

Tartu Ülikool
Filosoofia teadusond
Ajaloo ja arheoloogia instituut
Arheoloogia õppetool

Martti Veldi

Keskused ja kommunikatsioon Kagu-Eestis rauaajal
(vara)uusaegsete kaartide taustal

Magistritöö

Juhendaja:
Vanem-teadur Heiki Valk (*Phd*)

Tartu 2009

Sisukord

1	Sissejuhatus	4
1.1	Töö eesmärgid ja ajalised ning ruumilised raamid	4
1.2	Töö ülesehitus	5
1.3	Allikad	6
1.3.1	Arheoloogilised allikad	6
1.3.2	Kartograafilised allikad	6
2	Uurimislugu ja üldiseid arengujooni teedevõrgu kujunemises	8
2.1.1	Uurimisest Eestis	8
2.1.2	Uurimisest väljaspool Eestit	11
2.2	Euroopa muinasaegsete teede üldisi arengujooni	14
3	Teooria ja meetodika	20
3.1	Teede uurimine maastikuarheoloogia osana	20
3.2	Põhimõisted	21
3.3	Kommunikatsiooniteooria osa teede uurimises	23
3.4	Infrastruktuur, võim ja keskused	25
3.5	Teede uurimise meetodid	27
3.6	Käesoleva töö meetodika	29
3.6.1	Ajalooliste kaartide digitaalne kasutamine	29
3.6.2	Ajaloolistel kaartidel olevate teede analüüs	31
3.6.3	Kagu-Eesti linnuste analüüs	31
4	Teed ja muistised ajalooliste kaartide taustal	32
4.1	Teed ajaloolistel kaartidel	32
4.2	Muististe üldine seos ajalooliste teedega	33
4.2.1	Tartu–Rõngu–Pikasilla	34
4.2.2	Rõngu–Valga	35
4.2.3	Tartu–Otepää–Valga	35
4.2.4	Tartu–Kanepi–Ihamaru–Kirumpää–Vastseliina	36
4.2.5	Vastseliina–Rõuge–Mõniste–Valga	37
4.2.6	Tartu–Räpina	38
4.2.7	Räpina–Vastseliina	39
4.2.8	Räpina–Kanepi–Valga	40
5	Kagu-Eesti linnused ja muistised uusaegsete teede taustal	41
5.1	Hinniala	41
5.2	Mõrgi Kuningamägi	42
5.3	Rõuge	43
5.4	Urvaste	44
5.5	Truuta Nahaliin	45
5.6	Tilleoru Kantsimägi	46
5.7	Rosma	47
5.8	Kauksi Leerimägi	48

5.9	Võuküla Kindralihaud	49
5.10	Lääniste.....	49
5.11	Tartu.....	50
5.12	Unipiha	52
5.13	Alt-Laari ja Erumäe	53
5.14	Peedu Kerikmägi ja Elva Kalevipoja süng	55
5.15	Aakre	56
5.16	Puka e Kuigatsi	57
5.17	Sangaste	58
5.18	Otepää ja Oandimägi	59
5.19	Pikasilla Vooremägi	60
6	Rauaaegsed keskused ja kommunikatsioon Kagu-Eestis.....	62
6.1	Linnuste ja teede paiknemissuhted maastikul	62
6.2	Rauaaja esimese poole keskused ja kalmed	64
6.3	Linnused rahvasterännuajal	67
6.4	Kagu-Eesti linnused ja teed eelviikingi- ja viikingiajal.....	67
6.5	Kagu-Eesti linnused ja teed hilisrauaajal.....	74
	6.5.1 Venelaste retked Tartusse ja Otepääle 11.–12. Sajandil Vana-Vene kroonikates...	74
	6.5.2 Kagu-Eesti teedest Henriku Liivimaa kroonikas.....	75
7	Kokkuvõte	82
	Centers and communication in south-eastern Estonia during the Iron Age in the context of Early Modern Era maps	86
	Kasutatud allikad ja kirjandus	90
	LISA	101
	Jooniste nimekiri/ <i>List of figures</i>	102

1 Sissejuhatus

Teede ja kommunikatsiooni ajaloo uurimine on interdistsiplinaarne valdkond, millele võib läheneda väga erineva vaatenurga alt. Käesoleva magistritöö prismaks on arheoloogia, mis oma kõige klassikalisemal kujul uurib muistiseid ühiskondi läbi nende poolt toodetud materiaalse kultuuri. Materiaalne kultuur ei hõlma endas mitte ainult esemeid (nt relvad, ehted, tööriistad, toidunõud jne), vaid ka inimese poolt loodud maastikku ja maastiku elemente, mis kokku moodustavad **kultuurimaastiku** (vt Lang 1999; Valk 1999), sealjuures on teed ühed kõige olulisemad maastikukujundajad.

Kultuurimaastiku uurimisele keskendub maastiku- ehk asustusarheoloogia, mis analüüsib küsimusi asustusüksuste, asustuskeskuste, asustuspiirkondade, asustusvõrgu, asustushierarhia jms olemusest läbi aegade ning käsitleb inimese ja looduse vastastikuseid suhteid ja mõjutusi (Lang 2006a; Lang 2006b). Samas peegeldab maastik läbi asustushierarhia ka ühiskondlikke struktuure ning suuremõõtmelised maastikumuutused (nt põllusüsteemide, linnuste, infrastruktuuri rajamine jne) viitavad koonduvale keskvõimule (Johnson 2005).

Seega lähtudes maastikuarheoloogiast ei saa uurida ainult teid, vaid arvestama peab ka sellega, mis on piltlikult öeldes teisel pool teed, st maastikul paiknevad arheoloogiaobjektid ehk muistised moodustavad terviklikke komplekse, mis on omavahel seotud teedega. Teede arheoloogilise uurimise eesmärgiks ei saa kunagi olla ainult tee ise, vaid teadmine, mida teed võivad öelda omaaegse ühiskonna toimimise kohta, seda läbi kommunikatsiooni mõtestamise.

1.1 Töö eesmärgid ja ajalised ning ruumilised raamid

Käesolev magistritöö keskendub muinasaegsete teede ja kommunikatsiooni uurimisele, kasutades selleks ajaloolisi kaarte ning arheoloogiliste muististe levikut maastikul. Ajaloolistel kaartidel olevate teede ning muististe analüüsimisel on suurimat rõhku pandud linnuste ning nende lähiümbruses olevate muististe paiknemissuhete täpsemale selgitamisele, eesmärgiga kindlaks teha, kas linnuste näol on lähtuvalt maastikust ning ümbritsevatest muististest tegemist kesksete või piirialadel paiknevate objektidega.

Töö eesmärgid on järgnevad:

1. Siduda (vara)uusaegsetel kaartidel olevad põhimaanteed tänapäevase teedevõrgu ning maastikulise situatsiooniga.
2. Analüüsida ajaloolistel kaartidel olevaid maanteid seoses lähiümbruses asuvate muististega, eesmärgiga piiritleda konkreetsete teede või teelõikude vanust või kasutusaega.
3. Analüüsida linnuste kui keskuste paiknemist maastikul seoses ajalooliste teede ja muististega, eesmärgiga selgitada linnuste täpsemat funktsiooni läbi asupaiga ning kommunikatsioonivõimaluste.
4. Määratleda vee- ja maanteede osatähtsust muinasaegses teedevõrgus.

Käesolev magistritöö on **ajaliselt piiritletud** rauaaajaga eelrooma rauaaaja algusest (500 eKr) kuni hilisrauaaja lõpuni (1227). Kuna töö peamiseks uurimisobjektideks on muinasaegsed linnused, siis on lähtuvalt linnuste dateeringutest käsitletud eraldi alapeatükkidena rauaaaja esimest poolt (500 eKr–450 pKr), rahvasterännuaega (450–600), eelviikingi- ja viikingiaega (600–1050) ja hilisrauaaega (1050–1227).

Uurimuse **geograafiliseks raamiks on Kagu-Eesti**, mille all mõistetakse Suurest Emajõest lõunasse jäävat ala, mis idas piirneb Peipsi järvega, läänes Väikse Emajõe ja Võrtsjärvega ning lõunas Lätiga. Kõige suuremad probleemid Kagu-Eesti piiritlemisega on seotud selle kagunurgaga, kus administratiivpiirid ja etnilised piirid ei ole kunagi olnud päris identsed. Päris selge ei ole ka Kagu-Eesti lõunapiir: kuigi Valga ja Hargla vahel on selge piirjoon Koiva jõe näol, jätkub Haanja kõrgustik edasi tänapäeva Läti aladel. Oluline osa Kagu-Eesti ruumilisel käsitlusel on orograafilistel maastikrajoonidel, kus tooni andvateks piirkondadeks on Ugandi ja Palumaa lavamaad, Peipsi ja Võrtsjärve madalikud, Otepää ja Haanja kõrgustikud ning Valga ja Võru-Hargla nõod (maastikurajoonide kohta täpsemalt vt Arold 2005).

1.2 Töö ülesehitus

Lisaks sissejuhatusele ja kokkuvõttele jaguneb magistritöö ülesehituselt viieks suuremaks peatükiks, mis on vastavalt teemadele liigendatud alapeatükkideks. Teine peatükk tutvustab lühidalt teede uurimisega seotud historiograafiat ning annab kirjanduse põhjal põgusa ülevaate Euroopa muinasaegsete teede üldistes arengujoontest. Töö kolmas peatükk keskendub vanade teede uurimisega seotud teoreetilistele ja meetodilistele lähtekohtadele.

Lisaks käesoleva uurimistöö meetodile tutvustatakse ka teisi võimalikke uurimismeetodeid. Neljanda ja viienda peatüki sisuks on anda lähem ülevaade (vara)uusaegsetel kaartidel olevatest Kagu-Eesti teedest ning linnuste kui keskustega seotud arheoloogilistes muististest – sisuliselt on tegemist materjaliesitusega. Magistritöö kuues peatükk on pühendatud materjaliesitusest tulenevatele laiematele üldistustele, seda ka kirjanduse ja kirjalikes allikates leiduvate teadete abil. Uurimustööga kaasneb ka kaartidel põhinev mahukas lisa.

1.3 Allikad

1.3.1 Arheoloogilised allikad

Käesoleva töö kirjutamisel on kasutatud peamiselt arheoloogilisi ning kartograafilisi **allikaid**. Arheoloogiline allikmaterjal koosneb peaaegselt erinevast informatsioonist muististe leviku kohta maastikul, kus on kasutatud Muinsuskaitseameti poolt loodud kaitsealuste ning arvele võetud muististe nimekirju (www.muinas.ee). Samuti on kasutatud leidnud TÜ arheoloogia kabinetis loodav Eesti arheoloogilise kohainfo koondandmebaas ning Eesti Kirjandusmuuseumi rahvaluule andmebaas. Muististe asukoha selgitamisel maastikul on abiks olnud Maa-ameti koduleheküljel asuv kultuurimälestiste kaardirakendus (www.maaamet.ee) ning Maa-ameti poolt loodud WMS teenus GIS/CAD programmidele.

1.3.2 Kartograafilised allikad

Ajalooliste kaartide kasutamise on hõlpsaks teinud Eesti Ajalooarhiivi kaartide digitaalne register (www.eha.ee), kus on tavakasutajale võimaldatud juurdepääs tervele hulga skaneeritud kaartidele.

Kartograafilisest allikmaterjalist on kasutatud ajaloolisi kaarte kolmest erinevast perioodist, mis katavad ajavahemikku 1684–1839. Vanimad kaartidest kuuluvad Lõuna-Eestit hõlmavate rootsiaegsete katastrikaartide hulka, mille mõõdistustööd toimusid aastatel 1681–84 Liivimaa maamõõduinspektor Arnold Emmerlingi käe all (Must 2000, 253). Kuna kaardid valmisid tsiviil ja sõjaväevõimude koostöö tulemusena, siis on sinna kantud olulist infot nii ühiskonna, majanduse kui ka infrastruktuuri kohta. Kagu-Eestit puudutavatest rootsiaegsetest kaartidest on käesoleva uurimuse raames kasutatud leidnud:

1. Kambja, Nõo, ja Tartu-Maarja kihelkondadega piirkonnakaart aastast u 1684 (EAA f 308, n 2, s 85)

2. Otepää, Puhja, Rannu ja Rõngu kihelkondadega piirkonnakaart aastast u 1684 (EAA f 308, n 2, s 92)
3. Kambja, Kanepi, Otepää ja Urvaste kihelkondadega piirkonnakaart aastast 1684 (EAA f 308, n 2, s 88)
4. Rõuge ja Vastseliina kihelkondadega piirkonnakaart aastast 1684 (EAA f 308, n 2, s 177)
5. Põlva, Räpina, Rõuge ja Võnnu kihelkondadega piirkonnakaart aastast 1686 (EAA f 308, n2, s 103)
6. Liivimaa üldkaart aastast 1686 (EAA f 308, n 2, s 3)

Lisaks rootsiaegsetele kaartidele on laiemat kasutust leidnud ka L. A. Mellini Liivimaa atlas (EAA f 854, n 4, s 470, leht 7; Regio järeltrükk 1991), mis valmis 16-aastase töö tulemusena 1798. aastal (viimane kaardileht ilmus trükist küll alles 1810; vt Varep 1960, 30). Mellini atlase kaardilehtedest on siin kasutatud Tartu ja Võru kreisi kaarte, mille mõõtkavaks on u. 1: 200 000. Kuigi Mellini atlasel puudub täpne geodeetiline alus, on see vanade ühenduste uurimisel siiski ammendamatu väärtusega.

Kronoloogilises järjestuses kõige noorem ajalooline kaart on 1839. aastal ilmunud C. G. Rückeri Liivimaa spetsiaalkaart (EAA f 1809, n 2, s 293; Regio järeltrükk 1992), mis põhineb juba täpsel triangulatsioonil. Kaardi mõõtkava on 1: 184 275 (Varep 1957, 11). Erinevalt Mellini atlasest on Rückeri kaardile märgitud ka tähtsamad taliteed. Nii Rückeri kui Mellini kaartide üheks väärtuslikumaks osaks on neil leiduv toponüümiline informatsioon.

Kolme erineva ajastu kaartide kasutamise eesmärgiks on vaadata, kuivõrd ja kas üldse, on peamiste liiklusteede marsruut aja jooksul muutunud. Kaartide täpsemal kasutamisel on pikemalt peatunud magistritöö metoodikat tutvustavas alapeatükis.

2 Uurimislugu ja üldiseid arenguhooni teedevõrgu kujunemises

Muinas- ja keskaegsete teede teaduslik uurimine¹ on nii Eestis kui ka mujal maailmas olnud võrdlemisi juhuslik, lähtudes eelkõige üksikuurijate isiklikest teaduslikest huvidest. Üheks põhjuseks on kindlasti asjaolu, et teid saab analüüsida vaid osana laiemast süsteemist, kus infrastruktuur väljendub nii maastikus kui reflekteerib ka ühiskondlikke arenguid. Järgnev historiograafia ei ole kindlasti kõikehõlmav, vaid annab pigem aimu teede ajaloo uurimise erinevatest võimalustest Eestis ja naabermaades. Peatüki teine pool peatub põgusalt kirjanduse põhjal Euroopa muinasaegsete teede üldistel arenguhoontel.

2.1.1 Uurimisest Eestis

Muinasaegsete teede ja kommunikatsioonide uurimisega on eesti arheoloogia- ning ajalookirjutuses tegeletud võrdlemisi vähe, kuigi viimase viie aasta jooksul on uute teaduslike uurimuste hulk tunduvalt tõusnud, näidates, et teema on vajalik laiemate sotsiaalsete üldistuste tegemiseks. Teede ajaloo kasvavast populaarsusest annab tunnistust ka 2005. aastal Varbusel avatud Eesti Maanteemuuseum (<http://muuseum.mnt.ee/>) ning mitmed selleteemalised teaduskonverentsid.

Suur osa vanu teid puudutavast kirjandusest oli pikka aega seotud ainult ühe mehe – **Väino Eineri** – nimega. Eineri teedelasel uurimistöo võtab kokku 1988. Aastal ilmunud monograafia pealkirja *Korilasrajast kiirteeni* (Einer 1988). Tegemist on põgusa ajaloolise ülevaatega Euroopa ja Eesti teedest, alates muinasajast ning lõpetades tänapäevaga. Eineri materjaliesitus on poolpopulaarteaduslik ja suures osas üldistav, kuid sellegipoolest sisaldab raamat palju olulist informatsiooni. Teose suurimaks puudujäägiks on ebahühtlane viitamine, millest tingituna jääb sügavalt segaseks, milliseid allikaid autor on kasutanud ning kust tema saadud andmed pärinevad. Väino Einerilt on ilmunud ka veel mitu populaarteaduslikku artiklit (Einer 1976; 1978; 1980) ajakirjas Eesti Loodus ning kolm ajaloolisi teid käsitlevat peatükki kogumikus *Rakvere Teedevalitsuse kroonika* (Einer 1993). Väino Eineri puhul tuleb siiski nentida, et tegemist oli teinseneri, mitte ajaloolase või arheoloogiga ning paraku kumab see läbi ka tema töödest, kus võib täheldada vastavate teadmiste lünklikkust. Seega

¹ Seni on ajalooliste teede otsimine ja kirjeldamine suuresti olnud nõ kodu-uurijate pärusmaa.

tuleb Eineri väidetesse suhtuda teatud ettevaatlikkusega. Väino Eineri tööde läbivaks teesiks on, et enne Rootsi aja algust puudus Eesti alal korralik teede ja sildade võrgustik. Seda toetab ka Ants Viirese (Viires 1980, 117) nägemus ratasveoki kasutusest keskaegses kaugliikluses kui anomaalsest nähtusest.

Üksikküsimustes on käsitlemist leidnud Tartut läbiv ning Emajõe ületav liiklustee, millel on mõnevõrra peatunud **Andres Tvauri** oma Tartu muinasaega käsitlevas monograafias (Tvauri 2001). Lisaks Tvaurile tuleb Tartu teed puudutavatest arutlustest esile tõsta **Harri Moora** (Moora 2002) ning **Kaur Alttoa** (Alttoa 1995) töid. Kagu-Eestit läbivaid kaubateid seoses Otepää linnusega on vaadelnud **Ain Mäesalu** (Mäesalu 1993). Muinaslinnuste ja teede paiknemis-suhteid maastikul käsitles oma 2005. aastal ilmunud artiklis **Arvis Kiristaja** (Kiristaja 2005).

Sohu rajatud pakk-teede uurimisega on Eesti arheoloogidest kõige põhjalikumalt tegelenud **Ain Lavi**, kes on tuginedes arheoloogiliste leidudele ja suulise rahvapärимuse andmetele avaldanud ka pikema ülevaateartikli (Lavi 1998). Viimaste aastate ulatuslikumaid sooteede uurimisi viidi läbi 2005. aastal Pärnumaal Lehu rabas, kus avastati vähemalt kuus lõiku sooteid (Lavi & Roio 2006). Kuigi suurem osa Eesti sooteedest on ilmselt rajatud kas Liivi- või Põhjasõja ajal, võib sooteede rajamise komme ulatuda ka muinasaega.

Teede ja tänavasillutiste jäänuseid on avastatud ka arheoloogilistel linnakaevamistel. Nii puhastati näiteks 2005. aasta kevadel päästekaevamiste käigus Tartu kesklinnas Rüütli tänaval välja 13.–14. sajandi puitsillutis (Veldi 2006a).

Teede seisukohalt väärrib veel esiletõstmist **Anti Selarti** uurimus Eesti idapiirist keskajal, kus muuhulgas on käsitletud piirialadel olevaid maismaa- ja veeteid (Selart 1998, 70-91) ning nende tähtsust keskaegses kaubanduses. Lisaks teede käsitlemisele on Selart ära toonud ka kaardi Ida-Eesti keskaegsest kommunikatsioonist (Selart 1998, 81 joonis 11). Anti Selarti lähenemine on medievistidele omaselt allikakriitiline, põhinedes peamiselt kirjalikel allikatel. Eesti keskaegset kagupiiri ning sellel kulgenud teid on arheoloogi seisukohalt uurinud ka **Heiki Valk** (Valk 2006a). Heiki Valgu sulest on ilmunud ka üldistavam artikkel viikingiaegsest suhtlemisest ning võimukeskustest Läänemere idaosas (Valk 2008) ning Kagu-Eesti võimalikest hilisrauaaegsetest ja keskaegsetest maanteedest (Bałk, X. 2009).

Numismaatiku vaatenurgast on kommunikatsiooni-probleeme käsitletud **Ivar Leimus** ning **Mauri Kuidsoo**, kelle ühine artikkel *Koprad ja hõbe* (Leimus & Kiudsoo 2004) vaatlleb viikingiaegseid suhtlusmustreid Kagu-Eestis lähtuvalt tolleaegsest kopranahkade ja hõbeda

kaubandusest. Laiemalt kaubavahetuse seost muinasaegsete aaretega on Ivar Leimus analüüsinud veel mitmes oma kirjatöös (vt Leimus 2003a, 2004, 2006, 2007). Seoses mündiaaretega on Kagu-Eesti keskaegsete teede temaatikat lahanud ka Mauri Kiudsoo (Kiudsoo 2005).

Uue suuna teede ajaloo uurimisse tõi kartograaf **Tõnu Raid**, kelle 2005. aastal ilmunud põhjalik monograafia *Eesti teedevõrgu kujunemine* annab hea ülevaate Eesti teestiku arengust kartograafilise allikamaterjali põhjal, jõudes järeldusele, et viimase kolmesaja aasta jooksul ei ole peamiste teede trajektoor Eesti alal muutunud (Raid 2005). Hoolimata põhjalikust kaardimaterjalist ning uudsete tehniliste lahenduste kasutamisest (digitaliseeritud ajalooliste kaartide ühildamine kaardiprojektsiooniga), jääb Raidi monograafia pigem kirjeldavaks kui analüüsivaks.

Eraldi uurimisvaldkonnana tuleb muistsete teede juures mainida **geoinformaatikat**, mille võimalusi on kasutatud ka Eesti arheoloogias (Konsa 1999) ning ajaloolises kartograafias (Koppel 2002; 2005; Koppa 2006). Kuigi GIS on geograafia alastes uurimustes olnud elementaarne töövahend juba aastakümneid, on GIS-i võidukäik arheoloogias alles algamas, seda eriti maastikuarheoloogias (vt Mehrer & Wescott 2006). Eesti arheoloogias ei ole geoinfosüsteemide potentsiaal veel laiemat rakendamist leidnud. Seda kindlasti ka asjaolul, et geoinfo andmebaasi loomine ning originaalse kaardimaterjali tootmine on äärmiselt kulukas ning aeganõudev ettevõtmine.

Muinas- ja keskaegsete teede ja kommunikatsiooniga seostuvaid küsimusi on põgusalt käsitletud ka paaris Eesti ajaloo **üldteoses**. Siinkohal võib esile tõsta lehekülgi koguteostes *Eesti ajalugu I* (Eesti ajalugu I 1935, 182–186) ja *Eesti ajalugu II* (Eesti ajalugu II 1937, 66–67; 85–88), mille vastavaid lõike ei ole küll palju, kuid üldistusi tegevate tekstidena kannavad nad siiski vajalikku infot. Koguteoses *Eesti ajalugu I* on ka tagasihoidlik katse jagada muinasaegsed teed kolme kategooriasse vastavalt suuruse ja tähtsuse järgi: 1) kohalikud teed 2) kihelkondade ja maakondade vahelised teed ning 3) kogu maad läbivad ning naabermaile viivad teed (Eesti ajalugu I 1935, 183). Võrdlemisi pealiskaudselt leidis muinasaegne kommunikatsioon käsitlemist koguteoses *Eesti esiajalugu*, kus seoses muinasaegse territoriaaljaotusega on publitseeritud kaart tähtsamatest ühendusteedest nooremal rauaajal (Eesti esiajalugu 1982, 402). *Eesti esiajaloo*s avaldatud muinasaja lõpu suhtlussüsteem põhineb väga selgelt ainult linnustel ning tundub mõnevõrra meelevaldsena, kuna jätab mulje, et arvestatud ei ole teiste muististeliikide ega ka looduslike oludega.

2.1.2 Uurimisest väljaspool Eestit

Pikaajalised ajaloolise maastiku uurimistraditsioonid on **anglo-ameerika maades**, kus ühe olulisema mõtleja ja mõjutuste edasiandjana tuleb kindlasti ära märkida briti ajaloolise geograafia suurkuju **William Hoskins**'it (1908–1982), kes oma laiaulatuslike tööde hulgas puudutas ka mitmeid maastikuarheoloogiaga seonduvaid probleeme (vt Hoskins 1955). Hoskins'iga samaväärseks ideede levitajaks võib pidada nõ uue kultuurigeograafia rajajat **Denis Cosgrove**'i (1948–2008; vt Cosgrove & Daniels 1988). Kuigi kumbki autoritest ei ole kitsamalt ainult teede uurimisele keskendunud, on nende tööde mõju ajaloolise maastiku, sealhulgas ka teede, tõlgendamisele ilmselt raske üle hinnata.

Klassikalise ajaloolis-geograafilise koolkonna tuntuimaid teede uurijaid on **Paul Hindle**, kelle peamiseks uurimisteemaks on Inglismaa keskaegne teedevõrk, mis omakorda baseerub rooma-aegsetel teedel (vt Hindle 2001; 2002).

Korralik teaduslik uurimustöö vanade teede alal on ära tehtud **Soomes**, kus juba mõnikümmend aastat on sellega tegelenud **Jaakko Masonen**. Masoneni töödest väärrib esiletõstmist Soomes 1980. aastatel läbi viidud teede uurimist kokkuvõttev artikkel, mis põhiliselt keskendub Hämeenlinnast Turusse kulgeva keskaegse *Hämeen Härkätie* analüüsimisele (Masonen 1988), aasta hiljem avaldas Masonen ajaloolisest Häme Härjateest ka põhjaliku monograafia (Masonen 1989). Tänapäevaks on *Hämeen Härkätie*'st saanud ajaloolisi paiku ühendav turismiobjekt, millel ei puudu ka oma kodulehekülg (<http://www.harkatie.net/>). 1995. aastal ilmus Masonenilt pikem üldistav teos teedest ja infrastruktuurist Soomes viikingiajast kuni keskaja lõpuni (Masonen 1995). Lisaks kirjalikele allikatele ning toponüümika andmetele viis Masonen Soomes läbi ka arheoloogilisi kaevamisi, mis andsid üllatavalt häid tulemusi, näidates, et Soome teedevõrk on olnud pidevas kasutuses, alates algelise liikluse tekkest kuni tänapäevani. Käesoleva töö kirjutamisel ongi kõige enam lähtunud Masoneni tähelepanekutest, kes jagab Skandinaavias toimunud kommunikatsioonide-alase arheoloogilise uurimistöö kahe peamise meetodilise suundumuse vahel (Masonen 1988, 80):

1. Teede ja sildade arheoloogiline kaevamine ning orgaanilise materjali dateerimine dendrokronoloogia ja raadiosüsinikmeetodi abil.
2. Kommunikatsiooni uurimine, mis põhineb majanduslikel faktoritel, topograafial ja muististe levikul ning lähtub inimgeograafiast ja sidemetest erinevate asustusüksuste vahel.

Põhjamaadest on lisaks Soomele muinas- ja keskaegsete teede ning transpordi uurimisega põhjalikumalt tegeletud veel Taanis ja Rootsis, kus on säilinud ka mitmeid sellealaseid muistiseid.

Rootsi teedeuurijatest on üks olulisemaid peamiselt Gotlandi uurimisega tegelenud **Kalle Måhl**, kelle monograafia (Måhl 2002) Gotlandi teedest võtab kokku kogu saare infrastruktuuri, minnes ajas tagasi varauusajast kuni saare asustamiseni kiviajal. Kindlasti tuleb mainida ka **Stefan Brinki**, kes kasutab vanade teede lokaliseerimiseks peamiselt kohanimede ja ruunikivide analüüsi. Viimased püstitati sageli suuremate teede äärde ning sel moel funktsioneerisid nad ka teetähistena. Brinki tähelepanekutest on üks olulisemaid väide, et vanimad kirjalikes allikates mainitud teed on interregionaalsed e kahte erinevat “maad” (kindlalt eristuva elanikkonnaga asustusüksus) ühendavad teed (Brink 2000, 64).

On ka loogiline, et suured väliskeskonnaga ühendust pidavad liiklussooned leidsid kirjalikes allikates enam kajastamist kui tavalised “külavaheteed”. Samas võib arvata, et suured sissetallatud teed omasid ka mingit traditsionaalset väärtust – teed teati ja mäletati ning osa sellest püsis kasutuses veel pärast alalise asustuse hääbumist tee vahetus läheduses.

Metoodiliselt lähenemiselt erineb teistest teedeuurijatest mõnevõrra **Elisabeth Rudebeck**, kes näeb väga tugevat ruumilist seost teede ja matmispaikade vahel (Rudebeck 2002). Rudebeck peab teid tähtsateks maastikuelementideks, mis ei omanud kontrolli ainult kaubanduse ja kommunikatsiooni üle, vaid etendasid ka olulist ideoloogilist rolli (Rudebeck 2002, 187). Teed ühendatuna matmispaikadega annavad võimsa suhtluskanali nii horisontaalselt kui vertikaalselt, st viivad kokku maise elu hauatagusega.

Ajaloolisi kaarte on vanade teede uurimiseks kasutanud rootsi arheoloog **Nils Björhem**, kelle üheks huvialaks on Trelleborgi ning Lundi ühendav suur tee, mille vanust on pakutud isegi pronksiaega. Björhem viis omavahel kokku vanad kaardid ning arheoloogiliste välitööde käigus kogutud informatsiooni ja leidis, et tee on keskajast varasem ning viitab asustuslikele sidemetele vanemast kuni noorema rauaajani (Björhem 2001, 61–72).

Keskajal kasutuses olnud lohisteede ning nendega haakuva problemaatikaga on tegelenud Taani etnoarheoloog **Christer Westerdahl** (Westerdahl 1996; Вестердаль 1997), kelle uurimispiirkond hõlmab Norra ranniku ning Botnia lahe äärsed alad. Westerdahl peab lohisteede kujunemisel väga oluliseks regiooni toponüümilist ainet ning looduslikke olusid.

Uuenduslikult jagab taani arheoloog Fennoskandia kolmeks nn transporditsooniks, mis, olles omavahel küll ühendatud lohisteedega, erinevad nii liiklemis- kui majandusspetsiifika poolest. Eraldi projekti raames on uuritud ka viikingiaegset karusnahakaubandust Põhja-Skandinaavias, seda seoses saamide ning liiklemisega Fennoskandia mägedes (Bergman *et. al* 2006). Projekti käigus analüüsiti omalaadset teelõiku, kus kahte mäekuru ühendav rada oli tähistatud lumest väljaulatuvate kivirahnudega. Uudse meetodikana kasutati raja dateerimiseks kividel paiknevaid samblikke, mis kasvavad kindla kiirusega. Kuigi selline tehnoloogia ei võimalda absoluutset dateerimist, näitas samblikke mõõtmine, et kivid pidid olema püsti aetud enne aastat 1500 (Bergman *et. al* 2006, 402–403).

Viimaste aastate tähtsamatest uurimistöödest tuleb kindlasti mainida Taani arheoloogi Søren Sindbæki võrgustiku analüüsil põhinevaid uurimusi, mis on andnud uudse lähenemise viikingiaegse Skandinaavia linnaeelsete asulate omavahelise ning kaugsuhtluse mõtestamisele (Sindbæk 2007a; Sindbæk 2007b). Võrgustiku teooria rakendamist arheoloogilise materjali tõlgendamisel on lähemalt käsitletud töö teoreetilise alapeatükis.

Lätis on muistseid kaubasidemeid seoses esemetüüpide levikuga uurinud **Ēvalds Mugurēvičs** (Мугуревиц 1965), kelle uurimustulemused näitavad, et juba 10.–13. sajandil oli Ida-Lätis välja arenenud alaline maismaateede võrgustik. Aktiivselt kasutati ka Väina ja Koiva veeteid, mis funktsioneerisid tähtsate transiitteenadena. Oluliseks peab Mugurēvičs transiitteenete omadust siduda naaberalade võimukeskusi (Мугуревиц 1965, 129). Läti uurijatest on hilisrauaaegse ja keskaegse Koiva liikluskoridori uurimisega tegelenud **G. Skutans** (Скутанс 2001).

Kommunikatsiooni uurimise seisukohalt väärivad esiletõstmist mitu **Põhja-Vene** aladel läbiviidud uuringut, mis keskenduvad peamiselt sisemaa veeteid ühendavatele maasildadele, lohisteedele e lohadele². Märkimisväärse töö Vene põhjaosa veeteede ning neid ühendavate maasildade uurimises on ära teinud **Nikolai Makarov** (Makarov 1994). Sarnaselt Westerdahliga näitab Makarov veenvalt kirjalike allikate ning laialdase arheoloogilise välitöö põhjal, et keskaegsed lohad, mis olid olulised ühenduskohad veeteede vahel, haakuvad väga hästi 11.–13. sajandi asulakohtade ning kalmistutega, korreleerudes üldise Vene põhjaalade koloniseerimisega. Lohad kujutasid endast veetranspordi kõige keerulisemaid lõike, kuid

² Vana-Vene kroonikates on kasutusel sõna *волоок*, millest tuletatud *волоком* tähendab lohistamisi või lohinal. Inglisekeelses kirjanduses on levinud termin *portage*, mis tähendab veesõiduki mööda maad tirimise kohta, aga ka kaubavahetuse ning kaupade ümberlaadimise paika.

samas funktsioneerisid ka kauplemise ja kauba ümberlaadimispaikadena ning maksukogumiskohtadena. Oma uurimustöös peab Makarov kõige olulisemaks konkreetsete lohade väljaselgitamisel keskkonnatingimusi, kohanimed, muististe levikut ning teede orientatsiooni. Samas ilmneb huvitava tõigana, et maasillad ei ole kuidagi seotud võimu konsolideerumisele viitavate monumentaalsete muististega, nagu linnused ja suured kääpad (Makarov 1994, 15). Siinkohal jääb lahtiseks küsimus lohade haldamise osas. Kellele või kelle võimupiirkonda nad kuulusid, kui läheduses puuduvad kesksemale võimule osutavad muistised? Ühe võimalusena võib maasildade kontrollijatena näha sealsete asulate elanikke, kuid on üsna vähetõenäoline, et nad ilma suuremate sõjaliste tugipunktideta suutsid omada võimu laialdastesse kaubandusvõrkudesse kuuluvate teelõikude üle ning neid veel maksustada.

Loode-Vene veeteede uurimise juures tuleb mainida ka **Pjotr Sorokini** töid, kes valdavalt keskendub ajaloolistele veetranspordi vahenditele (Sorokin 1994) ning veeteede uurimisele (Сорокин 1997). Keskaegset vee- ja maatransporti on Novgorodi arheoloogilise leiuväinuse põhjal käsitlenud **G. E. Dubrovni** (Дубровни 2000). Anatoli Aleksandrov on tuginedes antiikautoritele käsitlenud võimalikku Torunti veeteed, mis kulges mööda Narva jõe läbi Peipsi ja Pihkva järvede Velikaja jõkke (Александров 2009).

Teeduurimise populaarsuse tõusu näitab kindlasti ka Euroopa Arheoloogia Assotsiatsiooni 11. aastakonverentsil 2005. aasta sügisel toimunud eraldi sessioon, mis kandis nime *Roads as Archaeology*.

2.2 Euroopa muinasaegsete teede üldisi arenguhooni

Lühidalt sissejuhatuseks tuleks peatuda Rooma Impeeriumi teedevõrgul, millel suuresti põhineb Euroopa keskaja teestik (Hindle 2001). Roomlaste ehitatud teed olid sillutatud ning äärmiselt sirged, väga levinud oli täisnurksete pöörete kasutamine (Davies 2002). Nii nagu Rooma riigi ajaloost, on ka impeeriumi teedevõrgust palju kirjutatud ning siinkohal ma vasatval historiograafial peatuma ei hakka.

Tooksin välja vaid mõned üksikud punktid ilmestamiseks keskuste ja võimu manifesteerimise seost kommunikatsiooniga, mis Rooma Impeeriumi teede näitel avaldub väga selgelt.

