

Kristin Ilves

MERENDUSLIK KULTUURMAASTIK JA MAASI LAEV KUI SELLE ELEMENT

Käsitletud on merendusliku kultuurmaastiku mõistet võrdluses maismaa kontekstis kasutatud kultuurmaastiku mõistega. Teineteist täiendavate mõistete eristatus põhineb geograafilistel aspektidel ja on oluline allveearheoloogia uurimisperspektiivide laiendamiseks. Kuid merenduslik ümbruskond on palju ulatuslikum ja vahet saab teha erinevatel merenduslikel kultuurmaastikel. Laevad kuuluvad merenduslikul maastikul kõige tähtsamate objektide hulka. Kompleksne arheoloogiline ja ajalooline uurimine on tõestanud, et kuigi laevavrakid seisavad merenduslikul maastikul eraldi, eksisteerivad nad siiski lähedastes suhetes teiste kultuurmaastiku elementidega. Neid seoseid on näidatud Eesti vetest leitud ajaloolise laevavraki – Maasi laeva – kaudu.

The term “maritime cultural landscape” is discussed in comparison with its terrestrial counterpart. These similar terms have mutually complementing nature. Separation rests mostly on geographical aspects and is important in broadening the under-water archaeological research. Maritime space, however, is more extensive and it is possible to distinguish different maritime cultural landscapes. Ships are one of the most important elements in the maritime landscape. Complex archaeological and historical investigations have often proved that shipwrecks, which at first sight lack any obvious relationship to their immediate surroundings, still exist in close relation to other elements in the maritime cultural landscape. These connections are shown by using the Maasi ship as an example.

Kristin Ilves, Tartu Ülikooli arheoloogia õppetool (Chair of Archaeology, University of Tartu), Lossi 3, Tartu 50090; kristini@ut.ee

Sissejuhatus

Siiani tundub arheoloogias ebaharilikuna ühendus meri ja maa, seda eriti Eesti arheoloogias, kus allveearheoloogiline uurimistöo on alles algusjärgus. Kuid need elemendid on oma vastandlikkusest hoolimata teineteisega seotud. Üks piiritleb rannajoonel teist. Mere ja maa ühenduse arheoloogiliseks üldnimetuseks sobib *merenduslik kultuurmaastik* – nii maismaal, veepiiril kui ka vee all on säilinud selle jäänuiseid.

1980. aastate algul Skandinaavias laiemalt kasutusele võetud termin *merenduslik kultuurmaastik* on Eestis siiani peaaegu tundmatu. Kuivõrd see oskussõna

võib maismaal töötavate arheoloogide seas tekitada võõristust, tahan käesolevas artiklis tutvustada selle sisu. Sealjuures püüan näidata, et kuigi merenduslik kultuurmaastik eristub maismaa kultuurmaastikust, ei ole nad teineteist välistavad, vaid tegelikult väga sarnased. Kahes terminis ei peitu mitte allveearheoloogia ja arheoloogia vastandamine, vaid eelkõige distsipliinidevahelise kontakti loomine (Westerdahl 1998a). Peatun samuti peamiselt looduslike tegurite põhjustatud merenduslike kultuurmaastike eristamisel¹ ja nende märksa suuremal ulatusel võrreldes kultuurmaastikuga maismaal.

Artikli teises pooles käsitlen laevade kui merendusliku kultuurmaastiku ühe materiaalse komponendi rolli ning vaatlen merenduslikku kultuurmaastikku läbi laevavraki prisma. Kuigi merenduslikul maastikul on elemente, nii materiaalseid kui ka mittemateriaalseid, väga palju, kuuluvad laevad siiski kõige tähtsamate objektide hulka. Ma ei tähtsusta vrakkide uurimise ja selle tulemuste representatiivsust, vaid katsun Maasilinna laeva näitel välja tuua, kuidas mõned merendusliku kultuurmaastiku elemendid on üksteisega tugevasti seotud. Kuivõrd merendusliku kultuurmaastiku vaatlus laevavraki kaudu on vaid üks paljudest võimalustest, langetasin selle valiku peamiselt kahel põhjusel.

1. Laevavakkidel ei näi olevat mingit seost nende vahetu ümbrusega, nad on otsekui suletud leiud. Just sellise arusaama vääramiseks proovin tõestada vrakkide lähedast suhet teiste kultuurmaastiku elementidega.

2. Eesti allveearheoloogiline uurimistöo on praegusel tasemel laevade- ja merekeskne, eelkõige uuritakse laevavakkide ehitust, süvendades veelgi arusaama vrakkidest kui ajakapslitest, mille seosed maismaaga on väga nõrgad.

Siinne kirjutus üritab vastata nii mõnelegi merendusliku kultuurmaastikuga seotud küsimusele, nagu mis on mainitud termini sisu, missugune mõiste on selle taga ja milline on tema suhe maismaa kultuurmaastikuga. Miks saab kõnelda erinevat tüüpi merenduslikest kultuurmaastikest? Kas laevavrakid jäävad arheoloogias eraldiseisvateks ning suletud leidudeks? Milline on laevade roll merenduslikul kultuurmaastikul üldiselt ning Maasi laeva tähtsus Eesti merenduslikul maastikul?

Uurimislugu

Termini *merenduslik kultuurmaastik* võttis esmakordselt kasutusele Rootsia allveearheoloog Christer Westerdahl 1979.–1980. aastal ning tema on siiani paraku ainukesena edasi arendanud ka teoreetilist arutelu selles valdkonnas.

