to Estonian archaeology, but also contribute to the general discussion regarding the terminology.

The part of archaeology connected with water has for different reasons been excluded from the discipline of archaeology in Estonia, where so-called dry land archaeology has always been in focus. The first chapter of this paper deals with the reasons behind this situation, among other things with the development of the discipline. Most of all it is concerned with the meaning of the term 'maritimity'. The ultimate goal of land-based and water-based archaeology is exactly the same: *to study mankind and society*. Unfortunately, in Estonia, the discipline in question is still the equivalent of the archaeology of the boat/ship. The reason for this is quite simple: most of the time archaeology connected with water has been directed and still is directed towards the examination of watercraft. It is also solely related to research carried out underwater. In Estonia the term *underwater archaeology*, even if it denotes only one set of excavation methods, is nevertheless used incorrectly.

In this paper archaeology relating to water is expressed by the term *maritime archaeology*. Maritime archaeology is understood in a broad sense as a sub-discipline of archaeology, which aims to understand mankind and his history with the help of material and non-material remains connected with water. The term 'maritime archaeology' was chosen according to the questions and methods used in the present study – it is mankind's connections to the sea and the related set of cultural expressions, which are in focus. In

archaeological interpretations it is essential to see cultural elements as a part of a functioning society, which is behind their creation. That is why archaeology connected with water is actually nothing more or less than archaeology.

Solving the problems of terminology and defining an approach to maritime archaeology is the basis of the discussion regarding the maritime cultural landscape, which is dealt with in the second chapter of this work. In order to gain a better understanding of this subject the term *maritime cultural landscape* has been divided into individual components. The author views landscape as an external setting for human behaviour, while the mutual relationship between nature and culture within landscape is discussed and the approach to landscape is defined – *landscape as a living environment*. Therefore one of the most important aspects under consideration is how mankind **lived** in the maritime landscape. Which factors, of both practical and symbolical importance, were crucial to mankind's decisions and adjustments within this kind of landscape.

A dwelling place situated by the shore can be approached both from seaward and from the land. However, the ancient or present day maritime landscape has to be reconstructed and/or seen from seaward according to the author. For the study of the archaeological or historical cultural landscape it is most important to feel/see the landscape and settlement (more widely – the world) as seamen and fishermen did in the past, approaching the shore from the sea or from the rivers. But only seeing is unfortunately not enough. In the case of the maritime cultural landscape everything cannot simply be seen; it is of importance to know this landscape. To evaluate the maritime aspects of the historical landscape the archaeologists has to investigate the impact of maritime elements, such as the heavens, sea, seabed, sea- and landmarks that are connected with navigation, piloting and safe landfall. In this endeavour it can be useful to gain a “seaman's perspective”, which allows new questions to be asked. Approaching the maritime landscape from land, which is of course another possibility in landscape studies, the perspective will be different, with other kinds of factors in focus, and it is impossible to learn to **know** the maritime landscape in this way.

The term *maritime culture*, the second part of the term maritime cultural landscape, has been introduced to simplify the analysis of cultural systems closely connected to the sea. The main question in this discussion is how to determine a cultural

group's relation to the sea. In defining the degree of maritimity in a certain society, several aspects can be investigated, such as differences in the applied terminology, in the material culture, in the division of time, in the use of space, or in the impact of light, climate or smell. All of these features contain one important common element – maritimity, connection to the sea. Thus, definition of the degree of maritimity within a society lies with the maritime components of the culture, which are nothing more than extensions or reflections of the society to which they belong.

An interaction between nature and culture in a maritime surrounding can be expressed by the meaning of the maritime cultural landscape. This term opens up a totally different perspective in landscape archaeology, which is still little used in Estonian archaeology. However, the context of coasts and islands are both maritime and terrestrial; cultural remains in these places (landing-places, harbours, sea- and landmarks, coastal settlement, shipwrecks, but also shipbuilding traditions, place-names and oral tradition) belong to both spheres. To study the maritime cultural landscape from the perspective of the sea gives an increased possibility to understand the boundaries of the cultural landscape, which are dependent on natural conditions. Approaching from the land simplifies foremost the explanation of the functional connection of the ancient monuments in the maritime landscape with the land. But it is important to study the maritime cultural landscape both from sea and land.

