

Ain Lavi

EESTI VANADEST SOOTEEDEST

Soodes asuvad palkteed (nimetatud ka pakkteed) on Eestis jäänud suhteliselt vähe uuritud muistiseliigiks. Nii kindlamalt teadaolevate kui ka rahvatraditsioonis mainitud sooteede arv ületab praegu 80 piiri. Mõnevõrra ulatuslikumalt kaevatud sooteede (Viraksaare, Mustamäe) kõrval pakuvad lisateavet ka põgusamalt uuritud kohad (Kärevere, Tõlla, Lehu). Kogutud materjal võimaldab teha esialgse kokkuvõtliku ülevaate.

Ain Lavi, Ajaloo Instituudi arheoloogiasektor, Rütli 6, 10130 Tallinn, Eesti

Sissejuhatus

Euroopa põhja- ja kohati ka keskosa paistavad silma intensiivse turbatekke poolest. Liigniisked alad moodustavad mõnegi maa pindalast tuntava osa – näiteks Soomest ligi kolmandiku, Rootsist 15% (Valk 1988, 9). Raskesti läbi-pääsetavad märgalad on takistanud ühenduse pidamist paikkondade vahel, mõju-tades oluliselt asustusalade piirjoonte väljakujunemist. Ühtlasi on soolade raskesti läbitavus võimaldanud neid ohu korral kasutada varjumiskohana.

Soolade läbimiseks on juba ammustest aegadest rajatud puitteid, mis suutsid kanda turbapinnal liikuja raskust. Puitteid ehk soosildu on ehitatud väga mitme-sugusel viisil, alates jalakäijatele mõeldud kitsastest purdetaolistest ehitistest kuni 2–3 m laiuste, vahel üsnagi keerulise konstruktsiooniga rajatisteni. Sooteid on teada juba kiviajast. Näiteks Briti saartel on arheoloogilistel uurimistel avas-tatud V–IV aastatuhandest e.Kr. pärinevate sooteede jälgi (Coles & Orme 1980, 25; Rafteri 1990, 11). Üsna põhjalikult on vanu sooteid uuritud germaani hõimude aladel, kus on välitöödega päevavalgele toodud neoliitikumist kuni hiliskeskajani dateeritavaid, kõige mitmekesisema ehitusviisiga rajatisi. Näiteks Taanis on avastatud ajaarvamise vahetusse kuuluvate kivisillutisega sooteede jälgi. Teede ajaloo uurimisega on algust tehtud ka Soomes (Masonen 1989).

Eesti alast hõlmavad ligi 16 500 sood ja sookest samuti ulatusliku osa – kuni 25,8% (Valk 1988, 9, 22–30; Orru 1987; Raukas 1988, 217). Väikeste laikude kõrval esineb üsna ulatuslikke soid-rabasid, mille tasaselt pinnalt kerkivad kõrge-mad soosaared. Kokku on säilinud teateid enam kui 80 puittee, rahvasuus ka

soosilla kohta (vt. lisa). Tihti on küll andmed väga põgusad ("soos olla puupakkudest sõjatee"), mõnikord on informatsiooni veidi enam, näiteks ka tee ehitusviisi kohta. Täpsemaid andmeid on kümnekonna sootee kohta. Õige mitmel korral on selliseid salateid mainitud seoses muistsete linnamägedega, nagu Lõhavere, Soontagana, Saadjärve ja Siksali (Jaanimäe 1988, 220). Sooteedest kogutud teadete põhjal koostatud levikukaarti (joon. 1) vaadates paistab silma, et enam on säilinud andmeid Kesk-Eesti ja Põhja-Tartumaa, suhteliselt rohkesti ka lõunapoolse Eesti sooteede kohta. Näiteks on mitmeid leiuteateid Kagu-Eestist Meenikunno soo alalt (lisa, nr. 53, 55, 56). Seevastu läänepoolsetelt aladelt, eriti saartelt on andmeid võrdlemisi hõredalt. Muidugi näitab see eelkõige, kuidas on säilinud teateid rahvatraditsioonis ja kuivõrd põhjalikult on uurijad neid talletanud. Tihti asub muistis nii väikesel soolõigul, mis ei ole märgalade kaardile mahtunudki.

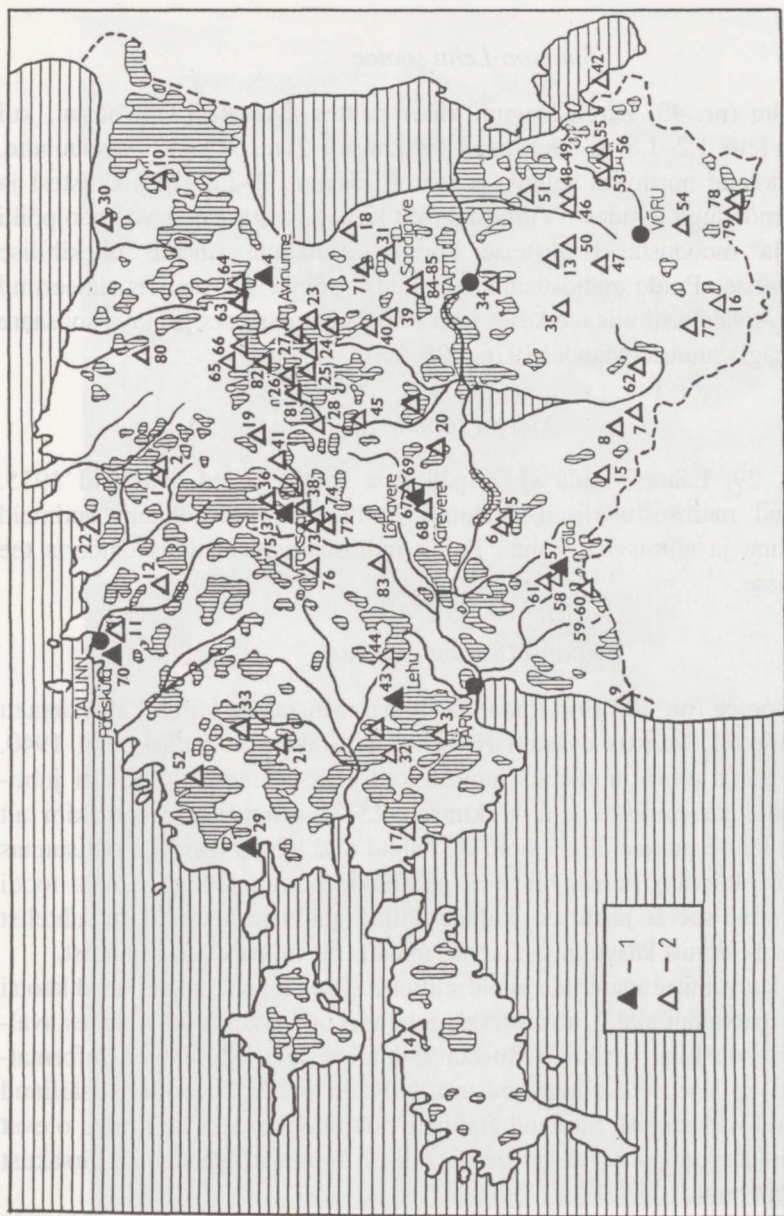
Arheoloogilised uurimised Eesti sooteedel

Rahvatraditsiooni enamasti üsnagi nappidele andmetele on aegade jooksul lisandunud muinasuurijate kindlamalt fikseeritud objekte ja teaduslikult dokumenteeritud andmeid. Mõningate sooteede kohti on uuritud muististe inspekteerimisel. Kuna nende muististe uurimisel leiumaterjali ei ole saadud, põhinevad dateeringud radioaktiivse süsiniku (C^{14}) analüüsi tulemustel, osalt ka dendrokronoloogilistel määrangutel.¹ Mõnedel soodest avastatud puitteedel on tehtud ka arheoloogilisi kaevamisi.

Tõlla sootee

Tõlla (lisa, nr. 57, Saarde khk.) sootee jäljed avastati turbavõtmisel 1957. aastal Tõllalt 0,5 km lääne poole jääva väikese Tõllasoo alal. Evald Tõnissoni korraldatud inspekteerimiskäigul selgus, et tegu oli keskmiselt 70 cm paksuse turbakihi kattunud 2,5 m laiuse puitsillutisega, mis oli laotud teega risti. Kirvega raiutud puulattide keskmine läbimõõt ulatus 14–16 cm-ni (Tõnisson 1957). 1987 tehti allakirjutanu juhtimisel sootee säilinud osale väike proovikaevand (Lavi 1988a). Keskmiselt 0,5 cm paksuse turbakihi alt puhastati välja suhteliselt peenematest lattidest (läbimõõt 7–11 cm) kompaktselt laotud sillutis. Viimane oli enamasti ühekihiline, peenemaid roikaid oli asetatud kahes–kolmes kihis. Sillutise alla oli loobitud kirvega raiutud oksti ja peenemaid kaikaid. Teeehituspuidu kohta tehtud radiosüsiniku analüüs andis vanuseks 650 ± 35 aastat (kalibreeritult 1289–1390). Dendrokronoloogiline määrang langes aastasse 1332. Nende andmete põhjal on Tõlla sootee dateeritav 14. sajandisse. Pole aga võimatu, et sootee rajamise aeg võib ulatuda ka muinasaja lõppu (Lavi 1990).

¹ C^{14} -analüüsid on tehtud TTÜ Geoloogia Instituudi isotoopgeoloogia laboratooriumis, dendrokronoloogilised määrangud on teinud end. KRPI spetsialist I. Pärt.



Joon. 1. Sooteed Eesti alal. 1 kindlalt teadaolev või arheoloogiliselt uuritud sootee, 2 rahvatraditsioonis säilinud teadete põhjal arvatav sootee.

Fig. 1. Trackways in Estonia. 1 known or archaeologically investigated trackway, 2 old trackways known in oral tradition only.

Tõlla sootee trassi on seni olnud võimalik jälgida u. 100 m ulatuses. Vaevalt küll võis pisuke Tõllasoo ise pakkuda tõhusaid varjumisvõimalusi. Tõenäoliselt on tegu sood läbiva varjatud otseteega, mis võis viia mõne seni veel avastamata pelgupaiga suunas.

Suursoo-Lehu sootee

Suursoo-Lehu (nr. 43, Pärnu-Jaagupi khk.) puittee avastati 1971. aastal, kui turba võtmisel leiti 1,2–1,8 m sügavusest keskmiselt 2 m pikkusi okaspuulatte. Mati Mandeli tehtud uurimisel selgus, et tee oli ehitatud 2–2,25 m pikkustest ja 10–15 cm läbimõõduga lattidest. Viimased olid kirvega otstest risti või poolpõiki läbi raiutud ja moodustasid üksteise kõrvale asetatuna tiheda, ühekihilise kompaktse sillutise. Puidu radiosüsiniku analüüsi põhjal on muistis dateeritud 16. sajandisse. Arvatavasti viis tee keset raba asuva pelgupaigaks peetava soosaare (Ämmametsamägi) suunas (Mandel 1976, 605–606).

Aulepa sootee

Aulepa (nr. 29, Lääne-Nigula khk.) palkidest sootee jäljed avastasid 1975. aastal kohalikud muinsushuvilised. Kahjuks ei ole säilinud rohkem andmeid näiteks tee suuna ja ehitusviisi kohta. Puidu radiosüsiniku analüüs dateeris tee 14.–15. sajandisse.

Tallinn-Mustamäe sootee

Mustamäe sootee (nr. 70) asub linna läänepiiril, Mustamäe kõrge kaldajärsaku põhjapoolsel jalamil. Muistis avastati Nõva asundustalu maa uudiskünnil 1940. aasta kevadel. Sama aasta juunikuus muinsuskaitse assistendi Sulo Kaarti juhtimisel korraldatud kaevamistel leiti keskmiselt 25–30 cm paksuse turbakihi alt mitme 2,5–3 m laiuse puittee jälgi (joon. 2). Palgid olid laotud teesihile ristisuunas tihedasti üksteise kõrvale, kohati olid teel põllukividest vahejätkud. Kokku toodi päevavalgele kolme sootee jäänused. Pidades silmas palkteid katnud kihi suhtelist õhedust ja turba keskmist kasvukiirust, arvati muistis olevat pärit 17. sajandist.