Merendusliku kultuurmaastiku uurimine sai alguse Põhja-Rootsis Norrlandi rannikul paiknevate muististe totaalset inventeerimisest aastatel 1975–1980. Selle töö põhjal formuleeris Westerdahl esimesena ühe kindla merendusliku kultuurmaastiku allikad; erilist tähelepanu pööras ta kohanimedele kui merendusliku kultuurmaastiku mittemateriaalsele aspektile ning nende analüüsimisele. Siiski

¹ Eri tüüpi merenduslike kultuurmaastike tekke põhjused võivad kultuuriajalooliselt olla veel transpordiviisi ja transpordivahendite omapäras (Westerdahl 1997, 34).

jäi töö peaesmärgiks struktuuri ja süsteemi loomine ning tulemused on publitseeritud mahukas monograafias (Westerdahl 1987; 1989). Ehkki nimetatud töö näol on tegu konkreetse piirkonna totaaluurimusega, lõi see aluse ning andis süstemaatilise lähenemisviisi kõigile samalaadsetele uurimistödele mujal maailmas.

Enne mainitud raamatu ilmumist peatus Westerdahl üksikutel merendusliku kultuurmaastiku aspektidel eraldi. Enim köitis uurija tähelepanu suuline traditsioon (nt Westerdahl 1976; 1980), seda oma kaduva iseloomu tõttu². Varem tegeles uurija ka kohanimede, eelkõige sadamakohtade nimede problemaatikaga (nt Westerdahl 1982a). Samuti alustas ta merenduslike kultuurikeskuste struktureerimist (nt Westerdahl 1982b) ja laevasõiduteede vaatlust (nt Westerdahl 1984).

Westerdahli esimene ulatuslik esinemine merendusliku kultuurmaastiku teemal väljaspool Skandinaaviat toimus 1986. aastal saksa keeles (Westerdahl 1986). Selles publikatsioonis peatus autor samuti peamiselt inventarisatsiooni kategooriatel, kuid alustas juba ka merendusliku kultuurmaastiku põhjalikuma analüüsi. Iseloomustavaks sellele sai eelkõige materiaalsete objektide – laevade, sadamate, aga ka vähem materiaalsete laevasõiduteede uurimine. Laevu käsitles Westerdahl kui merendusliku kultuurmaastiku indikaatoreid, sadamaid kui maastiku mikroperspektiivi kujundajaid ja laevasõiduteid kui makroperspektiivi loojaid. Kõnealusel kirjutises oli põgusalt esindatud ka juba varem autori tähelepanu paelunud merendusliku kultuurmaastiku kultuuri- ja kommunikatsioonikeskuste problemaatika.

Westerdahl kutsus teisi uurijaid tegelema merendusliku kultuurmaastikuga nii Rootsis kui ka mujal maailmas ning rõhutas iga konkreetse merendusliku kultuurmaastiku uurimise interdistsiplinaarsust (Westerdahl 1988). Nii peab Westerdahli lähenemisviisi mõistmiseks arvestama allveearheoloogide jaoks küllaltki harjumatult allikate kombinatsiooni³ ning nende diakroonilise kasutamisega.

Loogiliseks jätkuks eelnevale on uurija püüdlus defineerida merendusliku kultuurmaastiku põhimõisteid (Westerdahl 1997). Seda tehes vaatleb ta merenduslikku kultuurmaastikku ja selle muistiseid suhtes kultuuriajaloo ja ühtse tervikuna. Sellega andis Westerdahl üsna olulise aluse merendusliku kultuurmaastiku teooriale.

Oma järgnevatel publikatsioonides keskendus Westerdahl põhiliselt nn transpordi aspektile merenduslikul kultuurmaastikul – transpordigeograafia traditsiooniliste tsoonide eristamisele. Alates transpordi aspekti vaatlemisest on Westerdahli töö ning järelduste oluliseks mõjutajaks Fernand Braudeli *la longue durée* kontseptsiooni järgimine. Erinevat tüüpi allikate kombineerimise tulemusel saab uurija arvates avastada *la longue durée* tüüpi kultuuripiire; transporditsoonide piirid vastavad mõnikord kultuuripiiridele (nt Westerdahl 1996; 1998a; 1998b).

² Püüdlus uurida n-õ maastikku inimeses on alati olnud C. Westerdahli töös läbiv; inimese positsioon maastikus on pärvinud märksa vähem tähelepanu.

³ C. Westerdahli töö tulemused põhinevad peamiselt maismaa arheoloogia, kohanimede uurimise ja geograafia järeldustel.

Westerdahli teoreetilise kontseptsiooni on omaks võtnud juba paljud allveearheoloogiaga tegelevad uurijad. Westerdahli töö inspireeris Ole Crumlin-Pedersen Taanis Füneni saare merendusliku kultuurmaastiku uurimisel (Crumlin-Pedersen jt 1996); ka Dan Carlsson (1991) kasutas Westerdahli süsteemse lähenemise analoogiat, seda Gotlandi saare sadamate ja kauplemiskohtade puhul. Alates 1985. aastast tegeldakse merendusliku kultuurmaastiku süstemaatilise käsitlemisega näiteks isegi Portugalis (Westerdahl 1988, 160). Kuid Westerdahli süsteemi rakendamise juures tuleb arvestada, et tema uuritud rannikujoon Põhja-Rootsis erineb suure osa Euroopa omast. Seal on vähe hoovusi, suur saarestik, madal soolasisaldus ei lase seal elutseda *Teredo navalis*'el (laevaussil), mistõttu vrakid on enamasti hästi säilinud. Lisaks tähendab maapinna tõus dünaamilisemat olukorda võrreldes teiste rannikutega. Nii ei ole mõned tema töö järeldused ja tehnikatest teistele piirkondadele kergesti üle kantavad. Näiteks selgus Füneni saare merendusliku kultuurmaastiku puhul, et Rootsi kogemusi ei saanud kasutada mainitud saarel, sest ta on kõigest külgedest ümbritsetud saartega või maismaaga, mis ei asu saarest kaugel – tegu on suhteliselt spetsiifilise merendusliku kultuurmaastikuga (Crumlin-Pedersen jt 1996, 12). Sellegipoolest võimaldab Westerdahli süsteemne lähenemine luua kindla aluse samasuguste tööde jaoks mujal.