Üldiselt on Rooma teede alases kirjanduses (nt Margary 1973) levinud arusaam, et roomlaste ehitatud teed moodustasid hoolikalt planeeritud süsteemi. Paul Hindle seevastu on Britannia

näitel tõestanud, et Rooma provintssides ehitati teid nn tükitööna – kindel tee ehitati kindla eesmärgiga määratud ajaks. Leidus küll teid, mis ristusid ja jätkusid vajalikes kohtades, kuid üldine teedevõrgu laialdasem planeerimine puudus. Suurem üldplaneering oleks eeldanud detailse Britannia kaardi olemasolu, kuid tõendid sellise kaardi kohta puuduvad. Kirjalikest allikatest on Rooma teede kohta teada vaid *Antonine Itineraar*, mis on impeeriumi peamiste teede nimekiri (Hindle 2001, 13). Vanim Rooma impeeriumi teedekaart on pilt-itineraar nimega *Tabula Peutingeriana*³, mille vanim teadaolev keskaegne koopia pärineb aastast umbes 1200. Viimased uurimused väidavad, et tegemist ei olegi algselt roomaaegse kaardiga, vaid kaardi originaal pärineb tõenäoliselt Karolingide ajast (751–814) ning see pidi edasi andma karolingidest valitsejate vallutuslikke ambitsioone (Albu 2005, 136).

Valdav osa rooma teedest oli ilmselgelt militaarse suunitlusega, rajatud linnuste vahele eesmärgiga, et liigutada vägesid ja varustust võimalikult kiiresti ühest kohast teise. Pärast uute provintside alistamist hakati sõjateede kõrval rajama ka eraldi kaubateid. Uurijad on täheldanud, et on võimalik vahet teha eriotstarbel planeeritud ning loomulike arengute käigus kujunenud teedel (Hindle 2001, 13). Tee-ehitajad järgnesid vahetult leegionitele ning praktiliselt kohe, veel maa sõjalise vallutamise käigus, rajati ajutised teed, et tagada vägede juurdevoolu ning varustamist (Davies 2002).

Üldiselt on Rooma teede puhul täheldatud, et teed rajati paralleelselt linnuste ja linnadega, mis tähendab, et asustuslikud objektid dateerivad ka teid. Samas on ka juhtumeid, kus linnused on ehitatud juba olemasolevate teede äärde, mida reedab linnuste omavaheline kaugus, mis sel juhul kipub jääma ühe päevateekonna sisse (u 16–24 km; Hindle 2001, 18).

Nagu tänapäevalgi olid roomaaegsed teed erineva suuruse ja tähtsusega. Kuigi tee-ehituses olid olemas mingid kindlad standardid võis tee näiteks tee laius varieeruda 3 meetrist kuni 10 meetrini. Teekraavid võisid sageli puududa või olid rajatud vaid ühele poole teed, sillutisena kasutati kohalikke materjale, millest kõige levinumad olid kruus, tulekivi, munakivid ning paeplaadid (Davies 2002).

Rahvasterännu tagajärjel kokku varisenud Rooma impeerium jättis pärandusena Euroopale väga korraliku ning efektiivse teedesüsteemi, millest sai keskaegse liikluse üks alustalasid. Üldjuhul ehitati Euroopas keskajal uusi teid juurde väga vähe ning seega põhines keskaegne suhtlemine roomlaste ehitatud teedel, kuigi nende remontimisele pöörati teenimatult vähe

³ Kaart on kättesaadav internetiaadressil:

http://www.fhaugsburg.de/~harsch/Chronologia/Lspost03/Tabula/tab_intr.html. 12.04.09

tähelepanu. Roomlased suutsid oma teedesüsteemiga luua kiire kommunikatsioonivõrgustiku, mida ületasid alles uusaegsed innovatsioonid (Matthews 1990, 752).

Praegune uurimisseis näitab, et üldiselt puudus viikingiajal (800–1050) Euroopas korralikult väljaehitatud **maismaateede** võrk. Liiguti mööda kindlaid topograafiliselt määratletud radu, mis kulgesid mäeseljandikel ja piki veekogude kaldaid. Välditi madalamaid soostunud alasid ning jõgede ületamiseks kasutati koolmekohti. Muinas- ja keskaegse liiklemise kohta on arvatud, et tavainimene ei läinud enamasti kodust kaugemale, kui ühe päeva teekond, mis jalgsi minnes on keskmiselt 20–30 km. Liikumiskiirus mööda veeteed ja ka talvisel ajal võis olla tunduvalt suurem. Ivar Leimus on kauplemiskohti viikingiajal sidunud aardeleidudega ning pannud tähele, et aarded jäävad oletatavatest kauplemiskohtadest just keskmiselt ühe päevateekonna kaugusele ning need, mis on kaugemal, asuvad veete e ääres (Leimus 2003b, 50). Päevateekonda kui muinasaegset kauguste mõõteühikut on maininud ka Väino Einer (Einer 1988, 52), pidades selleks u 30 km.

Viikingiaegsete teede kohta on arvanud (Einer 1988, 50), et peamiselt liiguti neil ratsutades ning Väino Einer on muinasaegset teed iseloomustava mõistena kasutusele võtnud termini “ratsarada”. Ka Ants Viirese uurimus Baltimaade veovahenditest paistab kinnitavat väidet, et muinas- ning isegi keskaegses kaugliikluses kasutati ratasveokit võrdlemisi harva (Viires 1980, 117). Sellise tõlgenduse puhul jääb aga segaseks küsimus, kuidas toimus suvine maismaa kaugkaubandus. Absurdsena tundub mõte, et kogu kaup veeti kohale hobuste seljas. Üldjuhul on viikingiaegsete teede uurimine näidanud, et maismaa transpordi korral püüti võimalikult palju vältida veetakistusi ning sageli oldi selleks sunnitud ette võtma pikemaid teekondi, kui algselt planeeritud. Kuigi suuremate ja raskemate materjalide (puit, ehituskivid) vedamisel eelistati keskajal veeteid, oli maismaatransport siiski olulise kaaluga (Stamper 2003, 262). Skandinaavias haakub viikingiaeg poliitilise võimu tsentraliseerumise ning linnalise asustuse tekkega (Barret *et. al* 2000, 1), mis on hästi jälgitav ka infrastruktuuri arengus. Viikingiaja uurija Else Roesdahl on alla kriipsutanud, et korralik teedesüsteem oli tähtis keskvõimu manifesteerimise seisukohalt, kuna see võimaldas sõjalistel jõududel kiiresti ja operatiivselt liikuda (Roesdahl 1982, 48–50).

Skandinaavia uurijad (nt Nielsen 2002, 188) on märkinud, et kuni viikingiajani ehitatud teed praktiliselt puudusid ning tegemist oli mööda maastiku kulgevate radadega. Kindlasti kasutati reisimise juures hobuseid, kuid isegi sel juhul oli liikumine võrdlemisi keeruline. Kuni viikingiajani kasutati hobuseid vaid ratsaloomadena, talvel olid tähtsal kohal kelgud. Viikingiaeg tõi kaasa arvestatavad muutused maismaatranspordis, mille üheks eelduseks oli

efektiivsete jaluste ja rakmete kasutuselevõtt (Nielsen 2002, 188), mis võimaldasid kasutada hobust veoloomana. Siit on ka oletatud, et hobuse kasutamine veoloomana andis põhjust algul lühematel ning hiljem ka pikematel sõitudel rakendada hobuseid ratasveokite ette. Nielsen arvab, et ratasveokid tulid esmalt kasutusele linnataolistes asulates ja nende lähiümbruses (Nielsen 2002, 188). Siiski on tõenäoline, et ühe talu piires kasutati vankreid ja lohisteid isegi intensiivsemalt kui keskuste ja asulate omavahelises suhtlemises.

Viikingiaja suurimad uuendused kommunikatsioonis ei ole seotud mitte maismaa- vaid veeteedega. Vastavalt senistele andmetele võeti just viikingiajal kasutusele suur nelinurkne puri. Samuti muutusid oluliselt ka laevade mõõtmed ning kaubamahutavus, mis võimaldasid transportida uut liiki kaupu, mille vedamini oli õigustatud vaid suurte koguste puhul: nt teravili, ehituspuit ja kivimaterjalid. Viikingiaegne ookeanilaev oli kulukas ning ei pidanud vastu üle 30 aasta. Islandi puhul on sellise laeva väärtuseks arvatud suure talu hind (Nielsen 2002, 188).

Suuremad kaubaveod toimusid viikingiajal mööda **veeteid**. Viikingilaev oli kerge ja madala süvisega hõlpsasti manööverdatav alus, mis võimaldas sõitmist ka väiksemates sisemaa veekogudes. Tähtsaim viikingiaja kaubatee oli “varjaagide juurest kreeklaste” juurde minev Austervegr, mis kulges mööda suuremaid, omavahel lohisteedega ühendatud Ida-Euroopa jõgesid. Varase kaugliikluse juures etendasid olulist rolli veeteed ning veelahkmeid ületavad lohisteed. Vene keeles lohistuskoha terminina kasutuselolev sõna волок esineb ka arvukates toponüümides (nt Võšni Volotšok, Volokolamsk, Perevolka). Eesti alal on veekogude vahelise maismaaühendusteega kõige enam seostatud Valgat, mille nimetus võib olla tuletatud kunagi Pedeli ja Koiva jõgede vahel kulgenud kandeteest. Seda argumenti toetab sõna lätikeelne vaste *valkat*, mis tähendab kandma (Einer 1988, 48). Virumaal viitab muistsele lohisteele Narva jõe ääres asuv Perevolka küla (Einer 1993, 13).

Kuna varajaste liiklusteede juures puudusid enamasti sillad üle suuremate vooluvete, siis kasutati jõgede ületamiseks **koolmekohti**. Koolmekohad kui tähtsad maismaateede elemendid on väga hästi jälgitavad näiteks Inglismaa kohanimeses, kus toponüümide ühe osana on laialdaselt levinud sõna *ford* e koolmekoht⁴ (Blair 2001, 74). Koolmekohtade teadmine nõudis lähiümbruskonna looduslike olude põhjalikku tundmist ning koolmed olid määravaks liiklusteede trajektoorie kujunemisel.

⁴ nt Oxford, Stanford

Oluline koht teede arengus on **sildadel**, mida viikingiajast teatakse üldiselt vähe, sest jõgede ületamiseks kasutati valdavalt koolmekohti. Seetõttu on iga uus teave vanade sildade kohta äärmiselt oluline. Taani üheks tuntuimaks “liiklusmuistiseks” on Raving Engest Jellingi lähedalt pärinevad puitsilla jäänused, mis on dateeritud 979. aastase pKr. Silla mastaapsust (natuke alla 1 km pikk ning 5,5 m lai) arvestades lasi selle nähtavasti ehitada kuningas Harald Sinihammas († 986), kes oli ka objekti haldajaks ning maksustajaks. On arvatud, et sild funktsioneeris väga lühikest aega, kuna seda ei ole kordagi parandatud (Roesdahl 1982, 48).

Arheoloogia seisukohalt väärivad veel mainimist 1990. aastatel Inglismaal Hemingtonist avastatud kolme silla jäänused, mis suunasid liiklust üle Trenti jõe⁵ 11.–13. sajandil. Kruusa kaevandamise käigus avastatud sillad olid üle 50 m pikad ja kaks neist olid valmistatud üleni puidust. Noorima silla ehitusel oli lisaks puidule kasutatud massiivseid kivist 9,6 m pikkuseid plintoseid⁶ (Stamper 2003, 262). Nii mastaapsete sildade ehitamine näitab, et maismaa liiklus pidi toimuma võrdlemisi intensiivselt. Kõigele lisaks on sildade ja sooteede ehitamises nähtud prestiižiküsimust – seda kinnitavad mitmed ruunikivid, mille püstitajateks on märgitud sillaehitajaid (Roesdahl 1982, 48–50). Ruunikirjades on märgitud sillaehitamist kui erilist teenet. Sarnaselt ruunikivide püstitamisele ehitati sildu surnud sugulaste mälestamiseks (Gurevitš 1992, 14).

Muinas- ja keskaegses kommunikatsioonis tuleb oluliseks pidada veel **sooteid**, mille teadmine võimaldas märksa kiiremini liikuda maastikul. Esimesed otseselt tee-ehitusega seotud kohad olidki soode ja jõgede ületuspaigad. Sohu laotud haod või pakkteed on kasutusel tänapäevalgi ning on ka piisavalt arheoloogilisi tõendeid nende kasutamisest muinasajal. Näiteks sai Soontagana maalinna ilmselt üle sootee, millele suurepäraselt viitab muistise toponüüm (Viies 1998, 207).

Kommunikatsiooniprobleemide lahti mõtestamisel tuleb Eesti ja teistegi Põhjamaade puhul arvestada, et liiklemine sõltus väga palju aastaajast. Suve- ja **taliteed** kulgesid erinevatel trajektooridel, kasutati erinevaid liiklemisvahendeid ning ka liiklemise põhjused olid erinevad. Külmad talved võimaldasid vabalt pääseda üle vete ning avardasid tunduvalt liiklemisevõimalusi kui suvised märksa enam looduse poolt ette kirjutatud teed (Eesti ajalugu I 1935, 182). Taliteid kasutati väga edukalt ka reisimiseks pikemate vahemaade taha, mille üheks heaks näiteks on Adam Oleariuse reis koos Schleswig-Holsteini saadikutega läbi

⁵ Trenti jõgi on Inglismaa ajaloos üks tähtsamaid kaubandusega seotud jõgesid. Jõgi saab alguse Staffordshire kõrgustikult ning läbib Nottinghami, Newarki ja Gainsborough, suubub Humberi jõkke.

⁶ Nelinurkne alus

Liivimaa Moskvasse 17. sajandi keskpaigas (Olearius 1996). Ka suuremate sõjakäikude korraldamiseks eelistati sageli taliteid, seda eriti juhul, kui oli vaja ületada suurem veetakistus. Hoolimata palju suuremast liiklemisvabadusest taliteedel, kujunesid välja kindlad talvised marsruudid ning taliteede võrgud. Samas on talvel kasutuses olnud teede rekonstrueerimine märksa keerulisem ning kindlate ühenduskohtade tuvastamine praktiliselt võimatu, kuna neist ei ole järgi jäänud ühtegi materiaalist tõestusmärki. Taliteede uurimise osas peaks väärtuslikku infot pakkuma rahvapärirus.

3 Teooria ja metoodika

Laiema tausta andmiseks keskendub järgmine peatükk **arheoloogiliste teede**⁷ uurimise seisukohalt olulisematele teoreetilistele suundumistele ning lähtekohtadele. Samuti antakse ülevaade ka erinevatest teede uurimise meetoditest ning peatutakse pikemalt käesoleva töö metoodikal.

3.1 Teede uurimine maastikuarheoloogia osana

Teede ja teedevõrkude uurimine **maastikuarheoloogia osana** on järginud üldisi arheoloogia teooria arenguid (põhjalikumalt vt nt Anschuetz *et al.* 2001), kus esile võib tõsta kolme suuremat teoreetilis-praktilist koolkonda, mille populaarsus on jälgitav kindlate dekaadidega, kuigi kõik nad eksisteerivad paralleelselt ka tänapäeval:

1. 20. sajandi esimest poolt ilmestab ajalooline-geograafiline koolkond, mis ammutas ja ammutab siiaaani oma teadmised peamiselt kirjalikest allikatest, kasutades ajaloolise maastiku rekonstrueerimisel vanu kaarte ning kirjeldusi erinevatest kirjalikult fikseeritud allikatest, nt kroonikad ja reisikirjeldused. Ajalooline-geograafiline koolkond on tugevalt esindatud anglo-ameerika uurimistraditsioonides (vt Johnson 2007 ja seal viidatud kirjandus), kus maastiku, sealjuures ka teedevõrgu, terviklik mõtestamine on tihedalt põimunud ajaloolise geograafiaga.
2. Koos protsessuaalse e Uue arheoloogia tulemisega 1960. aastatel, mille käigus „arheoloogia vabanes süütusest“ (Clarke 1973), muutusid arusaamad ja meetodid ka maastikuarheoloogias. Kui teoreetilis arheoloogias rõhus protsessualism deduktiivsele selgitamisele, mitte pelgale kirjeldamisele, siis praktilises arheoloogias eeldas uus suund täpisteaduslike meetodite ja analüüside kasutamist (Renfrew & Bahn 2000, 39). Maastikuarheoloogia edasist arengut mõjutasid ka Lääne-Euroopas (Suurbritannia, Taani, Saksamaa, Madalmaad) aset leidnud suuremahulised teetööd, mille käigus avastati hulgaliselt uusi muistiseid ja muististekomplekse, mis nõudsid maastiku käsitlemist lähtuvalt terviklikkuse ehk holistlikkuse printsiibist. Uus maastikukäsitlus eeldas ka erinevate tehniliste lahenduste rakendamist, mis tänaseks

⁷ Teoreetilise ja praktilise arheoloogia meetoditega uuritav tee.

päevaks on muutnud GIS-i, GPS-i, aerofotode ja tahhümeetri kasutamise maastikuarheoloogias elementaarseks (vt nt Mehrer & Wescott 2006).

3. 1980. aastate lõpus – 1990. aastate alguses järgnes protsessuaalsele arheoloogiale täpisteadusliku pohmellina postprotsessuaalne paradigma, mille peamiseks eesmärgiks sai muinasaegse inimese, ühiskonna ja ka muististe interpreteerimine ehk tõlgendamine (vt Hodder 1991 ja seal viidatud kirjandus). Uue suunana tuli maastiku tõlgendamisse maastikufenomenoloogia, mille ideeks on maastiku kui kompleksi tunnetamine. Mida mõtleb ja tunneb inimene, kui ta jalutab kultuurmaastikul? Millised seosed võivad tekkida kalmete, kultuskohtade, külade ja neid ühendavate teedega? Fenomenoloogilise suuna ristiisaks võib pidada Christopher Tilley't, kes muuhulgas käsitleb oma teostes ka teede tähendust maastiku olemuses (Tilley 1994).

3.2 Põhimõisted

Kuna käesolev töö lähtub maastikuarheoloogia põhimõtetest, siis on esmalt vajalik defineerida maastiku mõiste, mille üle on viimaste kümnendite vältel tuliselt diskuteeritud. Liigse segaduse vältimiseks mõistetakse siinkohal **maastikku** vastavalt Euroopa Maastikukonventsioonile (Euroopa Maastikukonventsioon, Firenze 2000):

Maastik – inimese poolt tajutav, looduslike ja/või inimtekkeliste tegurite toimel ning vastasmõjul kujunenud iseloomulik ala.

Arheoloogilistest teedest rääkides, tuleb selgitada ka mõistet “tee”. Tunnustatud Soome teedeuurija Jaakko Masonen (Masonen 1995, 10) on välja toonud kolm peamist iseloomulikku joont, millest vähemalt ühele peaks iga tee vastama. Masoneni määratluse kohaselt on **maantee** –

1. alaline, regulaarselt kasutatav ühenduslüli kahe kindla punkti vahel, mida kasutab enam kui üks kogukond.
2. kas täielikult või osaliselt ehitatud, kasutades astmeid, laudu, sildu, aluskonstruksioone vms.
3. määratletud õigusliku staatusega – eksisteerivad reeglid, mis reguleerivad tee korrashoidu ja kasutusõigust.

Muinas- ja keskaegsete teede puhul on keeruline leida teed, mis vastaks kõigile kolmele nõudmisele, kuna väga pikka aega ei toimunud paljudel teelõikudel mitte midagi iseloomulikku tee-ehitusele. Samas arvan, et kolmanda punktina mainitud tee õigusliku staatuse määratlemine pidi toimuma juba võrdlemisi varakult. Tee võimaldas teostada sellel liiklejate üle majanduslikku ja osaliselt ka poliitilist kontrolli. On üsna tõenäoline, et teelolija pidi mingil hetkel läbima tolli- või kontrollpunkti. Teekasutuse kontrollijatena võib teatud nurga alt näha ka teeröövleid, kes kahtlemata pidid välja ilmuma juba esimeste teede ajal. Rootsi uurija Elisabeth Rudebeck rõhutab, et teid võib näha kui maastiku poolt määratletud omandipiire, millel on ka sümboolne tähendus (Rudebeck 2002, 183). Teid oluliste piiritähistena on käsitlenud ka Paul Hindle, kes mõnab, et Inglismaal Rooma Impeeriumi ajal rajatud teed funktsioneerisid hiljem kihelkonna (*parish*) piiridena (Hindle 1998). Ka eesti keeles on sõna “tee” sünonüümi “rada” üheks tähenduseks piir, mis esineb näiteks sõnas “rajajoon”. Võrdluseks olgu toodud veel tänapäevane praktika, kus teed rajatakse valdavalt üldkasutatavale maale, mis külgnevad kruntide piiridega, vältimaks üldkasutatavate teede kulgemist üle eramaa. Lähtuvalt sellest loogikast võisid ka muinasaegsed kaugteed kulgeda pigem piirkondade ääre- või piirialadel kui otse läbi tihedalt asustatud alade.

Liikluse ja transpordiga on veel seotud mõned põhimõisted, mis on selguse mõttes järgnevalt defineeritud, esmalt rõhuasetusega erinevatel tee-elementidel ning seejärel asustust puudutavatel terminitel.

Veeteed – mööda jõgesid ja järvi kulgevad liiklussooned, mis muuhulgas võimaldasid ka kaugliiklust.

Lohisteed – kahte veeteed ühendavad maismaasillad, mille läbimiseks oli vaja paati järel lohistada. Lohisteed mängisid olulist rolli Põhja-Vene jõgesid mööda kulgevas liiklussüsteemis. Eesti keeles tähistab lohistamisjälge sõna “loha”, mis võiks erialaterminoloogias tähendada ka lohisteed.

Sooteed – hagudest ja roigastest soodesse ja rabadesse rajatud teelõigud, mida on nimetatud ka soosildadeks. Sõna “sillutama” on tänaseni kasutuses seoses tee-ehitusega. Sooteid on peetud (Viires 1998, 207) vanimateks ehitatud teelõikudeks. Arheoloogia-alases kirjanduses on sooteid nimetatud ka pakkteedeks.

Taliteed – talviti üle soode, rabade ja veekogude kulgevad sirgemaad teed, mis võimaldasid liikuda kohtades, mis olid suviti läbipääsmatud. Taliteed olid eriti tähtsad suuremate

kaubavedude jaoks nii sisemaal kui ka kaugliikluses. Võib arvata, et muinasajal oli talvine liiklus mitmeid kordi intensiivsem kui suvine.

Ratsarajad – peamiselt ratsutamise käigus kujunenud rajad, mis kulgesid piki jõgede ja ojade kaldaid ning kõrgematel mäeseljandikel. Ratsarajad olid domineerivaks enne vankriga läbitavate rööbasteede teket.

Pinnastee – ilma spetsiaalse sillutise või teekatteta tee.

Koolmekoht – madalam koht jões, mida kasutati ülekäimiseks. Koolmekohtadesse loobiti sageli kive juurde, et oleks hõlpsam jõge ületada.

Sild – veetakistuse ületamiseks ehitatud vähemalt osaliselt alaline konstruktsioon.

Ratasveok – rataste pöörlemisel põhinev veovahend, mille tähtsaimateks tüüpideks on kahe- ja neljarattaline vanker.

Regi – jalastele toetuv veovahend, mida etnograafia andmetel kasutati aastaringelt.

Asustuskeskus – suurem piirkond, mis laiema ümbruskonna taustal kerkib esile oma tihedama ja jõukama asustusega (Lang 2002, 11).

Keskus – asustusüksus, mille asend, funktsioon või leiumaterjal võimaldavad seda pidada domineerivaks ümbruskonna teiste asustusüksuste üle (Lang 2002, 9).

Keskuse tagamaa – asustusüksused, mis (põllu-) majanduslikult tagavad võimukeskuse funktsioneerimise.

Piiriala keskus – ülejäänud asustusest mõnevõrra eemal paiknev piiriala kontrolliv keskus.

Infrastruktuur – Vee- ja maanteed võrk, mis ühendas omavahel keskusi tagamaa ja piiriala keskustega.

Eliit – ühiskonna ladvik, kes omas piisavalt majanduslikku ja sotsiaalset võimu kontrollimaks ülejäänud kogukonda. Ilmselt oli eliidi võim algselt suures osas päritav.

3.3 Kommunikatsiooniteooria osa teede uurimises

Hõlmates paljusid eluvaldkondi on **kommunikatsioon**⁸ väga laialdase sotsiaalse kõlapinnaga ning seega tihedalt seotud ka arheoloogia kui teadusega, mille eesmärgiks on uurida ning tõlgendada mineviku ühiskondi. Suhtlemine inimeste ja inimgruppide vahel on läbi aja toimunud samadel alusprintsipidel, muutunud on ainult tehnoloogia arengust tingitud vahendid. Ühiskonnas toimuvaid protsesse laiemalt vaadeldes, tuleb silmas pidada, et minevik on dünaamiline (Jones 2002, 20) ning seega ei saa tänapäevaseid teooriad üks-ühele minevikku üle kanda, kuid pidepunktideks võivad nad sellegipoolest olla.

Kommunikatsiooni tähtsaimaks osaks on interaktsioon e indiviidide omavaheline läbikäimine. Viitab ka eestikeelne väljend „läbi käima“ suhtlemisele läbi liikumise. Inimkommunikatsiooni üheks olulisemaks aspektiks on, et igal suhtlusaktil on oma põhjus (Dimbley & Burton 1994, 8). Suhtlemise põhjuslikku seost tuleks eriti rõhutada olukordades, kus kommunikatsioon on raskendatud looduslike või tehnoloogiliste tegurite poolt. Liiklemine muinas- ja keskajal ei kuulunud just kõige hõlpsamate tegevuste hulka. Seega pidi liiklemine olema ette võetud kaalukatel eesmärkidel.

Kui tänapäeva massimeediumiks on ajakirjandus ja televisioon (vt McQuail 2000), siis muinas- ja keskajal levis informatsioon suuremate inimgruppideni teedevõrgustiku kaudu. Info edastamise kiirus ning selle vastuvõtjate hulk oli muidugi mitmeid kordi madalam kui tänapäeval, kuid ei saa väita, et tolaegne inimene oleks elanud infosulus äralõigatuna muust maailmast. Näiteks oli teedevõrk kui peamine info edastamise meedium üheks Rooma Impeeriumi ekspansiooni garantiiks. Teeinsenerid järgnesid leegionidele uutesse provintssidesse ning asusid koheselt looma infrastruktuuri, et hõlbustada sõjaväe varustamist ning kiirendada keskustest tulevate instruksioonide edastamist (Davies 2002). Infrastruktuuri kujunemine toimus paralleelselt kesksete võimustruktuuride tekkimisega, kuna võimu manifesteerimine nõudis head suhtlemist võimukeskuste ning seda ülalhoidva tagamaa vahel. Teedevõrk võimaldas luua olulisi kaubanduslikke, poliitilisi ning sotsiaalseid suhteid keskuse ja perifeeria vahel, olles sealjuures ka tähtsaks poliitilise konsolideerumise teguriks.

Lähtudes kaasaegsest kommunikatsiooniteooriast, puudutab inimeste ning inimgruppide omavaheline suhtlemine ühiskonna kõige fundamentaalsemaid küsimusi võimu jaotumisest, rakendamisest ning sotsiaalsetest muutustest (McQuail 2000, 4). Ka arheoloog Jaakko

⁸ Kõige üldisemalt on „kommunikatsioon sõnumite vahetamine saatja ning vastuvõtja vahel teatavas kultuurilises ja füüsilises kontekstis“ (Palmaru 2003, 20).

Masonen (1995, 9) leiab, et liiklusteed on alati olnud vajalikud mitte ainult peamiste inimlike ning majanduslike vajaduste rahuldamiseks, vaid ka kogukondade-vahelise info ning kogemuste vahetamiseks. Masonen peab teid tänapäeva vanimateks sotsiaalse infrastruktuuri jäänusteks.

Eraldi kommunikatsiooni väljendusvormina võib käsitleda inimeste liikumist, mis medievist Harald Kleinschmidti arvates esineb kahel peamisel kujul (Kleinschmidt 2003, 264):

1. ühesuunaline liikumine e migratsioon
2. edasi-tagasi liikumine e reisimine.

Migratsiooniline liikumine oli eriti iseloomulik rahvasterännuajale, mil suured inimrühmad rändasid organiseeritud gruppides ühest kohast teise. Kõrg- ja hiliskeskaja Euroopas toimunud laialdaste migratsiooniliste ilmingutega liikumisteks olid viikingite kolonisatsioon Euroopas ja Ameerikas ning Saksa vallutus Baltimere idakaldal (Kleinschmidt 2003, 269). Viimast võib pidada üheks olulisemaks sündmuseks Eesti ajaloos. Saksa missiooniga lõppes Eesti muinasaeg ning uue eepohhina algav keskaeg tõi kaasa lisaks sotsiaalsetele ja poliitilistele muudatustele ka murrangu transpordis ja kommunikatsioonis.

Tõmmates paralleele tänapäeva massikommunikatsiooni teooriaga, tuleks ära mainida Denis McQuaili (2000, 11) poolt sõnastatud üldised kommunikatsiooni uurimise probleemid:

- Kes kellega suhtleb? (teadete allikad ja vastuvõtjad)
- Miks suheldakse? (funktsioonid ja eesmärgid)
- Kuidas kommunikatsioon toimub? (kanalid, keeled, koodid)
- Mida teatatakse? (tähendused, kajastatavad nähtused, infoliigid)
- Millised on kommunikatsiooni (ettekavatsetud või ettekavatsemata) tagajärjed? (mõju informeeritusele, arusaamisele tegutsemisele)

Lähtuvalt nendest samadest küsimustest on võimalik analüüsida ka arheoloogilist allikmaterjali.

3.4 Infrastruktuur, võim ja keskused

Kuna teede ehitamine ja hooldamine nõuab mingit laadi võimu kontsentreeritust ning kesket kontrolli, käib teede ajalugu kokku riikluse arenguga. Johtuvalt ühiskonna sotsiaalsest

arengust tuleb käsitleda ka kogukondade võimalusi luua ja hallata infrastruktuuri. Infrastruktuuri kujunemine toimus paralleelselt kesksete võimustruktuuride tekkimisega, kuna võimu manifesteerimine nõudis head suhtlemist võimukeskuste ning seda ülalhoidva tagamaa vahel. Infrastruktuuri ja võimu omavahelisi suhteid ilmestab hästi juba varem esitatud paralleel Rooma Impeeriumi laienemisega, kus teede rajamine provintssidesse võimaldas käskjalgade ja leegionide operatiivset liikumist, mis omakorda tagas kesk võimu pideva kohaloleku (Davies 2002).

Samuti on infrastruktuuri mõtestamisel vajalik mõista kogukondliku võimu arengu erinevaid etappe, mida antropoloog **Elman Service'i** (1962) laialdaselt aktsepteeritud mudeli kohaselt on neli: salk, hõim, pealikuühiskond ja riik. Eesti rauaaja puhul saab ilmselt rääkida vaid hõimu- ning pealikuühiskondadest. Rauaaja esimest poolt (eelrooma ja rooma rauaaeg) iseloomustab domineeriva talu süsteem (Lang 2002, 13), mis Service'i poolt loodud mudeli järgi klassifitseeruks hõimuühiskonnaks. Viikingiaega ja hilisrauaaega võiks arvatavasti käsitleda pealikuühiskonna raamistikus (vt Ligi 1995).

Eelviikingiajal Eestis kujunema hakkav linnus-asulate võrk toob kaasa pealikuühiskonna, mille märksõnadeks on pärandatav võim ning mitme asustusüksuse allutamine keskele autoriteedile (Demarrais 2005, 192). Pealikuühiskond Eesti alal jätkub kuni hilisrauaaja lõpuni ning esimesed tõsisemad riiklikud ilmingud hakkavad tekkima alles pärast Saksa ristisõdijate vallutust. Samas on pealikuühiskonna ja riigi vaheetapiks pakutud ka kuningriiki (Kang 2005), mida iseloomustab pealikuühiskonnale omane päritav võim, kuid seda riigile sarnasel tasemel. Riigi staatusesse jõudnud ühiskondades ei ole päritav võim enam kuigi oluline. Samuti ei esine päritava võimu kontseptsiooni ka salga ega hõimu arengutaseme juures olevate ühiskondade juures (Kang 2005, 25). Eesti puhul võiks kuningriigi mõistet rakendada hilisrauaaja kontekstis (vt Ligi 1995).

Laiemalt vaadatuna haakub teedeprobleem otseselt **Immanuel Wallersteni** (1974) maailma süsteemi teooriaga, mille kohaselt on erinevad poliitiliselt iseseisvad ühiskonnad kaubandussidemete kaudu seotud ühte suuremasse funktsioneerivasse üksusesse. Wallerstein võttis kasutusele ka „keskuse“ (või tuumik) ja „perifeeria“ mõisted selgitamaks maailma süsteemi toimimist. Wallersteini maailma süsteem on Eesti puhul ehk kõige paremini nähtav viikingiajal ja keskaegses hansaruumis.

Võimu ja infrastruktuuri probleemistikku käsitleb ka viimastel kümnenditel populaarsust kogunud võrgustikuteooria (vt Latour 2005). Arheoloogilise materjali uurimisel on võrgustikuteooriale tuginenud nt Taani arheoloog **Søren Sindbæk** (2007a; 2007b), kes

vaadeldes erinevate Skandinaavia viikingiaegsete keskuste arheoloogilist leiumaterjali eristab lisaks tavalistele kesksetele asulatele ka nn liiklussõlmpunkte, mille asupaik sõltub piirkondlikust topograafiast ning transpordivõimalustest. Sindbæk defineerib kommunikatsiooni sõlmpunktina (inglise keeles *nodal point*) funktsioneerivat asustusüksust kui teede ristumiskohas paiknevat asulat, mis ei ole pelgalt poliitilise või majandusliku väljundiga, vaid etendab pigem meediumi rolli kahe võrgustiku vahel (Sindbæk 2007a, 120–121).

Erinevalt keskse koha funktsioonidest, mille taga on kohalik transport ning mis on seetõttu tugevalt sõltuvuses tagamaast, on sõlmpunkti funktsioonid seotud kaugliiklusega, mis topograafiliste piirangute tõttu on suunatud koridoridesse. Tüüpiliselt paikneb sõlmpunkt kohas, kus topograafiline barjäär katkestab hetkeks liikluse ja vaja võib olla kaupade ümberpaigutamist või ajutist hoiustamist. Tulemuseks on võrgustik, kus mõned piiriäärsed kohad tegutsevad kaugliikluse sõlmpunktidenä ja ülejäänud võrgustik koosneb kohaliku tähtsusega punktidest. Sõlmpunkte oli teistest asustusüksustest tunduvalt vähem, sest tegemist oli optimaalsete kohtadega, kus üks kaugliikleja sai kohtuda teise kaugliiklejaga, ja kõige sobivamad olid kohad, kus liiklus seiskus mingiks hetkeks (Sindbæk 2007a, 128–129). Sõlmpunktide teooriat on ka käesolevas töös rakendatud Kagu-Eesti viikingiaegsete linnuste analüüsimisel eesmärgiga kindlaks teha, millised linnused eristuvad teistest keskustest nõ piiriala keskuste ehk piirilinnustena.

3.5 Teede uurimise meetodid

Üldistavalt võib arheoloogiliste teede uurimise jagada kaheks suunaks või valdkonnaks, mis mõlemad kasutavad arheoloogia meetodeid, ja olles enamasti kasutuses paralleelselt, moodustavad ühe osa maastikuarheoloogiast.

Tinglikult võiks nimetada esimest valdkonda **arheoloogiliste välitöödega seotud uurimiseks**, kus arheoloogiliste meetodite abil uuritakse konkreetseid füüsiliselt eksisteerivaid teejäänuseid. Siin on peamiselt tegemist **pakk-teedega soodes** ja **palkteedega** keskaegsetes linnades. Arheoloogiliste väliuuringute alla võiks liigitada ka **arheoloogilise maastikuseire**, mille käigus midagi arheoloogiliselt ei kaevata, kuid mille abil on võimalik maastikul kindlaks teha omaaegseid teetamme, maapinda sõtkunud ratsaradasid, silla- ja koolmekohti, samuti loomade karjatamiseks mõeldud kiviaedadega piiratud tänavaid. Teist

laiemalt levinud suunda võiks nimetada **teoreetiliseks maastiku analüüsimiseks**, mis seob endas nii arheoloogia, ajaloo, geograafia kui ka erinevad loodusteaduslikud meetodid.

Teoreetilise maastiku analüüsimise üheks väljundiks on nn **retrospektiivne meetod**, kus tuginedes ajaloolistele kaartidele proovitakse anda ülevaadet omaaegsetest teedest ning võimalikest suhtlusareaalidest. Meetod ise on äärmiselt lihtne – muististe kontsentreerumine ajaloolistel kaartidel olevate teelõikude läheduses võiks näidata, et teelõigud olid kasutuses paralleelselt ja samaaegselt muististega. Retrospektiivset meetodit kasutasin ka oma bakalaureusetöös (Veldi 2004, Veldi 2008), mis keskendus Kagu-Eesti teedele ja suhtlusvõimalustele rauaaja lõpus ja keskajal. Töö käigus võrdlesin ajaloolisi kaarte (rootsiaegsed kaardid, Mellini atlas ja Rückeri Liivimaa spetsiaalkaart) tänapäevastega ning olles teinud kindlaks tee ligikaudse kulgemise koha maastikul, kandsin Rückeri spetsiaalkaardile kindlalt dateeritavad muistised 3 km raadiuses teest. Retrospektiivse meetodi tulemusel joonistusid välja Kagu-Eesti võimalikud suhtlusliinid nooremal rauaajal ja keskajal (vt Veldi 2008, 63-65).