1940. aasta kaevamiste materjale ei ole säilinud. Tõenäoliselt läksid need kaotsi Nõukogude okupatsiooni ajal. Uurimistöde tulemusi on valgustatud ajalehes avaldatud populaarteaduslikus artiklis (Mustamäe all kaevati). Mõningast informatsiooni annavad selleaegsetest kaevamistest Nõvade perekonnaarhiivis säilinud fotod ja isiklikud mälestused. Säilinud andmete põhjal otsustades näib tegu olevat üsna suuremahuliste uurimistöödega, mis põhiliselt toimusid Mustamäe järsakust 130–160 m põhja pool.

Uuesti sai Mustamäe sootee arheoloogilise uurimise objektiks 1997. aastal, kui seoses elamurajooni ehitamisplaaniga tehti seal päästekaevamisi (Lavi, ilmumisel). Ühtlasi uuriti kõnealuse muistise ehitust ja levikut laiemaltki. Uuringutes selgitati välja, et Kadaka puiesteest ida pool, Mustamäe järsaku

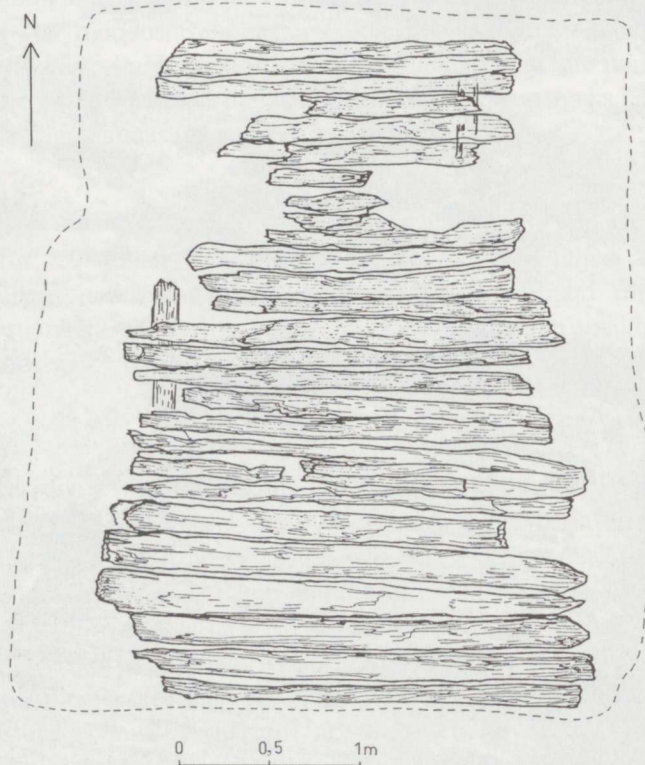
soostunud jalamiosal, paiknesid üsna lähestikku kolm samasuunalist (lõunakagu–põhjaloo) sooteed. Teede trassid on jälgitavad keskmiselt 200 m ulatuses kuni Kadaka puisteni.



Joon. 2. Mustamäe sootee 1940. aasta kaevandis (I. Nõva foto).

Fig. 2. Excavation of the Mustamäe trackway in 1940 (photo by I. Nõva).

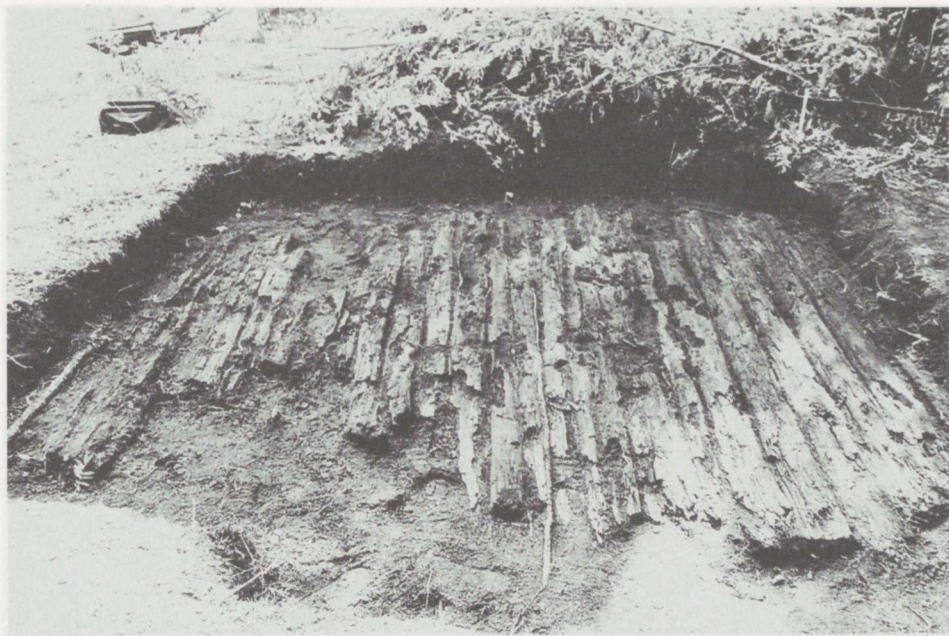
Idapoolsemat, soottee I trassi uuriti u. 15–20 m pikkuselt 1940. aastal (joon. 2) ja väiksema proovikaevandiga (14 m²) ka 1997. aastal. Teesillutus oli laotud tee sihiga ristisuunas asetatud erineva jämedusega (läbimõõt 10–21 cm) männipalkidest (joon. 3–6). Tee laius oli keskmiselt 2,7 m. Kui 1940. aastal olid palgid olnud veel suhteliselt rahuldavas korras (vt. joon. 2), siis 57 aastat hiljem oli puidu säilivus juba märksa halvem. Tihedasti laotud palkidest sillutus oli ühekihiline, toetudes teesuunalistele aluslattidele – laagidele. Viimastest olid kohati säilinud kuni 12 cm läbimõõduga, üksteisest 1,6 cm kaugusel asunud fragmendid (joon. 3).



Joon. 3. Mustamäe soottee I 1997. aasta kaevamisplaan.

Fig. 3. Trackway I in Mustamäe. Excavation plan of 1997.

Sooteed II ja III asusid kõrvuti I teest 8–12 m ida pool. Sootest II uuriti proovikaevandiga 3,3 m pikkust lõiku (joon. 7, 8). Seevastu soottee III kaevati välja 39,2 m pikkuselt – nii on see seni pikimas ulatuses uuritud sooteelõik Eestis (joon. 6, 9–11). Kirjeldatavad sooteed olid rajatud 2,6–2,7 m pikkustest, enamasti üsna suurtest (läbimõõt 18–25 cm) männitüvedest. 25–30 cm turbakihi all oli puit halvasti säilinud, kohati sootuks hävinud. Ka siin toetus palksillutus



Joon. 4. Mustamäe sootee I palksillutus 1997. a. kaevandis. Vaade läänest.

Fig. 4. The log pavement of the Mustamäe trackway I. Excavation in 1997. View from the west.



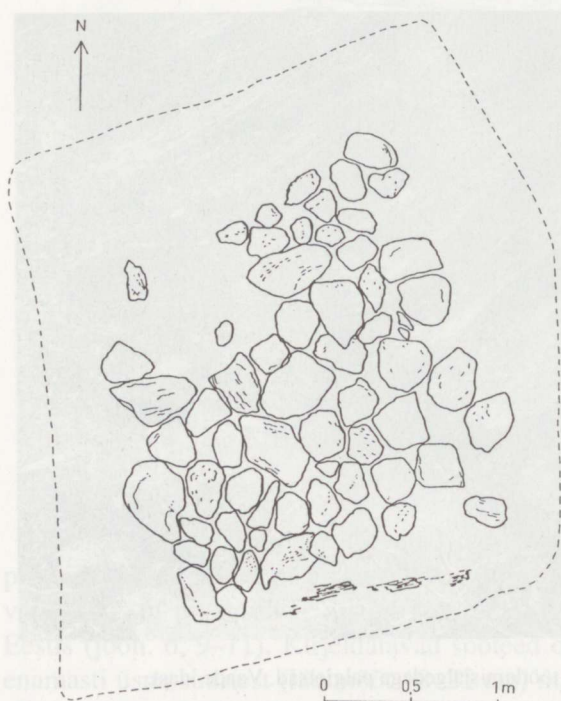
Joon. 5. Mustamäe sootee I töötlemisjälgedega palgiotsad. Vaade idast.

Fig. 5. Trackway I of Mustamäe. Cutting traces on the ends of the logs. View from the east.



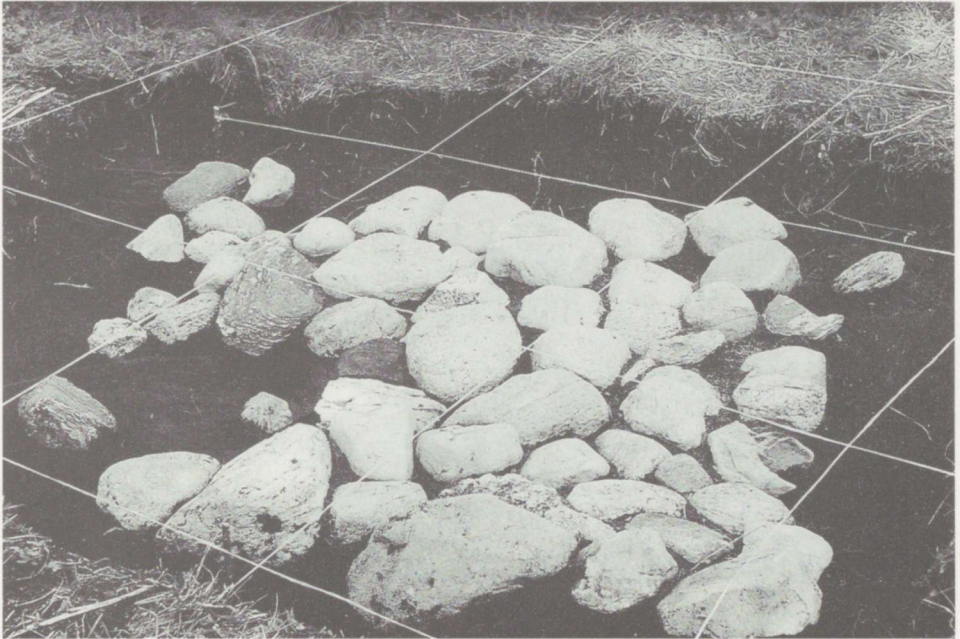
Joon. 6. Mustamäe sooteed. Esiplaanil sootee I ja tagaplaanil sootee III. Vaade lõunast.

Fig. 6. Trackways of Mustamäe. Trackway I (in the foreground) and trackway III (in the background). View from the south.



Joon. 7. Mustamäe sootee II 1997. aasta kaevamisplaan.

Fig. 7. Trackway II in Mustamäe. Excavation plan of 1997.



Joon. 8. Mustamäe sootee II palkalusele laotud kavisillutus. Vaade läänest.