Järgnevas käsitluses on toetunud eelkõige Westerdahli varasema, strukturalistliku iseloomuga töö tulemustele merendusliku kultuurmaastiku mõiste juurutamisel ja põhimõistete defineerimisel ning Valter Langi maismaa kultuurmaastiku käsitlustele. Mõlema kõrvuti vaatlemise juures on püüdeks näidata nende nähtuste sarnasust ja eelkõige looduslike faktorite poolt põhjustatud eeldusi, eristamiseks üht teisest ning kõnelemaks erinevatest merenduslikest kultuurmaastikest. Mõlemad mõisted jäävad artikli autori jaoks aga siiski abstraktsioonideks, mis on kujunenud inimese mõttekonstruktsioonina, kuid millel on uurimiseks usumatult palju allikaid.

Üheks merendusliku kultuurmaastiku käsitlemise allikaks on laevad. Eesti muinas- ja keskaegse laevanduse uurimisel on väga suure töö ära teinud Vello Mäss. Tema sulest on ilmunud ka Maasilinna laeva tutvustavaid ja selle ehitust analüüsivaid kirjutisi (Mäss 1994; 1996). Maasi laeva kohta saab peamist infot aga nii vraki enda põhjal kui ka Eesti Meremuuseumis olevatest käsikirjalistest andmetest – kirjavahetus laevandusspetsialistidega üle maailma, vastukajad, mitmete ekspertiiside tulemused, joonised irddetailidest jm, mis on nüüdseks ka teraviklikult esitatud (Ilves 2001).

Merenduslik kultuurmaastik ja kultuurmaastik maismaal

Lisaks Eesti arheoloogidele tuntud kultuurmaastikule maismaa kontekstis on eristatud ka merendusliku kultuurmaastiku mõiste, seda selleks, et allveearheoloogid pööraksid oma pilgu merelt maa poole. Neid kaht mõistet saab omavahel loomulikult võrrelda, õigemini küll kõrvuti vaadelda.

Termini *merenduslik kultuurmaastik* kasutuselevõtt lubab eeldada või väita, et see nähtus on olemas ja see asub vähemalt mere ääres (Westerdahl 1988, 163). Nii võib puhtalt antikvaarselt, muististekeskelt mõista merenduslikku kultuurmaastikku kui endiste või kestvate inimtegevuse jälgede olemasolu nii all- kui ka pealpool vett ning seejuures võib rääkida nii materiaalistest muististest kui ka näiteks suulises traditsioonis säilinud väärtustest. Analüütilisemalt tõlgendades hõlmab merenduslik kultuurmaastik kogu meresõidu teede võrgustikku, nii vana kui ka uut, koos sadamatega rannikul ning sellega seotud konstruktsioone ja jäänuseid inimtegevusest, nii all- kui ka ülalpool veepinda. Sellisel viisil väljendab termin tervet jada merenduslike majandusviise, mitte ainult laevandust, vaid ka sellega tihedalt seotud kohalikke tegevusharusid ja aluseid, eelkõige kalandust. Avatud tegevusulatus tõttu võib kasutada terminit *meremajandus* (*mariculture*), vastandina terminile *põllumajandus* (*agriculture*) (Westerdahl 1986, 7; 1989, 313). Vaid arheoloogilises mõttes hõlmab maastik ainult materiaalseid muistiseid (laevavrakid, eri tüüpi sadamad, ankruplatsid, laadimiskohad, meremärgid jne), kuid neile antakse lisatähendusi, kui arvestatakse ka nende mittemateriaalseid aspekte, näiteks pärimust, laevaehitustraditsioone ja kohanimesid.

Eesti arheoloogias on kultuurmaastiku olemust maismaa kontekstis edasi antud järgmiselt: kultuur + maastik = kultuurmaastik. Selles seoses peetakse looduskeskkonda, mis on küll ajaloolises perspektiivis pidevalt arenenud ja muutunud, tervikuna ühiskonnale n-ö väljastpoolt antuks. Kultuur aga hõlmab midagi, mis tuleneb vaid inimvaimust enesest. Kultuurmaastik peaks laiemalt tähendama maastikku, mis on rikastatud inimühiskonna loova mõtte läbi; mitte ainult kultuuristatud looduskeskkond, vaid ka muutmata maastik selle ümber – oluline on, et inimesel oleks temaga mingi suhe (Lang 1999a, 63). Seega ei muuda loodusmaastikku kultuurmaastikuks mitte ainult inimeste loodud materiaalsete väärtuste n-ö sisseviimine loodusesse, vaid juba inimese subjektiivne suhtumine.