While analysing the maritime cultural landscape it is important to express that it constitutes a part of landscape in a wider sense. This aspect is best studied using the objects in the landscape. In the third chapter of this paper, the ancient remains of communication are dealt with. These are classified as to their primary function and are used in order to illustrate the theoretical constructions of the first two chapters. For the purpose of a wider explanation, examples come from the waters (watercrafts), areas between water and land (landing-places and harbours), and also from dry land (stone labyrinths). With the help of these objects, it is shown that the maritime cultural landscape reveals itself also through the study of the separate elements and that these are strongly connected to each other.

Shipwrecks – *tools of communication*, which have been in the centre of maritime studies in Estonia, have never been considered as an important part of the maritime

landscape. The fact that a whole society, its social and economic structure, traditions, technologies, sense of beauty, changes and developments, is mirrored also in these vessels, is not considered. In this paper it is shown that shipwrecks exist in close relation to other elements of the maritime cultural landscape and the information gained from the study of shipwrecks is not only useful for maritime archaeology, but for archaeology in general.

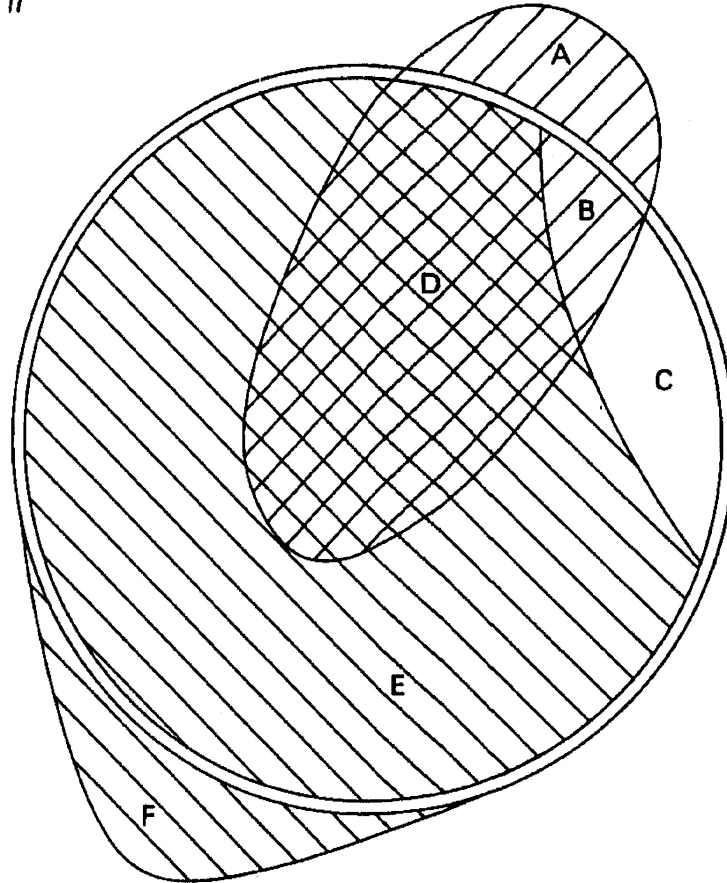
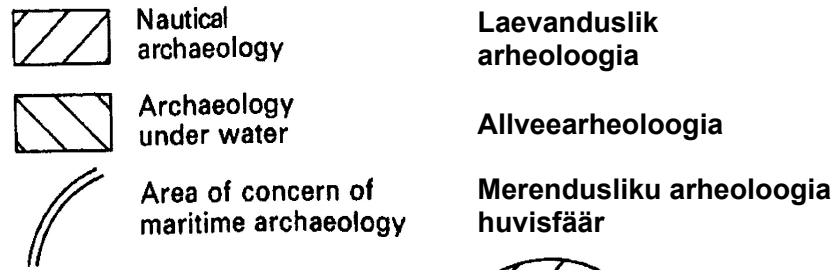
Places for landing – *the facilities of communication*, have been for land-based archaeology probably the most interesting antiquity in the maritime landscape. However, the terms describing these places – landing place and harbour, are used as synonyms in Estonian archaeology and, apart from the differences between these terms, they have not been defined until now. It should be emphasised that the definition of, for example, an object or landscape is only a theoretical tool that can be changed in the course of an investigation. A landing place acts as a natural harbour, which does not need to, but usually does, include some kind of construction, and/or place where the boats are drawn ashore. The concept of ‘harbour’ arose in the Baltic Sea region only when the development of ships achieved a size, which made it impossible to land without suitable constructions. Thus, harbours on the coasts of the Baltic Sea became a reality only from the 10<sup>th</sup>-11<sup>th</sup> centuries, but landing places existed long before this.