Paul Hindle'i uurimistulemused (Hindle 2002) näitavad, et vanad teed võisid avatud maastikul kulgeda omalaadsetes "koridorides", kus puudus alaliselt sissetallatud rada ning peamine oli liikumissuund. Hindle rõhutab, et keskaegsed teed kujutasid sageli endast pigem läbikäiguõigust (*right of way*) kui füüsiliselt sissetallatud teed ning seetõttu võis ühel ja samal teemarsruudil välja kujuneda mitu trajektoori. Selline väide peab paika küll Inglismaa puhul, kus maastikul puuduvad tihedad metsamassiivid, kuid Eesti seisukohalt on üsna mõeldamatu, et läbi tiheda metsa viis laialivalguv nn läbikäiguõigus. Seda eriti Kagu-Eestis, kus teekulgu määravad künklikud pinnamoed ja rohked siseveekogud. Lisaks sellele puudusid Kagu-Eestis muinas- ja keskajal ning puuduvad ka tänaseni laialdased ülesharitud põllu- ja karjamaad, mis võimaldaksid "teekoridore" tekkimist.

Vanade teede uurimisel rakendatud retrospektiivne meetod on saanud piisavalt kriitikat. Väino Einer rõhutab retrospektiivse meetodi nõrku külgi, mööndes, et ilma täpsemate andmete ja teadeteta võib see viia eksiteele (Einer 1988, 58). Ka Masonen on oma uurimistöö käigus pannud tähele, et Soome puhul ei kehti alati üldlevinud arvamus, mille kohaselt vanadel kaartidel märgitud teed, haakudes rauaegsete muististega, näitavad kätte muinasajal kulgenud teedevõrgu (Masonen 1988, 80–81). Rootsis on sel meetodil üritatud rekonstrueerida hilisrauaaegset kommunikatsioonisüsteemi Gotlandil, kuid püstitatud teooria langes terava kriitikatule alla, sest mitmed uurijad, nende hulgas Malin Lindquist (Lindquist

1984), leidsid, et võimatu on näha mingeid põhjuslikke või kronoloogilisi seoseid rauaaja muististe ning nende lähedusse jäävate kaasaegsete teede vahel.

Tähtsamaid liiklussooni tuleb näha püsiasustusega regioonide orgaaniliselt tekkinud osadena, mis on asustusüksustele eluliselt vajalikeks kommunikatsiooniallikateks. Teede tekkimine ja rajamine ei lähtu ühesugusest loogikast ning seetõttu on oluline vahet teha traditsioonilistel liikumisharjumuste käigus väljakujunenud teedel ning spetsiaalselt mingi eesmärgiga ehitatud teedel. Eesti ala puhul võib oletada, et keskajast teada olevad tähtsamad kauba- ja liiklusteed ei ole mitte rajatud, vaid põhinevad varasemal e muinasaegsel baasil.

3.6 Käesoleva töö metoodika

Käesoleva töö metoodika seisneb kolmes etapis:

1. ajalooliste kaartide digitaalne kohaldamine tänapäevaste kaartidega, eesmärgiga võimalikult täpselt kanda varauusaegsetel ja uusaegsetel kaartidel olevad põhimaanteed üle tänapäevasesse maastikusituatsiooni
2. ajaloolistel kaartidel olevate teede analüüsimine lähtuvalt muististest
3. Kagu-Eesti linnuste lähiümbruse analüüsimine seoses maastikul paiknevate muististe ning ajaloolistel kaartidel olevate teedega

3.6.1 Ajalooliste kaartide digitaalne kasutamine

Ajalooliste kaartide digitaalseks kasutamiseks ja töötlemiseks tuleb tardkaart⁹ esmalt digitaliseerida rasterkujutiseks, mida on võimalik GIS/CAD programmide abil aluskaardi kaudu (nt Eesti põhikaart mõõtkavas 1: 20 000) siduda Maa koordinaatidega ning seejärel vektoriseerida¹⁰. Lihtsaimaks mooduseks tänapäeval on kaartide skaneerimine või digitaalne pildistamine. Kahtlemata annab skaneerimine võimalikust parima tulemuse, mille heaks näiteks on Eesti Ajalooarhiivi ajalooliste kaartide digitaalne register (www.eha.ee). Käesoleva töö raames ongi põhiliselt kasutatud juba Ajalooarhiivis sisse skaneeritud ajaloolisi kaarte,

⁹ Füüsilisel, nt paber kandjal olev kaart.

¹⁰ Vektoriseerimise abil muudetakse tardkaardil olevad raster ehk piltkujutised joonobjektideks, millel on omad koordinaadid ning mis peaksid vastama objekti asupaigale ja suurusele reaalsel maastikul. Ajalooliste kaartide puhul esineb muidugi vältimatuid kõikumisi objektide proportsioonide osas.

mis on seejärel geoinfo programmis Mapinfo seotud Maa koordinaatidega ning vastavalt vajadusele vektoriseeritud.

Vanade käsitsi joonistatud kaartide sidumine koordinaatidega tõstatab mitmeid probleeme, mida on varem ka korduvalt käsitletud (vt Koppel 2002; Koppel 2005; Koppa 2006). Kuna Eesti- ja Liivimaa ajaloolised kaardid ei põhine triangulatsioonil enne aastat 1839 (Rückeri Liivimaa spetsiaalkaart, Varep 1957, 11), siis nõuab vanemate kaartide koordinaatidega sidumine kaardilehtede digitaalset koolutamist e „venitamist ja kokkusurumist“. Mapinfo programm võimaldab koordinaatidega sidumise ajal kaarte automaatselt koolutada. Kui hilisemate tardkaartide koordinaatidega sidumisel lähtutakse võimalikult täpse tulemuse saamiseks kaardivõrgust või omistatakse rasterfaili lähtepunktidele vahetud koordinaadid (Koppa 2006, 17–18), siis vanematel kaartide puhul on see raskendatud ning tuvastuspunktideks saab aluseks võtta ainult iseäralikke loodusobjekte, mis omapärase kuju poolest on äratuntavalt sarnased nii aluskaardil kui ka seotaval kaardil. Siiski ei ole vanemaid suuremõõtmelisi kaarte päris täpselt võimalik aluskaardi külge „kinni õmmelda“, kuna loodusobjektid ning nende vahemaad on kaartidel sageli proportsioonist väljas. Käesoleva uurimuse raames seoti Maa koordinaatidega allikate nimekirjas ära toodud 6 rootsiaegset kaarti ning Mellini ja Rückeri atlaste vastavad kaardilehed.

Rootsiaegsete piirkonnakaartide sidumine koordinaatidega ning koolutamine kattuvusse tänapäevaste kaartidega õnnestus üllatavalt hästi ning hoolimata vanade kaartide proportsioonilistest ebatäpsustest, on nihked näiteks loodusobjektide osas võrreldes tänapäevaste kaartidega siiski minimaalselt (joonis 1). Pärast ajalooliste ja kaasaegsete kaartide kokkusobitamist „joonistasin“ vandel kaartidel olevad peamised teed eraldi Mapinfo kaardikihtidele, eesmärgiga jälgida ajas toimunud muutusi. Neid Mapinfo tabeleid võib käsitleda ka kui varauusaegsete teede andmebaasi. Kuna kogu Kagu-Eesti ei ole tervikuna kaetud piirkonnakaartidega (või on mõni leht arhiivist puudu), siis võtsin samast perioodist võrdlevaks kaardiks 1686. aastal valminud Liivimaa üldkaardi (EAA f 308, n 2, s 3), mis ilmselt põhineb piirkonnakaartide tarbeks tehtud välitöödel. Kui alguses oli tegemist oletusega, siis pärast kaartide sidumist koordinaatidega ning teede vektoriseerimist, selgus, et teede osas on kattuvus praktiliselt sama (joonis 2). Maastikul kulgevate teede järjepidevuse kontrollimiseks kandsin ka Mellini atlasest ning Rückeri Liivimaa spetsiaalkaardil olevad peamised teed eraldi kaardikihtidele.

3.6.2 Ajaloolistel kaartidel olevate teede analüüs

Pärast ajaloolistel kaartidel olevat teede kandmist tänapäevasele kaardile analüüsisin ajalooliste põhimaanteede suhet maastikul paiknevate muististega, eesmärgiga teha kindlaks, kas seoses arheoloogiaobjektidega on võimalik maastikul kulgevaid teid ajas tagasi projitseerides ka täpsemalt dateerida või mitte. Selleks vaatlesin täpsemalt põhimaanteede teljest 3 km raadiuses olevaid muistiseid. Tee mõjutsooniks sai valitud +/- 3 km, kuna selline oli kohati ajaloolistel kaartidel olevate teede omavaheline kõikumine.

3.6.3 Kagu-Eesti linnuste analüüs

Selgitamaks Kagu-Eesti linnuste kui keskuste võimalikku suhet teiste lähiümbruses paiknevate muististe ning ajaloolistel kaartidel olevate teedega on vaadeldud lähemalt 19 linnuse paiknemist maastikul. Linnuseid on käsitletud võimalike muinasaegsete suhtluse sõlmpunktidenäna (vt Sindbæk 2007a, 2007b), mille funktsioone ning suhtlusareaale analüüsitakse lähiümbruses 10 ja 5 km raadiuses paiknevate kinnismuististe kaudu. Kuigi tegemist on mõtteliste piiridega, iseloomustab nende piiride sisse jääv arheoloogiliste objektide kontsentratsioon ka piirkonda kui tervikut. Kõigi linnuste mõjualad on nii ajaloolistel kui ka tänapäevastel kaartidel ära toodud käesoleva töö lisade hulgas.

Oma olemuselt on tegemist samuti retrospektiivse meetodiga, kuid võrreldes varasemaga (vt Veldi 2004), pannakse suuremat rõhku maastiku iseärasustele ning ortograafilistele maastikurajoonidele. Metodoloogiliselt on tegemist samaväärse konstruktsiooniga nagu teoreetilises arheoloogias on kultuurid ning praktilises arheoloogias tehnilised korridid. Kuigi tänaseks teada olevate muististe ja maastikuloogika järgi võib sedalaadi teede kasutusaega viia tagasi muinasaega, ja oletada, et üks või teine teelõik on sama vana kui selle ääres olevad muistised, jääb siiski alati probleemiks teede dateerimine. Juhul kui ei leita konkreetse arheoloogilise kultuurkihiga seostuvaid leide või radiosüsiniku meetodil dateeritavat orgaanilist ainet, on praktiliselt võimatu määrata liiklusteede täpsemat vanust. Seega annab retrospektiivne meetod vaid aimdust mineviku suhtlusvõimalustest, kuid ei kinnita seda kui fakti.

4 Teed ja muistised ajalooliste kaartide taustal

4.1 Teed ajaloolistel kaartidel

Läbi Maa koordinaatidega sidumise on ajaloolistel kaartidel võimalik näha ajas toimunud muutusi ning samuti kaardistada järjepidevust. Järjepidevuse kaardistamine on eriti oluline teede puhul. Ajalooliste ja tänapäevaste kaartide võrdluse tulemusena on juba varem tõestatud, et peamised teetrassid on viimase 300 aasta jooksul kulgenud enam-vähem järjepidevalt mööda samu trajektoore (Raid 2005). Ka käesolevas töös kasutatud kaartidel olevad teed langevad väga suures osas kokku kaasaegsete teedega (joonis 3). Siiski on aja jooksul teede tähtsuste muutunud ning kunagised peamised maanteed võivad kulgeda tänapäevastel kõrvalteedel. Samuti on teid tunduvalt õgvendatud. Näiteks kulgevad praktiliselt mööda sama trajektoori alates 17. sajandist kuni tänapäevani järgmised teed:

- Tartu–Rõngu–Pikasilla
- Tartu–Rõngu–Valga
- Tartu–Otepää–Valga. Mellini ja Rückeri kaartidel ei ole see enam märgitud peateena. Rootsiaegsetel kaartidel kulgeb Tartu–Otepää maantee põhilõik tänapäevasest mõnevõrra erinevalt, hargnedes Otepää poole mitte vahetult pärast Tatra oru läbimist, vaid Maaritsas.
- Vastseliina–Kirumpää–Ihamaru–Tartu. Viimane lõik kulgeb küll rootsiaegsetel kaartidel läbi Kanepi ja Maaritsa, mis näitab, et Ihamaru ja Tartu vaheline lõik tuli käibesse alles pärast Võru linna asutamist ning postitee sisseseadmist.
- Vastseliina–Rõuge–Mõniste–Valga

Eraldi tuleb ära märkida need teelõigud, mis on Rootsi kaartidel märgitud peateedena, kuid Mellini ja Rückeri atlases esinevad kõrvalteedena või puuduvad üldse. Üheks suurimaks erinevuseks on Rāpinasse viivad teed. Oluline otsesuhtlusliin paistab Rootsi ajal olnud Rāpina ja Valga vahel, mis kulges üle Ihamaru ja Kanepi. Samuti on suure maanteena ära toodud piki Vene piiri jooksnud Vastseliinat ja Rāpinat ühendav teelõik. Põhimaantee viis ka üle Uniküla ja Reola otse Rāpinast Tartusse, mitte üle Luunja silla nagu tänapäeval. Lisaks Kanepile ja Ihamarule on tähtis teederist paiknenud ka Maaritsas (Krüüdneris), kus on toimunud hargnemine Otepää ja Kanepi suunas. Mellini kaardil kandub see raskuspunkt Uhtisse. Samas tuleb

märkida, et kaartide võrdluses selgub, et Mellini atlas on kohati ebatäpsem kui rootsiaegsed kaardid, seda ilmselt juba mõõtkavade erinevuse poolest.

Rootsiaegsetel kaartidel olevad teed kajastavad olukorda enne Põhjasõda ning ilmselt on suures osas ajas tagasi viidavad vähemalt Liivi sõjani. Samas on juba Rootsi aja alguseks oma tähtsuse kaotanud teed, mida markeerisid keskaegsed vasallilinnused nagu Sõmerpalu, Vaabina, Vana-Antsla, Rannu, Rõngu, Konguta ja Kavilda.

17.–19. sajandi kaartidel olevad teed moodustavad siiski omamoodi ajalise terviku ning suuremad muutused teetrasside paiknemises ja ka rõhuasetustes toimuvad alles 20. sajandil.

4.2 Muististe üldine seos ajalooliste teedega

Rakendatud meetodika abil on võimalik analüüsida korrelatsiooni ajaloolistel kaartidel olevate teede ning muististega. Laiema tausta andmiseks, on järgnevalt vaadeldud suuremate teetrasside vahetusse lähedusse (+- 3 km) jäävaid muinasaegseid muistiseid. Suuremate maanteedega all on käsitletud rootsiaegsel Liivimaa üldkaardil olevaid teid, mille kattuvus muististega on ära toodud alljärgnevas tabelis:

Maantee	Muististe koguarv	Kivikalmed	Linnamäed	Asulakohad	Kääpad	Pühakohad	Tee pikkus
Tartu–Rõngu–Pikasilla	42	9	4	9 (24)	0	4	55 km
Rõngu–Valga	19	7	1	5 (7)	0	4	44 km
Tartu–Otepää–Valga	52	16	5	12 (24)	0	7	86 km
Tartu–Kanepi–Ihamaru–Kirumpää–Vastseliina	147	35	3	7 (17)	77	15	113 km
Vastseliina–Rõuge–Mõniste–Valga	60	15	2	3(4)	31	8	100 km
Tartu–Räpina	84	2	3	5 (15)	60	4	72 km
Räpina–Vastseliina	308	0	2	2 (15)	287	4	48 km
Räpina–Kanepi–Valga	142	10	3	4 (11)	108	10	97 km

Tabel 1. Muististe paiknemine teelõikudel.

Muististe loendisse on sisse arvestatud ka kaitsealused looduslikud pühakohad, kuigi nende kasutamist kindlalt dateerida muinasaega on praktiliselt võimatu, enamuse rahva mälus säilinud ohvrikohti on ilmselt seotud juba ajaloolise ajaga. Rahvapärimusega haakuvaid pühakohti on muidugi tunduvalt rohkem, kuid nende täpsem kaardistamine on veel toimumas.

Sama problemaatiline on teinekord asulakohtade täpne dateerimine ning üldjuhul on võimalik vahet teha, kas leiumaterjal sisaldab ka käsitsi valmistatud savinõukilde või ainult kedrakeraamikat. Tabelis on sulgudes ära toodud asulakohtade üldarv ning ilma sulgudeta muististe arv, kust on leitud muinasaegset keraamikat. Kuna teelõigud ja muistised kohati kattuvad, siis tuleb vaadata igat maanteed eraldi ning numbrite pelk kokkuliitmine annaks ebareaalset pildi. Tabelis kajastuvad muistised, mis on kas võetud riikliku muinsuskaitse alla või kantud Muinsuskaitseameti arvele võetud mälestiste registrisse (ei ole riikliku kaitse alla võetud). Kui linnamägede ja kalmete puhul on MKA register võrdlemisi täpne, siis asulakohtade arv kasvab aasta-aastalt järjest suuremaks ning antud olukord kajastab pigem uurimisseisu kui lõplikku ülevaadet muinasaegsest asustuspildist.

4.2.1 Tartu–Rõngu–Pikasilla (joonis 4)

Tartu–Rõngu–Pikasilla lõigu kogupikkuseks on u 55 km ning teetrassi asupaik kattub kõigil käsitletud ajaloolistel kaartidel tänapäevasega. Lõigu mõlemas otsas – Tartus ja Pikasillas – asub muinasaegne linnus koos selle jalamil oleva asulaga (linnuste ning teede suhet on põhjalikumalt käsitletud järgmises peatükis). Linnamägedest jäävad tee vahetusse lähedusse veel Peedu Kerikmägi ning sellest teisel pool Elva jõe paiknev Kalevipoja säng, mis linnusena on küll kaheldav. Tartu ja Pikasilla kõrval on muinasaegset asula kultuurkihti avastatud vähemalt seitsmest kohast: Külitsest (TÜ 13, 161, 237, 402; AI 5788), Nõost (TÜ 230), Vellaverest (AI 5405), Uutast (TÜ 364), Udernast (AI 5455), Kõdukülast (AI PR 5416) ja Mudсист (AI 5803). Kivikalmeid on antud teelõigul teada 9, millest 4 kalmet Pühastes ning 1 Korustes paiknevad vahetult tee ääres, teised kalmed asuvad teest kaugemal kui 500 m. Ilmselt on kõigi puhul tegemist rooma rauaaegsete tarandkalmetega. Tee mõjutsooni jäävatest pühakohtadest on andmeid hetkel nelja kohta: kaks lohu- ehk kultusekivi Pühastes ja Aimaal, üks hävinud hiietamm Kõdukülas ning Haagel asuv ohvrikivi, mille näol on tegemist hoopiski pooleli jäänud veskikiviga. Ka ükski pühakohtadest ei jää vahetult tee äärde.

Linnuste ja asulakohtade põhjal võiks maantee varaseimaks kasutusajaks dateerida eelviikingi- või viikingiaja (600/800–1050), kuid arvatavasti etendas sellel ajal linnuste omavahelises suhtluses kandvat rolli pigem Võrtsjärve-Emajõe vee- või talitee kui raskesti läbitav maantee. Samas näitavad rooma rauaaegsed kalmed, et mingid lõigud maanteest pidid siiski ka kasutuses olema.

4.2.2 Rõngu–Valga (joonis 5)

Teelõigu pikkuseks on u 44 km, tänapäevane teetrass kattub hästi ajaloolistel kaartidel olevate teedega ning suuremad kõikumised on ilmselt seotud vanemate kaartide ebatäpsuse kui aegruumis muutunud tee-asemega. Kuna Valgast muinasaegset asustust ei teata, siis saab vaadeldavat teelõiku käsitleda kui ühte võimalikku suhtlusliini tänapäevase Läti aladele jäävate keskustega. Teed ümbritsevasse mõjutsooni jääb vaid Aakre linnamägi, mis asub põhitrassist u 1,8 km kaugusel. Muinasaegsete leidudega asulakihti on avastatud vähemalt viiest kohast: Mudsi (AI 5803), Komsu (TÜ 390), Plika (TÜ 389), Vaardi (TÜ 420) ja Uniküla (TÜ 388) küladest. Seitsmest vaadeldud teelõigule jäävast kalmest asuvad 3 vahetult tee ääres (2 Põru ja 1 Priipalu kalme). Kultuslikest kohtadest on teega seotud Kõduküla hiietamm, ohvriallikas Rebastes, ohverdamiskoht Põrus ning Kuigatsi teeristi lähistel paiknev pärimuslik hukkamiskoht. Omaette muististe kompleks on Põru-Vaardi külade ümbruses, kus koos paiknevad ulatuslik asulakoht, 2 kivi kalmet ning muistne ohvripaik.

Teelõigu terviklik väljakujunemine on ilmselt seotud asustuse arenguga Valgas ning selle lähiümbruses, mis arvatavasti ei saanud toimuda mitte varem kui alles keskajal. Lõiguti võis tee muidugi kasutuses olla juba alates rooma rauaaajast. Aakre linnus oli oma kasutusajal ilmselt seotud teiste maanteedega, mis võimaldasid otse suhelda Pikasilla ja Otepää linnustega.

4.2.3 Tartu–Otepää–Valga (joonised 4 ja 5)

Käsitletava teetrassi võib tinglikult jagada kaheks: Tartu–Otepää (joonis 4) ja Otepää–Valga (joonis 5). Kogu tee pikkuseks võib mõõta u 86 km. Tee on seotud Tartu, Unipiha, Oandimäe, Otepää ja Sangaste linnustega, millest vahetult tee ääres paikneb vaid Otepää linnamägi; teised linnused on teest kuni 3 km eemal. Asulakohtade kultuurikihti on vaadeldaval lõigul leitud 24 kohast, millest muinasaega on võimalik tagasi viia vähemalt 12: Reola (AI 5409), Uhti (TÜ 168), Läti (AI 5406), Virulase e Unipiha (AI 4056, AI 4439, AI 4474, AI 5407), Suure-Kambja (TÜ 49, TÜ 238, TÜ 342), Kullaga (TÜ 419, TÜ 490), Kavandu (AI 5471), Neeruti (TÜ 226, TÜ 264, AI 5468, AI 5910), Pikajärve (TÜ 332), Otepää (AI 4126, 5225, 5285, 5780, 5863; TÜ 107, 133, 269, 307, 378; AM 3372 A 527), Nüpli ja Tiidu (TÜ 392) külad. Kivikalmeid on vaadeldud teelõigu mõjutsoonis 16, nendest vaid 2 Tatra ning 2 Paali kalmet asuvad vahetult tee ääres. Tee teisel lõigul Nüplist kuni Valgani ei ole teada ühtegi kivi kalmet. Teega seotud seitsmest looduslikust pühapaigast asuvad tee ääres vaid 2

kultusekivi Suure-Kambjas ning Kurevere külas olev ohvrikivi, kõik teised kultuslikud muistised on teest kaugemal kui 1 km.

Vaadates asulakohtade paiknemist maastikul, on selgelt näha, et Tartu ja Otepää vahelise kommunikatsiooni raskuspunkt langeb rauaaja lõpuperioodidesse, põhiliselt hilisrauaaega. Maantee üheks kasutusaja peamiseks defineerijateks on linnused, millest antud teelõigul on konkreetselt ainult viikingiaegne Unipiha, teiste linnuste tegutsemisaeg kas jätkub või jääb tervikuna juba hilisrauaaega. Lähtuvalt linnustest ja asulakohtadest võiks Tartust Sangasteni kulgeva teelõigu väljakujunemise ajaks pakkuda hilisrauaaega. Nii rooma rauaajal kui ka viikingiajal paistavad suhtlusmustrid olnud mõnevõrra teistsugused.

4.2.4 Tartu–Kanepi–Ihamaru–Kirumpää–Vastseliina (joonised 6 ja 7)

Tartu–Vastseliina ühendusliin üle Kanepi ja Ihamaru joonistub kõige paremini välja rootsiaegsetel kaartidel, tee kogupikkuseks on u 113 km. Tinglikult võiks tee jagada järgmisteks lõikudeks: Tartu–Kanepi, Kanepi–Ihamaru ja Ihamaru–Vastseliina. Tartu ja Kanepi vaheline lõik kulgeb kuni Maaritsani mööda sama trassi Tartu–Otepää teega. Väga hästi on tänase päevani kruusase kõrvalteena säilinud teefragment Savernast Kanepini. Selle teelõigu vahetusse lähedusse paigutuvad 21 Mügra küla kivikalmet, mis on küll kõik riikliku katise all, kuid ei pruugi kõik olla kivikalmed, vaid nt maaparanduse tagajärjel kokku lükatud põllukivid. Mügra külast on teada ka asulakoht (AI 5943), kuid selle kasutusaeg jääb keskaega. Kanepi ja Ihamaru vahelisel lõigul muinasaegseid asulakohti avastatud ei ole. Võrreldes Mellini ja Rückeri atlastega, teeb rootsiaegsel kaardil olev põhimaantee Ihamaru ja Mustajõe vahelisel alal sisse väikese haagi ja ei kulge mitte läbi Puskaru ja Varbuse, vaid liigub üle Kiuma ja Kähri, järgides enam-vähem tänapäevaseid kõrvalteid. See võiks veelkord viidata, et Vana-Võru maantee Ihamarust Tartuni kulgev lõik kujuneb välja alles pärast Võru linna asutamist. Ihamaru–Kirumpää vahelisel teelõigul on määrava tähtsusega viikingiaegne Tilleoru linnamägi, mille juurest on avastatud ka samaaegne asulakoht, mis on ka ainukene muinasaegne asulakoht Ihamaru–Kirumpää–Vastseliina teelõigul. Kuna rootsiaegsel kaardil olev tee läheb kaarega Tilleorust mööda, tekib kahtlus, kas Vana-Võru maanteed ongi üldse võimalik viikingiaegse suhtlusvõrguga seostada.

Kogu teelõigule paigutuvast 35-st kivikalmest on peale Mügra kaheldavate kalmete vahetult teega seotud vaid 3 kivikalmet Ihamarus ning 2 kalmet Varbusel. Varbusel lõunapoole jääb tee lähedusse veel ka Hurmi külas olev kivikalme. Kuigi vaadeldava tee mõjutsooni paigutub

77 kääbast, asetsevad neist vaid 6 Meegomäe ja 4 Külaoru kääbast tee vahetus läheduses, teised kääpad või kääbastikud jäävad kõik teetrassist mõnevõrra eemale. Ihamaru ja Kiuma külas olev suurem kääbastik paistab olevat pigem seotud Ahja jõe kui käsitletava maanteega.

Pühakohti jääb maantee mõjutsooni kokku 15, millest tee vahetust lähedusest võib leida 2 Suure-Kambja kultusekivi ning ohvrikivid Varbusel, Mustajõel ja Raistes, teised kultuslikud muistised asuvad teest juba eemal. Antud maantee mõjutsoonist on teada ka kaks viikingiaja lõpu mündiaaret, millest üks on avastatud otse Võhandu jõe äärest Kirumpää külast (11. sajandi keskpaika dateeritud Lääne-Euroopa mündid, Tõnisson 1962, 200, nr 94) ning teine leitud juba 18. sajandi lõpul Tamula järvest (11. sajandi keskpaiga Lääne-Euroopa mündid, Tõnisson 1962, 200, nr 95). Mainitud aardeleiud seostuvad eelkõige siiski Võhandu veetee, mitte hilisema Vana-Võru maanteega.

Vaadeldes muististe paiknemist kaardil, võib väita, et antud maantee tervikuna muinasajal ilmselt kasutust ei leidnud. Selgemalt joonistub muististe põhjal välja Tartu–Kanepi vaheline lõik, seda küll peamiselt eelpool käsitletud Tartu–Otepää teeosa raames, arvatava raskuspunktiga nooremal rauaajal. Viikingiaegne Tilleoru linnamägi haakub pigem Ahja jõe kui Vana-Võru maanteega.

4.2.5 Vastseliina–Rõuge–Mõniste–Valga (joonis 8)

Teetrassi kogupikkuseks võib mõõta ligikaudu 100 km. Nii asustuspilti kui ka maastiku vaadates võiks maantee jagada kaheks pikemaks lõiguks: Vastseliina–Mõniste ja Mõniste–Valga. Esimene lõik kulgeb mööda haja-asustusega pikitud Kagu-Eesti kuppelmaastikku, teine piki Mustajõe madalat lammiala, kus asustuspilt on veelgi hõredam. Rootsiaegsetel kaartidel on Vastseliina ja Rõuge vahelist lõiku nimetatud *Stora wegen ifrån Riga till Nyhusen* e Suur tee Riia Vastseliina. 1684. aasta piirkonnakaardi ja ka 1686. aasta Liivimaa üldkaardi järgi paistab, et peamine lahknemine Riia poole on toimunud Rõuges.

Muististest annavad valitud teelõigul tooni rooma rauaaegsed kivikalmed ja keskmise rauaaja kääpad. Kaks suuremat kivikalmete kompleksi asuvad Säna ja Viru külades, kuid nende haakuvus välja pakutud teelõiguga tundub olevat võrdlemisi kaheldav ning ilmselt on rooma rauaajal siinses piirkonnas määravaks kommunikatsiooni sooneks olnud Mustjõgi ning selle lisajõeks olev Pärlijõgi. Arvestades erinevatel kaartidel olevate teejoonte võrdlemisi suurt kõikumist Vana-Saaluse ja Uue-Saaluse mõisate vahelisel lõigul, ei saa selles piirkonnas olevaid arvukaid kääpaid (kokku 24) konkreetse teetrassiga kindlalt seostada. Samuti paistab

Vana-Saaluse kääbastik olevat pigem seotud Piusa jõe kui rootsiaegsele kaardile kantud maanteega. Teistest valitud teelõigul olevatest kääbastest jäävad tee äärde 4 kääbast Külaorus ja 3 kääbast Varstus. Arvukamalt on teelõigul ka looduslikke pühapaiku (8), millest otseselt tee äärde jääb siiski vaid Hargla ohvrimänd, teised muistised asuvad teed ümbritsevas mõjualas.

Asulakohti on valitud tee ääres registreeritud vaid 4, millest muinasaegse taustaga on Rõuge (AI 4100), Kõrgepalu (AI 4259, AI 4916) ja Kalliküla (AI 5482, AI 5482). Rõuge asulakohaga haakub ka samaaegne linnus. Lisaks Rõuge linnusele jääb tee vahetusse lähedusse Kaloga Jaanimäe linnus, mis oma kasutusaja poolest on Rõugest ilmselt mõnevõrra varasem.

Tee terviklikku väljakujunemist on väga raske dateerida, kuid arvatavasti toimus see alles keskajal või koguni hiljem. Vaadeldud teelõigule jäävad muinasaegsed muistised ei ole varauusaegsetel kaartidel olevate teedega kuigi selgelt seotud ning kasutasid ilmselt alternatiivseid suhtluskanaleid.

4.2.6 Tartu–Räpina (joonis 6)

Erinevalt tänapäevasest Tartu–Räpina maanteest kulgeb rootsiaegsetel kaartidel põhimaantee Tartust Räpinasse läbi Ülenurme Uniküla, Kärša ja Sässaare, mitte üle Vana-Kastres oleva Emajõe silla. Maantee järgib praktiliselt kogu ulatuses tänapäeval käibes olevaid kõrval- ja peateid. Teelõigu pikkuseks võib mõõta u 72 km. Arvukaimaks muististegrupiks vaadeldaval tee fragmendil on kääpad (kokku 60), mis paigutuvad teelõigule Kärša külast kuni Räpinani. Siiski jääb otseselt tee äärde vaid üks Sässaare küla kääbas, teiste kääbaste asupaik ei oma tee seisukohast kuigi kandvat tähtsust. Kivikalmeid on antud teelõigul vaid Unikülas ja Kärša külades, mõlemad asuvad teeteljest u 500 m kaugusel. Linnustest seostuvad Räpina maanteega Tartu kõrval veel Kauksi Leerimäe ja Võuküla Kindralihaua nimelised linnamäed, millest esimene asub Lutsu jõe (Ahja lisajõgi) ja teine Võhandu kaldal. Registreeritud asulakohti on Tartu–Räpina tee mõjualas teada 15, millest muinasaegse taustaga kultuurkihi alad on üles täheldatud Reola (AI 5409), Uhti (TÜ 169, TÜ 547; AI 4093), Vanamõisa (TÜ 511), Kärša (TÜ 937), ja Mooste küladest. Asulakohtade kontsentratsiooniala jääb Ülenurme ja Uniküla vahelisse piirkonda. Neljast registreeritud looduslikust pühakohast paikneb tee vahetus läheduses vaid Rookse Hiiemägi.

Kuigi tee vahetusse mõjutsooni langeb terve rida muinasaegseid arheoloogiamälestisi, kaasa arvatud mitu linnamäge, ei ole vaadeldavat teelõiku tervikuna muinasaega võimalik dateerida. Nii kääpad kui ka linnused on arvatavasti seotud teistsugusesse suhtlusvõrku.

4.2.7 Räpina–Vastseliina (joonis 7)

Räpina– Vastseliina teelõik on suure peateena kantud rootsiaegsetele kaartidele, kuid nii Mellini kui ka Rückeri kaartidel väiksema kõrvalteena. Teelõigu pikkuseks võib mõõta u 48 km. Vastseliinast Tudernani kulgeb tee piki Venemaaga piiriks olnud Piusa jõge ning alates Rõssa külast on tee paralleeliks Võhandusse suubuv Mäda jõgi. Maantee mõjutsooni jääb koguni 287 kääbast, mis koonduvad suures osas Piusa, Tuderna ja Lindora külade vahelisele alale. Kuigi kääpad on väga selgelt seotud Piusa jõega, asuvad nad ka samaaegselt mõlemal pool vaadeldavat maanteed, andes mõista, et ilmselt võis see teelõik välja kujuneda juba kääbaste kasutamise ajal e keskmisel rauaaajal. Rootsiaegsele kaardile joonistatud teega haakuvad ka veel teised väiksemad kääparühmad Oraval, Niitsikul, Puugnitsas ning Räpina külje all Ristipalos. Lisaks avastati hiljuti 1 kääbas ka Hinniala linnamäe lähiümbrusest (Valk 2007, 62). Kivikalmeid vaadeldava tee mõjutsoonist teada ei ole.

Teega seostuvad Mäda jõe läänekaldal paiknev Päka e Päevakese linnus ning Piusa vasak-kaldal kõrguv Hinniala linnamägi. Mõlemad linnamäed on kommunikatiivselt ilmselt seotud eelkõige jõgedega. 15-st tee mõjualasse jäävast asulakohast on muinasaegsed vaid Sülgoja (TÜ 661) ja Vasla (TÜ 203), millest viimane jääb juba Setomaale. Looduslikke pühakohti on vaadeldaval teelõigul registreeritud vaid 4, millest otseselt asub tee läheduses ainult Suure-Veersku ohvrikivi. Vaadeldava tee mõjutsoonist on Võõpsu lähedalt Pedäjääluse külast leitud rikkalik Araabia ja Lääne-Euroopa münte sisaldanud viikingiaegne mündiaare (*tpq* 1013/4, Leimus 2007b, 63, nr 38), mis siiski haakub pigem Võhandu veetee kui Räpina–Vastseliina või Räpina–Tartu maanteega.

Kääbaste põhjal võiks lisaks veeteedele antud maantee kasutusaja varaseima etapi dateerida juba keskmisse rauaaega. Kuigi jõed võisid liiklussoontena omada sellel ajal suuremat tähendust, toetab ajalooline kaardimaterjal ning muististe paiknemine maastikul väidet, et ka maanteed olid paralleelselt kasutuses.