Nii on loodusmaastiku muutumisel ja/või muutmisel kultuurmaastikuks, kas siis maismaal või merenduslikus ümbruskonnas, ja suhte tekkimisel oluline maastiku võime rahuldada inimühiskonna teatud vajadusi ja nõudeid – nii materiaalses kui ka vaimses plaanis. Viimasel juhul võib selline lähenemine kultuurmaastikule olla justkui vaheetapiks maastiku esteetilise külje mõistmise suunas ning edasi võiks seda kontseptsiooni arendada lausa inimpsühholoogiiani.

Kultuurmaastik kitsamas ehk füüsilises tähenduses hakkas kujunema seoses viljelusmajanduse levikuga (kui maa puhastati metsast, s.t kui inimene sekkus loodusesse) (Lang 2001, 81). Mingil hetkel muutus inimene aga looduse üle domineerivaks. Selle vaatenurga kaudu on kultuurmaastik füüsiliselt maismaal nüüdseks lõplikult valmis kujunenud ja/või kujundatud ja loodusmaastikust seda enam eristada ei saagi. Võib-olla kui ainult kihina või kihtidena kunagise loodusmaastiku peal.

Kultuurmaastiku kultuurikomponendis võib eristada kahte tahku – materiaalne ja mittemateriaalne. Materiaalne tahk kujutab endast kultuuri materiaalsel väljundit (materjalid, esemed, ehitised). Mittemateriaalses pooles on omakorda kaks

külge – ideoloogia ehk inimeste suhtumine oma elukeskkonda ja kronoloogia ehk see, kuidas näeb kultuur välja ajateljel, kuidas üks etapp on mõjutanud teist (Lang 1999a, 64). Lähtuvalt just materiaalsete muististe olemasolust maismaal ja merenduslikus ümbruses võib väita, et mõlemad kultuurmaastikud on kronoloogiliselt mitmekihilised ning nende terviklikuks mõistmiseks tuleb tundma õppida nii maastikke kui ka muistiseid ja eraldada eriaegsed kihistused (Lang 1999b, 173–174) ehk arheoloogilises plaanis liikuda tänapäevast mineviku suunas.

Eespool antud merendusliku kultuurmaastiku definitsioonist lähtudes võib väita, et merendusliku kultuurmaastiku ajaloo uurimine hõlmab ruumi kasutamise geograafilist aspekti. Aspekte on palju ning need viitavad kalastamisele meremadalikel samamoodi kui navigatsioonile, sadamatele samamoodi kui sadama konstruktsioonidele, koolmekohtadele, sildadele, parvetuspaikadele ja rahvusvaheliste laevateede tõketele. Vastavalt lisatakse kaldapiirkonna totaalse topograafia visioon; lähedaloleva maa omadused on niisama tähtsad kui sügavuskurvid vee all (Westerdahl 1986, 7; 1989, 313). Kuid ei olnud ju ainult viljelusmajanduse areng see peamine tegur, mis kujundas ja arendas kultuurmaastikku maismaal; füüsilise kultuurmaastiku kõik peamised elemendid (elamud, kindlustused, kultuskohad, matmispaigad, põllud jms) sõltusid ka muudest teguritest, mida võib kokku võtta sõnaühendiga *vaimne kultuurmaastik* (Lang 2001, 82). Nii on tähtis ka merendusliku kultuurmaastiku kontekstis meeles pidada, et selle juures on tõepoolest teisigi aspekte, nagu perspektiivid või kultuurmaastiku tunnetus kalamehel ja/või meremehel, aga ka laevaehitustraditsioonid, pärimus jms – inimesed on elavad ja maastik on seda koos nendega.

Merendusliku kultuurmaastiku juures kehtib kõige rohkem üks kultuurmaastiku aspektidest: inimese mõtestatud ja sümboliseeritud käitumise tulemus – kultuurmaastik – on protsess, kus iga staadium tuleneb eelmisest ja on aluseks järgmisele. See tähendab, et igal ajahetkel on kultuurmaastikus tegutsev inimene mõjustatud sellest, mida seal tegid ta esivanemad, ja temast endast oleneb ühtlasi, mida seal teevad tema järeltulijad (Lang 1999a, 80). Maastik ise on muutlik ja dünaamiline. Rannikumaastikud, mis oma geograafiliste omaduste poolest sobivad merendusliku tegevuse jaoks, võivad vajalikud kultuurilised omadused aja jooksul ka kaotada, kuna ainult inimesed suudavad kultuurilist merenduslikkust püsivalt alal hoida (Westerdahl 1997, 34)⁴. Niisiis ei piisa selleks, et üht maastikku kasutataks inimeste ehk kultuuri poolt merenduslikuna, ainult maastiku geograafilistest omadustest, vaja on ka inimese ehk kultuuri tehtavat valikut. Inimesed elavad mõtestatud ruumis, kus paljude tähtsate paikade seast kerkivad esile erilise tähendusega, teistest kvalitatiivselt erinevad paigad ja ruumiosad (Valk 1999, 165). Kõiki soodsaid rannaalasid ei kasuta ju inimene merendusliku tegevuse jaoks. Vajalik on kultuuriline valik.⁵ Samas võivad ka paikkonna geograafilised omadused aja jooksul muutuda.

⁴ Eesti ajaloo kontekstis ei saa unustada ka sunnimomenti merenduslike tegevuste katkemises – poolesajandiline meresulg 20. sajandil oli tingitud territoriaalpoliitikast ning just sellest sai alguse võõrandumine merest (vt nt Pao 1997, 486–487; Peil 1999; 2001, 63).