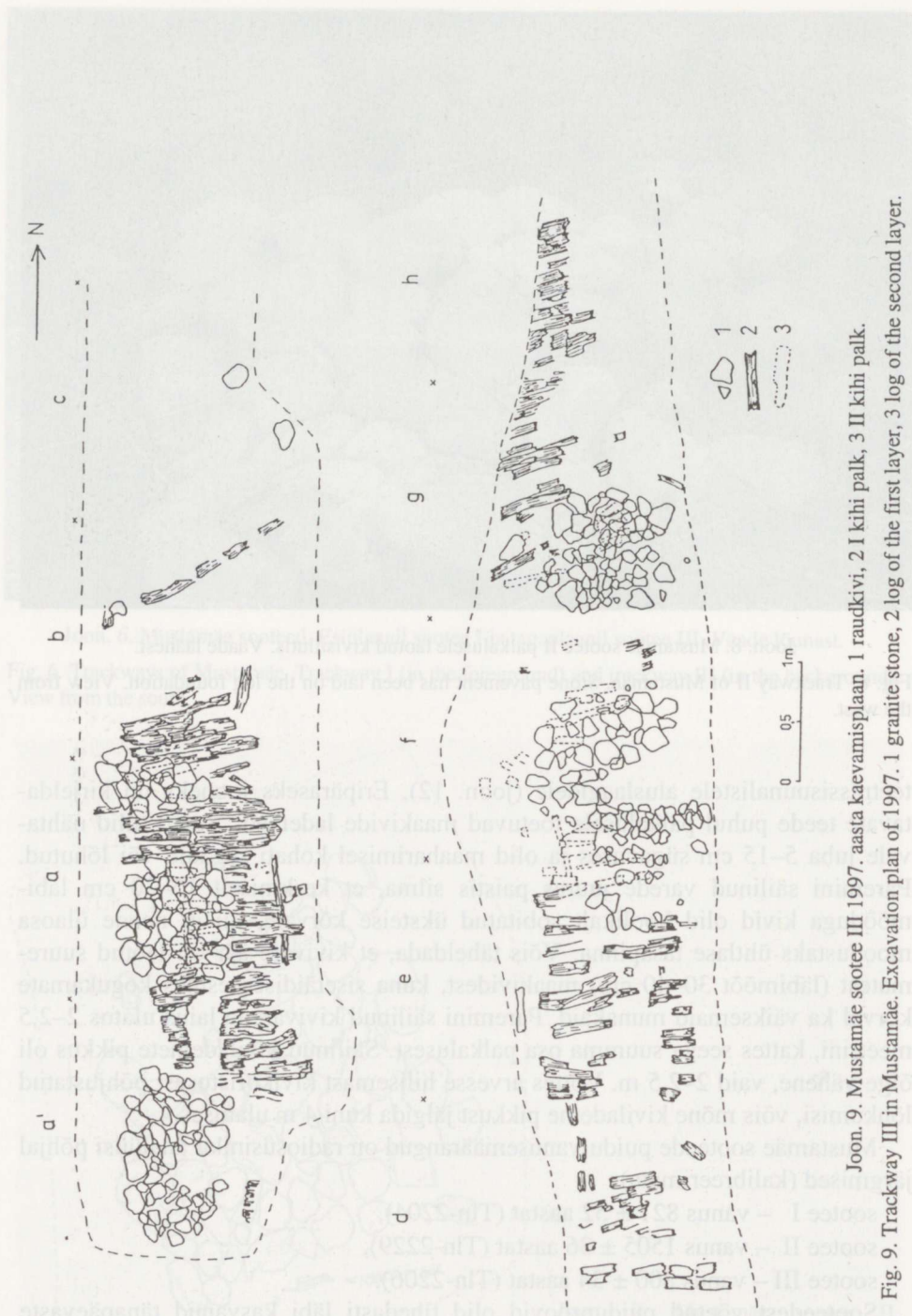
Fig. 8. Trackway II of Mustamäe. Stone pavement has been laid on the log foundation. View from the west.

teetrassisuunalistele aluslaagidele (joon. 12). Eripäraseks jooneks on kirjeldatavate teede puhul palkalusele toetuvad maakivide lademed. Vared tulid nähtavale juba 5–15 cm sügavuses ja olid maaharimisel kohati segatud või lõhutud. Paremini säilinud varede juures paistis silma, et keskmiselt 15–30 cm läbimõõduga kivid olid hoolikalt sobitatud üksteise kõrvale, nii et nende ülaosa moodustaks ühtlase tasapinna. Võis täheldada, et kivivare äär oli laotud suurematest (läbimõõt 30–40 cm) maakividest, kuna sisetäidises esines kogukamate kõrvale ka väiksemaid munakaid. Paremini säilinud kivivarede laius ulatus 2–2,5 meetrini, kattes seega suurema osa palkalusest. Säilinud kivilademetes pikkus oli õige vähene, vaid 2–2,5 m. Võttes arvesse hilisemast kivikoristusest põhjustatud lõhkumisi, võis mõne kivilademe pikkust jälgida kuni 4 m ulatuses.

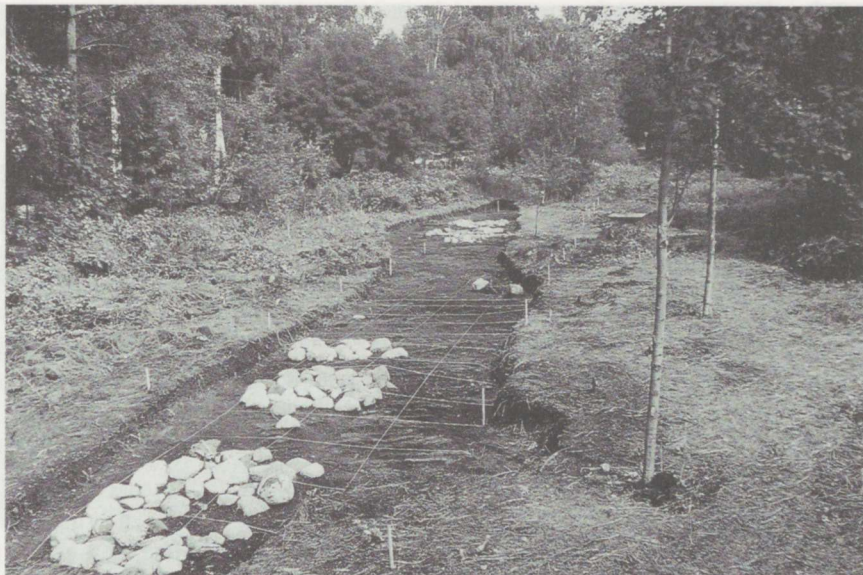
Mustamäe sooteede puidu vanusemäärangud on radiosüsiniku analüüsi põhjal järgmised (kalibreerimata):

- sootee I – vanus 821 ± 52 aastat (Tln-2204),
- sootee II – vanus 1505 ± 36 aastat (Tln-2229),
- sootee III – vanus 800 ± 34 aastat (Tln-2206).

Sooteedest võetud puiduproovid olid tihedasti läbi kasvanud tänapäevaste taimede juurtest ja nii võivad saadud vanusemäärangud olla pigem mõnevõrra nooremad kui vanemad. Nende kaalutluste põhjal pärinevad Mustamäe sooted I ja III peamiselt 12.–13. sajandist. Et sootee II on kõrvalasuvate teedega nii katva



Joon. 9. Mustamäe sootee III 1997. aasta kaevamisplaan. 1 raudkivi, 2 I kihi palk, 3 II kihi palk.
 Fig. 9. Trackway III in Mustamäe. Excavation plan of 1997. 1 granite stone, 2 log of the first layer, 3 log of the second layer.



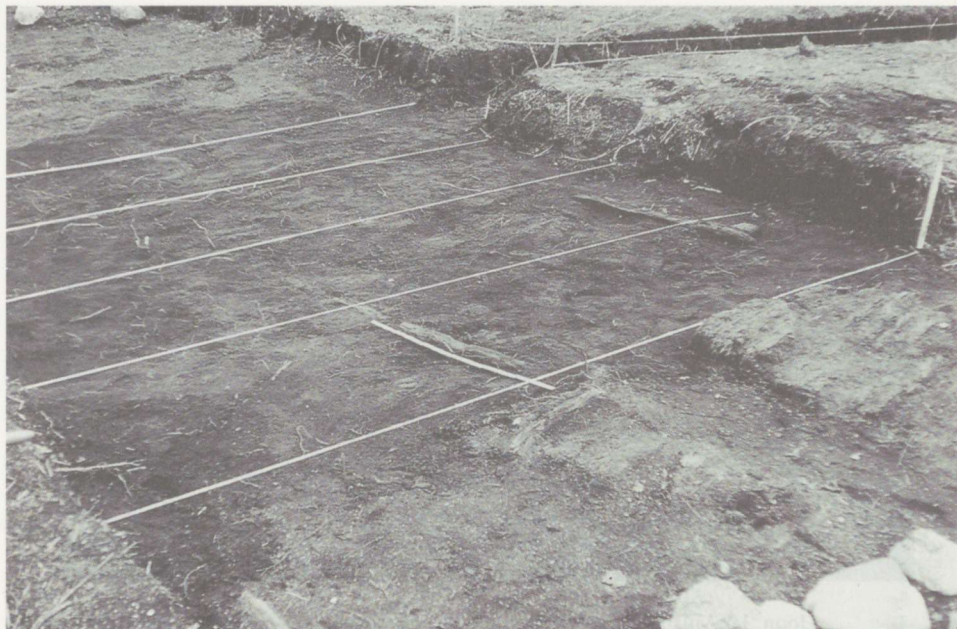
Joon. 10. Mustamäe sootee III 1997. aasta kaevandis. Vaade lõunast.

Fig. 10. Trackway III of Mustamäe. View from the south of the excavation in 1997.



Joon. 11. Mustamäe sootee III palkalusel säilinud kivisillutise jäljed. Vaade lääneloost.

Fig. 11. Trackway III of Mustamäe. Traces of stone pavement have preserved on the log foundation. View from the WNW.



Joon. 12. Mustamäe sootee III teesillutist kandvad aluslatid (laagid). Vaade edelast.

Fig. 12. Trackway III of Mustamäe. The longitudinal laths bearing the pavement of the trackway. View from the southwest.

turbakihi iseloomu kui ka ehituslike omaduste poolest samalaadne, tundub väheusutav tee pärinemine mitusada aastat varasemast ajast, 6.–7. sajandist p.Kr. Võimalik, et siin kasutati tee puitsillutise rajamisel ehitusmaterjalina ära mõni soos asunud vanem, kuid veel hästi säilinud puutüvi. Sootee II tervikuna peaks siiski pärinema kõrvalpaiknevate teedega samast ajajärgust.

Tõenäoliselt oli korraga kasutusel üks tee. Viimase kasutamiskõlbmatuks muutumisel laoti kõrvale soopinnale maha uus tee. Samasugust ehituslikku traditsiooni silmas pidades ei tarvitsenud teede ajaline vahe olla eriti pikk, arvatavasti mitte üle paari-kolmekümne aasta. Uute teede rajamise tarve oli ilmselt tingitud puidu halvenevast säilimisest soopinnal. See võis olla seotud allikatoitelise soo veerežiimi kõikumistega 12.–13. sajandil. Neid võis omakorda põhjustada kliimaolude muutumine nn. väikese jääaja algetapil. Seega võisid sootee puitsillutised jääda vaevasematel perioodidel kuivale ja seetõttu kiiremini kasutuskõlbmatuks kõduneda.

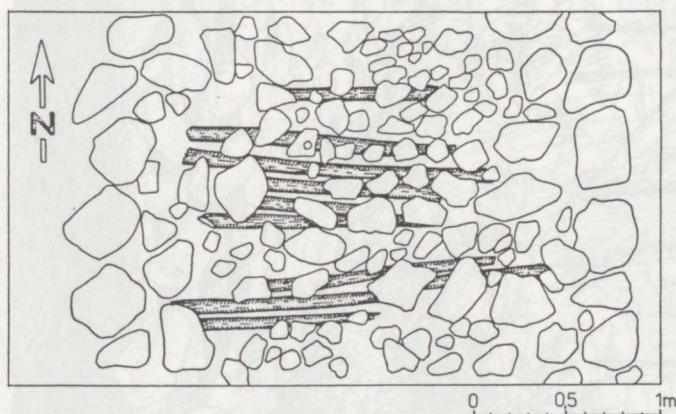
Mustamäe sootee otstarvet aitab määratleda tõsiasi, et teed ei olnud ehitatud üle soolaigu mitte otse, vaid poolviltu põhjaloode suunas. Tekib mulje, et sootee rajamisel peeti oluliseks jääda soise, seega raskesti läbitava ning varju ja kaitset pakkuva ala piiridesse.