4.2.8 Rápina–Kanepi–Valga (joonised 5 ja 6)

Rápina–Kanepi–Valga tee läbib kogu Kagu-Eesti idast läände ning on u 97 km pikk. Tinglikult võiks antud maantee jagada kaheks lõiguks: Rápina–Kanepi (joonis 6) ja Kanepi–Valga (joonis 5). Tee kulgeb pea kogu ulatuses mööda sama trajektoori tänapäevaste kõrvalteedega. Kuigi väikeste möönduste ja nihetega, kerkib eriti selgelt esile lõik Ihamaru ristist Visela järveni. Hoolimata sellest, et tee esimesel lõigul on tooniandvateks muististeks 108 keskmise rauaaja kääbast, ei haaku mitte ükski nendest otseselt rootsiaegsele kaardile kantud teedega. Tee mõjualasse langevast 10-st kivikalmest paiknevad otseselt tee ääres 3 Ihamaru kalmet ja 2 kalmet Jõgehara külas. Lisaks eelpool mainitud Kauksi ja Võuküla linnamägedele asub teele võrdlemisi lähedal ka Liinujärve loodekaldal olev Truuta Nahaliina linnamägi. Muinasaegset asulakihti on antud teetrassi ääres teada vähemalt neljast külast: Eoste (AI 4574), Kooraste (AI 5782), Lauküla (TÜ 393) ja Sangaste (TÜ 620) küladest. 10-st teega seotud pühakohast asuvad teeteljele kõige lähemal Koigi külas olev rahvapärimuslik Valgehobuse kivi ning Visela küla kaks ohvriallikat.

Vaadeldavat teetrassi tervikuna muinasaega projitseerida ei ole võimalik. Nii tee mõjualasse paigutuvad kääpad kui ka linnused paistavad primaarselt olevat seotud veeteedega ning seejärel alles maanteega. Lõiguti võis tee olla paralleelselt kasutuses linnuste ja kääbastega.

5 Kagu-Eesti linnused ja muistised uusaegsete teede taustal

Peatükk analüüsib lähemalt Kagu-Eesti muinasaegsete linnamägede seost lähiümbruses olevate muististega ajaloolistele kaartidele kantud teede kontekstis (joonis 9), eesmärgiga teha kindlaks, kas ajaloolised teed võiksid mingilgi määral peegeldada muinasaegset olukorda. Samas püütakse selgitada ka linnuste võimalikku funktsiooni ning kesket või piiriäärset paiknemist lähtuvalt asustusest, kalmetest ja maastikust. Kokku on vaadeldud muistiseid 19 linnuse mõjupiirkondades, 10 km raadiuses linnustest. Linnuste analüüsil on alustatud kõige kagupoolsemast Hinniala linnamäest ning lõpetatud Võrtsjärve lõunakaldal paikneva Pikasilla Vooremäega.

5.1 Hinniala (reg nr 13595, joonised 10.1 ja 10.2)

Hinniala linnamägi paikneb kõrgel Piusa jõe vasak-kaldal Vana-Vastseliinast u 4,5 km kaugusel. Maastikuliselt paigutub Hinniala linnus Palumaa ja Petseri lavamaa vahelisele alale. 2006. aastal läbi viidud arheoloogiliste uuringutel saadud andmete põhjal on linnuse peamine kasutusaeg dateeritud 5.–10. sajandisse (Valk 2007; Tõnisson 2008, 331). Linnuse lähiümbrusest on avastatud käsitsi keraamikat sisaldav asulakohta kultuurkiht ning linnuse kohal teisel pool Piusa jõge on teada keskmise rauaaja kääbastik.

Rootsiaegsetel kaartidel kulgeb linnusest mööda Piusa jõega paralleelne maanteeharu, mis enam-vähem järgib Piusa jõe vasak-kalda joont. Võrdluses tänapäevaste kaartidega näeme, et tee kattub enam-vähem tänapäevase kruusateega, mis kulgeb Vana-Vastseliinast üle Kapera, Lindora ja Tuderna Räpina suunas. Kohati kaldub rootsiaegne tee küll tänapäevasest teest mõnevõrra eemale ning liikudes piki Piusa- äärseid väikseid metsateid, möödub üsna lähedalt ka Hinniala linnamäest.

Linnusega samaaegsete keskmise rauaaja kääbaste tihe kontsentratsiooniala joonistub välja Hinnialast u 5–10 km kaugusel Lindora, Tuderna ja Piusa külade piirkonnas, mis otseselt seostub läbi Hinniala mineva maantee idapoolse haruga. See on ka ainus teelõik, mis konkreetselt haakub nii linnuse kui ka kääbastega ning seega oli ilmselt kasutuses paralleelselt Piusa jõe veeteega. Hinnialaga samaaegseid asulakohti peale linnuse jalamil oleva lähiümbrusest ei teata. Linnusele lähimad rooma rauaagseid kivilimed asuvad Loosi ja Sutte külades linnulennult juba 7–8 km kaugusel. Looduslikest pühapaikadest on linnamäele lähim

3,5 km kaugusel asuv Härma küla Kalmõtõpettäi, kuid selle seos linnusega ei ole ilmselt tõenäoline.

Hinniala linnamägi on selgelt rajatud piirialale, mida markeerib nii Piusa jõgi kui ka piki selle vasak-kallast kulgev ajalooline tee. Ka tänapäeval funktsioneerib Piusa jõgi Võru- ja Setomaa vahelise piirina. Linnuse lähiümbruses on muistiseid teada vähe, mis viitab võimalusele, et linnus ise ei paiknenud mitte tihedalt asustatud ala keskel, vaid pigem selle äärealal. Rajatuna maa- ja veeteede vahetuses lähedusse etendas linnus kahtlemata olulist kontroll- ja sõlmpunkti rolli, võimaldades ressurside strateegilist ümberjagamist.

5.2 Mõrgi Kuningamägi (reg 13486, joonised 11.1 ja 11.2)

Mõrgi Kuningamägi on Kalevipoja säng tüüpi linnamägi, mis asub järsunõlvilisel moreenseljandikul Lasva vallas Mõrgi külas Võhandusse suubuva Karioja idakaldal. Maastikuliselt paikneb linnamägi tinglikult Palumaa lavamaa ja Võru-Hargla nõo üleminekualal. Võhandu äärde on Kuningamäelt linnulennult kõigest 3 km. Linnuse läänevallist võetud sõeproovi põhjal on muistise kasutusaeg dateeritud 6.–7. sajandisse (Tõnisson 2008, 323).

Ajaloolistel kaartidel olevate teedega linnamägi kuidagi ei seostu ning Mellini ja Rückeri kaartidel on linnamäe lähiümbrus asustamata metsaala. Linnust ümbritsevat maastikku vaadates, näeme, et tooniandvateks muististeks on keskmise rauaaja kääpad, mille kasutusaeg kattub väga hästi linnuse dateeringuga. Linnamäele lähemal kui 5 km paiknevad Mõrgi ja Kääpa külade kääbastikud, mis paigutuvad väga selgelt ühele joonele ühendades linnusest tulevat teed Võhandu jõega. Kuigi see teelõik ei kajastu ajaloolistel kaartidel, viitavad mõlemal pool teed asuvad kääpad võimalusele, et maantee oli samaaegselt kasutuses kääbaste ja Mõrgi linnusega ning linnuse sadamakoht võis paikneda kääbaste läheduses Võhandu jõekäärus. Kääpa külast Võhandu jõe lõunakaldalt on avastatud ka I–II aastatuhandesse dateeritud asulakoha kultuurkiht. Linnusest 5–10 km kaugusele jäävad veel Lasva, Paidra ja Koolma küla kääbastikud. Lähimad rooma rauaagegsed kivikalmed on Vana-Koiolas ja Pragil. Looduslikest pühapaikadest asub lähimaina 3,8 km kaugusel olev ohvrikivi, mis rahvasuus on tuntud Kuningakivina. Seega on pärimuses levinud toponüümid linnuse ja ohvrikivi kohta analoogsed.

Kommunikatsiooni ja ka dateeringute seisukohalt kuuluvad Mõrgi Kuningamägi ning selle lähiümbruses paiknevad kääbastikud ühte suhtlusvõrgustikku, olles omavahel ühenduses nii

maa- kui veeteid pidi. Linnuse paiknemist muu samaaegse asustuse suhtes keskuses või perifeerias on olemasolevate andmete põhjal raske kindaks teha, kuid vaadates kääbaste lähedust ja tihedust, võiks pigem olla tegemist keskse piirkonna kui äärealaga. Samas võis jällegi Võhandu jõgi olla kahe asustusala piiriks.

5.3 Rõuge (reg nr 13642, joonised 12.1 ja 12. 2)

Rõuge linnus asub Rõuge vallas Rõuge alevikus Rõuge järvistusse kuuluva Liinjärve põhjakaldal järveoru ning sellest lähtuva Ööbikoru vahelisel neemikul. Orograafiliselt on tegemist Haanja kõrgustiku ja Võru-Hargla nõo üleminekuvalaga. Linnust eraldab samal neemikult paiknevast asulakohast vall ning vallikraav. Arheoloogilistel kaevamistel saadud leiuainese põhjal on linnuse peamine kasutusaeg dateeritud 6.–11. sajandisse (Moor 1955, 59). Asula ja linnuse paralleelne uurimine näitas, et linnuse asustus on lähtunud asulast, mis ilmselt oli juba eelnevalt kindlustatud (Eesti esiajalugu 1982, 258–259; Tõnisson 1966, 75–80). Rõuge linnus-asula on andnud nime ka Kagu-Eestis eelviikingi- ja viikigiajal levinud rohke kivipurruga jämekeraamikale, mille nõusid iseloomustavad väikesed augukesed ülaservas. Rõuge linnuselt ja asulast on kokku leitud vähemalt 12 viikingiaegset Araabia hõbemünti, millest linnuselt saadud 4 münti moodustavad omaette 9. sajandi algusesse dateeritud aardeleiu (*tpq* 808/9; Leimus 2007b, 12, nr 1). Lisaks Araabia müntidele on linnuse õuelt leitud ka kolm 11. sajandi Saksa denaari (Leimus 2007b, 84). Linnuse ja asulakoha arheoloogilistel kaevamistel saadud rikkaliku leiuainese poolest on Rõuget peetud üheks olulisemaks Kagu-Eesti viikingiaegseks keskuseks (vt Leimus & Kiudsoo 2004).

Rõuge lähiümbruses olevatest monumentaalmuististest on teada 7,2 km Vastseliina poole ajaloolise tee äärde paigutuv keskmise rauaaega dateeritud Kaloga Jaanimäe linnamägi (Tõnisson 2008, 327) ning 5,8 km kirdesse jääv ilma kultuurkihita Nooska linnus (Tõnisson 2008, 324). Käesoleva töö raames neid linnuseid eraldi käsitletud ei ole. Vaadates kaarti, tuleb nentida, et Rõuge linnuse lähiümbruses paikneb muistised võrdlemisi hõredalt. Ainsaks linnusele lähimaks rooma rauaaja kivikalme on pea 4 km kaugusel paiknev Rasva küla kivikalme. Rõugest 5–10 km kaugusel asuvad kivikalmed Nursi, Kasaritsa, Jugumetsa ja Ristemäe külades. Muinasaegse kultuurkihiga asulakohti linnuse 10 km raadiusega mõjualast muinsuskaitse alla ega registrisse arvele võetud ei ole. Lähimateks looduslikeks pühapaikadeks on Vana-Nursi ohvriallikas ning hiie- ja ohvrikoht Haki külas. Muinasaegsetest aardeleidudest on Rõugest 2 km kauguselt avastatud 11.–12. sajandisse

dateeritud Nogo küla ehteleid (Tõnisson 1962, 200, nr 93; Kiudsoo 2005, 146), mis paigutub ajaloolisele Rõuge–Vastseliina maanteele.

Esitatud materjali valguses võib öelda, et viikingiaegne Rõuge linnus-asula oli oma kasutusajal piirkondlikult võrdlemisi unikaalne nähtus ning ei paiknenud tihedalt asustatud alade keskel, vaid oli looduslikele piirialadele rajatud vahenduspunkt, mille jõukus põhines ressursside strateegilisel ümberjagamisel. Seega ei saa Rõuge linnust käsitleda laiema kogukonna kaitseks ehitatud kaitserajatisena.

Ajalooliste kaartide järgi paikneb Rõuge vee- ja maanteede ristumiskohas, kus saavad kokku kõigist neljast põhi-ilmakaarest tulevad teed. Sobiliku vee- või ka taliteena saab käsitleda Rõuge järvistust lähtuvat Rõuge jõge, mis on Vagula kaudu ühenduses Võhandu jõega ning seeläbi liidetud juba laiemasse vetevõrku. Antud veeteed saabki käsitleda kui Rõuge peamist suhtluskanalit kaugemate piirkondadega. Oma roll oli arvatavasti etendada ka Rõugesse jõudvatel maanteedel, mille kaudu linnus suhtles lähiümbruse ehk vahetu tagamaaga.

5.4 Urvaste (reg nr 13670, joonised 13.1 ja 13.2)

Urvaste e Järveküla linnamägi asub kõrgel Uhtjärve ürgoru põhjakaldal sälkorgude vahelisel neemikul. Maasikuliselt on tegemist Võru-Hargla nõo ja Otepää kõrgustiku vahelise üleminekuvalaga. Uhtjärv paikneb samas looduslikus orundis Lõõdla ja Visula järvedega, viimane neist on Visula jõge pidi seotud Väikse Emajõega. Uhtjärve linnamäe arheoloogilistel uuringutel saadud raadiosüsiniku dateeringu ja keraamika põhjal on linnamägi dateeritud keskmise rauaaja teise poolde, 6.–7. sajandisse (Valk 2007, 63; Tõnisson 2008, 322). Linnuse lõunajalamil on teada kaks ohvriallikat ning ohvrikivi, mis oma asupaiga poolest võiksid tagasi ulatuda ka linnuse kasutamisaega.

Linnamäe lähiümbruses linnusega samaaegseid matmispaiku ei teata. Ka mõnevõrra varasemad rooma rauaaegsed kalmed linnusest lähemal kui 5 km avastatud ei ole. Linnusest 5–10 km raadiusesse paigutuvad 2 tarandkalmet Karutootsi külas, 3 kalmet Truutas, 2 Jõgeharal ning üksik-kalmed Kärgula, Hargi ja Kollino külades. Seega linnuse seos roomarauaaegsete tarandkalmetega jääb võrdlemisi kaheldavaks. Muinasaegseid asulakohti Urvaste linnamäe vahetus läheduses avastatud ei ole, lähim muistne elupaik, kust on leitud käsitsi valmistatud keraamikat, asub linnulennult juba 8,8 km kaugusel Kooraste külas (AI 5782). Urvaste linnamäest linnulennult 8,5 km kaugusel paikneb juba Truuta linnus. Linnusest 7,8 km kagu suunas Anni järve põhjakaldalt on avastatud 374-st Araabia ja Lääne-

Euroopa mündist koosnenud 11. sajandi algusesse dateeritud aardeleid (*tpq* 1006; Leimus 2007b, 60 nr 37), mis võrreldes linnuse kasutusajaga on ligi kolm sajandit noorem.

Lähim uusaegsele kaardile kantud tee, mis võiks Urvaste linnust siduda laiemasse suhtlusvõrku maanteid pidi, kulgeb Kooraste järvistu ja Koigu risti kaudu läbi Visela Valga suunas. Kuna vahetult sama tee ääres paikneb ka Truuta Nahaliina linnamägi, siis võis Truuta ja Koigu vaheline maanteelõik olla üheks fragmendiks kahte linnust ühendaval teel. See on antud piirkonnas ainus reaalne maastikul eksisteeriv teelõik, mis lähtuvalt ajaloolistest kaartidest ja muististe paiknemisest võis kasutusel olla juba rahvasterännu- või eelviikingiajal. Kuigi linnus on kitsaid veeteid pidi seotud Väikse-Emajõega, ei ole sinna viivad vooluveed piisavalt suured veetranspordi kasutamiseks, kuid võisid taliteedena olla siiski kandva tähendusega. Urvaste linnuse toimimiseks olid siiski olulised ka maanteed, millest (vara)uusaegsete kaartide põhjal on võimalik rekonstrueerida Koigu ja Kooraste vaheline lõik.

5.5 Truuta Nahaliin (joonised 14.1 ja 14.2)

Truuta linnamägi on üks nendest hiljuti avastatud muististest, mis ei ole jõudnud veel riikliku muinsuskaitse alla. Linnus asub Otepää vallas Truuta külas Kooraste järvistusse kuuluva Liinujärve loodekaldal. Lähtudes maastikurajoonidest on tegemist Otepää kõrgustiku kagupoolse alaga. Kuna muistist ei ole arheoloogiliselt kaevatud, on selle täpsem dateering veel lahtine, kuid linnuse õuelt leitud käsitsikeraamika põhjal võib öelda, et tegemist on I aastatuhande linnamäega (Tõnisson 2008, 314), mille peamine kasutusaeg langeb ilmselt eelviikingi- ja viikingiaega. Truuta Nahaliina võimalikku seost Urvaste linnusega sai juba eespool vaagitud.

Linnuse lähipiirkonda koondub mitu kompleksi rooma rauaaegseid kivikalmeid, millest linnusele lähemal kui 5 km asuvad 2 kalmet Karutootsi, 3 Truuta ning 2 Jõgehara külades. Mõnevõrra kaugemale jäävad juba Kärgula, Nüpli, Hauka, Karste ning kaheldavad Mügra kivikalmed. Lähiumbruses olevate kalmete tiheduse poolest võiks oletada, et kalmete ja linnuse kasutusaeg võiksid vähemalt osaliselt kattuda. Muinasaegsetest asulakohtades paikneb linnuse läheduses vaid Kooraste asulakoht (AI 5782), oletatud on ka, et linnusega samal neemikul võis paikneda avaasula (Tõnisson 2008, 315).

Truuta linnamägi asub poolel teel Otepää ja Urvaste linnuste vahel. Truutast Otepääni on linnulennult enam-vähem 10 km, Urvastesse juba mainitud 8,5 km. Ajaloolistel kaartidel on järjepidevalt alates 17. sajandist asunud nii Koorastes kui ka Koigus teede ristumiste kohad,

kus Kanepi poolt tulev tee hargneb Otepää ja Valga suundadeks. Tõsi, rootsiaegsetel kaartidel kajastub Otepääle minev tee küll vaid väiksema kõrvalteena. Sellest hoolimata on alust arvata, et juba muinasajal asus Truuta linnuse piirkonnas maanteed ristumise koht, kuhu ühe kontrollpunktina kujunes ka Truuta Nahaliin. Kuna linnuse õuelt ei ole korralikku alalise elutegevuse käigus ladestunud kultuurkihti avastatud, siis ilmselt oligi Nahaliina peamine funktsioon liiklemise või kaubavahetuse reguleerimine. Sarnaselt Urvastega asub Truuta väikeste jõgede ja ojadega ühenduses oleva järvistu kaldal, kuid ei ole seotud suurema jõega. Samas tuleb täheldada, et pikaks venitatud järvistud funktsioneerisid arvatavasti heade taliteedena, mis võimaldas linnustele juurdepääsu kaugemal asuvate vee- ja maanteedeni. Siiski pidi linnuste toimimine olema suuresti sõltuv ka maanteedest.

5.6 Tilleoru Kantsimägi (reg nr 10987, joonised 15.1 ja 15.2)

Tilleoru Kantsimägi asub Kanepi vallas Varbuse külas Ahja jõe ürgoru kõrgel läänekaldal Vana-Võru maantee lõunaküljel. Maastikku ja teede kulgu on siin väga tugevalt mõjutanud Ahja ürgorg, mis Tilleoru kohal on omamoodi looduslikuks piiriks Otepää kõrgustiku ja Ugandi lavamaa vahel.

2005. aastal viidi Tilleoru Kantsimäel läbi põhjalikumad arheoloogilised uuringud, mille käigus saadud söeproovide põhjal dateeriti linnuse peamiseks kasutusajaks 6.–11. sajand, kuid saadi ka üks 13. sajandi algusele viitav dateering (Valk 2006b, 128; Tõnisson 2008, 317–318). Linnuse-neemiku maapoolses otsas paiknes linnusest valli ja vallikraaviga eraldatud avaasula.

Tilleoru linnamäest läheb vahetult mööda Vana-Võru maantee, mis on nii Mellini kui ka Rückeri kaartidel märgitud ühe peamise Kagu-Eesti suhtlusliinina. Rootsiaegsel kaardil on aga pilt hoopis teine ning just Tilleoru kohal teeb teetrass väikese põike, liikudes üle Mustajõe, Kähri ja Kiuma Ihamarusse ning sealt hoopiski Kanepi poole, andes mõista, et varasem maantee ei ole sugugi mitte olnud analoogne tänaseks teada-tuntud Vana-Võru maanteega. Seega ei ole ajaloolistel kaartidel olevaid maanteid otseselt võimalik samastada linnuseaegsetega.

Linnuse läheduses paikneb terve rida muistiseid, mida on võimalik tõlgendada linnuse tagamaana. Rooma rauaaegsetest kalmetest asuvad linnusele lähemal kui 5 km tarandkalmed Põlgastes, Hurmis ja Varbusel; Tilleorust linnulennult 5,2 km kaugusele jäävad kolm Ihamaru kivi kalmet. Kuigi tarandkalmete aktiivne ehitusaeg lõpeb keskmise rauaaja algusega 5. sajandi keskpaigas, ei ole hilisemad järelmatused välistatud ning lähiümbruse kalmed võisid

veel linnuse ehitajatelegi omada olulist tähendust. Ahja jõe vahetusse lähedusse ning ka linnuse mõjualasse paigutuvad lisaks tarandkalmetele veel I aastatuhande II poole kääpad, mida tihedamalt võib leida Põlgaste ja Kiuma lähikonnast. Samuti on nii kivikalmeid kui ka kääpaid Kantsimäest 5–10 km raadiuses, kus kontsentreeritumateks aladeks on Vardja ja Pragi külade vaheline piirkond ning Rosma ja Piigaste külad. Looduslikest pühapaikadest paistavad silma võimaliku teetähisena toimunud ohvrikivi Mustajõe külas ning teine ohvrikivi Varbuse kivikalmete juures. Peale linnuse kõrval oleva asulakoha on lähimaks võimaliku muinasaegse taustaga avaasulaks vaid Vana-Koiola (AI 5076, AI 5927). Tilleorust vaevalt 10 km kaugusel asub juba Rosma linnus, mis tähendab, et valitud 10 km raadiusega linnuste mõjualad on osaliselt kattuvad.

Olemasoleva andmestiku põhjal seostub Tilleoru linnamägi eelkõige Ahja veeteega ning ajaloolistele kaartidele kantud teed ei paista linnuse seisukohalt kuigi kandvad olevat. Veeteede kasutamine primaarse suhtluskanalina eeldas kindlasti ka jõesadama olemasolu, mis omakorda sai vaid toimida maa- ja veeteede kokkupuute kohas. Kas ja kuidas see maantee oli seotud Vana-Võru maanteega, ei ole siiski hetkel võimalik öelda. Kalmete paiknemise seisukohalt paistab Tilleoru Kantsimägi olevat olnud võrdlemisi keskne linnus, olles ümbritsetud asustatud aladest.

5.7 Rosma (reg nr 11519, joonised 16.1 ja 16.2)

Rosma linnamägi asub Põlva vallas Rosma külas Ahja jõkke suubuva Orajõe kõrgel läänekaldal. Maastikuliselt on tegemist Ugandi lavamaa lõunapoolse platoo keskosaga. 2007. aastal linnusel toimunud arheoloogilistel kaevamistel saadud leidude ning söedateeringute põhjal on linnus lühemate või pikemate katkestuste taustal kasutuses olnud vähemalt eelrooma või rooma rauaaja, viikingiajal ja hilisrauaajal (Valk 2008, 58). Linnamäe loodejalamil on I aastatuhande asulakoht. Rosma linnuse piirkond kattub osaliselt u 9,2 km kaugusel edelas oleva Tilleoru ning u 10 km kaugusele kirdesse jääva Kauksi linnamägedega.

Rootsiaegsetele kaartidele kantud peamised liiklusteed Põlva külje all olevast Rosmast ei möödu, kuid väiksema kõrvalteena on Võru-Põlva maantee nii Mellini kui ka Rückeri kaartidel siiski ära toodud. Linnuse lähiümbruse peamisteks muististeks on keskmise rauaaja kääpad, mis paiknevad grupiti Orajõe kallastel. Kuigi linnuselt ei ole konkreetseid söeproovideid põhinevaid dateeringuid, mis viitaksid keskmisele rauaajale, ei ole siiski alust välistada linnuse ja selle jalamil oleva asula seost kääbastega. Teistest lähiümbruses olevatest

käabastikest on Kiuma kääpad pigem seotud Tilleoru linnamäega ning Vanaküla kääpad Kauksi Leerimäga. Rohkem viimase mõjupiirkonda paigutuvad ka Eoste ja Säassaare vahelised kääpad. Linnusele lähimad rooma rauaaegsed kivikalmed paiknevad Rosmast u 6 km kaugusel Pragil ja 8,5 km kaugusel Vana-Koiolas. Kuigi kivikalmed asuvad linnusest juba tükk maad eemal, iseloomustavad nad linnuse võimalikku rooma rauaaegset tagamaad. Kõik looduslikud pühapaigad asetsevad Rosmast kaugemal kui 5 km.

Rosma linnamäe võimalik seos varauusaegset teedega joonistub vaid välja Mellini ja Rükkeri kaartidel oleva Põlva-Võru maanteega ja seda just Pragi ja Vana-Koiola suunal, kust on teada linnuse varasema asustusperioodiga samaaegseid kivikalmeid. Ilmselt kujunes see sama teelõik edaspidi üheks olulisemaks maanteeks suhtlemisel lõunapoolsete aladega. Orajõe kaudu omas Rosma ühendust ka Ahja jõega, kuid arvestatavaks veeliiklussooneks on Orajõgi liiga väike.

5.8 Kauksi Leerimägi (reg nr 11162, joonised 27.1 ja 27.2)

Kauksi Leerimäe nimeline linnus paikneb Ahja jõkke suubuva Lutsujõe lõunapoolsel kaldaneemikul. Linnust arheoloogiliselt kaevatud ei ole, kuid erinevate maastikuinspeksioonide käigus on korjatud sütt, põlenud raudkivide tükke ning käsitsi valmistatud keraamikat, mille põhjal on linnuse kasutusajaks tinglikult dateeritud I–II aastatuhande vahetus e viikingiaeg. Ka linnuse kagupoolselt jalamilt on avastatud nõrk kultuurkiht (Tõnisson 2008, 317), mida võiks tõlgendada lühiajalise asulakohana.

Leerimäest kõigest 7 km kaugusel kagus paikneb Võuküla linnamägi ning vaevalt 10 km edelas asetseb Rosma linnus. Seega muististe analüüsiks valitud 10 km raadiusega mõjutsoonid on kohati kattuvad. Kivikalmeid Leerimäe linnuse ümbruses ei teata ning matmispaikadest ilmestavad piirkonda ainult keskmise rauaaja kääpad, mis on tihedamalt koondunud Vanaküla ümbrusesse ja Eoste ning Säassaare külade vahelisele alale. Mõnevõrra kaugemale jäävad juba Pindi ja Rosma kääbastikud. Aulakohtadest on muinasaegseid leide saadud vaid Eoste (AI 4574) ja Mooste küladest. Kultuskohtadest on märgilise tähendusega Leerimäelt 2,8 km üles Lutsujõe pidi paiknev Vanaküla ohvrikoht, kus pärimuse järgi olnud nii ohvrikadakas (E I 50 (359)), ohvrikased kui ka ohvrikivi (Madisberg 1927, 12–13).

Ajalooliste teede seisukohalt paikneb Kauksi Leerimägi vahetult rootsiaegsetele kaartidele kantud teederisti läheduses, millest üks haru suundub Kanepi, teine Tartu poole. Samuti on siin kandva tähtsusega Ahja lisajõeks olev Lutsujõgi. Seega paigutub Kauksi Leerimägi

sisuliselt vee- ja maateede ristumiskohta, olles sobilikuks kaitsepositsiooniks sisemaa jõesadamale või kaubavahetuskohale. Võttes arvesse vaadeldavas piirkonnas paiknevate kääbaste tihedust ning ka teiste samaaegsete linnuste lähedust, oli Võuküla ilmselt ümbritsetud asustatud aladest, mitte ei paiknenud piirimail.

5.9 Võuküla Kindralihaud (reg nr 11579, joonised 18.1 ja 18.2)

Võuküla Kindralihaua linnamägi asub Räpina vallas Võuküla külas Võhandu jõe kõrgel läänekaldal. 1950. aastate alguses toimusid linnusel Harri Moora poolt läbi viidud proovikaevamised, kuid kultuurkihti ei avastatud. Välisilme järgi on linnus dateeritud II aastatuhande algusesse (Tõnisson 2008, 319), aga avatavasti on pigem tegemist viikingiaegse väikelinnuse kui hilisrauaaegse kaitserajatisega. Maastikuliselt paikneb linnus käärulise Võhandu jõe alamjooksul ning Palumaa lavamaa ja Peipsi madaliku üleminekulal.

Linnuse lähiümbrust ilmestavad Pindi ja Jaanikeste-Rahumäe külades paiknevad kääbastikud, mis on ehitatud vahetult Võhandu jõe äärde. Rahumäelt Võhandu jõe kaldalt võime leida ka muistse ohvrikoha. Mõnevõrra kaugemale jäävad juba pigem Kauksi linnamäega seostuvad Vanaküla kääpad. Muinasaegse kultuurkihiga asulakohti Võuküla linnamäe lähistelt ei teata.

Nii maastikulise situatsiooni kui ka ajalooliste teede suhtes on Võuküla positsioon vägagi sarnane Kauksi Leerimäega: mõlemad paiknevad vee- ja maateede ristumiskohas, on jõge pidi seotud kääbastega ning mõlema lähiümbrusesse paigutub jõeäärne pärimuslik ohverdamiskoht. Esitatud seoste taustal sobivad mõlemad linnused väga hästi hooajalisteks kaubavahetuskohtadeks, mis ei pruukinud alaliselt olla asustatud. Viimast võimalust toetab ka mõlema linnuse õhuke või peaaegu olematu kultuurkiht.

5.10 Lääniste (reg nr 13044, joonised 19.1 ja 19.2)

Lääniste Kalevipoja säng tüüpi linnamägi paikneb Võnnu vallas Lääniste külas põhja-lõuna suunalisel moreen-neemikul Ahja jõe alamjooksu vasak-kaldal. Neemiku lõunaotsas asuv linnus on ülejäänud neemikust eraldatud valli ja vallikraaviga. Valliga eraldatud neemiku põhjaosas paiknes ilmselt asula. Kuigi linnust arheoloogiliselt kaevatud ei ole, võib muistise välisilme ning linnuse õuelt ja jalamilt saadud käsitsikeraamika põhjal dateerida linnuse I aastatuhande lõppu–II aastatuhande algusesse ehk viikingiaega.

Vanematest muististest asetsevad linnuse lähiümbruses mitmed kääbastikud ja kivikalmed. Konkreetselt linnusega Ahja jõe kaudu on seotud kivikalme ja kääbastik Ibastes, kääpad Lääniste külas ning ulatuslik kääbastest ja kivikalmost koosnev muististekompleks Kõnnu külas. Mõnevõrra kaugemale jäävad juba Terikeste tarandkalme ja ohvrikoht ning Hammaste ja Kärša külas paiknevad kivikalmed. Linnusest 7–10 km kaugusel asuvad veel ulatuslikud kääbastikud Viisli ja Rasina külade vahelisel alal. Linnuse jalamil paikneva asulakoha kõrval on muinasaegset kultuurikihti avastatud veel Lääniste külast Ahja jõe kaldalt linnusest u 1 km kaugusel kirdes.

Kuigi varauusaegsed põhimaanteed linnusest ei möödu, võis Läänistes muinasajal paikneda oluline tõmbepunkt: tegemist on ikkagi geograafilises mõttes viimase Ahja jõel paikneva linnusega enne jõe suubumist Emajõkke ja edasi Peipsisse. Samuti asub Lääniste viimasel kõrgemal kohal enne Emajõe Suursoo algust. Vaadates tänapäevast kaarti, näeme, et Emajõe Suursoo piirialad on pikitud kuivenduskraavidest, mis annab mõista, et kraavide eelsel ajal oli ilmselt tegemist pidevalt liigmärgade aladega. Seega võib Läänistet käsitleda igas mõttes piirilinnusena, mille funktsiooniks oli liikluse reguleerimine Ahja jõel. Arvatavasti kuulus linnuse juurde ka jõesadam ning kaubavahetuskoht. Läänist linnuse ja Ahja jõge pidi kulgeva veeteega seostub ka Võnnu kiriku lähistelt avastatud 11. sajandi algusesse dateeritud Araabia ja Lääne-Euroopa müntidest koosnenud aardeleid (*tpq* 1011/2, *Leimus* 2007b, 67, nr 43) Hoolimata sellest, et ajaloolistel kaartidel olevad põhimaanteed ei haaku otseselt Lääniste linnusega, võib oletada, et suhtlemine Tartuga käis lisaks veeteele mööda maanteed üle Hammaste ja Uniküla ning lõunapoolsete aladega hoiti kontakti piki Ahja jõe länekallast liikuva maanteedega.

5.11 Tartu (reg nr 12974, joonised 20.1 ja 20.2)

Geograafilisest aspektist vaadatuna asub Tartu väga soodsal kohal, paiknedes ainsal kõrgemal alal muidu madalal Emajõe lammil. Tartus on ka ainuke sobilik paik jõe ületamiseks – lääne pool Tartut on takistuseks Ulila, Sangla ja Laeva sood, ida pool Emajõe Suursoo ja Peipsi madalik. Maastikulise liigenduse järgi asub Tartu Ugandi lavamaa keskosas, kõrgel Emajõe ürgoru länekaldal. Lõuna-Eesti lavamaadele (Ugandi, Palumaa, Petseri) ongi iseloomulikud sügavale liivakivisse lõikunud ürgorud (Arold 2005, 174), mis oluliste maastiku liigendajatena on määravaks ka keskuste ja kommunikatsiooni arengule.

Arheoloogilised kaevamised Toomemäel asuval Tartu linnusel (Trummal 1964, Мязсалы 1980) on näidanud, et viikingiaegne ja hilisrauaaegne linnusekiht on hilisemate ehitus- ja mullatööde käigus tugevasti kannatada saanud, mistõttu teadmised selleaegsest Tartust on võrdlemisi lünklikud (Trummal 1964, 10–11). Tartu muinaslinnuse lõunaküljel asuvast vallitarandikust võetud kolm radiosüsinikudateeringut jäävad kalibreerituna kõik viikingi- ja hilisrauaaega, ajavahemikku 880–1280¹¹.

Tartu muinasaega põhjalikult uurinud Andres Tvauri mõnab, et Tartu 8. ja 9. sajandi leiumaterjal on liialt tagasihoidlik, et sellel perioodil rääkida olulisest keskusest, kuid juba alates 10. sajandist muutub leiuaines rikkalikumaks. Viikingiajal oli Tartus linnus-asula süsteem, mille leiumaterjal näitab, et nii asula kui ka linnus tekkisid üheaegselt või väga väikeste vahedega. Teistest tähtsamat viikingiaegset keskust Tvauri arvates siin ei ole (Tvauri 2001, 245–246).

Pikka aega oli ainsaks kaugkaubandusele viitavaks muinasleiuks Tartu linnus-asulast vaid üks Hedeby's vermitud kuningas Svend Estridseni (1047–1075) hõbemünt, mis leiti Lossi tänava põhjakülje kaevandist loodusliku aluspinna peal olevast pruunikast kultuurkihist (Tvauri 2001, 161; Metsallik 1995, 28). 2006. aasta kevadel avastati arheoloogiliste päästekaevamiste käigus Pirogovi platsi kaguküljelt muinaslinnuse jalamilt vähemalt 41-st Araabia hõbemündist koosnev aare, mis on dateeritud 10. sajandi lõppu (*tpq* 984/5; Leimus 2007b, 48, nr 25). Täpselt sama suur ning samasse perioodi paigutuv Araabia münte sisaldav aare on avastatud ka Ropka mõisa pargist (*tpq* 976/7, Leimus 2007b, 40, nr 21). Tartu linnuse ning Emajõe veeteega seostuvad veel ka Raadi mõisa aladelt leitud vähemalt 19 Araabia münti sisaldanud mündiaare (*tpq* 959/60, Leimus 2007b, 33, nr 16) ning kuskilt Tartu linna piirimailt päevavalgele tulnud 12. sajandisse dateeritud ehteare (Tartu I; Tõnisson 1962, 199, nr 79).

Muinasaegseid kivikalmeid Tartu lähiümbrusest Emajõe paremkaldalt ei teata. Asulakohtadest on muinasaegset kultuurkihti Tartust kuni 10 km kauguselt avastatud vähemalt Reola (AI 5409), Uhti (TÜ 169) ja Külitse (TÜ 13, 161, 237, 402; AI 5788) küladest.