⁵ Vt nt Gurli Vedru (2001) artikkel Põhja-Eesti muinasaegsest rannikuasustusest.

Merenduslik kultuurmaastik ja kultuurmaastik maismaal on sarnase tähdusega mõisted. Eraldatus, mis põhineb vaid geograafilisel aspektil, on oluline teineteise allikmaterjalile tähelepanu juhtimiseks. Aga võrreldes merenduslikku kultuurmaastikku tema maismaa paarilisega, tuleb mees pidada, et nende ulatus on hoopis teine, tegevusraadius on merenduslikus ümbruskonnas palju suurem. Ja kuigi ka merendusliku kultuurmaastiku puhul on jälgitav kronoloogiline stratifikatsioon (vanemad süsteemid nooremate all) ning mõlemal juhul on maastik muudetud inimtegevuse poolt ja oma osa on ka looduslikel protsessidel (nagu erosioon) ning vastavusi on peamiste majandusharude traditsioonide jätkuvuses, tuleb vahet teha erinevate merenduslike kultuurmaastike vahel (Westerdahl 1986, 8; 1989, 314). See ei ole levinud maismaa kultuurmaastiku analüüsimisel.

Erinevad merenduslikud kultuurmaastikud

Läänemere ruumis on väga ohtralt looduslikke ja kultuurilisi eeldusi merenduslike kultuurmaastike tekkeks. Tähtsamad on kahtluseta looduslikud tegurid, neist olulisimad on ranniku- või kaldatüübid (Westerdahl 1997, 35). Looduslikud tingimused Läänemere põhjapoolsetel aladel eristuvad kardinaalselt lõunaalade omadest. Näiteks suure osas Soome lõuna- ja Rootsi läänerannikust, mis kuuluvad kristalsete kivimite levikuala piiresse, pole rannaprotsessid võimelised muutma randade ilmet või on muutused äärmiselt aeglased. Samal ajal arenevad vägagi intensiivselt Läänemere lõunapoolsed piirkonnad, kus mere mõjustusele alluvad varasemad kvaternaarsed kobedad setted (Orviku 1992, 5). Põhjas on palju lainetusest vähe mõjutatud saarestikke ning need on läbi aegade pakkunud võimalusi mereteede ja sadamate süsteemideks. Lõunas, kus lainetuse aktiivsel toimel rannad arenevad ja muutuvad kiiresti, on inimese sekkumine palju vajalikum.

Merenduslike kultuurmaastike omavahelised erinevused on tunda eelkõige inimtegevuse intensiivsuses ja maastike geograafilises jaotumises. Merenduslikul kultuurmaastikul on lihtsalt suurem ulatus kui tema maismaa paarilisel. Oma eripäraga on selline geograafiliselt avatud majandusharu nagu kaubavedu ja rohkem lokaalsed tööstusharud, nagu kalastamine ja kütmine. Transpordigeograafia juurde kuuluvad ka teed üle jõgede ja järvede, samamoodi teed nende ääres, viimased viivad kaupade peale- ja mahalaadimiskohtadele. Selliseid laadimiskohti leidub enamasti rannikualade suudmepiirkondades ning neis paikades käis kauplemine tihedas seoses praamitranspordi ja sisemaateedega tõenäoliselt juba muinasajal (Westerdahl 1986, 8; 1989, 314). Need olid kohad, kus sisemaa inimesed ja seal levivad paaditüübid ning peamiselt jõgedel baseeruv kultuurmaastiku areaal kohtusid rannikuelanike ja laevatüüpidega.

Merenduslike kultuurmaastike uurimine nõuab kultuuriajaloolise inventarisatsiooni ja analüüsi seisukohalt maa ja mere muististe kokkuviiimist. Ka teoreetiliselt tuleks üritada maa- ja mereaspekte ühendada. Maastikuarheoloogias võib kultuurmaastiku maismaal mõtteliselt jagada kolmeks osaks: rituaalne, sotsiaalne

ja agraarmaastik (Lang 2001, 83). Ka merenduslikku kultuurmaastikku saab seeguse vaatepunkti järgi osadeks jagada ja välja tuua aspekte, mis seovad sise- ja meremaastikku (Westerdahl 1997, 41–43).

Esmase merendusliku kogemuse ja nii ka aluse kõigile muudele merenduslike tegevustele loob kalandus. Selle baasil on kujunenud **majanduslik maastik**.

Transpordimaastik on näiliselt maine maastik, aga sidemetega merele, sest ta hõlmab eelkõige kaugtranspordi, mis käib maastikku läbivatel mereteedel ja nende ühendustel jõe- ja maateedega. Sellega seonduvad transpordivahendid: merenduslikul kultuurmaastikul peaaegu ainsana laevad.

Võimu- või sotsiaalse maastiku alla kuulub maismaal üldine asustuslaad oma talude, külade ja linnustega ning ka ühiskonna majanduslik käitumine (nagu asukoha valik) (Lang 2001, 83). See maastikutüüp on ka mere puhul orienteeritud territoriaalsusele ja kontrollile, agressioonile ning kaitsele. Siia kuuluvad meremärgid ja kindlustused, nagu allveetõkked.

Laevaehitusega on seotud n-ö **välise ressurside maastik**, mis hõlmab alasid, kust tuuakse sisse või kus toodetakse puitu laevaehituse tarbeks. Tootmist silmas pidades võib see olla eesmärgipäraselt loodud maastik ja sellest tulenevalt teatud puuliike säilitav. Paralleelselt välise ressurside maastikuga käib **sisemiste ressurside maastik** ehk agraarsete ülejääkidega tagamaa, mis võimaldab varustada kaubanduse, kalanduse, jahi ja militaaragressiooni ning ka *status quo* säilitamise jaoks mõeldud meresõite.