Stone labyrinths – *symbols of communication*, are often found in close vicinity to natural harbours. Even if these are represented in Estonia, they have obtained a limited amount of attention. In the present paper the stone labyrinth is taken to represent the symbolic communication in the maritime cultural landscape. The purpose has been to answer different questions concerning stone labyrinths, such as, what kind of stone labyrinths are known, where do they appear, and which methods can be used to date them? Further questions include reasons for their construction, and their function. The author’s intention has been to demonstrate the strong connection between these objects and communication, and to show how the non-material side of the maritime cultural landscape and aspects connected to it are revealed through stone labyrinths.

The maritime cultural landscape differs in no way from the cultural landscape on dry land. The terms “cultural landscape” and “maritime cultural landscape” complement

each other; the difference is mostly within the geographical aspects and is important in broadening underwater archaeological research. In the case of Estonia, because of the nearly total absence of a maritime perspective in archaeological studies, it is extremely important to concentrate on the maritime part of the coastal landscape. Because of this research should be conducted to locate and document the maritime cultural components, both below and above the water. The aspects of archaeology, which are referred to by the maritime elements, should be defined. Greater attention should be given to waterways and natural conditions that affect navigation, because, for example, higher water level does not automatically mean better possibilities for waterborne transport. Including scientific disciplines, such as geology and geography, would help to reveal the physical boundaries of maritime activities; history and ethnography would shed light on the life and customs of the coastal settlers, as well as on the connections with other coasts etc. And as a future goal, there remains the study of the concrete maritime landscape, with interpretation in a chronological, spatial or problem-based sense. The first steps in this direction are already made.

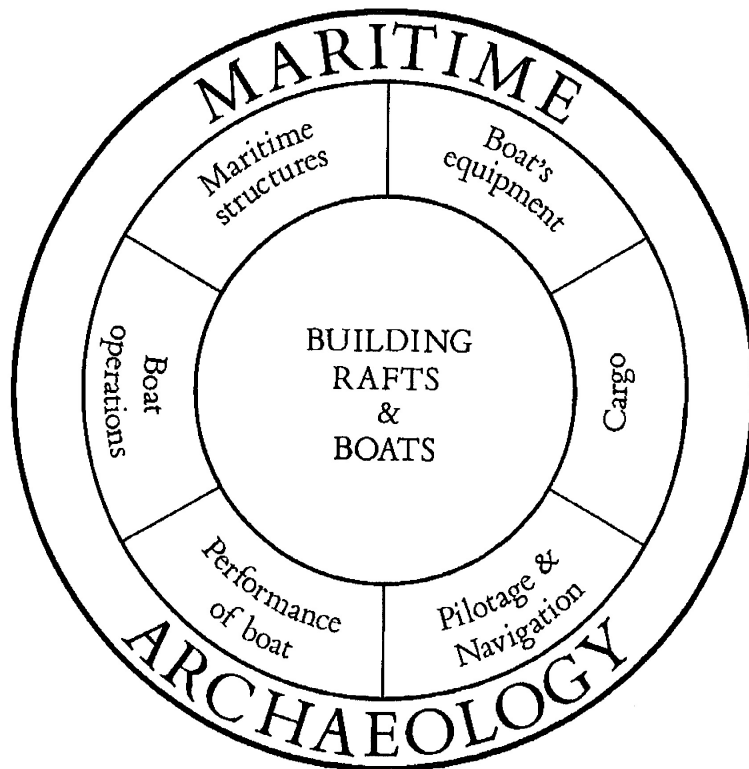
In the year 2003, the project – *Prehistoric and medieval settlement units on the coast of Saaremaa* – started in Estonia. The research concentrates on settlement units along the coast of Saaremaa, analysing their establishment and development throughout the Bronze Age until early medieval times and their connection with maritime activities. It is a pilot project that is, for the first time in Estonia, focusing on the symbiotic relationship between terrestrial/agricultural and maritime cultural landscapes. At the same time, it is the first project ever treating problems of the maritime cultural landscape in Estonia, but hopefully not the last.