Muinasaegse Tartu lähiümbrust iseloomustavad viikingiaja lõppu paigutuvad mündiaarded, mis näitavad Emajõe veeteeki aktiivset kasutust sellel perioodil. Aarete rohkus võrreldes teiste samaaegsete linnustega on osaliselt ilmselt seotud ka Tartu lähiümbruse parema uurituse ning

¹¹ 1) 1020+-40 (Tln-431), kalibreerituna tõenäosusega 95,4% 889–1160; 2) 860+-50 (Tln-440), kalibreerituna tõenäosusega 95,4% 1030–1280; 3) 1020+-70 (Tln-1298), kalibreerituna tõenäosusega 95,4% 880–1210 (Tvauri 2001, 76–77).

ka hilisemal ajal toimunud aktiivsema maaharimise ja ehitustegevusega. Hoolimata mitmetest viikingiaegsetest aardeleidudest, ei ole Tartu lähistel olevate kinnismuististe põhjal võimalik öelda, et Tartus oleks paiknenud sellel ajal teistest samaaegsetest linnustest suurem tugipunkt. Rajatuna suure loodusliku takistuse piirimaile, vee- ja maanteed ristumiskohta, etendas Tartu tõenäoliselt sarnast kaupade kogumise ja ümberjaotamise rolli nagu näiteks Alt-Laari, Lääniste ja Rõuge linnused.

Ajaloolistelt kaartidelt nähtub, et Tartu on peamine Kagu-Eesti sihtpunkt ning kõik varauusaegsetele kaartidele kantud teed jõuavad lõpuks Tartusse, mis on ka igati loogiline, sest alates 13. sajandist kujunebki Tartusse omamoodi Kagu-Eesti pealinn. Kindlasti on Tartu kommunikatsiooni sõlmpunktina olnud tähtis ka varasemal ajal, kuid enne hilisrauaaja algust ei tõuse ta võrdluses teiste omaaegsete linnustega siiski kuigi palju esile.

5.12 Unipiha (reg nr 12905, joonised 21.1 ja 21.2)

Unipiha linnamägi asub Nõo vallas Virulase külas Nõo–Kambja tee lõunaservas Kambjast u 4,5 km läänes, linnusest paarisaja meetri kaugusel põhjas asub Tatra jõe ürgorg, mis eraldab Ugandi lavamaad Otepää kõrgustikust.

1968.–1970. aastal toimunud arheoloogiliste kaevamiste käigus saadud leiumaterjali põhjal on linnuse peamiseks kasutusajaks dateeritud 8.–11. sajand, kuid märke leidub ka eelrooma või rooma rauaaegsest asustusest (Aun 1975, 346). Vanimad söedateeringud, mis Unipiha linnamäelt on võetud, näitavad puitkindlustuste asumist linnuse edelaserval 3.–4. sajandil (Aun 1975, 355–356). Linnamäe jalamil paikneb samaaegne asulakoht, kust on samuti saadud leide eelrooma või rooma rauaajast kuni viikingiaja lõpuni. Natuke üle 10 km kaugusel läänes asub Peedu Kerikmäe linnus, Tartusse on Unipihalt linnulennult 15,5 km.

Unipiha linnuse lähiümbruse arvukamateks muististeks on rooma rauaaegsed kivikalmed Unipiha (2 tk), Aiamaa (2 tk), Tatra (2 tk), Pühi (1 tk) ja Kullaga külades (3 tk). Kuidas need kalmed linnusega täpselt seotud on, ei ole päris selge, kuid nii tihe kalmete paiknemine linnuse läheduses ei saa olla ka päris juhuslik. Unipiha linnus ja sealsed kalmed moodustavad ühise suhtlusareaal, mille sisse võib veel arvata linnusest 6–7 km kaugusele jäävad Paali ja Kammeri tarandkalmed. Kuigi linnuselt korralikku rooma rauaaja kihti avastatud ei ole, viitab tarandkalmete kontsentratsioon siiski asustuskeskuse paiknemisele Unipiha piirkonnas. Mitmed kivikalmed asuvad ka Peedu ja Unipiha vahelisel alal, kuid need võiksid jääda pigem Peedu kui Unipiha linnuse mõjualasse.

Lisaks linnuse jalamil paiknevale pikaajalisele asulakohale on Unipiha linnusele lähemal kui 5 km avastatud muinasaegset asulakihti vähemalt Unipiha (TÜ 22, TÜ 160), Kambja (AI 5496), Läti (AI 5406) Kullaga (TÜ 419, TÜ 490), Aiamaa (TÜ 23, TÜ 159), Visnapuu (AI 5399) ja Suure-Kambja (AI 5495) küladest. Ülejäänud asulakohad jäävad linnusest juba mõnevõrra kaugemale, kuid nende suhteline tihedus võrreldes teiste aladega annab mõista, et linnus on järjepidevalt paiknenud asustatud alade keskel.

Kuigi Unipiha linnamäest ei möödu otseselt ükski varauusaegsetele kaartidele kantud peamistest maanteedes, paigutub linnus kahe tähtsama Kagu-Eesti maantee – Tartu–Rõngu–Pikasilla ja Tartu–Otepää–Valga – vahelisele alale, kust Rõngu maanteeni on üle Nõo 6,6 ning Otepää teeristini vaid 1,7 km. Võimalik, et muinasajal käis Tartu ja Otepää vaheline põhiline suhtlemine just läbi Unipiha linnuse, mille peamine funktsioon oli kontrollida ja reguleerida liiklemist läbi Tatra oru.

5.13 Alt-Laari ja Erumäe (reg nr 12840 ja 12841, joonised 22.1, 22.2 ja 22.3)

Alt-Laari ja Erumäe linnamäed asuvad Konguta vallas Vahessaare külas järsunõlvalise Kavilda ürgoru idakaldal. Maastikuliselt tähelepanuväärses kohas paiknevad linnused on maamärgiks Ugandi lavamaa ja Võrtsjärve madaliku siirdealal.

Lisaks alalisele viikingiaegsele asustusele viitavale kultuurkihile linnuse õuealal (Moora 1955, 63–64) laius linnuse jalamil pika-ajaline küla asustusmärkidega hilispronksiajast kuni 13. sajandini keskpaigani (Lillak 2009). Seega on linnuse ümbruses paiknenud asula olnud kasutusel suures osa sama perioodi vältel kui eespool käsitletud Unipiha asula.

Arvatavasti viikigiaja lõpus jäetakse Alt-Laari linnus maha ning paarisaja meetri kaugusele rajatakse uus võimsate muldvallidega kindlustatud Erumäe kants, millel aga puudub korralik kultuurkiht (Tõnisson 2008, 298). Viimastele uurimistulemustele tuginedes toimusid ulatuslikud kindlustustööd Erumäel ilmselt vahetult enne 13. sajandi ristsõda (Valk 2009).

Alt-Laari ja Erumäe linnamäed on kõige loodepoolsemad Kagu-Eesti linnused, Puhja ja Rannu kihelkonnast muinasaegseid linnamägesid ei teata. Avastatud on küll mitmed asulakohti, millest Alt-Laari lähiümbruses olevatest on muinasaegset kultuurkihti leitud vähemalt Lembevere kahest asulakohast (TÜ 241), Kobilust (TÜ 45) ja Järvakülast (TÜ 44). Kõik neli muinasaegset elupaika asuvad Lembeverest Järvakülani ulatuva voore lael ning on

nii rootsiaegsetel kaartidel kui ka tänapäeval olnud asustatud. Linnusest 5–10 km kaugusele jäävatest asulakohtadest ulatuvad muinasaega veel Uuta (TÜ 364), Vellavere (AI 5405), Sangla (TÜ 235) ja Kaarlijärve (TÜ 236) külad.

Linnustele lähim kivi kalme asub u 4,5 km kaugusel Lembeveres, kõik ülejäänud kalmed paigutuvad juba 5–10 km kaugusele. Omaette rauaaegne asustuskeskus paistab olevat välja kujunenud hilisema Puhja kihelkonna põhjaotsa, kus suuremale asustuskeskusele viitavad Mõisanurme külas asuvad kuus kivi kalmet, mille kasutusaeg on dateeritud rooma rauaaegast viikingiaja lõpuni (Muististe passid 12916–12921), kuid leidude puudumisel ei ole täpsemat ajalist raami võimalik määrata.

Kuna Puhjast viikingiaegset linnust leitud ei ole, siis võis sealne piirkond moodustada Alt-Laari ja Erumäe põllumajandusliku tagamaa. Ainsaks kommunikatsiooni soodustajaks Alt-Laari linnamäe juures on Kavilda¹² e Soova jõgi, mis tänase seisuga on võrdlemisi kokku kuivanud, kuid muinasajal võis omada piisavat tähtsust, et selle kõrvale rajada linnus. Mellini Liivimaa atlas on *Sowa Fluss* märgitud arvestatava siseveekoguna, samuti on jõe kaldale hiljem rajatud keskaegne Kavilda vasallilinnus.

Rootsiaegsetel kaartidel olevad suuremad teed Alt-Laari ja Erumäe linnuste lähiümbrust ei läbi, Mellini ja Rückeri kaartidele on see-eest kantud piirkonna kõrvalteed. Üks kesksemaid teid nendel kaartidel on üle Lembevere voore Kongutast Kavildasse kulgev teelõik, mille äärde jäävad mitmed mainitud asulakohad. Linnused asetsevad küll vaadeldud maanteest teisel pool järskude nõlvadega Kavilda ürgorgu ning Mellini atlase järgi on lähim Kavilda jõe ületuskoht 3,7 km kaugusel asuvas Majala külas. Samas võib näha, et Mellini kaardile on kantud linnustest 1,5 ja 1,7 km kaugusele kaks vesiveskit, millest lõunapoolsema kohale on alates Rückeri kaardist märgitud jõeületuskoht. Siinkohal võib oletada, et veskitammide rajamiseks olid kõige sobivamad kärestikulised koolmekohad, kuhu oli tingituna looduslikust situatsioonist hõlbus tammi ehitada. Veskite eelsel ning ka järgsel ajal võidi neid paiku kasutada veetõkete ületamiseks.

Antud kaardisituatsiooni vaadates paistab muinasaegne asustuse ja kalmete tuumikala jäävat Kavilda ürgorust lääne poole Lembevere voore ja Puhja lähiümbrusesse. Kuigi ajaloolised kaardid linnuste juurde tulevat maanteed ei näita, kujunes Alt-Laari asula ning sellest lähtunud linnus ilmselt Kavilda jõe koolmekoha lähedusse, mida markeerib Mellini atlas

¹² Algab Elva Verevi järvest ning suubub Emajõkke.

olev veskikoht. Seega pidi linnuste juurde kuskilt ida või kagu poolt kulgema suurem maantee, mis arvatavasti oli ka peamiseks suhtlusliiniks u 9 km kagus paikneva Peedu linnusega. Samas võis Alt-Laari linnuse läheduses paikneda ka jõesadam, mis võimaldas liikuda Kavilda jõge pidi Emajõeni. Viikingiaegsele kaugliiklusele ning jõukuse kogunemisele Alt-Laari lähipiirkonnas viitab ka linnusest vaevalt 2 km kauguselt Aru mõisa maadelt avastatud vähemalt 284-st Araabia ja Lääne-Euroopa mündist koosnev aare (*tpq* 1090; Leimus 2007b, 80, nr 62).

Esitatud andmete taustal on võrdlemisi tõenäoline, et linnus ja asula kujunesid maantee ja veete e ristumiskohta ning linnus toimis pigem kommunikatsiooni reguleeriva looduslikult sobivasse kohta rajatud kontrollpunkti kui suurema kogukonna kaitserajatisena.

5.14 Peedu Kerikmägi ja Elva Kalevipoja säng (reg nr 12788 ja reg nr 12287, joonised 23.1 ja 23.2)

Peedu Kerikmäe linnus paikneb Elva jõe ürgoru põhjakaldal oleval moreenkünkal tänapäevasest jõesängist paarsada meetrit loodes ning on rajatud vahetult Otepää kõrgustiku ja Ugandi lavamaa serva-alale. Elva jõe vastaskaldal asub teine kaitsealune linnamägi, kuid Tartu–Elva raudtee ehitusega on võimaliku linnamäe välisilmel ja kultuurkihti nii palju rikutud, et linnuse täpsemat olemust ning dateeringut ei ole seni olnud võimalik kindlaks teha. Kuna Kerikmäest vaevalt 9 km kaugusel loodes asub Alt-Laari ning 10 km idas Unipiha linnamägi, siis kattuvad osaliselt vaadeldavad linnuste piirkonnad.

Peedu Kerikmäe linnuse intensiivseim kasutusaeg langeb 6.–11. sajandisse (Moor 1939, 118; Moor 1955, 63), kuid võimalikust hilispronksiaegsest ning eelrooma või roomarauaegsest avaasulast annavad tunnistust vastavatele perioodidele iseloomulikud riibitud või tekstiilivajutustega savinõukillud (Lang 2007, 90–91; Laul 2001, 19). Peedu Kerikmägi oma 650 m² õuepindalaga on üks väiksemaid muinaslinnuseid Eestis. Kaevamiste käigus avastati muistisel kaks ehitusjärku ning rohkelt rauasulatusele ja käsitööle viitavaid leide (Moor 1939), mis näitavad, et hoolimata linnuse väiksusest, oli see püsiva asustusega ning omas kaubanduslikult olulist positsiooni.

Linnamäe lähiümbrust ilmestavad rooma rauaaegsed kivikalmed, mida linnamäele lähemal kui 5 km on teada Vellaverest, Voikast (Jaagupist), Lukest ja Tamsast. Kuni 10 km kaugusel Kerikmäest asuvad kivikalmed Oomiste, Unipiha, Aiamaa ja Keeri külades. Kaarti vaadates

kujunebki tihedam kivikalmete ala Voika, Aiamaa ja Unipiha külade ümbrusesse, mis võiks ka näidata omaaegse asustuse koondumist sellesse piirkonda.

Linnuse lähedalt on muinasaegset kultuurkihti avastatud Uuta (TÜ 364), Vellavere (AI 5405) ja Tamsa küladest. Peedust 5–10 km kaugusel on muinasajal elatud Visnapuu (AI 5399), Oomiste (AI 5397), Sassi (AI 5804), Laguja (TÜ 12), Uderna (AI 5455), Alt-Laari, Nõo (TÜ 230) ja Unipiha külades (TÜ 22, TÜ 160). Linnusele lähimaks looduslikuks pühapaigaks on Aiamaa külas asuv lohukivi.

Varauuseaegsete teede kontekstis paikneb Peedu Kerikmägi ühe Kagu-Eesti olulisema maanteetrassi – Tartu–Rõngu–Pikasilla – vahetus läheduses. Me ei tea, kas see maantee toimis ka muinasajal, kuid ajaloolise kaardimaterjali põhjal võib öelda, et vaadeldav tee on järjepidevalt kulgenud mööda sama trajektoori, mis annab alust arvata, et tee on ise tunduvalt vanem kui 17. sajandi kaardid. Peedu Kerikmäest 6 km kaugusel Nõo alevikust on teada ka 11. sajandisse dateeritud Lääne-Euroopa müntidest koosnenud aardeleid (Tõnisson 1962, 199, nr 77), mis võiks viidata juba sellel ajal kasutuses olnud maanteele.

Sarnaselt mitmete teiste linnustega on Peedu ehitatud veete eäärde, omades Emajõkke suubuva Elva jõe kaudu ühendust laiema veeteede võrgustikuga. Peedu suhtlus lähiümbruse asulate ning samaaegsete Alt-Laari ja Unipiha linnustega sai siiski toimida vaid maanteid pidi. Kuigi Peedu Kerikmägi paikneb loodusliku piirina eksisteerinud Elva jõe kaldal, on siiski tegemist asustuse keskel, mitte äärealal paiknenud linnusega.

5.15 Aakre (reg nr 13124, joonised 24.1 ja 24.2)

Aakre linnamägi paikneb Puka vallas Palamuste külas Kivivare talu maadel Võrtsjärve suubuvast Purtsi jõest paarsada meetrit lõunas. Linnus markeerib tinglikult Otepää kõrgustiku ja Valga nõo kokkupuute ala. Linnusel on arheoloogilisi proovikaevamisi läbi viinud vaid Harri Moora, kelle leitud savinõukildude (Moora 1955, 67) ja analoogsete linnuste põhjal võiks Aakre linnuse peamiseks kasutusajaks dateerida 8.–11. sajand. Linnuse jalamil olevat asulakohta on arheoloogiliselt uurinud Mare Aun, kes dateeris muistise 8.–10. sajandisse (Aun 1975, 81–84). Muuhulgas avastati asulakoha kaevamisel ka kaks viikingiaegset Araabia hõbemünti (Leimus 2007b, 85, nr 3). Lisaks asulakohale asetseb linnuse jalami lähistel rooma rauaaegne kivikalme. Aakre kümnekond km lääne-loodes asub Pikasilla Vooremägi ning 6 km kagus Kuigatsi e Puka linnamägi.

Lisaks linnuse jalamil paiknevale kivikalmele on Aakre lähistel samaaegne kivikalme teada ka 3,5 km kaugusel asuvas Rebaste külas. Aakre linnamäest 5–10 km kauguselt võime kivikalmeid leida Põru, Kibena, Pühaste, Koruste ja Arula küladest. Muinasaegset asulakultuurikihti on linnusele lähemal kui 5 km avastatud vähemalt Komsis (TÜ 390) ja Plika küladest (TÜ 389), mõnevõrra kaugemale jäävad muinasaegsed Vaardi (TÜ 420), Ädu (TÜ 394), Arula (AI 5876), Mägestiku (AI 5807) ja Kõduküla (AI 5416) külad. Looduslikest pühapaikadest on Aakre Kivivare linnusele lähim Rebastes asuv ohvriallikas.

Kuigi Aakre linnamägi asub varauusaegsest Rõngu–Valga maanteest vaid 1,7 km kaugusel idas, seostavad maanteed linnusega vaid Põru külas asetsevad kivikalmed. Oma kasutusajal olid Aakrele olulisemad suhtluspartnerid ilmselt Pikasilla ja Puka linnused ning 16 km kaugusel idas asuv Otepää linnamägi. Ka muinasaegse kultuurkihiga asulakohtade põhilisem leviala jääb Puka ja Otepää vahelisse piirkonda. Suurema veetee seisukohalt osutub Emajõkke suubuv Purtsi jõgi liiga väikeseks, kuid kohalikus suhtluses väiksematel alustel võis jõgi siiski olulist tähtsust omada. Seega sai Aakre linnamägi teiste samaaegsete keskustega suhelda vaid maanteid pidi. Lähtuvalt ümbritsevatest asulakohtadest ning kivikalmete levikust paiknes Aakre linnus oma kasutusajal ilmselt asustuse keskel ning omas seoses maanteedega ilmselt mingitlaadi vahendaja rolli. Sisemaa vahendaja rolli võiks toetada lisaks linnuse asulast leitud müntidele veel ka 7, 3 km kaugusel Kuigatsist avastatud 595-st Lääne-Euroopa 11. sajandi mündist koosnenud aardeleid (Tõnisson 1962, 199, nr 86), mis oma maastikulise leiukonteksti poolest ei seostu vahetult ühegi vooluveega.

5.16 Puka e Kuigatsi (reg nr 13116, joonised 25.1 ja 25.2)

Puka e Kuigatsi linnamägi asub Puka vallas Kibena külas järsunõlvajal moreenkünkal. Kuigatsi linnamäe platoolt on proovikaevamiste ja inspeksioonide käigus avastatud õhuke kultuurikiht, mis sisaldab nii Rõuge tüüpi keraamikat (Moora 1955, 65) kui ka kedral valmistatud savinõukilde (Tõnisson 2008, 309), mille põhjal võiks linnuse kasutusajaks laias laastus dateerida 8.–12. saj. Linnust arheoloogiliselt põhjalikumalt uuritud ei ole. Linnuse lähiümbruskonnas suuremat jõge ega järve ei ole. Kuna Pukast vaid 6 km kaugusel loodes asub Aakre linnus ning 7 km kaugusel kagus Sangaste linnamägi, siis linnuste mõjualad kattuvad võrdlemisi suures ulatuses.

Aakre linnusega samasse mõjutsooni paigutuvad muinasaegsed Komsis (TÜ 390), Plika (TÜ 389), Vaardi (TÜ 420), Ädu (TÜ 394), Arula (AI 5876), Mägestiku (AI 5807) külad, mis

võivad kuuluda nii ühe kui teise linnuse tagamaa hulka. Kivikalmetest võiksid linnusega seostuda Kibena ja Arula küla kalmed, mõnevõrra kaugemale jäävad juba Põru, Priipalu ja Õletu kivikalmed. Looduslikest pühapaikadest on linnusele lähimad Pringi ohvrimägi ja Arula ohvrikivi.

Varauusaegsetest põhimaanteedest asub linnus eemal: linnulennult on Valga-Rõngu maanteeni enam kui 6 km. Kuna Puka linnusel puudub suurema vooluvee näol väljapääs laiemasse veeteede võrku, siis oli linnus täielikult sõltuv maanteedest, mille kaudu toimis ühendus Aakre, Sangaste ja Otepää linnustega. Erinevalt Aakrest ei ole Puka linnuse jalamilt avastatud linnusega samaaegset haakuvat asulakohta, mis viitab võimalusele, et ka linnus ise ei pruukinud olla alaliselt asustatud ning selle põhifunktsioon võis seisneda Otepää eelseks vahipostiks olemises ja Otepääle suunduvate maanteede kontrollimises.

5.17 Sangaste (reg nr 13174, joonised 26.1 ja 26.2)

Sangaste linnamägi asub Sangaste vallas Mäeküla külas Kirgjärve läänekaldal oleval kõrgemal mäekünkal. 2007. aastal läbi viidud arheoloogiliste kaevamiste käigus saadud leiuväinete ning sõeproovide põhjal on ühekordsed kaitserajatised linnusele ehitatud millalgi ajavahemikus 11.–13. sajandi esimene veerand (Valk 2008b, 49). Sangaste linnuse mõjuala kattub osaliselt 7 km kaugusel loodes oleva Puka ning 13 km kirdes paikneva Otepää linnamäega.

Sangaste linnuse lähiümbruses on muistiseid teada väga vähe ning ainsaks linnusele lähemale kui 5 km jäävaks kalmeks on Keeni külas olev rooma rauaaegne kivikalme. Kaugemale jäävad juba kivikalmed Vaalu, Õlatu, Kibena, Arula ja Karutootsi külates. Muinasaegsed asulakohad, mis ei kattu Otepää ja Puka linnuste mõjualadega on teada linnusest 6–8 km lõuna poole jäävatest Tiidu (TÜ 392) ja Lauküla küladest (TÜ 393). Sangaste ja Otepää vaheliselt teelt Juusa järve äärest avastati 19. sajandi lõpus rikkalik Araabia ja Lääne-Euroopa müntidest koosnev 11. sajandi lõpust pärinev aardeleid (*tpq* 1092; Leimus 2007b, 80, nr 63), mis haakub hästi samaaegsete linnuste ning neid ühendavate maanteedega.

Kirgjärve kaldal paiknev Sangaste linnus seostub 1686. aasta Liivimaa üldkaardile kantud Otepää–Valga maanteega. Linnamäe külje alt mööda läinud Pühajärvele suunduv vana teekoht on talletatud ka rahvapärimeses (Tõnisson 1966, 67–69). Lisaks mündiaardele ning varauusaegsele kaardile viitavad Sangastest lõunapoole suunduvale maanteele ka linnusega samaaegsed asulakohad Tiidul ja Laukülas.

Sangaste linnuse funktsioon oli ilmselt võrdlemisi sarnane Pukaga: valvata ja reguleerida Otepäele suunduvatel maanteedel liiklemist. Kui Puka oli Otepää eelpostiks Pikasilla e Sakala poolt tuleval teel, siis Sangaste kontrollis suhtlemist lõunapoolsete aladega. Selline korraldus kujunes välja ilmselt alles hilisrauaajal.

5.18 Otepää ja Oandimägi (reg nr 13160 ja 13169, joonised 27.1 ja 27.2)

Otepää linnus paikneb Otepää linna idaservas olevas orus omaette suuremal küngal. Geograafiliselt asub linnamägi Otepää kõrgustiku keskosas, olles üks vähestest Kagu-Eesti linnustest, mis ei ole rajatud maastikurajoonide ülemineku- või äärealadele. Samuti ei ole linnuse vahetus läheduse suuremat jõge. Sarnaselt Tartuga on Otepää muinasaegse linnuse kultuurkiht saanud kõvasti kannatada piiskopilinnuse ehitamise käigus ning on säilinud vaid osaliselt. Kuigi Otepäält saadud arheoloogiline leiumaterjal on väga sarnane Peedu ja Rõuge linnustele (Moora 1955, 65), on viikingiaja kohta siiski arvatud, et linnus oli vaid ajutiselt mehitatud ning omas ainult kohalikku tähtsust (Mäesalu 1993, 143). Otepää muinaslinnuse peamiseks kasutusajaks on dateeritud 7.–13. sajand (Tõnisson 2008, 308–309). Tuginedes kirjalike allikate teadetele, etendas Otepää kõige kesksemat rolli Ugandi muinasmaakonnas muinasaja lõpus (Mäesalu 1993; Selart 2002, 102). Seega on Otepää hiilgeperioodiks hilisrauaaeg. Otepääst vaevalt 5 km põhjas asub Oandimäe linnus, mis on arheoloogilistelt proovikaevamistelt saadud leidude ja söeproovi alusel samuti dateeritud hilisrauaaega (Tõnisson 2008, 307).

Otepäele lähimateks rooma rauaaegseteks kivikalmeteks on 3 km kaugusel lõunas paiknevad Nüpli kivikalmed. Kõik teised kalmed jäävad linnusest kaugemale kui 5 km. Tihedamalt on kivikalmeid koondunud linnusest ida ja kagu poole, kust on avastatud kalmeid Truuta, Kariste, Hauka, Pikajärve, Vana-Otepää ja Puugi küladest. Puugist on teada ka üks hilisrauaaega dateeritud kääbas (Muistise pass reg nr 11609). Lisaks muinasasulale Otepää linnuse jalamil on muinasaegset asula kultuurkihti avastatud linnuse lähiümbrusest veel Pikajärve (TÜ 332) ja Nüpli küladest. Linnusest 5–10 km kaugusele jäävad muinasasulad Mägestiku (AI 5807), Päidla (TÜ 215), Nõuni (TÜ 331), Neeruti (TÜ 264), Ala-Pika (TÜ 225, 271, 318, 319) ja Arula (AI 5876) küladesse. Otepäält 5,4 km edelast on leitud juba eelpool mainitud Juusa mündiaare ning teine 11. sajandisse dateeritud mündi- ja ehteare on avastatud linnuselt 8,7 km kaugusel kirdest Valgjärve mõisa aladelt (Tõnisson 1962, 200, nr 90).

Varauusaegsetel rootsi kaartidel kulgeb Tartu–Otepää maantee üle Maaritsa e Krüüdneri läbi Vana-Otepää, mitte nagu tänapäeval läbi Pangodi ja Nõuni. Tänapäevane variant on peamiseks Tartu–Otepää ühendusteeks ka juba Mellini ja Rückeri atlasest. Toetudes rootsiaegsetele kaartidele, võiks Maaritsast üle Nõuni liikuv tee olla varasem ning selle kasutusaeg ulatuda koguni muinasaega, rõhuasetusega hilisrauaajal, mil Otepää ja Tartu vaheline suhtlemine muutus eeldatavasti tihedamaks. Samas näeme, et Otepääga kaasaegne linnus Oandimäel seostub pigem just uuema teega, asudes küll Vana-Otepää tee ääres. Kuna linnuste omavaheline kaugus on konkureerimiseks liiga väike, siis kuulus Oandimägi arvatavasti sarnaselt Sanagaste ja Puka linnamägede Otepääga ühtsesse süsteemi, reguleerides liiklemist Tartusse suunduval maanteel.

Vaadates asulakohtade, linnuste ja ka aardeleidude paiknemist Otepää ümbruses, näeme, et piirkond tõuseb eriti esile alates 11. sajandist. See on ka ilmselt aeg, millal hakatakse aktiivsemalt kasutama Otepäält läbi minevaid suuremaid Kagu-Eesti maanteid. Otepää paiknes kahe suurema maantee ristis, millest üks tuli Tartust ning kulges Otepäält edasi Valga ehk tänapäeva Läti alade suunas ning teine lähtus üle Kirumpää Venemaa poolt, suundudes Otepäält edasi Väikse-Emajõe ületuskohani Pikasillas.

5.19 Pikasilla Vooremägi (reg nr 13127, joonised 28.1 ja 28.2)

Pikasilla Vooremägi asub Puka vallas Purtsi külas Võrtsjärve lõunatipus Väikse-Emajõe suudmealal. Arheoloogiliselt on linnamäge uurinud vaid 1952. aastal proovikaevamistega Harri Moora, kes leidis mõned kedral valmistatud hilisrauaaegsed savinõukillud. 2007. aastal avastati käsitsi keraamikat sisaldav asulakiht linnuse jalamilt, mis annab mõista, et ilmselt paiknes Pikasillas juba viikingiajal linnus-asula (Tõnisson 2008, 304). Seetõttu võiks linnuse kasutusajaks dateerida tinglikult 8.–12. sajand. Muinasaja lõpul muistse vabadusvõitluse aegu linnus ilmselt kasutust enam ei leidnud. Vooremäest 10 km kaugusel ida-kagus paikneb viikingiaegne Aakre linnamägi, linnuste mõjualad on osaliselt kattuvad.

Pikasilla Vooremägi on ainuke vahetult Väikese-Emajõe kaldale rajatud linnus, selles piirkonnas puuduvad ka teised viikingi- ja hilisrauaaegsed muistised. Põhjuseks saab olla vaid, et jõelamm ei ole sobilik maaviljeluseks ega karjakasvatuseks. Vooremägi seostub väga selgelt Väikse-Emajõe paremkaldaga ning suur veetakistus oli ilmselt ka looduslikuks piiriks nii võimalikele muinasmaakondadele kui ka linnuse piirkondadele. Seetõttu on Vooremäe puhul käsitletud vaid muistiseid, mis paigutuvad Emajõest idapoole. Samas tuleb kindlasti

mainida teisele poole Võrtsjärve Pikasilla Vooremäega enam-vähem samale joonele jäävat viikingiaegset Vooru linnamäge (Tõnisson 2008, 280), mis pidi sellel perioodil olema Pikasilla üheks suhtluspartneriks mööda Võrtsjärve veeteed.

Vooremäele lähimateks kalmeteks on 4, 8 km kaugusel Pühaste külas paiknevad 4 kivikalmet, mida oma kuju ja asupaiga poolest on peetud kivikirstkalmeteks ning seega ei saa linnusega kuidagi seostada¹³. Linnusest juba 5–10 km kaugusele jäävad kiivikalmed Koruste, Rebaste, Põru ja Aakre külades. Viimane mainitutest asetseb Aakre linnuse vahetus läheduses. Vooremäe vahetus läheduses kuigi tihedat muististe kontsentratsioonialasid ei ole ning vaadates muististe paiknemist maastikul, paistab, et linnuse lähiümbrus oli võrdlemisi hõredalt asustatud ning tegemist oligi muust asustusest eemale piirialale ehitatud kaitserajatisega.

Ajalooliste kaartide kontekstis paikneb linnus Tartu–Rõngu–Pikasilla teetrassi ääres, kuid mitte vahetult tee küljel, vaid u 1,5 km eemal. Samuti ei ole linnus otseselt rajatud varauusaegsetelt kaartidelt teada oleva Väikse-Emajõe ületuse kohale, seda ilmselt sobiva loodusliku pinnavormi puudumise tõttu. Muinasaja lõpul paiknes Vooremäel Ugandi läänepoolseim linnus, mis olles tähtis maa- ja veeteede sõlmpunkt, reguleeris ilmselt liiklemist üle Väikse-Emajõe, ja arvatavasti kontrollis ka üle Võrtsjärve kulgevaid vee- ja taliteid. Tänapäeval on Väikese-Emajõe mõlemad kaldad piiratud paksu metsamassiiviga, mis arvatavasti oli nii ka muinasajal. Vähemalt Mellini ja Rükkeri kaartide järgi paikneb seal tihe mets ning alamjooksul on jõge võimalik ületada kahes kohas: Pikasilla ning Jõgeveste juures.

¹³ Heiki Valgu suuline kommentaar 28.05.09.

6 Rauaaegsed keskused ja kommunikatsioon Kagu-Eestis

Järgnev peatükk vaatleb üldistavalt linnuste paiknemist maastikul ning eraldi alapeatükkitena tuuakse ära Kagu-Eesti rauaaegsete keskuste suhtlemisvõimalused rauaaja esimesel poolel, rahvasterännuajal, eelviikingi- ja viikingiajal ning hilisrauaajal. Eelviikingi- ja viikingiaja puhul keskendutakse linnuste laiemale kontekstile seoses suhetega Vana-Venega ning hilisrauaaja juures käsitletakse ka olemasolevaid kirjalikke allikaid.

Peatüki teine alapeatükk on lühikokkuvõte 2006. aastal avaldatud artiklist (Veldi 2006b), kus keskenduti eelrooma ja rooma rauaaegsete leidudega linnustele ning nende suhtlusvõimalustele seoses tarandkalmetega. Antud uurimuses ajaloolisi kaarte ei kasutatud, kuna rauaaja esimese poole suhtlusvõrgustik tundus olevat liialt teistsugune (vara)uusaegsetele kaartidele kantud teedest. Siiski tuleb märkida, et samadel linnustel jätkus elutegevus ka hilisemal ajal, ja kõiki neid on omakorda käsitletud peatüki teistes osades.

6.1 Linnuste ja teede paiknemissuhted maastikul

Eelpoole vaadeldi lähemalt 19 Kagu-Eesti rauaaegse linnuse paiknemist maastikul seoses 10 km raadiuses asuvate muististe ning varauusaegsetele kaartidele kantud teedega. Vaadates linnuste paiknemist maastikul (joonis 29), võib välja tuua 4 suuremat linnuste piirkonda, mis kattuvad enam-vähem Kagu- Eesti maastikurajoonidega:

- 1) Ugandi lavamaa – Lääniste, Kauksi, Võuküla, Tartu, Rosma, Alt-Laari (ja Erumäe) ja Peedu (ja Eva Kalevipoja säng)
- 2) Otepää kõrgustik – Unipiha, Aakre, Puka, Sangaste, Otepää (ja Oandimäe), Urvaste, Truuta ja Tilleoru
- 3) Haanja kõrgustik – Rõuge (Nooska ja Kaloga)
- 4) Palumaa ja Petseri lavamaa – Mõrgi ja Hinniala

Ugandi lavamaa linnused koonduvad osaliselt lavamaa idapiirile Peipsi madaliku siirdealale (Lääniste, Kauksi, Võuküla,) lavamaa keskossa (Tartu, Rosma) kui ka lavamaa läänepiirile (Alt-Laari ja Erumäe). Kõik 7 linnust on ehitatud suuremate jõgede või nende lisajõgede kallastele. Määravat rolli mängivad seejuures Emajõgi, Ahja ja Võhandu, mis tõenäoliselt

defineerivad linnuste asukoha valiku. Päris kindlasti asusid vee- ja maanteede ristumiskohtades Tartu, Lääniste, Kauksi, Võuküla, Alt-Laari ja Peedu linnused, omades ilmselt ka jõeäärset sadamakohata. Kuigi ka Rosma linnus on seotud Orajõe kaudu Ahja jõega, oli see ilmselt suuremaks veeteeks sobimatu. Lisaks veeteedele saab suuremaid jõgesid käsitleda ka taliteedena, mis võimaldasid kiiremini liikuda muidu tihedalt metsaga kaetud aladel. Linnuste rajamine vee- ja maanteede ristumiskohta võimaldas teostada kontrolli liiklemise üle ning samas reguleerida ka ressursside strateegilist ümberjaotamist, mis omakorda tagas linnuseomanike jõukuse ja võimaliku järjepidevuse. Lisaks eelnevale võiks Ugandi lavamaa linnustest vähemalt Tartut, Läänistet ja Alt-Laarit käsitleda omamoodi piirlinnustena, mis tõusevad teistest esile nii maastikulise paiknemise kui ka arvatavate ressursside suurema kontsentreerituse poolest. Veeteedest tähtsaimad on Emajõgi ja Võhandu jõgi, mille äärde koonduvad lisaks linnustele ka mitmed muinasaegsed mündiaarded.