Muinasaja lõpul ja keskajal oli siinse piirkonna suurim küla Pääsküla. Tundub tõenäoline, et Mustamäe sootee rajasid Pääsküla piirkonna elanikud, kes muistse vabadusvõitluse päevil ja hilisemates, taanlaste ja Saksa ordu oma-

vahelistes tülides vajasid kaitset. Selleks kasutasid nad ära tollal kõrvalise Mustamäe järsaku mõnevõrra laugema nõlva, kus nii inimestel kui ka loomadel oli hõlpsam laskuda alla sooteele. Viimane viis Mustamäe kõrge põhjanõlva ja Mäeküla vahele jäävale soisele alale, kus tõenäoliselt võis asuda mõni pelgupaik.

Kärevere sootee

Kärevere (nr. 67, Suure-Jaani khk.) sootee asukoha selgitas Kärevere ja Tälvere vahele jääval soisel alal välja kodu-uurija Elmo Raadik 1956. aastal. Samal aastal rajas ta avastatud teetrassile 2×4 m suuruse proovikaevandi. 20 cm sügavuses avastati teega ristisuunas asetatud, keskmiselt 10 cm läbimõeduga roigastest alus, millele oli laotud 3 m laiune kivisillutis. Viimase ääred olid keskmiselt 40 cm läbimõeduga raudkividest, kuna äärekivide vahe oli täidetud väiksemate munakatega (joon. 13, 14). Kivide vahel avastati ka liiva ja kasetohutükke (Raadik 1956). Muistise täiendaval uurimisel 1987. aastal võetud puiduproovi radiosüsiniku analüüs dateeris tee 14.–15. sajandisse (Lavi 1994). Radiosüsiniku proovi (Tln-1091) vanus on 535 ± 35 aastat (kalibreeritult 1320–1430). Seega pärineb uuritud teelõik keskajast. Võimalik, et tee rajamisaeg ulatub muinasaja lõppu ja tee on seotud Lõhaverse linnamäe ümbruses mainitud mitme vana sooteega.

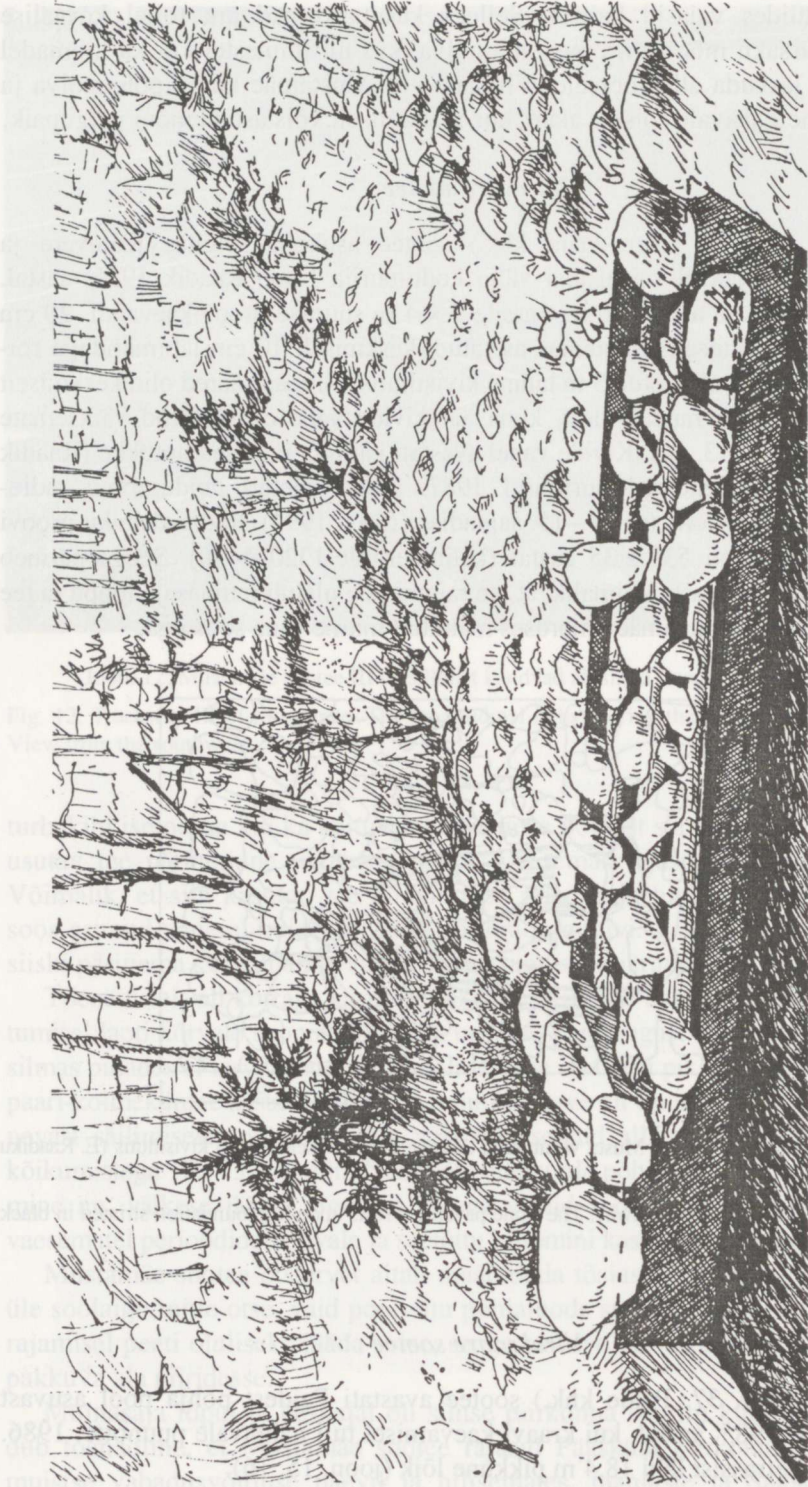


Joon. 13. Kärevere sootee plaan. Musta viirutusega tähistatud palkalusele toetub kivisillutis (E. Raadiku joonise põhjal).

Fig. 13. Plan of the Kärevere trackway. The stone pavement rests upon log foundation striated in black (after the drawing by E. Raadik).

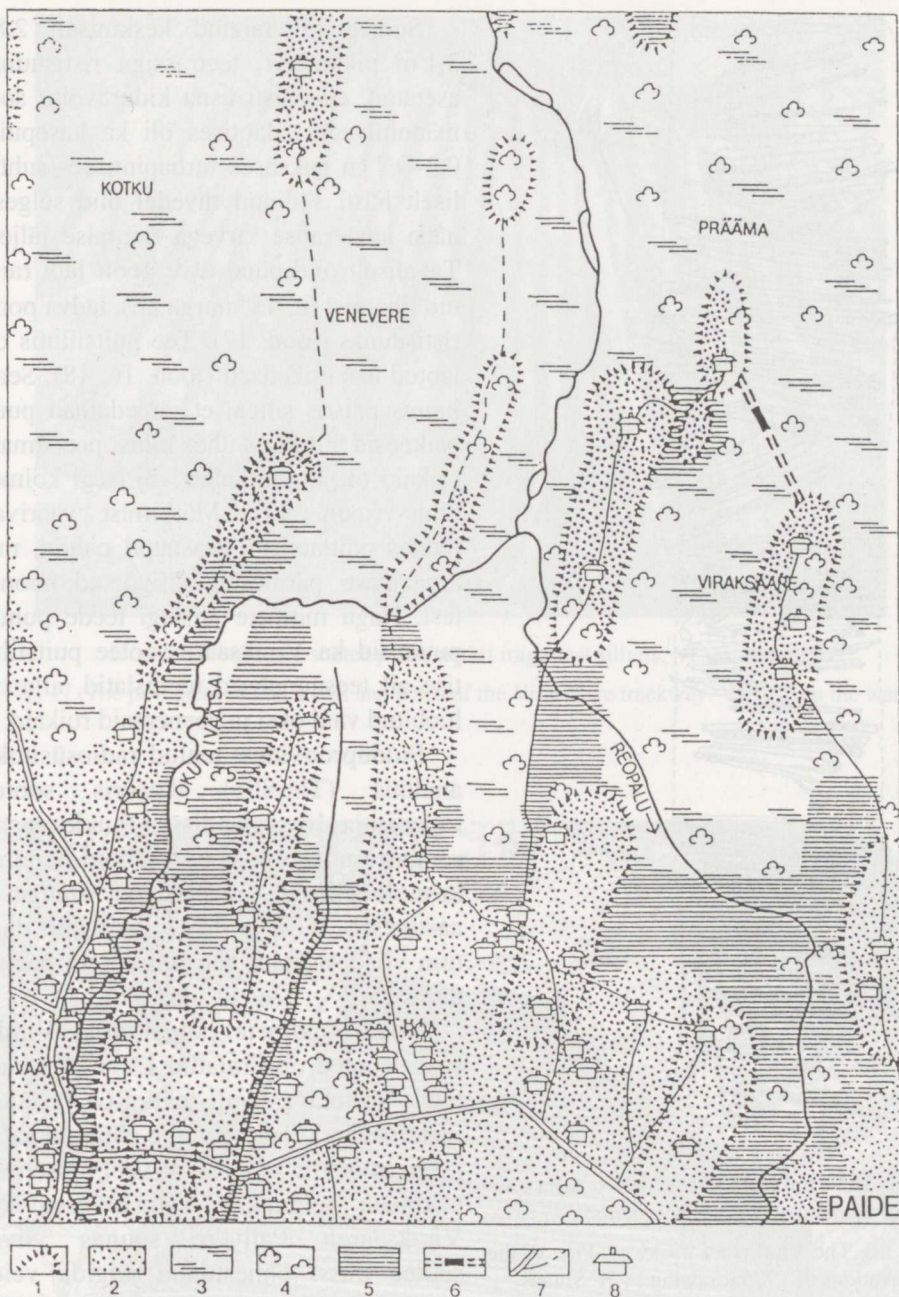
Viraksaare sootee

Viraksaare (nr. 37, Paide khk.) sootee avastati Paidest põhja pool asuvast Präama rabast 1985. aastal, kui kraavi kaevamisel tuli nähtavale puunotte. 1986. aastal uuriti teetrassist läbi 18,4 m pikkune lõik (joon. 15, 16).



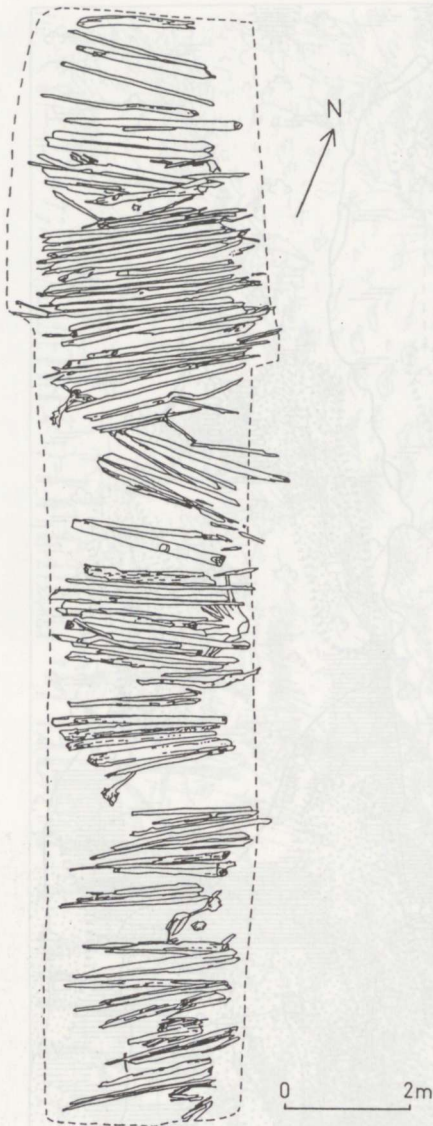
Joon. 14. Uurimistulemustel põhinev Kärevere soottee kungase ilme rekonstruktsioonikaise (K. Lavi joonis).