Rituaalne või kultuslik maastik mahub **kognitiivse maastiku** alla. See on kui merendusliku kultuurmaastiku mentaalne kaart, mis näitab, millisel viisil erinevad nähtused merendusliku kultuurmaastiku elanike poolt vastu võeti. Selles maastikus on inimesel vajadus monumentide ja maamärkide, näiteks labürintide järele.

Tõenäoliselt annaks merenduslikust kultuurmaastikust veel aspekte või erinevaid maastikke välja noppida, kuid nagu igapäevaelus on kultuurmaastiku rituaalsed, sotsiaalsed ja agraarsed komponendid maismaal omavahel lahutamatu seotud (Lang 2001, 83), kuuluvad ka merendusliku kultuurmaastiku loetletud aspektid omavahel kokku ning nende lahutamine on vajalik üksnes analüüsiks.

Laevad merenduslikul kultuurmaastikul

Allveearheoloogia eriharu, laevaarheoloogia spetsialistide jaoks on 20. sajandi teine pool olnud oluline, et luua kindlat ja püsivat alust laevavrakkide interpreteerimisele ja kui võimalik, siis ka eksponeerimisele. See püüdlus üha kasvab ja on tähtis laevaarheoloogia võimaluste näitamiseks muu arheoloogia kõrval (Cederlund 1995, 103–104). Nimetatud suuna esiletõusu kindlaks põhjuseks võib pidada laiaulatusliku uurimistöö küllaltki hiljutist arengut mitte ainult Eestis, vaid ka mujal maailmas, ja asjaolu, et uurimise objektid – laevad – on võrreldes tavaarheoloogilise materjaliga suhteliselt uudse iseloomuga.

Laevavrakkidel puudub kontrastina teistele jäänustele merenduslikul kultuurmaastikul esmapilgul otsene seos nende leiukohaga ning laev väljendab vaid

ennast hukkumise hetkel. Põhjalikult uurimata võib nende positsioon olla seetõttu problemaatiline (arvestada tuleb ju hoovuste, maakerke jm teguritega, mis võivad muuta nii vraki asukohta kui ka asendit), välja arvatud vrakid kui dateerimise vahendid ja hulga teiste allikate indikaatorid. Kuid siiski on vrakid, ka laevade varustus ning laadung merendusliku kultuurmaastiku kultuurikomponendi materiaalse külje kõige tähtsam osa. Kui vaadelda merenduslikku kultuurmaastikku ka ranniku ja sisemaa konteksti arvestades, siis tuleks ikkagi alustada paadist (veesõidukist). Merenduslik kultuurmaastik järgneb paadile ka rannikule ja sisemaal (Westerdahl 1997, 34). Eelnevaga ei taheta unustada inimeste olemasolu. Tähtsaim on alati kogemus ja kohanemine, mis traditsioonina põlvkonnalt põlvkonnale edasi antakse.

Tuntud laevauurija Carl Olof Cederlund on laevaarheoloogiat nimetanud kommunikatsiooni arheoloogiaks – arheoloogia, mis teeb võimalikuks uurida, kuidas toimetati eri liiki suhtlust, kuidas transporditi kaupu ja ka inimesi ning kuidas oli see integreeritud ja ühiskonna poolt mõistetud. Nii väidab ta, et laevaehitustraditsioonid loovad domineeriva osa ühiskonna kommunikatsiooni ja transpordi tehnilisest baasist. Laevavrakkide dokumenteerimine, uurimine läbi aja ja ruumi ning nende põhjal laevaehitustraditsioonide selgitamine on seetõttu väga oluline. Laevade tüübid loovad aga suures osas funktsionaalse aluspõhja ühiskonna veel baseeruvale kommunikatsiooni- ja transpordisüsteemidele. Vrakide esialgsete funktsionaalsete väärtuste mõistmine on üks viis ühendada üht kindlat veesõidukit selle kunagise kasutamisega. Loomulikult on väga oluline laevavraki funktsionaalne ja kultuuriline seos geograafilise piirkonnaga, kus laev vrakiks muutus (Cederlund 1995, 103–104).

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

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

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

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

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

Maasi laev kui merendusliku kultuurmaastiku element

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

Mudakihist paistvaid laevakaari olid kalurid enne vraki avastamist pidanud vana sadamasilla postide jäänusteks. Ka kirjalikest allikatest oli teada, et keskajal asus Maasilinna ordulossi juures sadam. Leitud laevavrakk annab teavet lähedaloleva sadama kohta. Kuivõrd laev leiti 370 meetri kauguselt tänapäevasest rannast⁶ ja sadam ei saanud nii kaugele ulatuda, siis viitab vrakk tõenäolisele ankruplatsile sadama sissesõidutee suudmes. Laevavraki tugevasti kulunud kiil näitab kas aluse sagedast kaldale vedamist ja/või ka seda, et sadam Maasilinna ordulossi juures polnud eriti sügav. Siinkohal väärib märkimist, et kogu Lääne-Eesti saarestikus puuduvad sügavad sadamad (Mäss 1994, 191).