Otepää kõrgustiku linnused paigutuvad justkui kokkuleppeliselt ringina ümber kõrgustiku ala, mille keskel paiknevad Otepää ja Oandimäe linnused. Välissuhtluseks arvestatava vooluvee kaldal asub vaid kõrgustiku siirdealal (võiks käsitleda ka Ugandi lavamaa linnusena) Ahja jõe ürgoru ääres asetsev Tilleoru linnus, mille juures arvatavasti ristus veeteega ka maanteega. Kuigi Tilleoru Kantsimägi paikneb vahetult Vana-Võru maantee ääres, kulgevad varasematele kaartidele kantud teed siiski linnamäest mõnevõrra mööda, andes mõista, et linnus ei ole Vana-Võru maantee kui Tartusse kulgeva peateega oma kasutusajal olnud seotud. Tilleoru ja ka eelpool mainitud Alt-Laari linnusega samalaadselt kujunes Unipiha linnus sügava ürgoru (Tatra) kui silmapaistva maastikuliigendaja vahetusse lähedusse, toimides muuhulgas ilmselt ka sealt läbiva maantee reguleerijana.

Võrdlemisi sarnane on Urvaste ja Truuta linnuste maastikuline situatsioon: mõlemad asuvad väikeste ojade ja jõgedega ühenduses olevate järvistute kallastel, kuid ei oma suurema jõe näol väljapääsu kaugliiklusega seotud vetevõrku. Seetõttu pidi Urvaste ja Truuta majandustegevus olema suuresti sõltuv maanteedest. Lähtudes varauusaegsetest kaartidest, paiknes Truuta linnuse lähiümbruses mitmest ilmakaarest tulevate maanteede ristumiskoht ning on võrdlemisi tõenäoline, et nõrga kultuurkihiga linnuse peamine funktsioon seisneski sealt kulgevate maanteede haldamises. Väga võimalik, et Urvaste ja Truuta kuulusid samaaegsesse maanteede võrku.

Maanteedega seotud omaette terviku võisid moodustada hilisrauaajal Puka, Sangaste, Otepää ja Oandimäe linnused. Kuigi Otepäält on leitud hulgaliselt ka varasemat materjali, kerkib linnus laiemalt esile ilmselt alles 11. sajandil ning omamata lähipiirkonnas suuremat

vooluvett, sai teiste keskustega suhelda vaid maanteid pidi. Kuna kultuurkiht Puka, Sangaste ja Oandimäe linnustel on õhuke või praktiliselt olematu, siis ei olnud linnused arvatavasti alaliselt mehitatud ning võisid seega olla rajatud võimalikeks sõjalisteks eelpostideks Otepäele viivate suuremate maanteede äärde. Puka-Sangaste-Otepää piirkonda paigutub ka viikingiaegne Aakre linnus, kuid olles teistest kasutusaja poolest mõnevõrra varasem, toimis ilmselt eraldiseisva üksusena.

Käesoleva töö raames ainsaks **Haanja kõrgustikul** paiknevaks lähemalt vaadeldud linnuseks on Rõuge, mis nii looduslikult kui ka lähtuvalt ajaloolistele kaartidele kantud teedest, kujunes teederistiks sobivasse kohta. Samas ei ole Rõuge lähiümbrus kuigi tihedalt asustatud ning pigem võiks linnus-asula näol olla tegemist looduslikele piirialadele rajatud vahenduspaiga kui laiema kogukonna kaitseks ehitatud kaitserajatisega.

Palumaa ja Petseri lavamaal asuvad Mõrgi ja Hinniala linnused on mõlemad seotud suurte jõgedega: esimene maantee kaudu Võhandu, teine Piusa jõega. Lisaks Piusa veeteele haakub Hinniala ka hästi varauusaegsetele kaartidele kantud maanteedega ning paiknedes muust asustusest mõnevõrra eemal, etendas ilmselt piirilinnuse rolli. Mõrgi linnuse suhe oma tagamaaga nii selgelt esile ei kerki.

Konkreetse maastikurajooniga ei ole võimalik siduda ainult Pikasilla Vooremäge, mis paikneb tinglikult Võrtsjärve madaliku, Valga nõo ja Ugandi lavamaa siirdealal. Olles muust asustusest võrdlemisi kaugel ning asudes vee- ja maanteede ristis, toimis ka Pikasilla tõenäoliselt piirilinnusena.

6.2 Rauaaja esimese poolde keskused ja kalmed

Rauaaja esimest poolt (500 eKr–450 pKr) peaaegselt ilmestavateks muististeks on kivi- ja rauaajal kalmed, millest on saadud ka lõviosa eelrooma ja rooma rauaaja leide. Kagu-Eestis rooma rauaajal levivad tarandkalmed asuvad valdavalt jõgede ääres või nende vahetus läheduses; selle põhjal on Silvia Laul oletanud, et peamine liikumine toimus mööda jõgesid ning jõgede voolusuunad olid ka määravaks asustuse kujunemisel (Laul 2001, 201).

Eelrooma ja rooma rauaaja kommunikatsioonide uurimise peamiseks probleemiks on linnuste kui keskuste vähene ja ebaühtlane esinemine. Siiski on riibitud ja tekstiilkeraamikat ning üksikuid rauaaja esimesse poolde kuuluvaid leide saadud mitmelt Kagu-Eesti linnuselt, nende hulgas Unipihast, Peedult, Otepäält ja Rõugest.

Silvia Laul on tähendanud, et korralikku rauaaja esimese poole kultuurkihti selleaegsetelt linnustelt leitud ei ole (Laul 2001, 17). Väheldast kultuurkihti linnustel võib seletada väikeste kogukondadega või toimisid selleaegsed linnused pigem vahipostide või näiteks kogukonna kooskäimiskohtadena kui alaliselt asustatud kindlustatud asulatena. Vähestest rauaaja esimese poole leidudest hoolimata ei tohiks alahinnata linnuste tähtsust ning iga linnust, mille kultuurkihist on vastava perioodi leide saadud, tuleks arvestada potentsiaalse keskusena, millel oli kandev roll ülejäänud asustusmustris. Nooremal pronksiajal ja ka vanemal eelrooma rauaajal levis seniste arusaamade kohaselt üksiktaluline asustus, mis Valter Langi arvates hakkas eelrooma rauaaja jooksul asenduma ühe domineeriva talu süsteemiga ehk sotsiaalse korraldusega, kus üks talu omas privilegeeritud juurdepääsu nn strateegilistele ressurssidele ja kaubavahetuse saadustele ning seeläbi kontrollis ülejäänud kogukonda (Lang 2003). Just selles kontekstis võibki eelrooma ja rooma rauaagsete leidudega linnuseid tõlgendada looduslikult hea kaitsepositsiooniga kohtadesse rajatud domineerivate taludena.

Kagu-Eesti rooma rauaagset kalmed on suured ja võrdlemisi rikkad ehete poolest, eriti Nõo, Kambja ja Kanepi piirkonda jäävad kalmed, mida on põhjendatud viljakate maade tuumikaladega (Laul 1962, 35). Üldjuhul rooma rauaagsetes kivikalmetes puuduvad relvad, mis viitab sõjaliselt väheaktiivsele perioodile ning ehk ka sõjameheideoloogia puudumisele (Ligi 1995, 224). Seega kalmete leiumaterjal toetab üldlevinud arusaama, et rooma rauaage ei ole linnuste kui sõjaliste tugipunktide periood (Eesti esiajalugu 1982, 220).

Hoolimata veeteede esmapilgul domineerivast iseloomust rauaaja esimesel poolel, mida on korduvalt rõhutatud ka erialakirjanduses (Laul 2001, Eesti esiajalugu 1982, Einer 1988), kasutati vastavalt vajadusele ka lühemaid maateid, seda kindlasti ühe kogukonna raames ning aastaringselt. Korralikuks funktsioneerimiseks vajas nn domineeriv talu kogukonda kuuluvaid talusid ühendavat maateede võrgustikku ning võimalust kaugliikluseks mööda vett.

Võrreldes kalmetega on suhteliselt vähe teada ka rauaaja esimese poole ulatuvaid asulaid. Asulate täpsemat dateerimist raskendab asjaolu, et nii varasele kui vanemale rauaajale iseloomulikke riibitud ning tekstiilkeramikat ei ole seniste teadmiste põhjal võimalik täpsemalt dateerida kui vaid ajavahemikuga u 500 eKr–500 pKr (Lang 2003), siiski võib teinekord täpsemaid järeldusi teha ka kultuurkihi stratigraafia ning C14 meetodi abil. Dateerimisel abiksolevaid metall-esemeid väljaspool kivikalmete konteksti leitakse harva.

Kuna eelrooma ja rooma rauaagseid asulaid on teada võrdlemisi napilt, siis kerkib esile küsimus, mil määral iseloomustavad kalmed tegelikku asustust ning milline on kalmete suhe teiste sama perioodi muististega. Viimased uurimused on näidanud, et tarandkalmetesse maeti

vaid jõukam osa ühiskonnast, kes monumentaalkalmete kaudu võisid demonstreerida oma üleolekut teistest (Ligi 1995, 222–223). Valdav osa ühiskonnast maeti mingil muul meile veel teadmata moel. Siinkohal võib oletada maa-aluseid põletuskalmistuid, mille uurimises tehakse veel alles esimesi samme (vt Lillak 2006).

Eespool mainitud nelja linnuse lähiümbrust seoses tarandkalmetega analüüsides, selgus, et Peedu, Otepää ja Rõuge paiknevad rooma rauaajal selleaegsetest tarandkalmete kontsentratsioonialadest mõnevõrra eemal ning ka vaadeldud linnuste varaseim leiumaterjal ei kattu päris täpselt tarandkalmete perioodiga: Peedu Kerikmäe puhul on tegemist liialt varaste leidudega, Rõuge korral jälle liiga hilistega. Peedu Kerikmäe juures tuleb kindlasti silmas pidada hilispronksiaegset ja/või eelrooma rauaaegset kihistust, mis olles mäepealne asula, võis sellel ajal funktsioneerida ka domineeriva taluna.

Vaadeldud linnustest on rauaaja esimesel poolel võimukeskuse rolli tõenäoliselt etendanud vaid Unipiha linnamägi või selle lähiümbrus, mis ilmneb väga selgelt rooma rauaaegsete kalmete levikus antud piirkondades. Kuigi tarandkalmete levikut ei saa päris üks-ühele võrdsustada asustuse levikuga, näitavad kivikalmete kontsentratsioonialad siiski teatud asustuse ja ka rikkuse koondumist, andes mõista, et tegemist on muu asustuse foonil elitaarsemate võimukeskustega. Rooma rauaaegseid leide Peedult ei teata ning sellel perioodil asus piirkondlik võimukeskus Unipihal. Rahvasterännu- või eelviikingiajal hakkas Peedule taaskord kujunema kohalik võimukeskus, mis ilmselt kasvas välja Unipiha asustuspiirkonnast.

Tarandkalmetega ei saa kuidagi siduda ka Rõuge linnamäge, mille keskne positsioon hakkas sarnaselt Peeduga tõusma ilmselt rahvasterännuajal. Piirkondlikud võimukeskused kujunesid Peedul ja Rõuges välja eelviikingi- ja viikingiaja jooksul, eelrooma- ja rooma rauaajal oli vaadeldud linnuste näol ilmselt tegemist asustustuumikust eemale jäävate objektidega, kus alaliselt ei elatud.

Otepää positsioon eelrooma ja rooma rauaajal jääb antud juhul kõige ebaselgemaks, kuid tarandkalmete vähesus linnuse lähiümbruses ning kaugliikluseks sobiva veesoone puudumine vihjab, et laiema tagamaaga võimukeskust Otepääl sellel ajal ei asunud. Samas arvestades Otepää looduslikult hästi kaitstud asupaika, rooma rauaaja teisest poolest pärinevaid leide ning asjaolu, et muinaskiht on ordulinnuse ehitustöödega läbi segatud, ei saa välistada võimalust, et Otepääl paiknes sellel ajal kohaliku tähtsusega domineeriv talu, millest hiljem kasvas välja piirkondlik võimukeskus.

Kokkuvõtvalt võib tõdeda, et rooma rauaaegse linnuse/domineeriva talu võimu teostamise üheks eeliseks kommunikatsiooni seisukohalt oli võimalik juurdepääs suuremale vooluveele, mis tagaks ühenduse pidamist kaugemate aladega. Sama oluline oli kohalike maateede võrgustik ühenduse pidamiseks lähiümbruskonnaga. Samuti viitab linnusel asuvale piirkondlikule võimukeskusele kalmete koondumine linnuse vahetusse lähedusse. Jõgesid kindlasti kasutati liiklemiseks nii suvel veeteede kui talvel taliteedena, kuid tarandkalmete paiknemine maastikul näitab, et kohalik suhtlemine kalmetega seotud asustusüksuste ning piirkondlike keskuste või domineeriva talu vahel toimus ikkagi maateid pidi. Samas on üsna loogiline, et kaugliikluses kasutati enam jõgesid ning arvatavasti on suur osa võõrapärastest kalmeleidudest jõudnud Eesti alale just veeteid pidi.

6.3 Linnused rahvasterännuajal

Rahvasterännuaegseid (450–600) linnuseid on Kagu-Eestist teada võrdlemisi vähe ning kindlalt süsinikudateeringute põhjal langevad sellesse perioodi Hinniala, Mõrgi ja Urvaste, Rõuge, Peedu ja Tilleoru Kantsimägi. Tinglikult võiks rahvasterännuaja lõppu kuuluda ka Truuta Nahaliin, kuid viimase puhul puuduvad kindlad tõendid söedateeringute näol.

Kui Mõrgi ja Urvaste on seniste dateeringute põhjal olnud võrdlemisi lühiajaliselt kasutusel vaid 6.–7. sajandil, siis nii Rõuge, Peedu kui ka Tilloru linnused jätkuvad eelviikingi- ja viikingiajal. Kõiki rahvasterännuaegseid linnuseid seob veekesksus, kusjuures vaid Urvaste ja Truuta ei ole seotud suuremate jõgedega, kuid asudes pikaks venitatud järvistute kallastel, omasid arvatavasti oru põhjades kulgevate taliteede kaudu juurdepääsu ka laiemasse vee- või maanteede võrku. Vetevõrgu suhtes eristub teistest linnustest ka Mõrgi, mis ei paikne vahetult Võhandu jõe kaldal, vaid 3 km jõest eemal. Kuigi Mõrgi omas arvatavasti Võhandu kaldal ka sadamakohta, võiski linnuse lühiajalisus olla tingitud jõe suhtes liiga kaugest asukohast.

Kõik vaadeldud rahvasterännuajal alguse saanud ning viikingiajal jätkunud linnused on seotud suurte jõgedega, mis tõenäoliselt oligi linnuste järjepidevuse ning majandusliku tegevuse üheks garantiiks.

6.4 Kagu-Eesti linnused ja teed eelviikingi- ja viikingiajal

Viikingiajale omased linnus-asula süsteemid hakkavad kujunema keskmise rauaaja teisel poolel, mida on Eesti arheoloogia historiograafias nimetatud ka eelviikingiajaks (600–800).

Viikingiaeg on murranguliseks perioodiks kogu Läänemere piirkonnas ning seostub eelkõige Skandinaaviast tulevate meresõitjate-kaupmeeste-piraatidega. Skandinaavia eeskujul on viikingiaeg Eestis dateeritud 800-1050, kuigi perioodi algus ei ole siinses leiuaaines nii selgelt jälgitav kui mujal Põhjamaades (Lang & Kriiska 2001, 102). Eesti ala näeb viikingiajal mitmeid muudatusi, seda eriti asustuspildis, kus domineerivaks saavad kesksed linnusasula süsteemid. Kuna keskmise rauaaja teisel poolel hakkavad käivituma juba viikingiajale iseloomulikud protsessid (Lang 2007, 185), on neid perioode linnus-asulate kui kesksete muististe seisukohast vaadeldud koos.

Eespool käsitletud Kagu-Eesti linnustest on suurem osa olnud valdavalt kasutuses just eelviikingi- ja viikingiajal, mille hulka võib lugeda Hinniala, Rõuge, Tilleoru, Rosma, Kauski, Võuküla, Rosma, Lääniste, Tartu, Unipiha, Alt-Laari, Peedu, Puka, Otepää ja Pikasilla Vooremäe. Üldjuhul võib öelda, et kõik loetletud linnused, välja arvatud Otepää ja Puka on otseselt seotud suuremate või väiksemate veekogudega, mis näitab, et sellel perioodil oli suhtlemine veel valdavalt veepõhine. Samuti on enamus eelviikingi- ja viikingiaegsetest linnustest rajatud looduslikele piirialadele, kus ristusid võimalikud vee- ja maateed.

Kagu-Eesti viikingiaegse suhtluse tõlgendamisel on määrava tähtsusega numismaatikute Ivar Leimuse ja Mauri Kiudsoo poolt 2004. aastal avaldatud uurimus kopranahkadega kaubitsemisest Loode-Vene ning Baltikumi piirkonnas (Leimus & Kiudsoo 2004). Autorid leiavad, et muuhulgas olid Kagu-Eesti linnused hõlmatud suuremasse kopranahkade kogumis- ning turustamisvõrgustikku. Nahakaubandusega on Kagu-Eestisse jõudnud ka viikingiaegne hõbe ning algselt Araabiamaades vermitud mündid. Lähemalt analüüsitud Rõuge linnamäe leiuaines annab autorite arvates alust väita, et aasta 800 paiku ja pisut hiljem võis Rõuge kujutada endast muistset kaubanduskeskust, mis keskendudes kopranahkadega kaubitsemisele, võis kuuluda laiemasse kaubandusvõrku koos Loode-Vene, ja miks mitte isegi Kesk-Vene sarnaste linnustega (Leimus & Kiudsoo 2004, 46).

Samas tuleb siiski silmas pidada, et koprankaubandusse hõlmatud linnused pidid seeläbi olema mingit moodi sõltuvad Loode-Vene turust, mille kaudu realiseeriti nahku edasi Lääne- ja Lõuna-Euroopasse. Siit võib järeldada, et Kagu-Eesti suhted Loode-Vene keskustega ei saanud olla päris võrdsel tasemel ning osaliselt võis siiski olla tegemist andami maksimisega. Lähemat selgitamist vajab ka linnuste omavaheline suhe küsimuse rõhuasetusega, et kas tegemist oli enam-vähem egalitaarsete keskustega või omas mõni linnuse teiste suhtes domineerivat positsiooni. Viimane võis väljenduda näiteks looduslikult paremas asupaigas vee- ja maateede suhtes, mis soodustas linnuse juurdepääsu strateegilistele ressurssidele.

Antud olukorras võiks „strateegiliseks ressursiks“ pidada ka Loode-Vene keskustega ühendava veetee olemasolu.

Vee- ja maanteed suhtes paiknesid soodsas asukohas mitmedki eelpool käsitletud linnused, kuid viikingiaja lõpus aset leidnud Vana-Venest lähtunud rünnak toimub kirjalike allikate põhjal eelkõige Tartu vastu, mille käigus Jaroslav Vladimirovitš rajab aastal 1030 Emajõe kaldale Jurjevi (IIBJI 1999, 65). Kuna Jaroslavi edasiste plaanide ja ka Tartu vallutamise põhjuste (vt Tvauri 2001, 223–224 ja seal viidatud kirjandus) kohta detailsem informatsioon puudub, siis võib vaid piirduda oletusega, et 11. sajandi alguseks oli Tartusse kujunenud arvestatav keskus, millele viitavad ka 10. sajandi lõppu kuuluvad aardeleiud. Kuigi põhjalikult Tartu muinasaega uurinud Andres Tvauri on seisukohal (Tvauri 2001, 245–246), et viikingiajal oli Tartu samasugusel võimupositsioonil olev väikelinnus nagu teised Kagu-Eesti keskused, jääb siiski õhku rippuma küsimus: miks oli venelaste vallutus suunatud just Tartu, aga mitte Otepää, Peedu, Unipiha või Rõuge vastu? Võimalik, et Tartu oli Jaroslavi retke ajaks juba mahajäätud (Tvauri 2001, 246), kuid sel juhul oleks vaja põhjendada ka teiste Kagu-Eesti viikingiaegsete linnuste hülgamist teisiti kui Jaroslav Targa vallutusega.

Tvauri märgib: „Viikingiajal ja vähemalt kuni Jaroslav Targa võimuperioodini ei vajanud ka Skandinaavia päritoluga Vene eliit mingeid eestlastest vahetalitajaid Skandinaavia ja Lääne-Euroopaga kauplemisel“ (Tvauri 2001, 211). Siinkohal olen Tvauriga täiesti nõus, kuid ei maksa unustada, et kauplemine oli sama oluline, kui mitte olulisem hoopis Eesti poolele. Kagu-Eesti elanikud olid need, kes olid huvitatud kaupade realiseerimisest Lääne-Euroopa turule ning ainus võimalus seda teha oli läbi Vene keskuste. Jaroslavi vallutust Tartus võikski näha selles valguses, et algselt andamit maksnud piirkond sooviti alistada täielikult. Venelaste „kannakinnitus“ Kagu-Eestis ei kestnud üle 30 aasta, mis näitab, et mitte ainult alistatud, vaid ka alistajad ei olnud uue elukorraldusega rahul ning ei soovinud ennast siin ka edaspidi kindlustada.

Kui asetada Kagu-Eesti laiemasse konteksti, siis oli siinse kaubavahetuse eluspüsimiseks vajalik haakida ennast Loode-Vene kaubandusringi, mis eeldas võimalikult kiiret väljapääsu mööda jõgesid Peipsi ja Pihkva järvele. Siinkohal saab arvesse võtta vaid suuremaid jõgesid, milleks on Emajõgi, Ahja, Võhandu ja Piusa. Emajõgi oli ja on siiaamaani laevatatav kogu ulatuses, kuid linnuste asupaiga järgi paistab, et vajadus oli üles mööda jõge jõuda vaid Tartuni. Ahja, Võhandu ja Piusa tulevad arvesse ainult kesk-, ja alamjooksudel, jõgede ülemjooksule jäävad kolmandikud on veeliikluseks juba liialt kitsad. Päril kindlasti toimisid jõed ka tähtsate taliteedena, võimaldades liikuda kiiresti muidu põlismetsadega kaetud

sisemaal. Taliteede seisukohalt mängisid olulist rolli ka sood ja rabad. Ei saa välistada võimalust, et peamine kaugliiklus toimuski mööda taliteid, sest talvised karusnahad olid väärtuslikumad ning ka säilisid paremini.

Kui silmas pidada Eesti geopoliitilist asukohta ning tärvavaid riiklike ilminguid Lõuna-Skandinaavias ja Vana-Venes, pidi Eesti ala kuuluma nende mõlema huvi- ja mõjupiirkonda. Skandinaavia keskustest pärit meresõitjad kontrollisid Läänemere rannikualasid, sealhulgas arvatavasti ka Saaremaad ja Läänemaad, Kagu-Eesti seevastu jäi rohkem Novgorodi ning viimasest sõltuva Pihkva mõjupiirkonda (Selart 2002, 57–58). Seega sõltus Kagu-Eesti kaugkaubandus justnimelt Loode-Vene keskustest ning ilmselt Pihkva kaudu jõudsid siinsed kaubad Lääne- ja Lõuna-Euroopasse.

Suurem osa viikingiajal Lõuna-Eestisse jõudnud hõbedast tuli siia varjaagidest kaupmeestega, kes üldjuhul kasutasid suuremat veeteed, mis kulges Läänemerest piki Narva jõge ning Peipsi järve Pihkvasse (Сорокин 1997, 142 Рис 3), kuid vahepeal kasutati ka Emajõge ning selle lisajõgesid, et üles osta kaupu sisemaalt. Palju suurema tähtsusega veetee kulges Soome lahest mööda Neevat Laadoga järveni ning sealt piki Volhovi jõge Ilmeni järve ääres asuva Novgorodini. Volhov–Ladoga–Neva veeteed on peetud kõige olulisemaks transkontinentaalseks kaubateeks Põhja-Euroopast Bütsantsi ja Lähis Itta (Сорокин 1997, 106). On täheldatud, et ka Volhovi jõe kaldad on 9.–12. sajandi mündiaarete poolest rikkad (Tõnisson 1962, 228), samuti on hulgaliselt viikingiaegseid aardeid teada ka Neva jõe suudmealalt, mis näitab aktiivset kaubavahetust mööda veeteed (Сорокин 1997, 106).

Kui eeldada, et peamine Kagu-Eesti karusnahakaubandus oli suunatud Loode-Vene keskustele, siis kerkib küsimus, millised olid kahe osapoole vastastikused suhted. Rohked Kagu-Eestis saadud viikingiaegsed mündiaarded, seda ka linnustelt (nt Rõuge ja Tartu) justkui viitaks, et tegemist oli kahepoolsete suhteliselt võrdsete kaubandussuhetega, kuigi ilmselt pidid Kagu-Eesti ülikud aeg-ajalt maksma ka andamit.

Viikingiaegseid linnus-asulaid on tõlgendatud ülikonna residentsidena, mille elanikeks olid peale valitseva eliidi nende sõjaline kaaskond ning spetsialiseerunud käsitöölised (Tvauri 2001, 246). Siinkohal ei maksa unustada, et tegemist oli siiski agraarse ühiskonnaga, mille jõukus sai eelkõige baseeruda põllumajandusel ning selle ülejäägil, millele mingil määral andis lisa ka karusnahkade kütmine. Kaubanduse, sõjapidamise ja käsitööga sai tegeleda ainult teatud osa kogukonnast. Kui eeldada, et linnus-asula elanikkond koosnes vaid eliidist, sõjameestest ja käsitöölisest, siis pidid linnustel olema võrdlemisi suured tagamaad, mida ekspluateerida. Samas nähtub Kagu-Eesti linnuste paiknemisel maastikul, et iseseisvad

linnusepiirkonnad ei saanud väga suured olla ning pidid seeläbi kuuluma mingitlaadi laiemasse võrgustikku.

Skandinaavia viikingiaegseid linnalisi asulaid (*urban sites*) uurinud Svend Nielsen on rõhutanud, et linnaliste asulate puhul ei ole mingit alust arvata, et sealsed elanikud oleks ennast ära elatanud ainult mitteagraarsete tegevustega (käsitöö ja kaubandus), vaid põhiosa elanikkonnast koosnes siiski talupoegadest (Nielsen 2002, 189). Ma arvan, et sama kehtib ka Kagu-Eesti puhul, mille viikingiaegsed keskused ei ole nii suured, et suudaksid ennast ära toita vaid käsitööst ja kaubandusest. Seda eriti just olukorras, mil Kagu-Eesti ei olnud veel kujunenud oluliseks transiitmaaks Lääne- ja Ida-Euroopa vahel, vaid proovis liituda Loode-Vene kaubandusvõrgustikuga, mis sel ajal oli ilmselt peamiselt suunatud Lõuna-Euroopasse.

Kuigi peamine kaubandus oli tõenäoliselt seotud metallesemete ja nahkadega, kaubeldi arvatavasti ka orgaaniliste aineteaga nagu kanep, mesi ja vaha, mis arheoloogilises materjalis ei kajastu. Üheks oluliseks kaubaartikliks võisid olla orjad, kellega kauplemine pidi olema arvestades antud olukorda kõige tulusam. Loode-Venest pärit orjakaupmeestele viitavad mitmed araabia autorid, nende hulgas ka ibn Fadlan, kelle kuulus kirjeldus russidest Volga bulgarite juures seob orjad ja karusnahad isegi kultuslikku konteksti (Montgomery 2000, 9–10):

Hetkel, mil nende laevad randuvad, kõik mehed maabuvad kandes leiba, liha, sibulaid, piima ja alkoholi, ja nad lähevad pika maa sisse rammitud puutala juurde. Sellel puutulbal on inimese nägu ja see on ümbritsetud väikeste figuuridega, mille taga on maa sisse torgatud pikad puud. Kui ta jõuab suure figuuri juurde, viskab ta põlvili ja ütleb: „Isand, ma olen tulnud kaugelt maalt, tuues sulle nii palju sellise ja sellise hinnaga orjatüdrukuid ja nii palju sellise ja sellise hinnaga sooblinahku“. Ta jätkab seni kuni ta on maininud kõik kaubad, mis ta endaga on kaasa toonud, ja siis ütleb: „Ja ma olen toonud selle ohvrianni“, jättes selle, mis ta tõi puutulba ette, öeldes: „Ma soovin, et sa saadad mulle kaupmehe, kellel on palju dinaare ja dirhemeid, ja kes ostavad mult kõike, mida ma tahan, ilma minu poolt öeldud hinna üle kauplemata“.

Ibn Fadlani teatest tuleb väga hästi välja ka Araabia hõbeda tähtsus kaubavahetuses, mida viikingitest kaupmehed kõige enam hindasid ja ihaldasid. On võrdlemisi kaheldav, et Kagu-Eesti ülikud ise nii pikka ja ohtlikku retke lõunasse ette hakkasid võtma ning siia on hõbe jõudnud läbi mitmete vahetuste. Ivar Leimus on araabia müntide peal olevaid graffiteid uurides täheldanud, et kui 9. sajandisse kuuluv Kohtla aare on tõenäoliselt jõudnud Eestisse Rootsist Ojamaa kaudu, siis 10.–11. sajandil jõudsid Araabia rahad Eestisse valdavalt ida

poolt (Leimus 2003b, 145). See näitab, et 10. sajandil muutus kaubavahetus Loode-Vene keskustega aktiivsemaks.

Skandinaavia keskmise rauaaja ja viikingiaja kaubanduse juures on mitmed uurijad välja toonud laadaplatside seose kultustoimingutega, andes mõista, et hooajalisi (sageli talviseid) laatasid peeti kultuslikult olulistest kohtades (vt Sawyer & Sawyer 1993, 149). Ehk oli see vajalik hoidmaks ära relvastatud konflikti? Selleks, et kõik soovijad saaksid rahu kaubelda ja teeksid seda ka tulevikus, valiti laadaplatsiks sakraalse tähendusega paik, kus relva haaramine oleks olnud ebaeetiline ja sobimatu. Antud raamistikus võiks ka ehk Kagu-Eesti viikingiaegseid väikelinnused käsitleda oma kasutusajal teatud mõttes kultuslike muististena.

Kui eeldada, et Kagu-Eestisse jõudnud Araabia hõbe jõudis siia läbi Loode-Vene viikingiaegsete keskuste vahetuskaubana karusnahkade eest, siis ei saa mitte kuidagi välistada ka nahakaubandusega kaasnevat orjakaubandust. Orjakaubanduse ideed on Eesti arheoloogia historiograafias välja pakutud ka varem (Ligi 1995, 221), kuid viikingiaegsete väikelinnuste kontekstis, annab see ühiskonna tõlgendamiseks hoopis uue mõõtme.

On üsna ilmne, et mida rohkem lõuna poole seda eksootilisemad ning hinnalisemad karusnahad olid ning eelkõige lõikasid nahaäri pealt kasumit Skandinaavia ja Vana-Vene keskused. Rootsi tähtsusele karusnahakaubanduses Lääne-Euroopaga viitab juba 6. sajandi ajaloolane Jordanes, kes kirjeldades goote mainib ka rootslasi kui „rahvast, keda tunti tumedate karusnahkade järgi“ ja kes „saadavad mööda kaubateed, läbi lugematu arvu rahvaste, safiirivärvi karusnahku roomlastele kasutamiseks“ (Franklin & Shepard 1996, 7). Kvaliteetsed karusnahad olid Lääne-Euroopas väga kõrgelt hinnatud: näiteks oli Inglise kuningas Richard I nõus maksma ühe kärbi- ja nelja sooblinaha eest kokku £13, mille eest 12. sajandi Inglismaal oli võimalik soetada 86 härga (Sawyer & Sawyer 1993, 154). See number võib tunduda täiesti utoopilisena, kuid arvestades karusnahkade (eriti talviste) defitsiiti Lääne-Euroopas, siiski võimalik.

11. sajandi lõpus jõudis enamus karusnahkadest Lääne-Euroopasse Venest, mitte enam Skandinaaviast. Oluliseks karusnaha-piirkonnaks oli Soome lahe ja Laadoga järve vahele jääv Karjala, mida Novgorod üritas järjepanu oma kontrolli all hoida (Lind 2004, 5).

Karjala tähtsus karusnaha-piirkonnana tõuseb esile just viikingiajal (Uino 1997, 183), mil Põhja- ja Lõuna-Euroopat ühendavaks tähtsaimaks veeteeks saab mööda Loode-Vene jõgesid Musta mereni kulgev „tee varjaagide juurest kreeklasteni“, mida Nestori kroonikas on kirjeldatud järgnevalt (PIBJI 1999):

On üks tee, mis kulgeb Varangiast Kreekasse ja teine, mis läheb Kreekast Lovatini, ja see, mis tuleb Lovatist tagasi üle Ilmeni järve. Sellest merest (järvest) voolab Volkhov, mis suubub suurde Neva järve (Ladoga). Neva jõgi suubub Varjaagide Merre (Läänemeri). Sellest merest saab minna Rooma ja Roomast samuti mööda merd isegi Konstantinoopolisse. Konstantinoopolist võib minna mööda Musta Mere teed, millesse suubub Dnepri jõgi. Dnepri ülemjooks on Volkhovi metsades ning see voolab lõunasse. Samal ajal Dvina, mille läte on samas metsas, voolab põhja ja suubub Varjaagide Merre. Sellest merest võib minna Venemaalt mööda Volgat Bulgaariasse, mööda Dvinad Varangiasse; Varangiast Rooma ja Roomast kuni Chiangi kaugemate valdusteni. Dnepr koos oma kolme suudmega suubub Musta Merre, mida kutsutakse Venelaste mereks.

Karjala ja Novgorodi suhetes on oluline ära märkida, et kuigi Novgorod võttis vastu ristiusu Konstantinoopolist juba 10. sajandi lõpus või 11. sajandi alguses, ei proovinud novgorodlased üritadagi pöörata karjalasi ristiusku (Lind 2004, 5). Samuti ei ole Kagu-Eesti kohta andmeid, et venelaste tehtud retked oleksid kuidagi seotud ristiusu levitamisega. Tegemist oli majanduslikest ja geopoliitilistest põhjustest ajendatud vallutusega, mille kaugemaks eesmärgiks võis sarnaselt Peeter I-le olla väljapääsu saavutamine Läänemerele, mis oleks suhtlemise Skandinaaviaga viinud hoopis teisele tasandile. Just selles kontekstis ongi viikingiaegset Kagu-Eestit võimalik võrrelda Karjalaga, mis jäi osalt Skandinaavia mõju alla, kuid hiljem täielikult juba Novgorodi ja Pihkva kontrolli alla.

Kuigi viikingiaegseid linnuseid on peetud kohaliku tähtsusega väikese mõjupiirkonnaga keskusteks (Lang 2007, 177), on need peaaegu ainsateks selleaegseteks monumentaalmuististeks Kagu-Eestis, mille “haldajatel” oli põhjust omavaheliseks suhtluseks. Isegi kui sedalaadi muististe leiumaterjal ei näita konkreetseid sidemeid keskuste vahel mingite spetsiifiliste esemete näol, ei saa välistada, et eliit ei omanud teatud tavadel väljakujunenud suhtlusvõrgustikku. Konkurentide tegemiste-olemistega kursis olemine teenis ülikonna endi turvalisuse ning heaolu huve. Seega võib oletada, et kui suhtlus tavaliste kindlustamata maa-asulate vahel ei olnud võib-olla nii oluline, siis linnuste läbikäimine oli eluliselt vajalik. Ilmselt toimis väikelinnuste omavahelistes suhetes teatud hierarhia, mille tulemusena moodustus laiemalt toimiv suurem süsteem, mille peamiseks funktsiooniks ei olnud mitte maa militaarne kaitsmine, vaid hoopis majandusliku ja poliitilise võrgustiku loomine. Sama-aegseid linnusasulaid, mis potentsiaalselt võisid kuuluda samasse kaubandussüsteemi on vähemalt 10: Peedu Kerikmägi, Aakre, Unipiha, Alt-Laari, Tilleoru Kantsimägi, Otepää, Tartu, Lääniste, Rõuge, Pikasilla Vooremägi. Kas ja kuidas mainitud linnus-asulate sisene hierarhia töötas, ei ole hetkel võimalik täpsemalt öelda. Kindlasti omasid teiste ees eeliseid need linnused, mis paiknesid suuremate jõgede kallastel ning olid seeläbi

seotud laiemasse vetevõrku. Samuti olid soodsamas olukorras linnused, mis paiknesid looduslike takistuste ääremail, mis võimaldas omada paremat kontrolli nii vee- kui maanteedele üle.

6.5 Kagu-Eesti linnused ja teed hilisrauaajal

Hilisrauaaegset kultuurkihti, leide või radiosüsinikudateeringuid on kaheksalt Kagu-Eesti linnuselt: Tartust, Otepäält, Oandimäelt, Sangastest, Pukast, Pikasilla Vooremäelt, Erumäelt ja Rosmast. Teistest linnustest tõusevad nii kultuurikihi kui ka kirjalikes allikates leiduvate teadete põhjal esile Tartu ja Otepää, kuhu hilisrauaajaks olid kujunenud oluliselt suuremad keskused. Lisaks tõstab Tartu ja Otepää positsiooni ka asjaolu, et kõigi teiste hilisrauaaegsete linnamägede kultuurkiht on väga õhuke või praktiliselt puudub.