- |   |   |
|---|---|
| <b>A</b> Leiud kalmetest                | <b>A</b> Finds in graves                  |
| <b>B</b> Leiud randadelt                | <b>B</b> Finds on beaches                 |
| <b>C</b> Leiud kuivendatud kohtadest    | <b>C</b> Finds on drained sites           |
| <b>D</b> Vee alt avastatud veesõidukid  | <b>D</b> Rafts and Boats found underwater |
| <b>E</b> Teised vee alt leitud objektid | <b>E</b> Other finds from underwater      |
| <b>F</b> Kuivale maale jäänud leiukohad | <b>F</b> Submerged land sites             |

Lisa 1. Keith Muckelroy diagramm illustreerimaks merendusliku arheoloogia valdkonda (Muckelroy 1978: 9).

Appendix 1. Keith Muckelroy's diagram to illustrate the scope of maritime archaeology (Muckelroy 1978: 9).



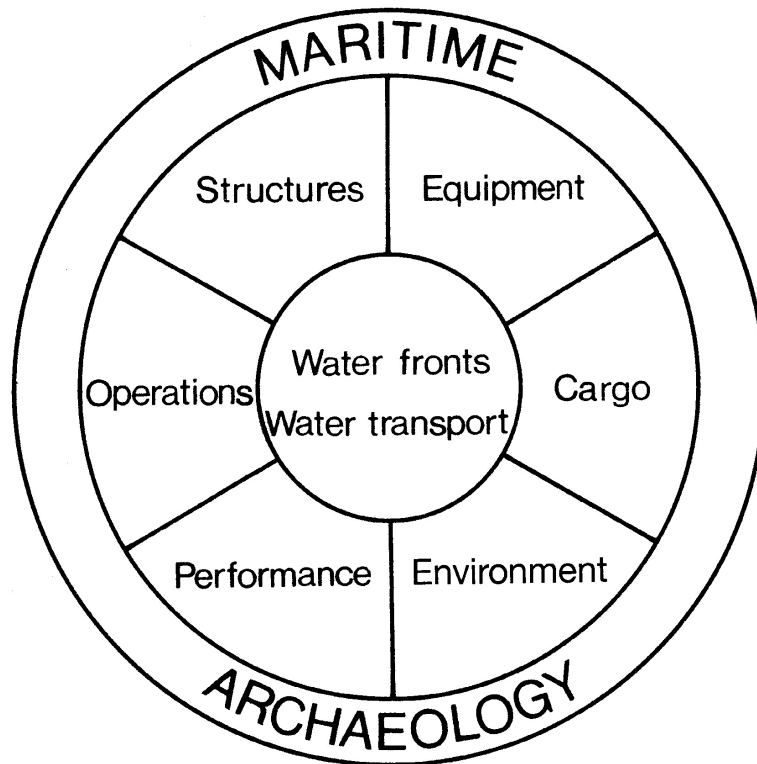
## MERENDUSLIK ARHEOLOOGIA PARVEDE JA PAATIDE EHTAMINE

**Merenduslikud struktuurid**  
**Paadi kasutamine**  
**Paadi toimimine**

**Paadi varustus**  
**Laadung**  
**Juhtimine ja navigatsioon**

Lisa 2. Sean McGrail'i diagramm I illustreerimaks merendusliku arheoloogia valdkonda (McGrail 1984: 37).