Aluse põhjalaudadele oli kleepunud mineraalmass, see osutus osaks laevalaadungist, milleks ilmselt oli põletatud või kustutatud lubi. Tegemist ei saa olla lubjakivitükkide või killustikuga ega ilmselt ka laevalaudade tihendamiseks kasutatud eriseguga (Pirrus 1990, 2–3). Nii annab laeva laadung vastuse küsimusele aluse kasutamise ühest võimalikust otstarbest, milleks oli ehitusmaterjali transport. Arvestades saadud dateeringuid⁷ võis ehitusmaterjal olla mõeldud Maasilinna ordulossi kindlustamiseks Liivi sõja eel ja/või selle toimumise ajal. Maasi linnusele sai Liivi sõda siiski saatuslikuks, seda Taani–Rootsi vastuolude tõttu. Lisaks viis aastat varem omandatud endistele piiskopkonna aladele ostis Taani

⁶ Väinameres on lainetus akvatooriumi väheste mõõtmete ning ranniku pinnamoe tõttu nõrk. Rannik areneb aeglaselt ja rannajoon on paljuski säilitanud esmase liigestatuse põhijooned (Orviku 1992, 21).

⁷ Maasi vrakist võeti kaks puiduproovi – 13. ja 15. kaarest kiilu kohalt. Proovid on vahtrapuust ja nende graafikud sobivad omavahel. See lubab väita, et mõlemad puud on kasvanud ühes maakohas, ühes salus. Maasilinna laevavraki graafikud sobitusid, s.t sünkroniseerusid Maasilinna ordulinnuse sõjasadama puiduproovide graafikutega. Puude maharaiumise ajaks saadi 1545. aasta Eesti läänepoolse osa absoluutse dendrokronoloogilise skaala põhjal. Toetudes Maasilinna sadama proovidele, on võimalik järeldada, et laeva ehitamiseks kasutatud puu, millelt võeti Maasi laevavraki proov Ki-24, mis on terve ehk puukoorealuse kihiga, raiuti maha 1543. aastal; puu, millelt oli võetud proov Ki-25, mis ei ole terve ehk puukoorealune kiht puudub, on kasvanud vähemalt 1545. aastani, maha raiutud aga veel mõni aasta hiljem, täpne raiumisaeg on teadmata. Nii ei saanud Maasi laeva ehitamine toimuda oluliselt enne 1550. aastat, küll aga selle aasta paiku. Puit on kohalik, sest see ühtib Maasilinna ordulinnuse puidu kasvu iseloomuga, mis omakorda sobitub Lääne-Eesti dendrokronoloogilise skaalaga (Aluve & Pärt 1986, 5–6).

kuningas 1564. aastal Saaremaa ordualad. Kahel korral, 1568. ja 1575. aastal, õnnestus rootslastel Maasilinn lühemaks ajaks vallutada. Nähes, et vaenlane võib linnuse kergesti muuta oma tugipunktiks Saaremaal, andis Taani kuningas Frederik II 1576. aasta augustis käsu Maasilinn õhkida (Pesti & Rikas 1991, 98–99).

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

Ligikaudu viiendiku ulatuses säilinud kunagise 16 meetri pikkuse ja 6 meetri laiuse Maasilinna laeva ehituskonstruksioonis esinevad iseärasused, mis on tõmmanud enesele tähelepanu sellega, et neile ei leia samaaegseid vasteid mujalt maailmast ning võõrtäavi kiilule kinnitamise viis on ainukordne nähtus laevaehitusajaloos üldse.⁸ Aluse ehitus annab loomulikult informatsiooni eelkõige laeva enda ja tema otstarbe, mitte niivõrd teiste merendusliku kultuurmaastiku elementide kohta. Kuid Maasi laeva puhul on oluline, et ta oli kohalikust materjalist ja kohalike laevaehitajate tehtud alus. Laeva ehitamise koht on iseenesest tähtis merendusliku kultuurmaastiku element. Lääne-Eestis kasvanud puidu kasutamisele viitab dendrokronoloogilise analüüsi tulemus, kohalikule laevaehitustraditsioonile aga aluse ainulaadne ehitusviis. Muu maailma kontekstis omapäraste ja 16. sajandi keskel alles levima hakkavate lahendusvariantide kasutamise laevaehituse juures võis tingida ka asjaolu, et juba alust ehitades arvestati selle ühe tõenäolise ülesandega (ehitusmaterjalide transport Maasi ordulinnuse tarbeks). Sellest võis tuleneda ka laeva ehitusviisi üldine robustsus. Lisaks on 16. sajandi keskpaiga kohta teada, et siis tellis Maasilinnas resideerinud ordufoogt Hiiumaalt kaks uut laeva. Küllaltki usutav on, et uuritud vraki näol on tegu ühega hiidlastest meistrite ehitatud laevadest.

Tüübilt oli Maasi laev kõige tõenäolisemalt Eesti kohalik laevatüüp uisk⁹. Tuntuimad uisud olid Eesti saarte ja mandri vahelise ühenduse pidamiseks ehitatud lahtised kuni 20 meetri pikkused purjekad. Uisu pikkuse ja laiuse suhe on ligilähedaselt sama kui Maasilinna laeval. Maasi laeva võib seda enam pidada uisuks, et alus oli kohalike meeste töö ja tegeles vahel ka inimeste toimetamisega üle Väikese väina. Kui alust kasutati ainult transpordivahendina kivide, lubja vms vedamiseks, võidi seda ka lihtsalt laevaks kutsuda (Mäss 1996, 144).

⁸ Lisaks võõrtäavi kinnitusviisile kuuluvad ehituskonstruksiooni iseärasuste hulka kiilu konstruksioon ja kiilupalk ise, kahekordne plangutus – alumine klinker- ja pealmine karveelplangutus – ning klinkerplangutuse ühendus laeva kaartega.