Linnuste asupaigast maastikul nähtub, et rahavasterännu- ja viikingiajal olulist rolli mänginud veekeskus ei ole enam nii tähtis, suuremate veeteedega on ühenduses vaid Tartu ja Pikasilla Vooremäe linnused. Otepää kui hilisrauaaja üks suuremaid keskusi ei oma üldse veeteed kaudu ühendust laiema vetevõrguga. Samuti ei ole veeteedega kuidagi seotud Otepää lähiümbruses paiknevad Oandimäe, Sangaste ja Puka linnused, vaid on omavahel ühenduses maanteed pidi.

Kui Pikasilla Vooremäe võib käsitleda võimaliku piirilinnusena, Oandimäe, Sangastet ja Pukat Otepääst sõltuvatena ning Tartut omaette keskusena, siis Erumäe ja Rosma linnuste roll selles kontekstis jääb võrdlemisi segaseks. Mõlemal linnusel on hilisrauaajal läbi viidud mahukad mullatööd, kuid puudub kultuurkiht ja ka otsene seos selleaegsete Tartus ja Otepääl paiknenud keskustega.

6.5.1 Venelaste retked Tartusse ja Otepääle 11.–12. Sajandil Vana-Vene kroonikates

Esimesed kirjalikud teated, mille alusel on võimalik Eesti ala muinasaegset teedevõrgustikku (re)konstrueerida pärinevad 11. ja 12. sajandist Vana-Vene kroonikatest ning ilmestavad peamiselt eestlaste suhtlemist venelastega. Teateid eestlaste ja venelaste vahelistest konfliktidest 9. ja 10. sajandil Vana-Vene kroonikates ei leidu (Mäesalu 1996, 104). Kirjalike allikate andmeil pingestusid naabrite vahelised suhted 11.–12. sajandil, mil venelased rüüstasid mitmel korral erinevaid paiku Kagu-Eestis. 1030 on aasta, millest pärineb teade emakordsest Tartu mainimisest seoses Jaroslav Vladimirovitši sõjakäiguga tšuudide vastu, mis päädis Jurjevi ehitamisega (IIBJI 1999, 65). Pihkva leetopissis on lisatud, et Jaroslavi

sõjaretk lähtus Novgorodist (IIIJ, 176). On isegi oletatud, et soodsa asupaiga tõttu pidi Tartust lähtuma venelaste edasine maa vallutus (Piirimäe 1998, 71). Venelased jäid Tartusse kuni 1061. aastani, mil allikates nimetatud sossolid¹⁴ nad välja kihutasid ning tegid vasturünnaku Pihkvasse (CIIJ 2000, 183). Järgmise kirjalikesse allikatesse jõudnud sõjaretk korraldasid 1116. aastal Otepää (*Медвежая голова*) alla Novgorodi ja Pihkva väed (PIBJ 1999, 128–129), millele järgnes 1130–1131. aastal kaks venelaste rüüsteretke Ugandisse, millest viimases said novgorodlased lüüa (HIIJ 1950, 206, 207).

1134. aasta kevadtalvel vallutab Novgorodi vürst Vsevolod Mstislavitš Tartu (CIIJ 2000, 221). Kroonikast pärineb ka üks teade eestlaste vasturünnakust 1176/1177. aasta talvel, mil rüüstati Pihkvat. 1191/1192. aasta talvel põletavad venelased maha nii Tartu kui Otepää linnused (retked võisid toimuda ka erinevatel aastatel) (HIIJ 1950, 230, 231).

Kui talviste rüüsteretkede ajal kasutati ilmselt mööda veeteid kulgevaid taliteid, siis suvisel ajal võisid sõjalised kampaaniad kulgeda nii vee- kui maanteid pidi. Kuna kroonikad ei täpsusta valitud teid ega transporti, on võimalikud mitmed variandid. Eelkõige Tartu vastu suunatud sõjakäigud kulgesid tõenäoliselt mööda Pihkva–Peipsi–Emajõe veeteed ning Tartust liiguti ilmselt mööda maanteed edasi Otepäele. Tartu–Otepää vahelisi võimalikke maanteed sai juba eelpool käsitletud. Seevastu, kui liiguti otse Otepää peale lähtuti arvatavasti peamiselt maanteedest, mille üheks võimaluseks oli eespool vaadeldud Vastseliina–Kirumpää–Kanepi–Otepää marsruut. Alternatiivina on ka pakutud, et Kagu-Eesti keskosa võis Pihkvamaaga olla ühenduses Võhandu jõge pidi (Leimus 2003, 50), mida mõnevõrra varasemast ajast toetavad mitmed viikingiaegsed mündiaarded.

6.5.2 Kagu-Eesti teedest Henriku Liivimaa kroonikas

Mitmed uurijad, sealhulgas Sulev Vahtre, on arutlenud, et pärast liivlaste ja latgalite alistamist sai üheks kandvaks põhjuseks edasise vallutuse laiendamisel Eestisse Saksa kaupmeeste surve, kes tahtsid kindlustada oma sidemeid Pihkva ja Novgorodiga ning nägid transiitkaubanduses Venemaaga suurt tulu (Vahtre 1990, 55). Määravaks ajendiks sai ugalaste teeröövellik käitumine enne saksa vallutuse algust, mida Henrik kirjeldab järgnevalt:

¹⁴ Millisest maakonnast sossolid pärit olid, ei ole täpselt teada, kuid tegemist oli eestlastega vt Tvauri 2001, 227–229.

Selsamal ajal läkitati preester Alebrand koos mõnede teistega Ugandisse tagasi nõudma kaupmeeste vara, mis oli röövitud kord enne Riia ehitamist, kui nad oma sõiduriistadega olid teel Väinalt Pihkva poole; selle olid röövinud ugalased teel liivlaste nõuandel; seda oli rohkesti, nimelt üheksasaja marga väärtuses ja enamgi. Ugalased aga ei tagastanud vara ega andnud kindlat vastust selle tagastamise kohta tulevikus (HCL XI, 7).

Juhul kui arvestada sakslaste kauba väärtus Lüübeki markadeks (233, 85 g), oli kogu voori hinnaks enam kui 200 kg hõbedat (Vahtre 1990, 53), mille röövimine oli piisavaks ajendiks alustada suuremat kampaaniat kogu Eesti vastu.

See Henriku märkus on huvitav kahes mõttes. Esiteks on see kindel tõend, et juba hiljemalt 12. sajandi lõpus kulges Väina–Pihkva kaubatee läbi Ugandi, seejuures möödudes Otepääst. Teiseks kasutab Henrik sakslaste sõiduriistade kirjeldamiseks fraasi *in vehiculis suis* (oma sõidukite sees), mis üsna selgelt viitab, et sakslased kasutasid kaupade veoks ratassõidukit. See omakorda annab mõista, et tee Väinalt Pihkvasse oli piisavalt hästi korrastatud vankriga sõiduks. Ehk võib selle kirjaliku allika põhjal väita, et 12. sajandi lõpus oli Eestis olemas vähemalt üks piisavalt hea rahvusvaheline maismaakaubatee, mis võimaldas ka juba vankrisõitu? Väino Einer (Einer 1988, 52) seevastu on seisukohal, et Henriku *vehiculus* on kindlalt talisõiduks mõeldud regi. Senise pildi (Vt Einer 1988; Viires 1980) kohaselt toimus muinas- ja keskaegne transport valdavalt taliteedel, suvisel ajal liiguti ratsutades ning üldiselt puudusid ratasveokiga läbitavad maismaateed.

Henrik mainib Otepääd esmakordselt seoses 1208. aastal toimunud sakslaste sõjaretkega Ugandisse ning tõlgib sarnaselt Vana-Vene kroonikatega ära ka kohanime – *Caput Ursi* e Karu pea. Krooniku järgi koguti Turaidasse suur sõjavägi eesotsas piiskopi venna Theodericiga ning minnes „päeval ja öösel“ rüüstati Ugandi külasid ning tapeti paganaid. Lõpuks koguneti Otepää alla, süüdati linnus põlema ja pärast kolmepäevast puhkust pöörduiti röövsaagiga tagasi (HCL XII, 6).

Peale vaheahu lõppu 1210. aastal toimus järjekordne sakslaste retk Ugandisse, mis tõenäoliselt oli samuti suunatud peamiselt Otepää vastu, kuigi kroonik otseselt Otepää piiramist ei maini. Retk lähtus seekord Võnnust, kus resideerus Ordu provintsiaalmeister Berthold (Vahtre 1990, 64–65). 1210. aasta alguses ründasid Otepääd ka venelased eesotsas Novgorodi vürsti Mstislav Ulja ning tema venna Pihkva vürsti Vladimiriga. Kaheksapäevase piiramise järel olid kaitsjad sunnitud vee- ja toidupuudusel venelastele alistuma, makstes tribuudiks 400 marka hõbemünne e umbes 80 kg hõbedat (Vahtre 1990, 66).

Määrava tähtsusega sõjaliseks aktsiooniks muistses vabadusvõitluses oli eestlaste korraldatud sõjaretk Võnnu vastu 1210. aastal, mis kulmineerus eestlaste jaoks moraalselt tähtsa võiduga Ümera jõe ääres. Kui pärast kolmepäevast Võnnu piiramist levisid kuuldused Riist saabuvast suurest abiväest, otsustasid eestlased otsa ümber pöörata ning Ugandisse taanduda. Siinkohal kirjeldab kroonik ka paari lausega eestlaste tagasitee marsruuti ning Koiva jõe ületamist: *Kuuldes, et koos Caupo ja ta sõpradega on saabunud suur kogu liivlasi ja lätlasi, lahkusid eestlased samal päeval Võnnu linnuse alt ja, minnes üle Koiva, puhkasid, magades öösel järve ääres, mis on Beverini teel* (HCL XIV, 8). Tarvel on oletanud, et tegemist võis olla kas Briezi või Rievine järvega hilisema Võnnu–Volmari tee ääres (HCL 1982, 109, Tarveli kommentaar 24). Hiljem käis Koiva jõe ületamine Võnnu–Volmari maanteel Skundriki kõrtsi juures Jaani e Kieņi parve kaudu, mis asus Võnnust umbes 5 km põhja pool (Vahtre 1990, 69). Konkreetsem teates on Henrik kasutanud fraasi *via Beverin* e „Beverini tee“, mis viitab tuntud ja kasutatud teel ja seda seoses Koiva ületamisega. Sellest hoolimata ei ole Beverini linnuse täpne asukoht teada, kuigi on oletatud, et see võis paikneda hilisema Volmari linna kohal (HCL 1982, 89, Tarveli kommentaar 7). Analoogselt nimetab kroonik hiljem „Puide teed“, mis viib üle Väikse Emajõe, kuigi Puide küla asub jõest kümmekond kilomeetrit eemal. Kuna Turaida, Võnnu ja Volmari olid otse ühendatud Riiaga, siis võiks hilisemat Riia maanteed seostada Beverini teega. Kui tee kulg on Läti alal enam vähem teada, siis Eesti poole peal võiks üheks edasiseks tugipunktiks olla Henriku kroonikas hiljem korduvalt mainitud Kaagjärve. Kahel korral jutustab kroonik, kuidas Ugandisse suunduvad väed mööduvad Karula lähedal asuvast Kaagjärvest. 1217. aasta märtsis piiravad venelased koos saarlaste, harjulaste ja juba ristitud sakalastega 17 päeva Otepää linnust, kus asuvad sakslased ja nendega mesti löönud eestlased. Kaitsjatele tõttavad Võnnust appi lisaväed, kes Kaagjärve juures kohtuvad Otepäält tuleva poisiga, kelle nad võtavad endale teejuhiks:

Ja nad jõudsid Kaagjärve juurde ja kohtasid linnusest tulevat poisikest. Nad võtsid ta teejuhiks ja tulid linnuse juurde hommiku saabumisel ja, jättes saarlased paremale, läksid edasi venelaste juurde ja võitlesid nendega. (HCL XX, 7).

Läti aladelt Ugandisse suunduva tee seisukohalt on kindlasti oluline ka Henriku kirjeldus Tartu vallutamise 1224. aasta augustis, millest Henrik kui üks kohalviibijatest on edasi andnud väga elutruu kirjelduse (HCL XXVIII, 5). Siinkohal tuleb keskenduda lõigule:

Ja kõik kogunesid ustavalt sõna kuuldes oma sõjaväega Kaagjärve (Rasigerwe) äärde, kutsudes endaga kaasa ülalnimetatud auväärse Riia piiskopi koos ta venna, mitte vähem auväärse Hermanniga, ja koos kõigi ta meeste ja rüütlitega. Ning pidanud seal ära

nõupidamised ja palvetalitused, saadavad nad paremad ja vapramad sõjaväest ette, et need öö ja päeva jooksul Ugandist läbi minnes võiksid järgmisel hommikul Tartu linnuse esialgselt sisse piirata.

Kroonikas nimetatud *Rastegerwe* või *Rasigerwe* on hilisema saksakeelse nimetuse *Röstjerw* järgi tõlgendatud Kaagjärvena Karula lähedal (HCL 1982, 177, Tarveli kommentaar, 15), levinud on ka nimed Rautina ja Rautite. Seega mainitakse Kaagjärve vähemalt kahel korral seoses Ugandisse suunatud vallutusretkedega, mis annab alust arvata, et Väina äärest tulnud tee läbis Turaida, Võnnu ja Volmari ning Ugandi aladele siseneti kuskilt Kaagjärve kandist, tulles eelnevalt nähtavasti piki Koiva jõege või selle kallast (vt Скутанс 2001). Ka heites pilgu kaardile, näeme, et Kaagjärv asub Koiva jõe vahetus läheduses, mis oli piiriks Ugandi ja lätlaste vahel. Hansa ajal kulges see tee juba läbi Valga, suundudes sealt üle Sangaste Otepääle ning edasi läbi Pangodi Tartusse (Bruns & Wesczerka 1962, Karte 36 ja 39). Sama marsruudiga tee on kantud ka rootsiaegsetele kaartidele, selle vahega, et Otepäält Tartusse suundub maantee üle Maaritsa (vt ülal käsitletud Tartu–Otepää–Valga teelõiku, joonised 4 ja 5)

Tartust kirjutab kroonik emakordselt alles seoses 1211. aasta sündmustega, mil piiskopi vend Theoderic ja Võnnu Berthold teevad pikema retke Ugandisse, mis on eelnevalt lätlaste poolt rüüstatud ning ka Tartu linnus on mahajäetud (HCL XV, 7). Selle põhjal on Andres Tvauri järeldanud, et Tartu võis olla mehitamata juba alates venelaste 1191./1192. aasta talvisest rüüsteretkest (Tvauri 2001, 232). Samas on mitmed uurijad (Vahtre 1990, 88; Mäesalu 1993) seisukohal, et nii pikk asustuslünk Tartu geopoliitilisest seisukohast on mõeldamatu. Antud uurimuse seisukohalt on oluline, et Tartu juures ületati Suurt Emajõe ning liiguti edasi Jogentaganasse, kust pöörduti rohkete vangide ja sõjasaagiga tagasi. Suure Emajõe ületamisest varasemaid andmeid ei ole, ka 11.–12. sajandi sündmusi kirjeldavad Vene leetopissid ei räägi Emajõest ega selle ületamisest.

1211. aasta talvel pärast maa külmumist koguvad sakslased Beverini linnuse juurde 4000-pealise sõjaväe ning liiguvad läbi Ugandi Tartusse, kus ületavad jõe ning suunduvad Jogentaganasse ning sealt edasi kuni Järvamaani välja (HCL XV, 7).

Üldlevinud arusaama kohaselt kujunes Tartu linn Emajõe orgu just sinna, kus on kõige sobivam koht jõe ületamiseks. Ülekäigukohast on ka mitmel korral pikemalt kirjutatud (vt Moora 2002, Alttoa 1995; Tvauri 2001) ning kaks peamist varianti on kas tänapäevase Laia tänava otsa juures või üle Holmi saare, mis asus Raekoja platsi e endise Turu otsas. Kui

muinasaja kohta täpsemad andmed puuduvad, siis keskajal toimus peamine ülekäik läbi Laia tänava otsas asuva Vene värava, teisel pool jõge sama koha peal asus venelaste linnaosa e Veneots, praeguses botaanikaaias venelaste kirikud ja kaubahoovid. Ilmselt asus kuskil sealkandis ka muistne sadamakoht, mille Kaur Alttoa on paigutanud enam-vähem Raekoja platsi juurde (Alttoa 1995). Tartu paistab olevat ka ainsaks Suure Emajõe ülekäigukohaks kogu muinasaja vältel.

Väikese-Emajõe ülekäigust, mis oli tähtsamaid kohti Sakala ja Ugandi muinasmaakondi ühendaval teel, saame aimu Henriku kirjeldusest Puide lahingu kohta, mis toimus sakslaste ja venelaste vahel 1218. aasta augustis. Sakslased olid parajasti läbi Sakala teel Viljandisse, kui kuulsid, et „suur venelaste kuningate sõjavägi“ on saabumas Ugandisse. Sakslased pöördusid ümber ning kohtusid venelastega „Puide teel“ (HCL XXII, 2):

Seda kuulnud, pöördus liivimaalaste sõjavägi jalamaid sama teed tagasi, mida mööda ta oli tulnud, ja järgmisel päeval läksid nad Puide teed mööda Ugandi poole venelastele vastu. Ja venelased, minnes kogu päeva üle jõe, mida öeldakse Emajõeks, tulid ka ise liivimaalastele vastu ja äkki pöördusid meie luurajad meie juurde tagasi, öeldes, et venelaste sõjavägi on juba lähenemas.

Esimeses kokkupõrkes, mille Vahtre paigutab kuhugi Taagepera kanti (Vahtre 1990, 131), löid sakslased venelased põgenema ning jälitasid neid umbes kaks miili, kuni väikese jõeni, mille venelased ületasid ning jäid teispool jõge kaitsesse. Hoolimata suurest venelaste väest, löid sakslased tagasi iga nende katse jõge ületada. Mitmed uurijad, kaasa-arvatud Henriku Liivimaa kroonika 1982. aasta väljaannet kommenteerinud Enn Tarvel (HCL 1982, 187, Tarveli kommentaar 12) kui ka Sulev Vahtre (Vahtre 1990, 131) on mainitud väikeseks jõeks pidanud Õhne jõge või selle lisajõge Rullit. Kuna lahingut kirjeldades räägib Henrik jõe ääres asuvast „künkakesest“, kuhu väed kogunesid, siis toimus kokkupõrge arvatavasti kuskil Koorküla kandis, kus Õhne jõgi voolab 20–30 m kõrguste järskude nõlvadega lammorus ning vahetult jõe paremal (lääne?) kaldal asub lai voorekujuline Anikesemäe seljak (Eesti jõed 2001: 288). Sellest Henriku teatest võib järeldada, et venelased ületasid eelnevalt Emajõe kuskil Koorküla ja Puide kandis, arvatavasti Jõgeveste juures, kust võis juba viikingiajal kulgeda otsetee Tõrva Tantsumäel asuva linnuse ja Aakre, Kuigatsi ning Otepää linnamägede vahel.

1223. aastal saatsid Sakala vanemad saadikud raha ja rohkete kingitustega Venemaale, et saada abi sakslaste vastu. Vladimiri–Suzdali suurvürst Juri Vsevolodovitš saatis oma venna Jaroslav Vsevolodovitši suure sõjaväega, millega liitusid veel novgorodlased ja pihkvalased.

Esmalt jõuti Tartusse, kus venelased võtsid valitsusvõimu üle, seejärel suunduti Otepäale, kus toimiti samamoodi. Otepäält liikus Henriku hinnangul 20 000 pealine vägi üle Väikse Emajõe Puide kaudu Sakalasse (HCL XXVII, 3).

Peale teistkordse Puide-tee mainimise on teiseks oluliseks momendiks, et venelased läksid esmalt Tartusse ning seejärel alles Otepäale, mis näitab, et ilmselt kasutasid nad Peipsi ja Emajõe vee- või taliteed, olles mainitud marsruudiga kokku puutunud ka varasematel aegadel. Otepäale ning sealt edasi liiguti juba mööda maanteid ning ilmselt enne Puidesse jõudmist mööduti tee peale jäävast Kuigatsi linnusest. Kuigi Otepäält üle Kuigatsi Puidesse minevat teed ei ole rootsiaegsetele kaartidele kantud, näitavad nii hilisrauaaegsete linnuste kui ka Henriku teated, et ilmselt pidi tegemist olema ühe tolleaegse põhilise maanteega.

Väikese- Emajõe ületuskoha võimalusi on põhjalikumalt analüüsinud V. Einer (Einer 1988, 68-70), kes jõuab järeldusele, et hüdrooloogiliselt on selleks sobivaim koht Puide vastas endise Sillapuste talu juures, kus suviti on vee sügavus vaid 1,5-2 m, vee madalseisu ajal isegi 1,2 m. Lisaks sellele on seal jõe alamjooksu kitsaim koht (16 m) ning kandev ja liivane jõepõhi. Nii talu nimi (Sillapuste) kui ka Puide (Puutee e sild?) ise viitavad võimalikule sillakohale.

Kuna Võrtsjärve lõunakaldal Väikese-Emajõe suubumisala juures asuvat Vooremäe linnust Henrik kummalgi korral ei maini, siis oli see Saksa vallutuse ajaks nähtavasti juba mahajäetud, kuigi seniste arheoloogiliste andmete põhjal oli linnus peamiselt kasutuses 9.–13. sajandil, võimalik, et juba viikingiajal (Tõnisson 2008, 304). Samuti on Vooremägi ning Pikasilla kantud juba rootsiaegsetel kaartidel ning nimeliselt ära mainitud ka Mellini Liivimaa atlases (*Woramäggi, Lange Brücke*) ja Rückeri spetsiaalkaardil (*Wohro mäggi, Lange Brücke*). Strateegiliselt asub linnus väga hea koha peal, olles Väikese Emajõe ja Võrtsjärve nn lukuks, pool kilomeetrit lõuna pool kulgeb ka suurem maantee läbi Rõngu Tartusse, mis veelgi rõhutab linnuse tähtsust nii sõja- kui kaubateede seisukohalt. Kuigi Henrik Pikasillas paiknevat jõeületuskoha nimeliselt ei maini, oli see arvatavasti sillakohana hilisrauaajal juba kasutuses ning sealt suundus maantee läbi Puka edasi Otepäale. Samuti ei leia kroonikas mainimist hilisem põhiline maantee Pikasillast läbi Rõngu Tartusse.

Eelnevat **kokku võttes**, võib tõdeda, et kirjalikes allikates mainitud rünnakud Tartu ja Otepäa vastu lähtusid:

1) 11.–12. sajandil Vana-Venest ehk Novgorodist ja Pihkvast, mille käigus leidsid kasutust nii Peipsi–Emajõe vee- ja talitee kui ka maantee, mille põhikulg võis kattuda hilisematel rootsiaegsetele kaartidele kantud Vastseliina–Kirumpää–Kanepi–Otepää–Tartu teega. Kui ühe

sõjaretke käigus rüüstati nii Tartut kui Otepääd, kasutati eelkõige ilmselt veeteed ning seejärel liiguti mööda maanteid. Ühe variandina võis maantee kõrvalharu piki Vana-Võru maanteed läbida ka Tilleoru linnamäge, kuid rootsiaegsete kaartide taustal ei ole põhimaanteed võimalik Tilleoruga otseselt siduda.

2) Muistse vabadusvõitluse ajal Põhja-Lätist e Võnnust, Volmarist, ja Turaidast, kusjuures ühe vägede koondumiskohana pärast Eesti alale sisenemist on mainitud korduval Karula lähistel paiknevat Kaagjärve. Kaagjärvelt liiguti edasi ilmselt Tõllistes paikneva Väikse-Emajõe ületuskohani, kust suunduti juba rootsiaegsetel kaartidel olevat põhimaanteed pidi läbi Sangaste linnamäe Otepääle ning sealt edasi Tartusse. Teine oluline maantee, mis hilisrauaajal ühendas Ugandi ja Sakala muinasmaakondi kulges üle Väikse-Emajõe Puide e Jõgeveste kandis, mida kroonik on isegi eraldi nimetanud Puide teeks. Tõenäoliselt kulges Puide tee Otepäält läbi Kuigatsi edasi Sakalasse.

7 Kokkuvõte

Käesolev magistritöö keskendus Kagu-Eesti rauaaegsete keskuste ja kommunikatsiooni uurimisele, kasutades selleks (vara)uusaegseid kaarte ning arheoloogiliste muististe levikut maastikul.

Töö sissejuhatuses püstitati neli põhieesmärki, mida antud uurimus pidi täitma. Siinkohal on kokkuvõtvalt esitatud tehtud töö tulemused:

1. Ajaloolistel kaartidel olevate põhimaanteede ülekandmine tänapäevasesse teedevõrku ning maastikusituatsiooni eeldas (vara)uusaegsete kaartide digitaalset kohaldamist tänapäevastega, mille käigus seoti 8 kaarti ajavahemikust 1684–1839 Maa koordinaatidega. Pärast kaartide digitaalset kohaldamist kanti erinevatel kaartidel olevad põhimaanteed GIS programmi Mapinfo abil eraldi kaardikihtidele, mis võimaldas jälgida ajaloolisi muutusi teedevõrgus. Antud Mapinfo kaardikihte võib käsitleda ka (vara)uusaegsete teede andmebaasina. Kaardid on esitatud käesoleva töö lisas.
2. Järgnevalt analüüsiti ajaloolistel kaartidel olevaid põhimaanteid seoses arheoloogiliste muististega teeteljest 3 km raadiuses, eesmärgiga piiritleda konkreetsete teede või teelõikude vanust ja võimalikku kasutusaega. Teede ja muististe analüüsi rakendati 8 Kagu-Eesti teetrassil, mille tulemused võib sõnastada järgnevalt:
 - Lähtuvalt linnustest ja asulakohtadest võiks **Tartu–Rõngu–Pikasilla** maantee varaseimaks kasutusajaks dateerida eelviikingi- või viikingiaja, kuid arvatavasti oli sellel ajal linnuste omavahelises suhtluses põhirõhk Emajõe-Võrtsjärve vee- või taliteel. Teeäärsed kivikalmed annavad siiski mõista, et osaliselt oli kasutuses ka maantee.
 - **Rõngu–Valga** teelõigu terviklik väljakujunemine on ilmselt seotud asustuse arenguga Valgas ning selle lähiümbruses, mis arvatavasti ei saanud toimuda mitte varem kui alles keskajal.
 - **Tartu–Otepää–Valga** maanteel joonistub hästi välja Tartu–Otepää–Sangaste vaheline teelõik, mille kasutamine hoogustus rauaaja lõpuperioodidel,

põhiliselt hilisrauaajal. Nii rooma rauaajal kui ka viikingiajal paistavad suhtlusmustrid olnud mõnevõrra teistsugused.

- **Tartu–Kanepi–Ihamaru–Kirumpää–Vastseliina** maantee tervikuna muinasajal ilmselt kasutust ei leidnud. Selgemalt joonistub muististe põhjal välja Tartu–Kanepi vaheline lõik, seda küll peamiselt eelpool käsitletud Tartu–Otepää teeosa raames, arvatava raskuspunktiga nooremal rauaajal. Maanteele paigutuv Tilleoru linnamägi haakub pigem Ahja jõe kui Vana-Võru maanteega.
- **Vastseliina–Rõuge–Mõniste–Valga** maantee terviklikku väljakujunemist on väga raske dateerida, kuid arvatavasti toimus see alles keskajal või koguni hiljem. Vaadeldud teelõigule jäävad muinasaegsed muistised ei ole varauusaegsetel kaartidel olevate teedega kuigi selgelt seotud ning kasutasid ilmselt alternatiivseid suhtluskanaleid.
- Kuigi **Tartu–Räpina** maantee vahetusse mõjutsooni langeb terve rida muinasaegseid arheoloogiamälestisi, kaasa arvatud mitu linnamäge, ei ole vaadeldavat teelõiku tervikuna muinasaega võimalik dateerida. Nii kääpad kui ka linnused on arvatavasti seotud teistsugusesse suhtlusvõrku.
- **Räpina–Vastseliina** maanteed ilmestavate rohkete kääbaste põhjal võiks lisaks Piusa veeteedele antud maantee varaseima etapi dateerida juba keskmisses rauaajaga. Kuigi jõed võisid liiklussoontena omada sellel ajal suuremat tähendust, toetab ajalooline kaardimaterjal ning muististe paiknemine maastikul väidet, et ka maanteed olid paralleelselt kasutuses.
- **Räpina–Kanepi–Valga** teetrassi tervikuna muinasaega projitseerida ei ole võimalik. Nii tee mõjualasse paigutuvad kääpad kui ka linnused paistavad primaarselt olevat seotud veeteedega ning seejärel alles maanteega. Lõiguti võis tee olla paralleelselt kasutuses linnuste ja kääbastega.

Üldiselt võib öelda, et (vara)uusaegsetel kaartidel olev teedevõrk ei haaku väga tihedalt rauaajagete muististega, kuigi joonistuvad välja teatud lõigud, mis arvatavasti leidsid kasutust juba muinasajal.

3. Kolmandaks analüüsiti Kagu-Eesti 19 rauaajagse linnuse kui keskuse paiknemist maastikul seoses ajalooliste teede ja muististega, eesmärgiga selgitada linnuste täpsemat funktsiooni läbi asupaiga ning kommunikatsiooni võimaluste. Läbi maastikuanalüüsi jõuti järeldusele, et linnuste positsiooni ja funktsiooni defineerib

suuresti maastik ning enamus linnustest paikneb Kagu-Eesti maastikurajoonide äärealadel, väga sageli suurte looduslike takistuste piirimail, kus ristuvad nii vee- kui maanteed. Seetõttu oli vee- ja maanteede ristumiskohtades paiknevate linnuste üheks põhifunktsiooniks liikluse kontrollimine ja reguleerimine, mis võimaldas seeläbi ressursse strateegiliselt ümber jaotada. Vähemalt mingit osa looduslikele piirialadele rajatud linnustest võib käsitleda ka nõ piirilinnustena, mille hulka võiks lugeda näiteks Hinniala, Lääniste, Tartu, Alt-Laari ja Pikasilla Vooremäe linnuseid.

- **Rauaaja esimese poole** linnuste puhul ajaloolistele teedele ei keskendunud ning vaadeldud Unipiha, Peedu, Otepää ja Rõuge linnuste puhul joonistus välja, et rooma rauaaegse linnuse/domineeriva talu võimu teostamise üheks eeliseks kommunikatsiooni seisukohalt oli võimalik juurdepääs suuremale vooluveele, mis tagaks ühenduse pidamist kaugemate aladega. Sama oluline oli kohalike maateede võrgustik ühenduse pidamiseks lähiümbruskonnaga.
- **Rahvasterännuaegseid** linnuseid iseloomustab veesidusus, mis tõenäoliselt oligi linnuste järjepidevuse ning majandusliku tegevuse üheks garantiiks. Seda toetab ka asjaolu, et rahvasterännuajal alguse saanud ning eelviikingi- ja viikingiajal jätkunud linnused paiknevad kõik suuremate veekogude kallastel.
- **Eelviikingi- ja viikingiaegsetele** linnustele on kõige omasem juba ülalmainitud paiknemine looduslikel piirialadel vee- ja maanteede võimalikus ristumiskohas, mis näitab et oluline oli nii veteid pidi ühendus kaugemate piirkondadega, kui ka läbi loodustakistuste kulgevate maanteede kontrollimine. Arvatavasti toimus viikingiaegsete väikelinnuste omavahelistes suhetes ka teatud hierarhia, mille peamine väljund ei olnud mitte maa militaarne kaitsmine, vaid majandusliku ja poliitilise võrgustiku loomine. Sama-aegseid linnusasulaid, mis potentsiaalselt võisid kuuluda samasse kaubandussüsteemi on vähemalt 10: Peedu Kerikmägi, Aakre, Unipiha, Alt-Laari, Tilleoru Kantsimägi, Otepää, Tartu, Lääniste, Rõuge, Pikasilla Vooremägi.
- **Hilisrauaajaks** kujuneb Kagu-Eestisse kaks teistest esilekerkivat keskust: Otepää ja Tartu. Teised hilisrauaaegsed linnused on nendega võrreldes marginaalsed ning etendasid ilmselt sekundaarset rolli. Vähemalt Otepää ümbruses paiknevad Sangaste, Puka ja Oandimäe paistavad olevat rajatud Otepääle minevate maanteede militaarseks kontrollimiseks.

4. Muutus vee- ja maanteede rõhuasetustes joonistub kõige paremini välja Otepää lähiümbruses alates hilisrauaajast. Kui nii rahavasterännu kui ka eelviikingi- ja viikingiaegsed linnused on eelkõige seostatavad veeteedega, siis alates 11. sajandist esile kerkiv Otepää on laiemasse suhtlusvõrgustikku seotud ainult maanteid pidi. Samuti näitavad hilisrauaaegsete kirjalike allikate teated, et maanteede osatähtsus muutub järjest olulisemaks. Seega võiks just 11.–13. sajandit pidada märgiliseks ajaks kommunikatsioonimustrite muutumises.

Magistritöö käigus jõuti tulemusteni, mis näitavad, et (vara)uusaegsetele kaartidele kantud maanteed ei ole tervikuna muinasajal kasutust leidnud ning linnuste paiknemine maastikul on eelkõige seotud veekogudega. Kindlasti kasutati veeteede kõrval ka maa(n)teid, kuid nende asupaik on olnud oluliselt teistsugune ajaloolistel kaartidel olevatest teedest. Üksikute lõikudena on ajaloolised teed siiski tagasi projitseeritavad ka muinasaega.

Centers and communication in south-eastern Estonia during the Iron Age in the context of Early Modern Era maps

Summary

Research on ancient roads and communication is an interdisciplinary field of study, which can be approached through several different angles. The angle of current master thesis is landscape archaeology – the branch of archaeology that concentrates on studying cultural landscapes. According to the main principles of landscape archaeology, it is not possible to study only ancient roads, but the landscape as a whole with its different elements, including different archaeological sites.

The study concentrates on south-eastern Estonia during Iron Age, which is divided as the first part of the Iron Age (500 BC–450 AD), Migration Period (450–600 AD), Previking and Viking Age (600–1050 AD), and Late Iron Age (1050–1227).

Current master theses focuses on the study of prehistoric roads and communication using **Early Modern maps** from period between **1684–1839** and distribution of archaeological sites on landscape. The paper **consist of seven chapters**, the first and the last one being introduction and conclusion. The second chapter gives a brief overview of historiographical aspects connected with the study of ancient roads in general. The third chapter focuses on the theoretical and methodological problems concerning the research of communication and archaeological roads. The fourth and the fifth chapter of the paper concentrate on the analyses of historical roads in correlation with archaeological sites and Iron Age hill-forts. The sixth chapter of the theses gives broader generalizations derived from the material presented in the chapters four and five.

The **main tasks** of the study are as follows:

1. To associate the main land routes on Early Modern maps with today's road network and landscape.
2. To analyze land roads on historical maps in correlation with archaeological sites in order to define the age and possible using time of certain roads or their fragments.
3. To analyze the position of Iron Age hill-forts in landscape in connection with archaeological sites in order to identify the function of hill-forts as defined by the landscape and possibilities for communication.

4. To specify the importance of water and land routes in prehistoric communication network.

In its essence the research method of the paper is retrospective, meaning that historical maps, combined with archaeological data, are projected back to the Iron Age. The **method** of the paper consisted of three parts:

1. 8 Early Modern maps of south-eastern Estonia from period between 1684–1839 were digitally customized with today's maps in order to locate historical main land roads on today's landscape as precisely as possible. The maps were digitally registered with Earth's coordinates in GIS software, and separate map layers for roads on each map were created. These map layers can be handled as a database of Early Modern roads.
2. The analyses of roads on historical maps with correlation of archaeological sites in the so called road's effect zone in the radius of 3 km from the main axes of the road.
3. The analyses of Iron Age hill-forts in south-eastern Estonia in correlation with archaeological sites and historical roads in the radius of 5 and 10 km from the hill-fort.

The **results** of the study are as follows:

1. Digitally customized historical maps and historical roads according to today's maps and distribution of archaeological sites are presented in the appendix of the paper.
2. The analyses of Early Modern roads in correlation with archaeological sites was applied to 8 main roads in south-eastern Estonia, which showed that:
 - According to the location of hill-forts and settlement sites **Tartu–Rõngu–Pikasilla** land road might have been in use already during Previking and Viking Age (600–1050 AD), although it is more probable that at that time the main communication between Tartu and Pikasilla hill-forts took place along River Emajõgi and Lake Võrtsjärv. Yet, stone graves along the land route refer to the possibility of land communication.
 - The development of **Rõngu–Valga** is probably connected with settlement surrounding Valga region, and therefore is of medieval origin.
 - On **Tartu–Otepää–Valga** route the segment between Tartu–Otepää–Sangaste can be dated to the Late Iron Age. The earlier communication patterns must have been somewhat different.