Fig. 14. An attempted reconstruction of the appearance of Kärevere trackway, based on the results of investigations (drawing by K. Lavi).



Joon. 15. Viraksaare sootee asendiskeem. 1 väikevoor või künnis, 2 kõrgem mineraalmaa, 3 soo, 4 mets, 5 madal, niiske mineraalmaa, 6 sootee trass koos uuritud kaevandilõiguga, 7 nüüdisteed, 8 nüüdishoonestus (K. Lavi joonis).

Fig. 15. The location plan of the Viraksaare trackway. 1 small drumlin or oblong elevation, 2 high mineral soil, 3 marsh, 4 forest, 5 low, soggy mineral soil, 6 trackway with the investigated excavation, 7 modern roads, 8 modern buildings (drawing by K. Lavi).



Joon. 16. Viraksaare sootee 1986. aasta kaevandi koondplaan (K. Siitani joonis).

Fig. 16. The Viraksaare trackway. Plan of the excavations of 1986 (drawing by K. Siitan).

Vaevast võis tee lõppsihiks olla kõrgema mineraalmaaga ühendatud Palivere voor, pigem mõni põhja poole jääv rabast piiratud soosaar. Huvi pakub teade, et näiteks veel 1917. aastal olevat Rõa küla elanikud laguneva Vene armee rüüsteretkede ohu tõttu seadnud taas korda Kuusiksaarel asunud muistsed peidurkad.

Sootee oli rajatud keskmiselt 2,8–3,1 m pikkustest, teetrassiga ristisuunas asetatud, enamasti üsna kiduravõitu soomännitüvedest, laotises oli ka kasepuid. 0,3–0,7 m paksuses turbapinnases suhteliselt hästi säilinud tüvedel olid selgesti näha laiateralise kirvega raiumise jäljed. Tavaliselt olid puud tüve poolt läbi raiutud libamisi (u. 45° nurga all), ladva poolt ristisuunas (joon. 17). Tee puitsillutus oli laotud üsna tihedasti (joon. 16, 18). Sealjuures paistis silma, et jämedamad puud paiknesid sillutises ühes kihis, peenemaid roikaid oli laotud kahes või isegi kolmes kihis (joon. 17). Märkimist väärivad mõnes puitlaotises avastatud palgid, mis arvatavasti pärinesid lahtivõetud hoonetest. Nagu mitmete teistegi teede puhul, puudusid ka Viraksaare sootee puitsillutise all teesuunalised toetuslatid, alla oli loobitud vaid oksid ja peenemaid roikaid.

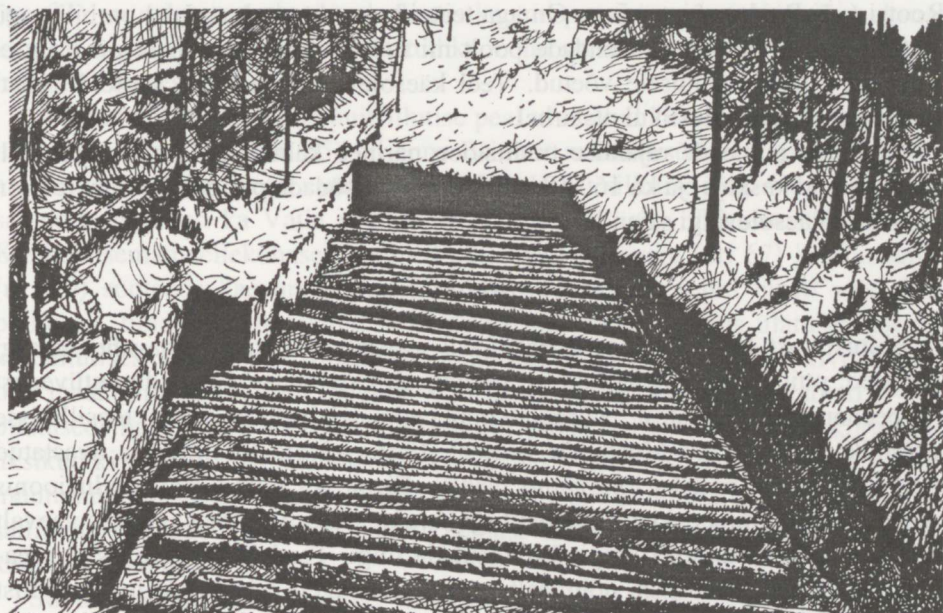
Puiduproovidest tehtud radiosüsiniku analüüs (Tln-803) dateeris sootee rajamisaja 16. sajandisse. Puude aastarõngaste uurimise põhjal tehtud dendrokronoloogilised määrangud langesid aastatesse 1567 ja 1592. Viimane daatum võiks osutada tee hilisemale parandamisele.

Nende andmete põhjal võib Viraksaare sootee olla rajatud Liivi sõja aastatel. Oletatavasti oli tegu Rõa ja lähimate naaberkülade elanike ehitatud salateega, mis viis mõne seni veel täpsemalt teadmata pelgupaiga suunas. Seni on Viraksaarelt Palivere suunas viivat sootee trassi õnnestunud jälgida veidi enam kui 600 m ulatuses (joon. 15).



Joon. 17. Viraksaare sootee peenematest roigastest sillutis. Vaade läänest.

Fig. 17. The pavement of thin stems and poles of the Viraksaare trackway. View from the west.



Joon. 18. Viraksaare sootee puitsillutis. Vaade lõunakagust (K. Lavi joonis).

Fig. 18. The wooden pavement of the Viraksaare trackway. View from the SSE (drawing by K. Lavi).

Viraksaare sootee ümbruse loodusolude ja arengu kohta annab huvitavat informatsiooni Tiiu Koffi koostatud suuradiagramm (Lavi & Rõuk 1991, joon. 2). Proove võeti kuni 130 cm sügavuseni, kus turbakiht oli ladestunud alates II aastatuhandest e.Kr., seega kiviaja lõppjärgust (turbakihi üldpaksus ulatus seal 6–7 meetrini). Turba botaanilise koostise ja soo üldiste arengutendentside järgi otsustades võib küllaltki suure tõenäosusega arvata, et sootee rajamise ajal oli Prääma raba see osa märjem ja raskemini läbipääsetav kui tänapäeval (Lavi & Rõuk 1991, 50).

Uurimistööde tulemuste analüüs ja järeldused

Dateering

Ajaliselt kuulub enamik Eesti alal seni uuritud sooteedest keskaega. Muinasaja lõppu võib ulatuda Mustamäe sootee varasem osa. Aardla leiukoha (nr. 34) iseloom ja dateering vajavad siiski veel täpsustamist. Tähelepanu väärivad muistsete linnamägede juures mainitud sooteede kohad. Pidades silmas analoogilise nähtuse üsnagi varast esinemist mujal, näiteks mitmel pool Lääne-Euroopas, on üsna tõenäoline, et peagi leitakse ka Eestis muinasaja varasematest perioodidest pärit sooteid.

Nii senised arheoloogilised uurimistulemused kui ka rahvatraditsioon osutavad, et paljud sooteed leidsid kasutamist eriti Liivi- ja Põhjasõja aastatel. Tõenäoliselt liituvad selle ajaga ka rahvasuus sageli esinevad nimetused, nagu Rootsli (või Poola) sõjatee jms. On aga teateid, et rahututel aegadel on hiljemgi, näiteks 20. sajandil metsavendade poolt nii mõnigi vana pelgupaik oma algsel otstarbel uuesti kasutusele võetud. Veel käesoleval sajandil on sooteid kohati kasutatud ka majanduslikul otstarbel.

Soodesse puuteede rajamise traditsioon pärineb kahtlemata muinasajast, oli üsna levinud keskajal ja ka 16.–18. sajandi alguse sõdade perioodil. Vanu teid on kasutatud käesolevalgi sajandil.

Ehitus

Ehituslikust küljest on seni Eesti alal avastatud sooteed omavahel üsnagi sarnased: puitsillutis on ehitatud tee pikiteljega ristisuunas asetatud puutüvedest või peenematest roigastest.² Kõrgema mineraalmaa läheduses asetati teesillutisse toekaidki palke, nagu Mustamäe sooteel. Eestis ei ole teesillutises avastatud töödeldud puitu, näiteks lõhestatud planke. Ei ole ka leitud rahvatraditsioonis tihti mainitud tammepakke; selle puuliigi haruldust Eestis silmas pidades vaevalt neid sooteede ehitamisel kuigivõrd kasutada oligi. Teede puitsillutises on enamasti kasutatud mändi, sh. põhiliselt märgaladel sageli esinevat kidurakasvulist

² Pidades silmas seni avastatud sooteede ehitust, ei sobi sisuliselt praeguseni kasutusel püsinud nimetus – pakktee.

soomändi, vahel ka kaske. Kärevere sootee puitsillutises on eristatud leppa (Mihkel Tammeti määrang). Mõnel puhul on sootee kandev osa tehtud okstest või peenematest roigastest (nr. 23, 48, 50). Siiani ei ole Eestis avastatud kitsaid, jalgradadena interpreteeritavaid teelõike. Seni teadaolevad sooteed on keskmiselt 2,5–3 m laiad. Selliseid teid said inimeste kõrval kasutada ka (veo)loomad. On teateid palksillutiste vahelt leitud hobuse- või härjaraudadest (nr. 44).

Enamiku seni uuritud sooteede toetus on olnud õige lihtne, piirdudes puitsillutise alla korratult loobitud roigaste ja okstega. Sellised lihtsa ehitusviisiga teesillutised olid siiski üllatavalt suure kandevõimega. Teise maailmasõja päevil pidasid seesuguse ehitusviisiga puitteed vastu isegi tankide raskusele. Seni on vaid Mustamäe sootee uurimisel avastatud jälgi palksillutist kandvatest aluslattidest – laagidest. Viimastest olid säilinud kuni 2,5 m pikkused, keskmiselt 10 cm läbimõõduga latid, mis olid asetatud kahe- või kolmekaupaga palkide alla teetrassi pikitelje suunas (joon. 12). Aluslatid pidid hoidma sootee palke ühel tasandil, aga samuti aitama ühtlaselt jagada pehmel soopinnal lasuvat teesillutise raskust.

On säilinud üksikuid andmeid keerulisema toetusviisiga puitteedest. 1960. aastatel turbavõtmisel hävinud Paide-Sillaotsa tee (nr. 36) puitsillutis olevat asunud teesuunalistel laagidel, mis omakorda toetusid suurtele püstjalt turbasse rammitud vaiadele (Lavi 1988b). Keerukama ehitusviisiga teostus oli vajalik märjematel ja raskemini läbitavatel sooteelõikudel, kuna suhteliselt parema kandevõimega alal piisas turbapinnale asetatud lihtsast puitsillutisest.

Vahel on puitteid kaetud veel muust materjalist sillutisega. Kivijärve sooteel (nr. 23) on roigastest-okstest aluslaotis kaetud paarikümne sentimeetri paksuse kruusakihiga. Viimasega oli sillutatud ka Võhu sootee (nr. 80), kust 1917. aastal leiti kruusa seest puulabidas.

Mõningatel puhkudel on puitsillutise peal avastatud kive. On teada, et Põltsamaa khk. Pakla soos (nr. 45) on enne Esimest maailmasõda 1,5 jala sügavuses avastatud kiviprügិតisega vana tee jälgi. Maakivist sillutise jälgi olevat eelmisel sajandil avastatud ka Vatla sootee (nr. 17) alal (Löwis of Menar 1896, 137). Konkreetsemad sellekohased andmed pärinevad Kärevere (nr. 67) ja Mustamäe (nr. 70) sooteede kaevamistelt. Kuigi Kärevere sootee trassi uuriti vaid 2 m pikkuselt, tundub, et avastatud kivilade pärineb teed pikemas ulatuses katvast kivilisillutisest (joon. 14). Mustamäe sooteedel (II ja III) avastatud kivilademed olid maaharimisel oluliselt lõhutud. Väheusutavad tunduksid teed katnud 2–4 m pikkused maakividest vahejätkud. Sellised, puitsillutisest 20–30 cm kõrgemad üksikud kivivared raskendanuks sooteel inimeste liikumist, veo- ja kariloomadel muutunuks edasipääsemine aga päris võimatuks. Seega tundub üsna tõepärane, et säilinud kivivared kujutavad endast jäänust teelõike algselt pikemas ulatuses katnud kivilisillutisest.