Appendix 2. Sean McGrail's diagram I to illustrate the scope of maritime archaeology (McGrail 1984: 37).



**MERENDUSLIK ARHEOLOOGIA**  
**RANNIKUALAD**  
**VEETRANSPORT**

**Struktuurid**  
**Operatsioonid**  
**Teostus**

**Varustatus**  
**Laadung**  
**Keskkond**

Lisa 3. Sean McGrail'i diagramm II illustreerimaks merendusliku arheoloogia valdkonda (McGrail 1995: 330).

Appendix 3. Sean McGrail's diagram II to illustrate the scope of maritime archaeology (McGrail 1995: 330).

### **Vormsi lääne- ja lõunarannik.**

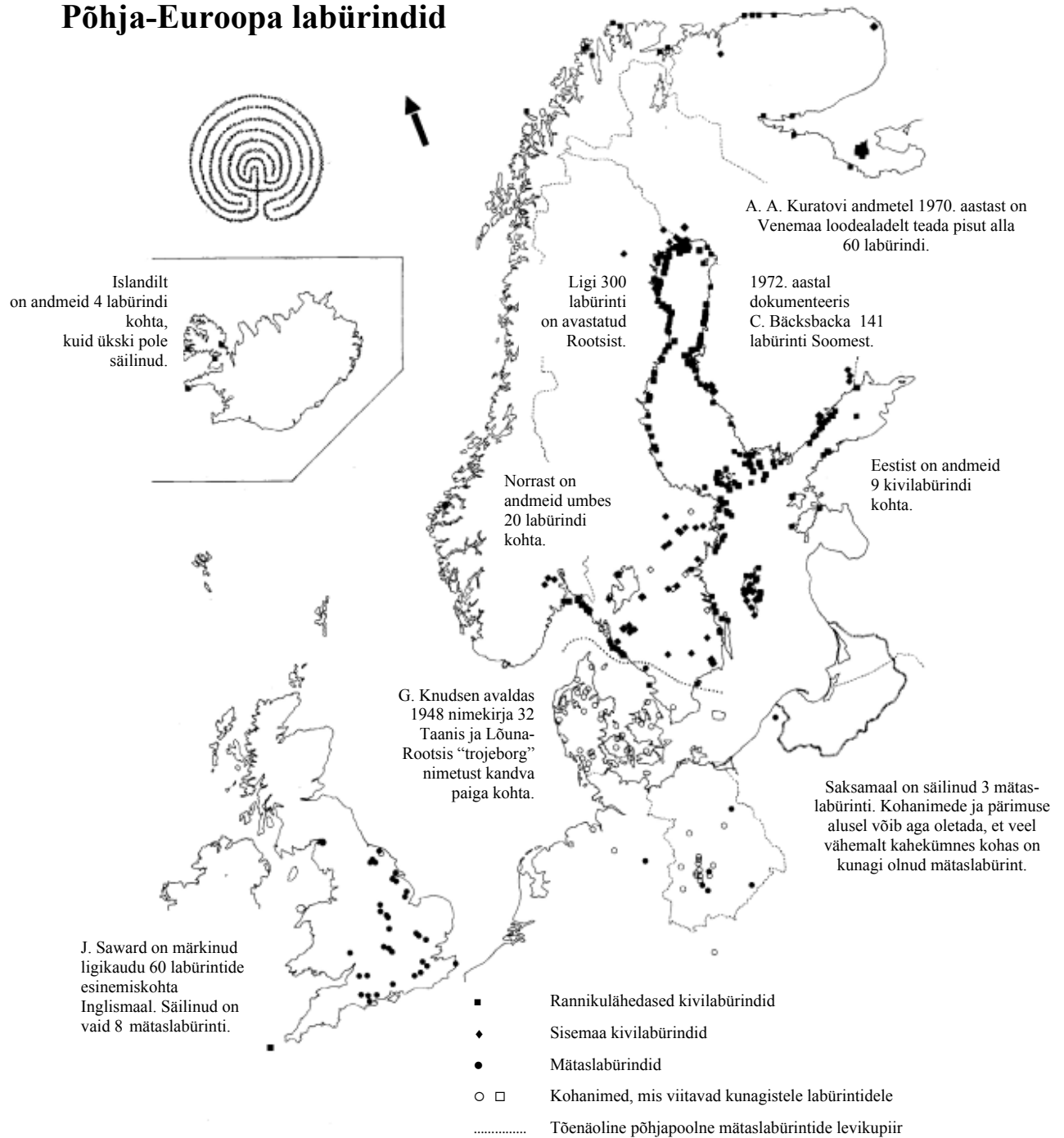
Tuletorni juurest läheb randjoon esmalt S suunas, pöörduv siis SO kuni Mõisaholmini ja läheb sealt edasi O suunas kuni Söderbü otsa, tehes hulga soppe ja neemesid. Tuletorni juures on rand metsastunud. Kaugemale lõunasse ja idasse taganeb mets paiguti rannast ja ilmuvad põllud ning kadakatega karjamaad metsatukkadega. Rand on madal ja kivine ning kruusa-liivase põhjaga. Kohati leidub lõunakalda ääres ka muda ja savi.