- **Tartu–Kanepi–Ihamaru–Kirumpää–Vastseliina** as a whole cannot be dated to the Iron Age, though the segment between Tartu and Ihamaru in correlation with archaeological sites might have been used during the Late Iron Age. Tilleoru hill-fort that is closely situated to the road was probably more tied to River Ahja.
- **Vastseliina–Rõuge–Mõniste–Valga** road is difficult to date but probably it is of medieval or even later origin.
- Although several prehistoric sites, including hill forts, correlate with **Tartu–Räpina** road, it is not possible to date the road as a whole to the Iron Age.
- **Räpina–Vastseliina** road is characterized by many round borrows, that are partly situated on both sides of the road. These segments of the road were probably used in parallel with River Piusa water way.
- **Räpina–Kanepi–Valga** land route cannot be projected as a whole to the Iron Age. Borrows and hill-forts in the effect zone of the road seem to be first of all connected with water ways, though parts of the land road might have been used at the same time.

In general it can be stated that Early Modern road network does not correlate very tightly with archaeological sites from the Iron Age, though parts of the land roads were probably used during Prehistory.

3. In correlation with Early Modern roads and archaeological sites the surroundings of 19 Iron Age hill-forts were analyzed in order to specify their function in the landscape and communication patterns. The analyses showed that the position and function of the hill-forts is very much defined by the landscape. Most of the hill-forts are situated on the edges of landscape regions, very often on the borders of large natural obstacles on the crossroads of land and water routes. Therefore one of the main functions of the hill-forts was to control and regulate traffic that enabled for the hill-forts strategically to distribute resources. At least some of the hill-forts in south-eastern Estonia can be seen as so called border points, including Hinniala, Lääniste, Tartu, Alt-Laari, and Pikasilla Vooremägi.
 - During the **first half of the Iron Age** on the examples of Unipiha, Peedu, Otepää, and Rõuge hill-forts it can be said that one of the advantages for early hill-forts or dominating farmsteads in order to manifest their power was access

to larger water way that enabled connections with outer regions. At the same time local land roads were of importance.

- **Migration Period** hill-forts are characterized by water closeness, which was probably one of the guarantees for the hill-fort's continuity and economic welfare. It is supported by the fact that all the Migration Period hill-forts that continue to Previking and Viking Age are situated on the shores of larger water bodies. In south-eastern Estonia Hinniala, Mõrgi, Urvaste, Rõuge, Peedu, and Tilleoru can be regarded as hill-forts from this period.
 - **Previking and Viking Age** hill-forts are mostly situated on already above mentioned natural borders on the edges of landscape regions, where it was possible to control and regulate traffic both on water ways and land routes. It is most probable that during Previking and Viking Age some kind of hierarchy developed between the relationships of small hill-forts, and the main function of the hill-forts was not country's military defence but the formation of political and economical network. The hill-forts that could belong to the same network include at least 10: Peedu, Aakre, Unipiha, Alt-Laari, Tilleoru, Otepää, Tartu, Lääniste, Rõuge, and Pikasilla Vooremäe.
 - During the **Late Iron Age** two central hill-forts of south-eastern Estonia emerge amongst the others: Tartu and Otepää. In contrast with Tartu and Otepää other Later Iron Age hill-forts seem to be marginal. At least Sangaste, Puka, and Oandimäe in the surroundings of Otepää hill-fort might have been somewhat dependant on the latter, and were erected in order to control land roads heading towards Otepää.
4. The change on the emphases of water ways and land roads is very well seen during the Late Iron Age in the vicinity of Otepää hill-fort. While during the Migration Period and Previking and Viking Age the hill-forts were primarily connected with water ways, then the arise of Otepää in the 11th century is mostly due to land connections. Written records from the 11th–13th century also show that land communication was becoming of more importance than ever before.

Kasutatud allikad ja kirjandus

Eesti Ajalooarhiiv

EAA f 308, n 2, s 3. Charta öfwer Hertigdömmet Liefflandh. Nova et accurata Livoniae Svetica.

EAA f 308, n 2, s 85. Fempte Deels Transporterad Charta öfwer Första deelen af Dörpts Lähn.

EAA f 308, n 2, s 88. Fempte dehls Transporterad Charta af det Geometr. Arbetet, som giord ahr Anno 1681, 1684 et 1685 öfwer Rappins Ampt medh der wedhliggiande Adelige Godz.

EAA f 308, n 2, s 92. Fempte Dels Transporterad Charta öfwer Andre deelen af Dörpts lähn.

EAA f 308, n2, s 103. Fempte dehls Transporterat Charta af det Geometr. Arbetet som giord ähr Anno 1681 och 1684 öfwer Rapin och der wedh liggiande Adelige Godz.

EAA f 308, n 2, s 177. Fempte Deels Transporterat Charta af dhet Geom. Arbetet som giord är Anno 1681,83 och dels 84 öfwer Nyhusens Gebith medh dherwedh liggiande Adelige Godz.

EAA f 854, n 4, s 470, leht 7. Der Werrosche Kreis.

EAA f 1809, n 2, s 293. Spezialkarte von Livland in 6 Blättern.

Muinsuskaitseameti arhiiv

Muististe passid

Allikapublikatsioonid

HCL = Heinrici Chronicon Livoniae. Henriku Liivimaa kroonika. Tõlkinud R. Kleis, toimetanud ja kommenteerinud E. Tarvel. Tallinn, 1982.

Olearius, A. 1996. Uus Pärsia reisikiri. Tõlkinud Ivar Leimus. Tallinn.

НПЛ = Новгородская первая летопись старшего и младшего изводов. 1950.

ПВЛ = Повесть временных лет. Подготовка текста, перевод, статьи и комментарии Д. С. Лихачева. Под редакцией В. П. Адриановой-Перец. Издание второе исправленное и дополненное. Санкт-Петербург, 1999.

СПЛ = Софийская первая летопись старшего извода. Москва, 2000.

Avalikud dokumendid

Euroopa Maasikukonventsioon. 2000. Firenze.

Kirjandus

Albu, Emily. 2005. Imperial Geography and the Medieval Peutinger Map – Imago Mundi. Vol. 57 Issue 2, 136–148.

Alttoa, K. 1995. Tartu keskaegsetest kaitsemüüridest ja peamisest muinasteest. *TÜ Arheoloogia Kabineti Toimetised*, 8. Tartu, 141–150.

Anshuetz, K. et al. 2001. An Archaeology of Landscape: Perspectives and Directions. – *Journal of Archaeological Research* 9, 157–199.

Arold, I. 2005. Eesti maastikud. Tartu Ülikooli Kirjastus.

Aun, M. 1975. Unipiha linnuse uurimise tulemustest. – *TATÜ* 4, 345–359.

Barret, J. et al. 2000. What was the Viking Age and When did it Happen? A View from Orkney. – *Norwegian Archaeological Review*. Vol. 33, No., 1, 1–39.

Bergman, I. et al. 2007. Stones in the snow: a Norse fur traders' road into Sami country. – *Antiquity* 81, 397–408.

Björhem, N. 2001. En (för)historisk väg. – *Kommunikation I tid och rum*. Ed. L. Larsson. *University of Lund Institute of Archaeology Report Series* 82. Lund, 61–72.

Blair, J. 2001. Bridges – *The Blackwell Encyclopaedia of Anglo-Saxon England*. Ed. by Michael Lapidge. Blackwell Publishers, 74.

Brink, S. 2000. Forntida vägar. – *Vägar och Vägmiljöer*. Red. Av Jan-Olof Montelius. *Bebyggelsehistorisk tidskrift* 39, 23–64.

Bruns, F & Wesczerka, H. 1962. *Hansische Handelsstrassen*. Atlas. Köln, Graz: Böhlau.

- Bruns, F & Wesczerka, H. 1967.** Hansische Handelsstrassen. Textband. Weimar: Böhlaus Nachfolger.
- Clarke, D. 1973.** Archaeology: the loss of innocence. *Antiquity*, 47, 6–18.
- Cosgrove, D & Daniels, S. 1988.** The Iconography of landscape : essays on the symbolic representation, design, and use of past environments. Cambridge University Press.
- Davies, H. 2002.** Roads from Rome. – *British Archaeology*, Issue 67. www.britarch.ac.uk/ba/ba67/feat1.shtml
- Demarrais, E. 2005.** Organisation of Societies, Including Chiefdoms. – *Archaeology. The Key Concepts*. Ed. By Renfrew & Bahn. Routledge, 191–196.
- Dimbley, R & Burton, G. 1994.** More Than Words. An Introduction to Communication. Routledge, London & New York.
- Eesti Ajalugu I. 1935.** Peatoimetaja H. Kruus. Tartu.
- Eesti ajalugu II. 1937.** Peatoimetaja H. Kruus. Tartu.
- Eesti esiajalugu. 1982.** Tallinn.
- Eesti jõed. 2004.** Koostanud Arvi Järvekülg. EPMÜ Zooloogia ja Botaanika Instituut.
- Einer, V. 1976.** Muinasaja ratsaraja jälgedel. – *Eesti Loodus*, 9, 603–604.
- Einer, V. 1979.** Muistsel maanteel. – *Eesti Loodus*, 6, 384–391.
- Einer, V. 1980.** Vanade soosildade jälgedel. – *Eesti Loodus*, 3, 188–189.
- Einer, V. 1988.** Korilasrajast kiirteeni. Tallinn.
- Einer, V. 1993.** Peatükid I–III – Rakvere Teedevalitsuse kroonika. Koostanud ja toimetanud Heino Kermik. Tallinn.
- Franklin, S & Shepard, J. 1996.** The Emergence of Rus 750–1200. Longman.
- Gurevič, A. 1992.** Keskaja inimese maailmapilt. Tallinn.
- Hindle, P. 1998.** Roads that ramble, and roads that run. – *British Archaeology*, Issue no 31. – www.britarch.ac.uk/ba/ba31/ba31feat.html#hindle
- Hindle, P. 2001.** Roads and Tracks for Historians. Philmore.
- Hindle, P. 2002.** Medieval Roads and Tracks. Shire Archaeology.

- Hodder, I. 1991.** Reading the past : current approaches to interpretation in archaeology. Cambridge, New York; Cambridge University Press.
- Hoskins, W. 1955.** The Making of English Landscape. London.
- Johnson, M. 2005.** Thinking about Landscape. – Archaeology. The Key Concepts. Ed Colin Renfrew and Paul Bahn. Routledge, 157–158.
- Johnson, M. 2007.** Ideas of landscape. Malden, MA ; Oxford, Blackwell Pub.
- Jones, A. 2002.** Archaeological Theory and Scientific Practice. Topics in Contemporary Archaeology. Cambridge University Press.
- Kang, B. W. 2005.** An Examination of an Intermediate Sociopolitical Evolutionary Type between Chiefdom and State. – Arctic Anthropology, vol. 42, no. 2, 22–35.
- Kiristaja, A. 2005.** Setumaa rauaaja linnamäed ja pelgupaigad. – Setumaa kogumik, 3. Uurimusi Setumaa loodusest, ajaloost ja folkloristikast, 44–96.
- Kiudsoo, M. 2005.** Eesti kagunurga aardeleiud (Vastseliina–Alüksne keskaegne ühendustee). – Setumaa kogumik, 3. Uurimusi Setumaa loodusest, ajaloost ja folkloristikast, 138–169.
- Kleinschmidt, H. 2003.** Understanding the Middle Ages. The Transformation of Ideas and Attitudes in the Medieval World. The Boydell Press.
- Konsa, M. 1999.** Geograafilise infosüsteemi kasutamine arheoloogias Rõuge kihelkonna näitel. Peaseminaritöö. Juhendaja v.-teadur Heiki Valk. Käsikiri TÜ arheoloogia õppetooli raamatukogus.
- Koppa, H. 2006.** Ajaloolised kaardid maakasutuse dünaamika uurimisallikana Vana-Kuuste mõisa näitel. Magistritöö geoinformaatikas. Juhendajad Jüri Jagomägi ja Ülo Mander. Käsikiri TÜ raamatukogus.
- Koppel, K. 2002.** Ajalooliste katastrikaartide töötlemise meetoodika ja agraarajalooliste allikate ühendamine geograafilises infosüsteemis. Peaseminaritöö. Juhendaja prof Aadu Must. Käsikiri TÜ ajaloo osakonna raamatukogus.
- Koppel, K. 2006.** Maakasutuse uurimise meetoodika Kasaritsa uurimisala (Rõuge kihelkond) 17.–19. sajandi külamaastike näitel. Magistritöö. Käsikiri TÜ raamatukogus.
- Lang, V. 1999.** Kultuurmaastikku luues. Essee maastiku religioosest ja sümboliseeritud korraldusest. – Eesti Arheoloogia Ajakiri, 3: 1, 63–85.

- Lang, V & Kriiska, A. 2001.** Eesti esiajaloo periodiseering ja kronoloogia. – Eesti Arheoloogiaajakiri, 5 (2), 83–109.
- Lang, V. 2002.** Võimukeskuste kujunemisest Eestis. – Keskus – tagamaa – ääreala. Uurimusi asustushierarhia ja võimukeskuste kujunemisest Eestis. *Muinasaja Teadus 11*. Tallinn – Tartu, lk 7–26.
- Lang, V. 2003.** Baltimaade metalliaeg. Õppematerjale, Tartu.
<http://www.arheo.ut.ee/Baltimaad.htm>
- Lang, V. 2006a.** Asustus ja maastikuarheoloogia Eestis. – Eesti arheoloogia, 1. Arheoloogiline uurimistöök Eestis. – <http://www.arheo.ut.ee/ArheoLugu.htm>;
- Lang, V. 2006b.** Settlement and landscape archaeology in Estonia. – Lang, V., Laneman, M. (Toim). *Archaeological Research in Estonia 1865–2005*. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus, lk 193–300.
- Lang, V. 2007.** Baltimaade pronksi- ja rauaaeg. Tartu Ülikooli Kirjastus.
- Latour, B. 2005.** *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network Theory*. Oxford ; New York, Oxford University Press.
- Laul, S. 1962.** Jaagupi tarandkalme. – Muistsed kalmed ja aarded. Arheoloogiline kogumik II. Tallinn, 13–46.
- Laul, S. 2001.** Rauaaja kultuuri kujunemine Eesti kaguosas: (500 e.Kr.–500 p.Kr). *Muinasaja Teadus 9/ Õpetatud Eesti Seltsi Kirjad 7*. Tartu, 201.
- Lavi, A. 1998.** Eesti vanadest sootetest – Eesti Arheoloogia Ajakiri, lk 65–93.
- Lavi, A & Roio, M. 2006.** Lehu Suursoo sooted Pärnumaal. – Arheoloogilised välitööd Eestis 2005. Toimetanud Ü. Tamla. Muinsuskaitseamet, lk 161 – 168.
- Leimus, I & Kiudsoo, M. 2004.** Koprak ja hõbe. – Tuna, 4, 31–47.
- Leimus, I. 2003a.** Graffitid Eesti leitud araabia müntidel. – Arheoloogiga Läänemere maades: uurimusi Jüri Seliranna auks. *Muinasaja Teadus 13*. Tallinn, 143–152.
- Leimus, I. 2003b.** Kaupmees. – Eesti aastal 1200. Koostanud ja toimetanud M. Mägi. Tallinn, 43–68.
- Leimus, I. 2004.** Finds of Cufic coins in Estonia. Preliminary observations. – *Wiadomości Numizmatyczne*, vol 173 (2), 153–166.

- Leimus, I. 2006.** Viikingid - röövlid või kaupmehed? – *Tuna*, 1, 17–29.
- Leimus, I. 2007a.** Milleniumi murrang. North goes west. – *Tuna*, 1, 27–53.
- Leimus, I. 2007b.** Sylloge of Islamic coins. Estonian public collections. *Estonian History Museum. Thesaurus Historiae II*. Tallinn.
- Ligi, P. 1995.** Ühiskondlikest oludest Eesti alal hilispronksi- ja rauaajal. – Eesti arheoloogia historiograafilisi, teoreetilisi ja kultuuriajaloolisi aspekte. *Muinasaja Teadus* 3. Tallinn, 182–270.
- Lillak, A. 2006.** Maa-alused põletusmatused Lõuna-Eestis. Bakalaureusetöö. Käsikiri TÜ ajaloo osakonna raamatukogus.
- Lillak, A. 2009.** Rescue excavations on the Alt-Laari settlement site, Tartumaa. – Arheoloogilised välitööd Eestis 2008. Ilmumisel.
- Lind, J. 2004.** The politico-religious landscape of medieval Karelia. – *Fennia* 182: 1, 3–11.
- Lindquist, M. 1984.** Lokalisering av förhistoriska gravar inom Rute och Fleringe socknar – ett försök till analys. *GA* 56.
- Madisberg 1927.** Räpina kihelkonna kirjeldus. Käsikiri TÜ arheoloogia kabineti arhiivis.
- Makarov, N. A. 1994.** Portages of the Russian North: Historical Geography and Archaeology. – *Fennoscandia Archaeologica* XII, 13–27.
- Margary, I. 1973.** Roman Roads in Britain. London.
- Masonen, J. 1988.** Ancient Land Communication Research in Finland. – *Fennoscandia Archaeologica* V, 79–88.
- Masonen, J. 1989.** Hämeen Härkätie : synty ja varhaisvaiheet : varhainen maaliikenne arkeologisena sekä historiallisena tutkimuskohteena. Helsinki.
- Masonen, J. 1995.** Tracks, Paths and Roads. Infrastructure and Transport in Finland and the Baltic Sea Area from the Viking Age to Medieval Times (800–1500 AD). – *Road Museum Reports*, 1. Helsinki.
- Måhl, K. 2002.** Vägval. Vägar och samhällen på Gotland munder 1500 år. *Calidris*.
- Matthews, J. 1990.** Roman Life and Society – The Oxford History of the Classical World. Ed. by J. Boardman, J. Griffin, O. Murray. Oxford University Press, 748–770.

- McQuail, D. 2000.** McQuaili massikommunikatsiooni teooria. Tartu Ülikooli Kirjastus.
- Mehrer, M & Wescott, K (Ed). 2006.** GIS and Archaeological Site Location Modeling. Taylor & Francis Group.
- Montgomery, J. 2000.** Ibn Fadlan and the Rusiyyah. – Journal of Arabic and Islamic Studies 3, 1–25.
- Moora, H. 2002.** Tartu asutamise ümber. – Meie rahvuskultuuri küsimusi. *Eesti Mõttelugu* 47. Tartu, 227–235.
- Moora, H. 1939.** Peedu Kerikmägi. – Muistse Eesti linnused, 101–119.
- Moora, H. 1955.** Muistsete linnuste uurimise tulemustest Eesti NSV-s. – Muistsed asulad ja linnused. Arheoloogiline kogumik I, 46–87.
- Must, A. 2000.** Eestlaste perekonnaloos allikad. Tartu.
- Mäesalu, A. 1993.** Die Burg Otepää als ein Zentrum in Südostestland im 11.–14. JH. – Castella Maris Baltici 1. Editor K. Drake. Stockholm, 143–148.
- Mäesalu, A. 1996.** Wandlungen der Funktionen der Burgen in Südostestland im 8.–15. Jahrhundert. – Castella Maris Baltici II. Ed. E. Josephson and M. Morgen. *Sörmländska handlingar nr 49; Lund Studies in Medieval Archaeology 18*. Nyköping.
- Nielsen, S. 2002.** Urban economy in Southern Scandinavia in the second half of the first millennium AD. – The Scandinavians from the Vendel Period to the tenth century. An ethnographic perspective. Edited by Judith Jesch. *Studies in Historical Archaeology. Volume 5*, 177–198.
- Palmaru, R. 2003.** Juhatus kommunikatsiooniteooriasse. Akadeemia Nord. Tallinn.
- Piirimäe, H. 1998.** Tartu kaubateed kuni Põhjasõjani. – Euroopa kui sild – Euroopalikud teed Tartu ja Pihkva vahel. 6. Forum Balticum. 24.–26. Oktoobril 1997. a. Tartus.
- Raid, T. 2005.** Eesti teedevõrgu kujunemine. Tallinn.
- Renfrew, C. & Bahn, P. 2000.** Archaeology : theories, methods, and practice. New York, Thames and Hudson.
- Roesdahl, E. 1982.** Viking Age Denmark. London.
- Rudebeck, E. 2002.** Vägen som rituell arena. – Plats och praxis. Studier av nordisk förkristen rituel. Red. K. Jennbert, A. Andrén, C. Raudvere. *Vägar till Midgard 2*. Lund.

- Sawyer, B & Sawyer, P. 1993.** Medieval Scandinavia. From Conversion to Reformation circa 800–1500. University of Minnesota Press.
- Selart, A. 1998.** Eesti idapiir keskajal. Tartu Ülikooli kirjastus.
- Selart, A. 2002.** Liivimaa ja Vene 13. sajandil. Uurimus poliitilisest ajaloost. Tartu Ülikooli Kirjastus.
- Service, E. 1962.** Primitive Social Organization. New York: Random.
- Sindbæk, S. 2007a.** Networks and nodal points: the emergence of towns in early Viking Age Scandinavia. – *Antiquity* 81, 119–132
- Sindbæk, S. 2007b.** The Small World of the Vikings: Networks in Early Medieval Communication and Exchange. – *Norwegian Archaeological Review*, Vol. 40, No 1, 59–74.
- Sorokin, P. 1994.** Some results on the study of medieval boatbuilding traditions in north-west Russia. – *The International Journal of Nautical Archaeology*, 23. 2, 129–139.
- Stamper, P. 2003.** Rural Settlement and Manors. – *The Archaeology of Britain. An introduction from the Upper Paleolithic to the Industrial Revolution*. Ed. J. Hunter & I. Ralston, 247–264.
- Tilley, C. 1994.** A phenomenology of landscape : places, paths, and monuments. Oxford, UK; Providence, R.I., Berg.
- Trummal, V. 1964.** Arheoloogilised kaevamised Tartu linnusel. – Eesti NSV ajaloo küsimusi, III. *TRÜ Toimetised*, 161. Tartu.
- Tvauri, A. 2001.** Muinas-Tartu. *Muinasaja Teadus*, 10. Tartu–Tallinn.
- Tõnisson, E. 1962.** Eesti aardeleiud 9.–13. sajandist. – Muistsed kalmed ja aarded. Arheoloogiline kogumik II. Tallinn, 182–274.
- Tõnisson, E. 1966.** Linnamäed ja maalinnad. Tallinn.
- Tõnisson, E. 2008.** Eesti muinaslinnad. Toimetanud ja täiendanud Ain Mäesalu ja Heiki Valk. *Muinasaja Teadus* 20. Tartu–Tallinn.
- Uino, P. 1997.** Ancient Karelia. Archaeological studies. Helsinki.
- Vahre, S. 1990.** Muinasaja loojang Eestis. Muistne vabadusvõitlus 1208–1227. Olion.

- Vahur, U. 2007.** Kurese maastikukaitseala. – Eesti Loodus, 6. http://www.loodusajakiri.ee/eesti_loodus/artikkel1953_1938.html
- Valk, H. 1999.** Maastikust, muististest ja mõtteviisist. – Eesti Arheoloogia Ajakiri, 3: 2. Tallinn, 165-169.
- Valk, H. 2006a.** Vene piirist ja piirikaitsest Eesti kagunurgas keskajal. – Tartu Ülikooli Lõuna-Eesti keele- ja kultuuriuuringute keskuse aastaraamat, 46–61.
- Valk, H. 2006b.** Excavations in the Late Iron Age and Medieval centres of Võrumaa: Tilleoru, Kirumpää and Vastseliina. – Arheoloogilised välitööd Eestis 2005. Toimetanud Ü. Tamla. Muinsuskaitseamet, 127–140.
- Valk, H. 2007.** Excavations in the ruins of Vastseliina castle and on the hillforts of Urvaste and Hinniala. – Arheoloogilised välitööd Eestis 2006. Toimetanud Ü. Tamla. Muinsuskaitseamet, 51–70.
- Valk, H. 2008a.** The Vikings and the Eastern Baltic. The Viking World. London and New York: Routledge, 485–495.
- Valk, H. 2008b.** Excavations on the hillforts of south-eastern Estonia: Luhtõ, Sangaste and Rosma. – Arheoloogilised välitööd Eestis 2007. Toimetanud Ü. Tamla. Muinsuskaitseamet, 43–58.
- Valk, H. 2009.** Excavations on Erumäe hillfort. – Arheoloogilised välitööd Eestis 2008. Ilmumisel.
- Varep, E. 1957.** C. G. Rückeri Liivimaa spetsiaalkaardist 1839. aastal. ENSV Teaduste Akadeemia, Tallinn.
- Varep, E. 1960.** Jooni Eesti Kartograafia ajaloost. ENSV Teaduste Akadeemia. Tallinn.
- Viires, A. 1980.** Talurahva veovahendid. Tallinn.
- Viires, A. 1998.** Liiklus ja vedu. – Eesti Rahvakultuur. Koostanud A. Viires ja E. Vunder. Tallinn, 207.
- Veldi, M. 2004.** Teed ja kommunikatsioon Kagu-Eestis nooremal rauaajal. – Bakalaureusetöö. Juhendaja H. Valk. Käsikiri TÜ ajaosakonna raamatukogus.
- Veldi, M. 2006a.** Rescue excavation on Rüütli Street in Tartu. – Arheoloogilised välitööd Eestis 2005. Toimetanud Ü. Tamla. Muinsuskaitseamet, 169–176.

Veldi, M. 2006b. Kagu-Eesti keskused ja kommunikatsioon rauaaja esimesel poolel. – Etnos ja kultuur. Uurimusi Silvia Laulu auks. *Muinasaja Teadus 17*. Tartu–Tallinn, 79–96.

Veldi, M. 2008. Teedest ja kommunikatsioonist Kagu-Eestis muinasaja lõpus ja keskajal. – Õpetatud Eesti Seltsi Aastaraamat 2006. Tartu, 254–257.

Wallerstein, I. 1974. *The Modern World System*, vol. I. New York, Academic Press.

Westerdahl, C. 1996. Amphibian Transport Systems in Northern Europe. A Survey of a Medieval Pattern of Life. – *Fennoscandia Archaeologica XIII*, 69–82.

Александров, А. 2009. Turunti veetee ja Setomaa. – Setumaa koguteos. Ilmumisel.

Аун, М. 1975. Селище Кививаре в Валгаском районе. – *TATÜ*, 24, 1, 81–84.

Валк, Х. 2009. Об истории основных путей из Изборска на запад. Ilmumisel.

Дубровни, Г. Е. 2000. Водный и сухопутный транспорт средневекового Новгорода I, II. Москва.

Вестердаль, К. 1997. Водно-сухопутные транспортные системы в северной Европе: средневековая модель – *Российская археология*, 4, 61–78.

Мугуревич, Э. С. 1965. Восточная Латвия и соседние земли в X–XII вв. Рига.

Мяэсалу, А. 1980. Аварийные археологические раскопки на городище Тарту. – *TATÜ*, 4, 375–378.

Скутанс, Г. 2001. Гауйский коридор: северо-восточное направление Рижских торговых связей в XII–XVI веках. – Староладожский сборник: Научное издание. Выпуск 4. Санкт-Петербург; Старая Ладога: Староладожский историко-архитектурный и археологический музей-заповедник, 48–56.

Сорокин, П. 1997. Водные пути и судостроение на Северо-Западе Руси в средневековье. СПб.

Elektroonilised andmebaasid

Eesti Kirjandusmuuseumi rahvaluule andmebaas

TÜ Arheoloogia kabineti arheoloogilise kohainfo koondandmebaas

Interneti allikad

Eesti Ajaloo Arhiiv – www.eha.ee 01.05.09

Hämeen Härkätie – <http://www.harkatie.net/> 01.05.09

Maa-amet – www.maaamet.ee 01.05.09

Maanteemuuseum – <http://muuseum.mnt.ee/> 01.05.09

Muinsuskaitseamet – www.muinas.ee 01.05.09

Tabula Peutingeriana –

http://www.fhaugsburg.de/~harsch/Chronologia/Lspost03/Tabula/tab_intr.html. 12.04.09

LISA

Jooniste nimekiri/ *List of figures*

Joonis 1. Tänapäevane vee- ja teedevõrk rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 92).

Figure 1. Today's roads and water network on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 92).

Joonis 2. Teed Liivimaa 1686. aasta üldkaardil ja 1684–1686. aasta piirkonnakaartidel.

Figure 2. Roads on the Livonian general map (1686) and on the regional maps (1684–1686).

Joonis 3. Uusaegsed põhimaanteed tänapäevases teedevõrgus.

Figure 3. Modern Era main landroads in today's road network.

Joonis 4. Muistised Tartu–Rõngu–Pikasilla ja Tartu–Otepää maanteedel.

Figure 4. Sites on Tartu–Rõngu–Pikasilla and Tartu–Otepää roads.

Joonis 5. Muistised Rõngu–Valga, Otepää–Valga ja Kanepi–Valga maanteedel.

Figure 5. Sites on Rõngu–Valga, Otepää–Valga and Kanepi–Valga roads.

Joonis 6. Muistised Tartu–Kanepi–Ihamaru, Tartu–Räpina ja Räpina–Kanepi maanteedel.

Figure 6. Sites on Tartu–Kanepi–Ihamaru, Tartu–Räpina and Räpina–Kanepi roads.

Joonis 7. Muistised Kanepi–Ihamaru–Kirumpää–Vastseliina ja Räpina–Vastseliina maanteedel.

Figure 7. Sites on Kanepi–Ihamaru–Kirumpää–Vastseliina and Räpina–Vastseliina roads.

Joonis 8. Muistised Vastseliina–Rõuge–Mõniste–Valga maanteel.

Figure 8. Sites on Vastseliina–Rõuge–Mõniste–Valga road.

Joonis 9. Muinasaegsed linnused uusaegses teedevõrgus (EAA f 308, n 2, s 3).

Figure 9. Prehistoric hill-forts in Modern Era road Network (EAA f 308, n 2, s 3).

Joonis 10.1. Muistised Hinniala linnuse ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 10.1. Sites surrounding Hinniala hill-fort on today's map.

Joonis 10.2. Muistised Hinniala linnuse ümbruses rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 177).

Figure 10.2. Sites surrounding Hinniala hill-fort on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 177).

Joonis 11.1. Muistised Mõrgi linnuse ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 11.1. Sites surrounding Mõrgi hill-fort on today's map.

Joonis 11.2. Muistised Mõrgi linnuse ümbruses Mellini Liivimaa atlases (EAA f 854, n 4, s 470, leht 7).

Figure 11.2. Sites surrounding Mõrgi hill-fort in Mellin's Atlas of Livonia (EAA f 854, n 4, s 470, leht 7).

Joonis 12.1. Muistised Rõuge linnuse ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 12.1. Sites surrounding Rõuge hill-fort on today's map.

Joonis 12.2. Muistised Rõuge linnuse ümbruses rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 177).

Figure 12.2. Sites surrounding Rõuge hill-fort on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 177).

Joonis 13.1. Muistised Urvaste linnuse ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 13.1. Sites surrounding Urvaste hill-fort on today's map.

Joonis 13.2. Muistised Urvaste linnuse ümbruses rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 88).

Figure 13.2. Sites surrounding Urvaste hill-fort on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 88).

Joonis 14.1. Muistised Truuta linnuse ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 14.1. Sites surrounding Truuta hill-fort on today's map.

Joonis 14.2. Muistised Truuta linnuse ümbruses rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 88).

Figure 14.2. Sites surrounding Truuta hill-fort on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 88).

Joonis 15.1. Muistised Tilleoru linnuse ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 15.1. Sites surrounding Tilleoru hill-fort on today's map.

Joonis 15.2. Muistised Tilleoru linnuse ümbruses Mellini Liivimaa atlas (EAA f 854, n 4, s 470, leht 7).

Figure 15.2. Sites surrounding Tilleoru hill-fort in Mellin's Atlas of Livonia (EAA f 854, n 4, s 470, leht 7).

Joonis 16.1. Muistised Rosma linnuse ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 16.1. Sites surrounding Rosma hill-fort on today's map.

Joonis 16.2. Muistised Rosma linnuse ümbruses rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 3).

Figure 16.2. Sites surrounding Rosma hill-fort on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 3).

Joonis 17.1. Muistised Kauksi linnuse ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 17.1. Sites Surrounding Kauksi hill-fort on today's map.

Joonis 17.2. Muistised Kauksi linnuse ümbruses rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 103).

Figure 17.2. Sites surrounding Kauksi hill-fort on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 103).

Joonis 18.1. Muistised Võuküla linnuse ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 18.1. Sites surrounding Võuküla hill-fort on today's map.

Joonis 18.2. Muistised Võuküla linnuse ümbruses rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 103).

Figure 18.2. Sites surrounding Võuküla hill-fort on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 103).

Joonis 19.1. Muistised Lääniste linnamäe ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 19.1. Sites surrounding Lääniste hill-fort on today's map.

Joonis 19.2. Muistised Lääniste linnamäe ümbruses rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 85).

Figure 19.2. Sites surrounding Lääniste hill-fort on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 85).

Joonis 20.1. Muistised Tartu linnuse ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 20.1. Sites surrounding Tartu hill-fort on today's map.

Joonis 20.2. Muistised Tartu linnuse ümbruses rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 85).

Figure 20.2. Sites surrounding Tartu hill-fort on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 85).

Joonis 21.1. Muistised Unipiha linnamäe ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 21.1. Sites surrounding Unipiha hill-fort on today's map.

Joonis 21.2. Muistised Unipiha linnamäe ümbruses rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 3).

Figure 21.2. Sites surrounding Unipiha hill-fort on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 3).

Joonis 22.1. Muistised Alt-Laari ja Erumäe linnamägede ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 22.1. Sites surrounding Alt-Laari and Erumäe hill-forts on today's map.

Joonis 22.2. Muistised Alt-Laari ja Erumäe linnamägede ümbruses rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 92).

Figure 22.2. Sites surrounding Al-Laari and Erumäe hill-forts on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 92).

Joonis 22.3. Muistised Alt-Laari ja Erumäe linnamägede ümbruses Mellini Liivimaa atlasel (EAA f 854, n 4, s, 470, leht 7).

Figure 22.3. Sites surrounding Alt-Laari and Erumäe hill-forts in Mellin's Atlas of Livonia (EAA f 854, n 4, s 470, leht 7).

Joonis 23.1. Muistised Peedu ja Elva linnamägede ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 23.1. Sites surrounding Peedu and Elva hill-forts on today's map.

Joonis 23.2. Muistised Peedu ja Elva linnamägede ümbruses rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 92).

Figure 23.2. Sites surrounding Peedu and Elva hill-forts on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 92).

Joonis 24.1. Muistised Aakre linnuse ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 24.1. Sites surrounding Aakre hill-fort on today's map.

Joonis 24.2. Muistised Aakre linnuse ümbruses rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 92).

Figure 24.2. Sites surrounding Aakre hill-fort on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 92).

Joonis 25.1. Muistised Puka linnamäe ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 25.1. Sites surrounding Puka hill-fort on today's map.

Joonis 25.2. Muistised Puka linnamäe ümbruses rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 3).

Figure 25.2. Sites surrounding Puka hill-fort on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 3).

Joonis 26.1. Muistised Sangaste linnamäe ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 26.1. Sites surrounding Sangaste hill-fort on today's map.

Joonis 26.2. Muistised Sangaste linnamäe ümbruses rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 3).

Figure 26.2. Sites surrounding Sangaste hill-fort on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 3).

Joonis 27.1. Muistised Otepää ja Oandimäe linnuste ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 27.1. Sites surrounding Otepää and Oandimäe hill-forts on today's map.

Joonis 27.2. Muistised Otepää ja Oandimäe linnuste ümbruses rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 88).

Figure 27.2. Sites surrounding Otepää and Oandimäe hill-forts on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 88).

Joonis 28.1. Muistised Pikasilla linnamäe ümbruses tänapäevasel kaardil.

Figure 28.1. Sites surrounding Pikasilla hill-fort on today's map.

Joonis 28.2. Muistised Pikasilla linnamäe ümbruses rootsiaegsel kaardil (EAA f 308, n 2, s 92).

Figure 28.2. Sites surrounding Pikasilla hill-fort on a Swedish Era map (EAA f 308, n 2, s 92).

Joonis 29. Kagu-Eesti linnuste paiknemine maastikul.

Figure 29. Hill-forts of South-Eastern Estonia on landscape.