Sooteede palkaluse katmine mõnedel lõikudel kruusa või kivilisillutisega parandas teel liikumise võimalusi. Ent kogukas kivilaotis kujutas endast palk-

alusele suurt lisakoormust, mistõttu selle rajamine oli võimalik vaid sellistel teelõikudel, kus soopind oli parema kandevõimega.

Otstarve

Sooteede rajamise otstarbe kohta on avaldatud mitmesuguseid arvamusi. Mõnigi kord võib olla tegu sõjalisel kaalutlusel rajatud palkteega. Nii saab kaitseotstarbega üsna tõenäoliselt seostada muistsete linnamägede juures mainitud puitteid.

17. sajandi algusest pärineb Rootsi võimude koostatud Eesti- ja Liivimaa kaart, millele on märgitud ka soolasiid läbivaid teelõike. Seda on interpreteeritud kui Rootsi riigivõimu poolt rajatud strateegilise otstarbega teede süsteemi, mis kätkes ka soid ületavaid palkteid – soosildu (Einer 1980, 188–189; 1988, 76). Selline aasta ringi kasutatavate otseteede võrgustik võis Eesti- ja Liivimaal kanda kinnitavale Rootsile pakkuda suurt huvi. On siiski küsitav, kas Rootsi 17. sajandi algul paljudesse sõdadesse sekkununa suutis seesugust programmi täielikult teostada. Kuigivõrd ei saanud kõne alla tulla ka kohalik tööjõud, sest selleks ajaks oli siinne ala juba aastakümneid kestnud sõdadest, rüüstamistest ja katkutauidest liialt kurnatud. Kuigi sõjateid tõenäoliselt rajati (on ju neist andmeid veel Teise maailmasõja ajastki), leidsid 17. sajandi esikümnenditel arvatavasti enam kasutamist talurahva poolt juba varem ehitatud sooteed. Seega võiks mainitud kaart olla kavandatava ühendusteede võrgu omamoodi projekt, mida sõjaoludes suudeti vaid osaliselt ellu viia.

Eesti rahvatraditsioonis on sooteid tihti peetud pelgupaikadesse viivateks teedeks (vt. ka Hiimäe 1988, 222). On tehtud arvestusi, et muinasaja lõpul võis hädaohu korral linnustes leida varjupaiga vaid 6–9% elanikest (Tõnisson 1992, 602). Seega on selge, et valdaval osal elanikest tuli varjumiseks kasutada mitmesuguseid pelgupaiku, mis pealegi enamasti asusid kodukohale lähemal (Tõnisson 1972, 169). Henriku Liivimaa kroonikas on mainitud, et sellistes paikades varjuti vahel pikki aastaid (LH 1982, 255).

On säilinud rohkesti teateid eraldatud soosaartel asunud pelgupaikadest. Viimaste puhul oli oluline, et neile juurdepääs oleks võõraste jaoks võimalikult raske. Mõnikord võis saarele pääseda mööda kitsast looduslikku seljakuharja (Laid 1925, 5). Selge on aga, et sellised juurdepääsuteed olid ka võõrastele kergesti leitavad. Paremini võis varjata ise sohu ehitatavat teed. Peale sellise soosilla roigas- või palksillutise mahaladumist vajus see osalt turbapinnasesse, õige pea kasvas palkide vahelt läbi sootaimestik ja aja jookkul ka turbakiht. Nii muutus rajatud puittee aegamisi vaid asjasse pühendatuile teadaolevaks salateeks. On tõenäoline, et sellised sõjateed kuulusid enamiku soosaartel asuvate pelgupaikade juurde. Nii on viimaste ümbrusest võimalik leida veel paljude seniteadmata sooteede jälgi.

Lääne-Euroopas on uurijad rõhutanud sooteede rajamise majanduslikku otsustarvet. Oluliseks on peetud otsepääsu üle liigmärgade alade, et lülitada majanduslikku käibesse eraldatud viljeluskõlblikke maid. Arvatavasti on analoogiline

roll olnud ka mõnedel Eesti sooteedel. Veel 20. sajandil on soisel alal asuvaid puitteid vahel kasutatud näiteks juurdepääsuks sooheinamaadele. Nii on sel otstarbel suhteliselt hiljuti kasutatud ja vajaduse puhul ka korrastatud Kärevere–Tällevere tee (nr. 67) üht lõiku, analoogilisi teateid on ka Määrastu tee (nr. 51) kohta. K. Orvikul on õnnestunud pildistada Avinurmes (nr. 4) veel 1930. aastail kasutatavat roigasteed (joon. 19).



Joon. 19. Avinurme palktee 1935. aastal (K. Orviku foto).

Fig. 19. The log trackway of Avinurme in 1935 (photo by K. Orviku).

Näib, et nii muinasaegsed kui ka enamasti keskaegsed maismaateed püüdsid kulgeda peamiselt mööda paremini liigeldavaid, kõvema pinnasega alasid, ületades jõgesid koolmete kaudu või parvi ja purdeid pidi (Einer 1988, 52; Johansen 1933, 238). Sooladest püüti mööda minna. Kaugsoidud tehti peamiselt külmal aastaajal taliteedega, kui otsetee võimalus üle külmunud märgalade lühendas märgatavalt vahemaid. Suhteliselt vähe on uuritud, kuidas kuivõrd võisid rabasid läbivad soosillad olla osa omaaegsest ulatuslikust maismaateede võrgust. Mõnel puhul on tänapäevastegi maanteede puhul täheldatud, et soist ala läbiva lõigu aluseks on olnud varasem palktee (Einer 1988, 78). Viimane on kahjuks jäänud dateerimata.

Eri ajalooperioodidel on soolade ületamiseks rajatud puitteid õige mitmesugusel otstarbel. Enamik Eesti sooteid on rajatud juurdepääsuteedena soosaartel asuvatesse pelgupaikadesse. See on mõistetav, pidades silmas Eestimaa sõdade-

ja rüüstamisrohket ajalugu. Hiljem, 18.–19. sajandi rahulikematel aegadel on sooteed leidnud kasutamist majanduslikul otstarbel.

*

Tänapäeval on vanad puitsillutisega sooteed enamasti unustusse jäänud ja ka teadaolevate muististe hulgas väga tagasihoidlikult esindatud. Riiklikus muinsuskaitse nimekirjas on praegu vaid kaheksa pakkteed. Kunagi laialt levinud kultuurinähtusest on veel üsna vähe teada. Turbakihtidesse peitunud salapärased muistised alles ootavad põhjalikumat uurimist ja neis peituva sõnumi avamist.

Tänuavaldus

Käesoleva uurimistöö koostamist on toetanud Eesti Kultuurkapital.

Kasutatud kirjandus

- Anton, H.** 1982. Saadjärve Kalevipoja säng. – Punalipp, 31. aug.
- Beermann, E.** 1893. Zwei alte Wege. – Sb. GEG, 43–44.
- Coles, J. M. & Orme, B. J.** 1980. Prehistory of the Somerset Levels. Hertford.
- Das Inland.** 1853. Eine Wochenschrift für Liv-, Esth- und Curlands Geschichte, Geographie, Statistik und Literatur. Dorpat.
- Einer, V.** 1980. Vanade soosildade jälgedel. – Eesti Loodus, 3, 188–189.
- Einer, V.** 1988. Korilasrajast kiirteeni. Tallinn.
- Hiiemäe, M.** 1988. Sood rahvapärimumstes. – Eesti sood. Koost. U. Valk. Tallinn, 221–223.
- Jaaniits, L.** 1988. Eesti sooarheoloogias. – Eesti sood. Koost. U. Valk. Tallinn, 217–221.
- Johansen, P.** 1933. Die Estlandliste des Liber Census Daniae. Kopenhagen, Reval.
- Joonuks, H.** 1978. Pedja jõgi. Tallinn.
- Jung, J.** 1898. Muinasaja teadus eestlaste maalt, II. Kohalised muinasaja kirjeldused Liivimaalt, Pernu ja Viljandi maakonnast. Jurjev.
- Jung, J.** 1910. Muinasaja teadus eestlaste maalt, III. Kohalised muinasaja kirjeldused Tallinna- maalt. Tartu.
- Laid, E.** 1925. Kodumaa muistsed pelgupaigad. – Akadeemilise Ajaloo Seltsi Toimetused, I. Tartu, 1–30.
- Lavi, A.** 1985. Viraksaare puitteest Prääma rabas (Paide lähedal). Käsikiri AI-s.
- Lavi, A.** 1987. Aruanne arheoloogilistest kaevamistest Viraksaare (Prääma) sooteel. Käsikiri AI-s.
- Lavi, A.** 1988a. Inspektsioonireisist Tõlla sootee leiukohal. Käsikiri AI-s.
- Lavi, A.** 1988b. Teateid vanade sooteede kohta Prääma soo-alal. Käsikiri AI-s.
- Lavi, A.** 1990. Muistsest sooteest Tõllal. – Pärnu Postimees, 7. juuli.
- Lavi, A.** 1994. Kärevere sootee. Käsikiri AI-s.
- Lavi, A.** 1998. Aruanne arheoloogilistest uurimistöödest Tallinn-Mustamäe sootee alal 1997. a. Käsikiri AI-s.
- Lavi, A.** Archäologische Forschungen auf den Moorwegen von Mustamäe. (Ilmumisel.)
- Lavi, A. & Rõuk, A.-M.** 1991. Paide ümbruse vanad sooteed. – Paide – Eestimaa süda. Paide, 44–53.
- LH** 1982. Henriku Liivimaa kroonika. Tõlkinud R. Kleis. Toimetanud ja kommenteerinud E. Tarvel. Tallinn.

- Löwis of Menar, K.** 1896. Bericht über die Anzahl der heidnischen Burgberge und prähistorischen Straßenanlagen, insbesondere der Knüppeldamm von Saadjärv. – Sitzungsberichte der Gesellschaft der Geschichte und Altertumskunde in Riga. Riga, 135–141.
- Löwis of Menar, K.** 1922. Burgenlexikon für Alt-Livland. Riga.
- Lõugas, V. & Selirand, J.** 1989. Arheoloogiga Eestimaa teedel. Teine, parandatud ja täiendatud trükk. Tallinn.
- Mandel, M.** 1976. Pakktee Suursoos. – Eesti Loodus, 9, 605–606.
- Masonen, J.** 1989. Hämen Härkätie. Helsinki.
- Moor, H. & Saadre, O.** 1939. Lõhavere linnamägi. – MEL, 139–182.
- Mustamäe all kaevati** välja muistne tee. – Uudisleht, 1940, 5. juuli.
- Orru, M.** 1987. Kui palju on Eestis soid. – Eesti Loodus, 10, 646–652.
- Raadik, E.** 1956. Lõhavere linnuse ligema ümbruse uurimise tulemustest 1956. a. Käsikiri AI-s.
- Rafteri, B.** 1990. Trackways through Time. Archaeological Investigations on Irish Bog Roads 1985–1989. Dublin.
- Raukas, A.** 1988. Eestimaa viimastel aastamiljonitel. Tallinn.
- Rommel, H.** 1978. Võoremaa. Tallinn.
- Schmiedehelm, M.** 1939. Kuusalu Pajulinn. – MEL, 121–138.
- Tõnisson, E.** 1957. Inspeksiooniaruanne vanast pakkteest Kilingi-Nõmme rajoonis, Tõlla sovhoosi rabas. Käsikiri AI-s.
- Tõnisson, E.** 1966. Linnamäed ja maalinnad. Tallinn.
- Tõnisson, E.** 1972. Mida teame muistsetest pelgupaikadest. – Eesti Loodus, 3, 168–172.
- Tõnisson, E.** 1992. Viron yhteiskuntajärjestelmä ja muinaislinnat 1100–1200-luvuilla. – Suomen varhaishistoria. Tornion kongressi 14.–16. 06. 1991. Esitelmät. (Studia Historica Septentrionalia, 21.) Rovaniemi, 595–604.
- Valk, U.** (koost.) 1988. Eesti sood. Tallinn.