M a a m ä r g i d. Tuletornist 2 kbl S asub Saksbü sadama sild, mille otsal suur kraan; silla lähedal seisab tulepaak. Paagist 1  $\frac{3}{4}$  ml SSO asub mereääres Forbü küla hulga väljapaistvate veskitega. Forbüst samas suunas ja sama kaugel on väike madal Mõisaholmi laht. Üle lahe ja rannaäärsete suurte põldude 1 ml rannast paistab Suuremõisa asundus hulga punaste katustega valgete hoonetega. Saare SW-otsast ulatub merre neem Mõisaholm, millel kaugemale paistev kõrge metsatukk. Lõunaküljes on saare rannal suur sopp Hullolaht; üle lahe 1 ml rannast paistab metsa ääres valge seintega ja musta katusega tornita Olai kirik,  $\varphi = 58^{\circ}59',9$   $\lambda = 23^{\circ}14'$ , kiriku ja lahe vahel asub randjärv Prestviik,  $\frac{1}{2}$  ml pikk ja  $\frac{1}{4}$  ml lai; järvest voolab väike jõgi lahte. Kirikust 3  $\frac{1}{2}$  ml SW suunas ulatub merre kitsas ja lage Rumponina umbes 1  $\frac{1}{2}$  ml pikkuselt. Rumponina otsast 1 ml vastu SW seisab madal rohulaid Pasi, millel rida kaugelepaistvaid heinaküüne. Rumponinast NW pool kaldal asub Svibülaht ja sadam. Rumpo küla ja Olai kiriku vahel kõrgemal lagedal kohal metsa ääres asub Hullo küla, kus torniga ap. õigeusu kirik ja hulk veskeid. /.../

Lisa 4. Vormsi saare lääne- ja lõunaranniku kirjeldus rannikul paiknevate navigatsioonimärkide abil (Mey 1927: 150-151).

Appendix 4. Description of the western and southern shore of Vormsi island with help of the navigationmarks on land (Mey 1927: 150-151).

## Põhja-Euroopa labüridid



Lisa 5. Põhja-Euroopa labürintide levikukaart (Kraft 1982: 90).

Appendix 5. Location of Northern European labyrinths (Kraft 1982: 90).