Lisa

ANDMEID EESTIS TEADAOLEVATEST SOOTEEDEST

Järgnevas on leiuteated esitatud kihelkondade kaupa. Järjekorranumber märgib ühtlasi muistise asukohta levikukaardil (joon. 1). Leiuteate taga on sulgudes esitatud andmed teate päritolu kohta. Tärniga on märgitud siinses artiklis lähemalt käsitletud sooteed.

Ambla khk. – **1.** Koonukõrve. Võhma rabas asunud pelgupaigana kasutatud soosaare juurde olevat toonud nn. sõjatee. Viimane olevat aja jooksul vajunud soosse (Järvamaa, 1929, 21. nov.). – **2.** Pruunakõrve. Venejärve juures asub keset sood Haavamäe-nimeline küngas, mis olevat vana pelgupaik. Viimase juurde olevat toonud läbi vajuva soo sillataoline suurtest palkidest ehitatud sõjatee. Rahvatraditsiooni järgi olevat see tee ehitatud Põhjasõja ajal. Vene kasakad olevat salatee küll avastanud, kuid pelgupaigas varjunud olevat vikatitekirvestega relvastatult kihutanud röövijad järve (Järvamaa, 1929, 21. nov.). Audru khk. – **3.** Võlla soo alal on kaks pelgupaikadeks peetavat kõrgendikku, mille juurde olevat läbi pehme soo toonud puitteed. Neid olevat hiljemgi kasutatud loomade ajamiseks rohumaale (AI). Avinurme khk. – **4.** Avinurme, veel 1930. a-tel niiske ala ületamiseks rajatud roigastee (joon. 19; K. Orviku teade AI arhiivis). Halliste khk. – **5.** End. Uue-Kariste valla Halbi talu soos olevat asunud

1,5 jala sügavuses tammepuust sild, millest maarahvas olevat teinud luiskusid (AI). – **6.** Uue-Kariste mõisa rabas avastati 1821. a. soopinda vajunud, 1500 jala pikkune tammepakkudest tee, kusjuures üksikute puude pikkus olevat ulatunud 6,5 jalani ja paksus 1,5 jalani (Löwis of Menar 1896, 137). Helme khk. – **7.** Hummuli mõisa pargi lähedal asuvat madalamal alal endisaegne sõjatee (AI). – **8.** Vitsjärve lähedal soos asuvat üksteise kõrvale asetatud männi- ja tammepalkidest tee. Mööda seda teed olevat Rootsi vägi liikunud vastu Vene väele (Jung 1898, 148). Häädemeeste khk. – **9.** Teaste küla Kiusumetsast olevat kulgenud Heinaste suunas vana tee. Soolaugaste kohale olevat rajatud tammepakkudest sild (Jung 1898, 60). Jõhvi khk. – **10.** Vasavere küla Kalmu talu soisel metsaalal olevat vana Rootsi sõjatee, mille palksillutist võivat turbakihi all veel tunda (AI). Jüri khk. – **11.** Rae mõisa juurest olevat läbi Rae raba, Oleviste kiriku torni suunas kulgenud vana tee (Jung 1910, 55). – **12.** Vaida. Eraldi paikneva metsase soosaare Kindlusemäe juurde olevat läbi põhjatu soo toonud kitsas tammepakkudest tee (Jung 1910, 62). Kanepi khk. – **13.** Ihamaru lähedal, Vana-Piigaste poolsest Janukjärve otsast minevat läbi soo muistne palktee (AI). Karja khk. – **14.** Pamma ja Laugu asunduse heinamaal olevat end. soosaare juurde viinud läbi soo vana tee (Löwis of Menar 1922, 14). Karksi khk. – **15.** Karksis Tindi talust ida pool asuvast soost minevat Helme suunas läbi palkidest rajatud tee (Jung 1898, 38). Karula khk. – **16.** Koemetsa küla poolt Värtemäe sihis asuvat soos rootsiaegne puittee (AI). Karuse khk. – **17.** Vatla. 19. saj. lõpul avastati soisel alal kraavi kaevamisel osalt põllukividega sillutatud muistse tee jäänused, mida arvati kulgevat linnamäe juurest Paatsalu suunas. Teejäänused olid 3–4 jala paksuse turbakihi all üsna hästi säilinud (Löwis of Menar 1896, 137). Kodavere khk. – **18.** Säärtsa küla alal võis kohati leida jälgi Ranna ja Omeda vahele ehitatud sooteest (Beermann 1893, 44). Koeru khk. – **19.** Valila küla Ansu ja Kaasiku talu soisel heinamaal asub Keldrimäeks nimetatud seljak, mida peetakse rahvatraditsiooni põhjal pelgupaigaks. Viimase juurde olevat viinud läbi soo palkidest ehitatud tee (AI). Kolga-Jaani khk. – **20.** Oorgust minevat põhja (Kõo) suunas läbi soo vana sõjatee. See olevat rajatud u. 2 sülla pikkustest ristipidi asetatud palkidest. Teesillutis olevat vajunud turbapinnasesse (AI). Kullamaa khk. – **21.** Patsu (Mõrdu) soost olevat leitud tammepakkudest tee jälgi (AI). Kuusalu khk. – **22.** Kuusalu soolinnuse Pajulinna juurde võis viia mõni sootee. Vanemad kohalikud elanikud on maininud ida või kagu poolt tulevat rada, mida mööda võinuvat niiskemalgi ajal pääseda linnusekoha juurde (Schmiedehelm 1939, 125–126). Laiuse khk. – **23.** Kivijärve ja Laiuse voore idapoolisel jalamil asuva Sootaga küla vahel soostunud järvenõos sohu ehitatud kruusakihiga kaetud tee, mis toetus roigastest-okstest aluslaotisele, olevat suundunud Kivijärvelt otse Laiuse kiriku torni poole (AI). – **24.** Kõola küla Aadami talu soisel heinamaal asuva Kullamäe-nimelise kühmu juurest olevat kulgenud palktee Vaimastvere suunas (AI). – **25.** End. Kärde mõisast 1 km põhjaloode suunas olevat 1960. a. leitud palktee, mis viivat järve suunas (RKR nr. 9216). – **26.** Vägevalt minevat Põhjasõja-aegne tee otse üle Lagesoo Paide

peale (Joonuks 1978, 11). – **27.** Siimusti Tuule vahtkonna Pilli-Jaagu talu soos asuvat vähetuntud vana tee nn. Rootsi maantee, mida mööda olevat Rootsi ajal sõjamoona veetud. Pilli-Jaagu talu kohal olevat 1957. a. Pedja jõe süvendamisel vanu pakke välja tulnud (AI). – **28.** Kolgisoo rabast leitud pakktee olevat ühendanud Kiltsit Laiusega (Joonuks 1978, 11). Lääne-Nigula khk. – **29.*** Aulepas 1975. a. avastatud palktee (RKR nr. 10055). Läheduses asub pelgupaik Karumägi (teade Eesti Kodu-uurimise Seltsi arhiivis). Lüganuse khk. – **30.** Aa Alulinna-soosaarel asuva linnuseaseme kirdepoolisel küljel on arvatav väravakoht. Sellest mõned meetrid soo pool olevat kunagi leitud paralleelselt asetsevaid palke. Võimalik, et need olid vana sootee jäänused (Tõnisson 1966, 25). Maarja-Magdaleena khk. – **31.** Välgil olevat avastatud palktee jälgi (Beermann 1893, 43). Mihkli khk. – **32.** Soontaganas olevat läbi Avaste soo viinud lõuna poolt linnamäe juurde looklev roigastee (Löwis of Menar 1896, 137, samas on esitatud viited varasemale kirjandusele; 1922, 6; Tõnisson 1966, 132). Nissi khk. – **33.** Sooniste valla alal, Ellamaalt 5 km lääne pool asub soode keskel pelgupaik ja ohverdamiskoht Hiiemetsamägi. Pelgupaiga juurde olevat läbi soo toonud salatee (Jung 1910, 101). Nõo khk. – **34.** Ülenurme. Aardla soos leidis U. Tiirmaa nii horisontaalselt kui ka püstjalt paiknevate palkide jäänuseid, mis võisid pärineda kunagisest sooteest. Radiosüsiniku analüüsi põhjal dateeriti puiduproov 5. sajandisse p.Kr. (TÜ AK). Otepää khk. – **35.** Elva–Otepää vahel Lutu soos leiti 1920. aastatel kraavitamisel 0,5 m sügavuselt palktee jälgi (AI). Paide khk. – **36.** Paide-Sillaotsa juures avastati 1960. aastatel Prääma rabast turbavõtmisel keskmiselt 70 cm paksuse turbakihi alt u. 2 m laiuse puittee jälgi. Tee olevat ehitatud u. käsivarrejämmedustest roigastest. Puitsillutis toetunud teesuunalistele aluslattidele, viimased omakorda aga suurtele püstjalt sisserammitud postidele. Puittee hävis turbavõtmisel (Lavi 1988b). – **37.*** Viraksaare sootee (RKR nr. 9725; Lavi 1985; 1987). – **38.** Paide-Kõva talu maadel Paide–Mündi tee lähedal Vodja jõe ääres avastati 1940. a. linaleoaugu kaevamisel põrandataolise palksillutise jälgi ja hoburaudsõlg (AI 4489). 1987. a. järeluurimisel suhteliselt hea säilivusega puidust võetud proovi radiosüsiniku analüüs (Tln-1098) andis vanusemäärangu 960 ± 35 aastat (kalibreerituna 970–1160). Siinse muistise iseloom vajab täpsemat uurimist (Lavi & Rõuk 1991, 50). Palamuse khk. – **39.** Raadivere küla Madise talust ida pool soiselt heinamaalt olevat leitud palktee jälgi (AI). – **40.** Soomevere külas Teppani pere maal on avastatud Kuremaa mõisa poole suunduv palktee (Lõugas & Selirand 1989, 91). Peetri khk. – **41.** Palu ja Ööta küla piiril soos asuvat seljakut on nimetatud linnamäeks, ühtlasi pelgupaigaks. Sellele soosaarele olevat varem olnud võimalik pääseda vaid mööda märgitud salateed (AI). Petserimaa mk. – **42.** Lobotka (Kalda) vallas Budovitsõ küla lähedal soos olevat kõrvuti asetatud tammepakkudest tee (AI). Pärnu-Jaagupi khk. – **43.*** Lehu küla. Sohu ehitatud palktee (Mandel 1976, 9). – **44.** End. Suigu vallas minevat läbi Tabria ja Kergu küla vahel asuva Suursoo ligi 10 versta pikkuselt vana sõjatee. Seda teekohta uurides olevat Pööravere mõisnik v. Middendorf leidnud hobuseraua (Jung 1898, 88). Põltsamaa khk. – **45.** Pakla soos olevat enne

Esimest maailmasõda avastatud 1,5 jala sügavuse turbakihi alt kiviprügitisega sootee jäänused (AI). Põlva khk. – **46.** Adiste küla koolimajast loode pool asub Kuningasilla niiduks kutsutav heinamaa. Põhjasõja ajal olevat sellel kohal olnud soo, mida ületanud puunottidest Kuninga sild (AI). – **47.** Varbuse küla elanike pelgupaigaks oli vanasti Kogre soos asunud kõrgem soosaar, mille juurde olevat viinud salatee (AI). – **48.** Kauksi linnamäe juurde pidavat viima läbi soo hagudest tee (AI). – **49.** Kauksi end. karjamõisast 1 km edela pool, Lutke jõe lähedal minevat läbi soo palkidest salatee (AI). – **50.** Karilatsi vallas Kõrista ja Juuriko küla lähedal olevas Liinatsoos asub piklik, ümmarguse harjaga soosaar Liinamägi, mis olevat vana pelgupaik. Viimase juurde viivat läbi soo hagudest tehtud salatee (AI). – **51.** Määrastu külast 500–600 m kaugusel olevat Säkna ja Kureküla vahel läinud üle Meelva raba roigastest tee. Viimane olevat viinud Riitsaare soosaarele ja otseteena on seda kasutatud veel k.o. sajandilgi (AI). Risti khk. – **52.** Vilika ja Metslõugu küla lähedal, ulatusliku Suursoo alal on teada mitmed soosaared, mida olevat sõdade ajal kasutatud ka pelgupaikadena. Neist ühe, Taramäe juurde olevat läbi soo toonud puupakkudest sõjatee (AI). Rõuge khk. – **53.** End. Pindi mõisa Kunksilla küla juurest minevat üle Meenikunno soo Kahkva ja Niitsiku suunas vana sõjatee (AI). – **54.** Vaskna järve poolsaarelt viivat puittee (Rootsi sõjatee) järvesaare suunal. Sellest olevat välja tõmmatud tammepalke, mis olevat olnud tappidega üksteise külge kinnitatud (AI). Räpina khk. – **55.** Kahkva ja Niitsiku küla vahelt, Räpina ja Vastseliina khk. piiril kulgevat üle soise jõelammi vana tee läbi Setumaa Vene suunas (AI). – **56.** Veriora vallas Meenikunno soos avastati 1890. aastate paiku kraavi kaevamisel 7–8 m pikkustest, kirvega raiutud männipalkidest sõjatee. Palktee algavat Meenikunno soosaarelt, kulgedes u. 2 km ida suunas, risti üle Veriora–Lepassaare mnt. Saarde khk. – **57.*** Tõllalt u. 0,5 km lääne pool Tõllasoo asub roigastest Rootsi sõjatee (RKR nr. 11804; Tõnisson 1957; Lavi 1988a). – **58.** Väljaküla Tõrva talust 80 m lääne pool asuvat vana Rootsi tee (RKR nr. 11808). Selle tee alalt olevat leitud vanemast rauaajast pärit rauast puitkirves (AI). – **59.** Jäärja küla Raamatusoo ääres kulgeb vana tee Laatre suunas. Rõikküla soost olevat leitud vana soosilla männi- ja tammepuust lõhandikke (Jung 1898, 53). – **60.** Voltveti ja Räägu endise karjamõisa alal asub läbi Kõrvi ja Mõksi soo ehitatud vana sõjatee (Jung 1898, 52–53). – **61.** Rahujärve asub Kilingi-Nõmmest 10 km Viljandi suunas, maantee ääres. Rahujärve taga asuvat vana palktee, rahvasuus Rootsi kuninga tee (AI). Sangaste khk. – **62.** Sangaste Vanamõisast Kuiksilla kõrtsini olevat ulatunud tee, mida nimetati Pikksild või Kuiksild. Soisel alal olevat tee olnud sillutatud suurte palkidega. Rahvatradiitsiooni järgi olevat selle tee ehitanud venelased, et pääseda rootslaste selja taha (AI). Simuna khk. – **63.** Muuga mõisa metsas olevat keset pehmet sood asunud u. 200 m pikkune soosaar, mis olevat olnud 7 kihelkonna rahva pelgupaigaks. Viimase juurde olevat läbi soo toonud palkidest ehitatud salatee (Jung 1910, 147). – **64.** Paasvere metskonna alal Alekvere küla Luusaare rabas on pakktee (RKR nr. 10293; AI). – **65.** Kärsa rabas olevat kulgenud tamme-

pakkudest tee Kaanjärve juurest kuni Nõmme lähedale Umbjärve juurde (Jung 1910, 148). – **66.** Lasinurme küla Kalalinna talu Nikelsaare künka juures olevat olnud vana pakktee (Joonuks 1978, 11). Suure-Jaani khk. – **67.*** Kärevere kividega sillutatud puittee, millel 1956. a. tehti E. Raadiku juhtimisel proovikaevamisi (RKR nr. 13254; Raadik 1956; Lavi 1994). – **68.** End. Lahmuse mõisa alal olevat vana, ridastikku asetatud puutüvedest ehitatud sootee (AI; Das Inland, 1853, 572–573). – **69.** Lõhavere linnamäe kirdepoolselt jalamilt olevat viinud pakktee üle soise orulampi Peomäe suunas. Teine pakktee viivat linnamäe kagupoolselt jalamilt üle soo Tällevere suunas (Moorra & Saadre 1939, 145). Tallinn. – **70.*** Tallinn-Mustamäe. Pakktee Mustamäe järsaku soostunud jalamil, arheoloogiliselt uuritud 1940. ja 1997. a. (RKR nr. 2630, Lavi 1998). Torma khk. – **71.** Loovere küla Raudsepa talu vesisel heinamaal olevat paari jala sügavuses asunud pakkudest tee (AI). Türi khk. – **72.** Alliku vallas Väljaotsa rabas avastati 19. saj. lõpul tammepakkudest laotud vana sõjatee jäänused. Tee olevat kulgenud Paide suunas (AI). – **73.** Vissuvere küla Tudavere talu juures olevat asunud puupakkudest ehitatud muistne sõjatee (AI). – **74.** Väätsa ja Rõa küla vahel, Katku ümbruses asuvat vana puupakkudest sõjatee (AI). – **75.** Vahastu ja Lõõla küla vahelt minevat läbi soo männipalkidest tee. Saunametsa soosaarel olevat veel näha kaevu ja tuleasemete jälgi (AI). – **76.** Vahastu ja Piiumetsa küla vahel olevat soos asunud Pohla sõjatee (AI). Urvaste khk. – **77.** Palupera külast viis Eessilla-nimeline puupakkudest tee läbi Kungjärve soo Vana-Antsla suunas. See olevat vana sõjaaegne tee, mida veel 1920. aastatel vahel jalakäijad kasutasid otseteena (AI). Vastseliina khk. – **78.** Siksali linnamäe lähedal on Poola sõjatee nime all tuntud puittee, mille palke võivat veel läbi turbakihi tunda (AI). – **79.** Rammuka küla Miku talu maadel läheb läbi madala soise lohu palktee, rahvasuus Rootsi kuninga sõjatee (AI). Viru-Jaagupi khk. – **80.** Võhu lähedal soisel heinamaal avastati 1917. a. turbakihi alt vana tee, mis oli sillutatud kruusaga. Kruusakihist leiti ka puulabidas (AI). Väike-Maarja khk. – **81.** Nõmme külast olevat kulgenud läbi soo Liigvalla suunas vana puupakkudest tee (AI). – **82.** Äntu Punamäe juurest olevat männi- ja tammepalkidest Poola sõjatee viinud Kärša mõisa suunas (AI). Vändra khk. – **83.** Uue-Vändras Selituma karjamaal asuvad ühes kohas mädanenud palgid üksteise kõrval maa sees (Jung 1898, 72). Äksi khk. – **84.** Saadjärve mõisa omaniku P. v. Häckeli korraldusel lasti 19. saj. lõpul Saadjärve linnamäest edela pool kaevata kraav, kus avastati turbas u. 0,6 m sügavuses 5–6 tolli jämedustest ja 1,2 sülla pikkustest hästi säilinud roigastest tee. Tee puitsillutis koosnes soopinnale üksteise kõrvale laotud palkidest ja peenematest roigastest. Puitsillutise all ei olnud märgata aluslaotise jälgi. Puittee olevat kulgenud Saadjärve linnamäe suunas. Oletamisi võiks tegu olla otseteega, mida mööda Saadjärve asula elanikud pääsesid üle voortevahelise soostunud nõo linnamäele (vt. ka Löwis of Menar 1896, 138–140). – **85.** Saadjärve linnamäest ida pool olevat pakktee viinud läbi Lavasoo Tartu–Jõhvi mnt. suunas. Veel enne sõda olevat seda teed kasutatud üle soo viiva otseteena (Anton 1982; Rimmel 1978, 22).

Ain Lavi

OLD TRACKWAYS IN ESTONIA

Summary

Numerous marshes and moors cover more than 25% of Estonian territory. Wetlands difficult to cross have formed considerable barriers hindering contacts between detached areas. The same feature has rendered it possible to use them as handy shelters in danger. Since prehistoric times, wooden trackways have been laid to cross marshes. In Estonia more than 80 such trackways are known, from archaeological investigations as well as from oral tradition (Fig. 1). On some trackways archaeological excavations have been carried out.

The trackway at Mustamäe (Tallinn) was investigated in 1940 (Fig. 2) and 1997. At the marshy foot of the high bank of Mustamäe, traces of three log tracks (I–III) were discovered, probably dating from different periods. The wooden pavement of the tracks, 2.7 m wide on the average, was laid of logs with diameters of ca 16–25 cm, some smaller trunks of bog pines also occurred (Figs. 2–5). The pavement of the trackways rests upon two or three parallel longitudinal laths (Fig. 12). In the area of tracks II and III, pavements of granite stones were discovered, which probably had covered log pavements (Fig. 7–11). Track III was investigated in the length of 39.2 m (Fig. 9). The radiocarbon analyses date these tracks to the 12th–13th centuries AD. Probably their importance was the greatest at the beginning of the 13th century, during the fight for freedom. The Viraksaare trackway (Paide parish) lies some kilometres north of Paide, in the mire of Prääma. In the summer of 1986, 18.4 m of the track was excavated (Fig. 16). The wooden pavement of the track, 2.8–3 m wide, was laid of relatively thin stems of bog pine and dwarf birch, and smaller poles (Figs. 17, 18). On the well-preserved wood, traces of broad axe were visible. Radiocarbon analysis dates the trackway to the 16th century, dendrochronological specification results to the years 1567 and 1592 AD (determined by I. Pärt). According to these results, the trackway was mainly used during the Livonian War, when several battles were fought near Paide.

Of the investigated trackways, only the Mustamäe track can be dated to the end of the prehistoric period, the others are mostly medieval. Most likely marsh tracks were spread during different periods of prehistoric times. Together with many hill-forts, trackways are also mentioned. Relying upon investigation results as well as folk tradition, wide use of trackways in the years of the Livonian and the Northern wars can be asserted. As straight tracks traversing bogs, they were also used later, up to the present century.

The construction of Estonian trackways is rather similar. No narrower paths have been discovered yet. The 2.5–3 m wide trackways could also be used by cattle and draught animals. The trackways were built of transverse stems and

poles of different thickness, prefabricated wood has not been discovered in the pavements. Mostly pine was used, sometimes also dwarf birch.

Framework of the pavement of trackways is usually very simple, consisting only of disorderly tossed branches and poles. The traces of runner laths have been only discovered under the Mustamäe trackway (Fig. 12). There, their task was to keep the wooden pavement levelled and distribute evenly the weight of the pavement on the soft marshy soil.

In some cases, the wooden pavement of marsh tracks has been covered with a layer of gravel, in Kärevere and Mustamäe the beams of the trackways have been partly covered with a pavement of granite stones (Fig. 7, 9, 13, 14). As the latter added considerable weight to the beam base, it could be used only in places where the carrying capacity of the soil was better. Bearing in mind the differences in the carrying capacity of marsh soil, it can be assumed that several different constructional methods were used for building a trackway, depending on the specific conditions of the site.

The reason for building the trackways has been either military or economic. In the latter case it was the importance of straight ways traversing wetlands, in engaging the detached areas, e.g. marsh meadows, in the economic process. However, most of the Estonian trackways seem to have been built as accesses to refuges that often were located on bog islands. This is indicated by the location of the investigated trackways as well as folk tradition. It is known that during long wars people lived in such refuges for years. After the wooden pavement was laid, it was soon overgrown with vegetation and in due time it became also covered with turf, so the way became a secret track known only to the initiated persons. The trackways together with refuges have played an important role in Estonian history, rich in wars and plundering.