⁹ Uisk on lihtsa raapurjestusega ühemastiline lahtine veesõiduk, mille pikkuse ja laiuse suhe võis olla vähemalt 4 : 1. Uisu vastupidavuse lööklainetuses tagas painduv puullitmitke konstruksioon. 16. sajandil arenes uisk kõrgema parda ja laiema kerega rannasõidu veolaevaks, mis mahutas kuni 40 inimest ja 8 hobusevankrit.

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

Kokkuvõte

Maismaa kultuurmaastik ja merenduslik kultuurmaastik täiendavad teineteist, et allveearheoloog ei jääks merekeskseks ja arheoloog, kes töötab maismaal, pööraks pilgu ka mere poole. Merendusliku kultuurmaastiku uurimine nõuab mere ja maa muististe kokkuviiimist – nii saab mõistet analüüsi tarbeks osadeks jagada. Kuid merendusliku kultuurmaastiku ulatus maismaa paariliselega võrreldes on hoopis teine – inimtegevuse raadius sellel on suurem – ning geograafilistel, aga ka transpordiviisist ja -vahenditest tingitud põhjustel saab vahet teha erinevatel merenduslikel kultuurmaastikel.

Juba esimestel rannikut asustanud inimestel oli tugev mõju sealsele kultuurilisele ja geograafilisele maastikule, nõnda nagu maastik avaldas mõju neile. Maastikuga seotud tegevuste tulemusel ongi ilmunud erinevatele kohtadele iseloomulik merenduslik kultuurmaastik, mille komponentide hulka saab arvata rannikuasustuse, vee alla jäänud külad ja linnad, paatide randumispaigad, sadamad ning ankruplatsid, meremärgid jne. Loetletutele tuleb lisada ka põlvkonnalt põlvkonnale edasi antav suuline pärimus, laevaehitustraditsioonid ja kohanimed. Kõige olulisemaks komponendiks merenduslikul kultuurmaastikul on autori arvates laevavrakid, mis tunduvad olevat ilma igasuguse seoseta neid ümbritseva maastikuga, kuid tegelikult eksisteerivad lähedastes suhetes teiste kultuurmaastiku elementidega. Merenduslikul maastikul on laevavrakkidel seetõttu eriline roll, et nende mitmekülgne arheoloogiline ja ajalooline uurimine, nii laeva, selle uppumise põhjuste kui ka leiukoha analüüsimine, annab andmeid veesõidukite endi ja teiste kultuurmaastiku komponentide kohta.

Maasi laev, mis on vanimaid Eestist leitud laevavrakke, Balti riikides esimene teaduslikel eesmärkidel ülestõstetud ajalooline laev, ühtlasi Läänemere vanimaid karveelplangutusega laevaleide, on seotud ka teiste merendusliku kultuurmaastiku elementidega. Nii annab Maasi laevavrakk informatsiooni lähedaloleva sadama ja ankruplatsi kohta. Samuti on aluse lugu tema ehitusmaterjali, -konstruktsiooni ja laadungi kaudu seotud Maasi ordulinnuse ajalooa, viidates ka tõenäolisele sisekaubandusele ning ühendusele mandriga.

Kasutatud kirjandus

- Aluve, K. & Pärt, I.** 1986. Aruanne Maasilinna laevavraki nr. 1 puidu dendrokronoloogilisest määrangust. Käsikiri Eesti Meremuuseumis.
- Carlsson, D.** 1991. Harbours and trading places on Gotland AD 600–1000. – Aspects of Maritime Scandinavia. Proceedings of the Nordic Seminar on Maritime Aspects of Archaeology. Roskilde 13th–15th March 1989. Roskilde, 145–158.

- Cederlund, C. O.** 1995. Ship archaeology – communications archaeology. Archaeological ship remains from the medieval period as research material. – *Medieval Ship Archaeology. Documentation – Conservation – Theoretical Aspects. The Management Perspective.* Toim C. O. Cederlund. Stockholm, 103–106.
- Crumlin-Pedersen, O., Porsmose, E. & Thrane, H.** 1996. Atlas over Fyns kyst i jernalder, vikingetid og middelalder. Odense.
- Domízal, R.** 2000. Shipwrecks of Baltic coastal zone and their significance in Polish maritime landscape. – *Schutz des Kulturerbes unter Wasser. Veränderungen europäischer Lebenskultur durch Fluß- und Seehandel. Beiträge zum Internationalen Kongreß für Unterwasserarchäologie (IKUWA '99)* 18.–21. Februar 1999 in Sassnitz auf Rügen. Lübstorf, 345–349.
- Ilves, K.** 2001. Maasi laev ja Pärnu koge merendusliku kultuurmaastiku taustal. Peaseminaritöö. Käsikiri TÜ arheoloogia õppetoolis.
- Lang, V.** 1999a. Kultuurmaastikku luues. Essee maastiku religioosest ja sümboliseeritud korraldusest. – *EAA*, 3: 1, 63–85.
- Lang, V.** 1999b. Kultuurmaastik ja arheoloogia: vastus kommentaaridele. – *EAA*, 3: 2, 170–174.
- Lang, V.** 2001. Maastik ja kultuurmaastik arheoloogias. – *Maastik: loodus ja kultuur. Maastikukäsitlusi Eestis.* Toim H. Palang, H. Sooväli. Tartu, 78–83.
- Mäss, V.** 1994. A unique 16th century Estonian ship find. – *Crossroads in Ancient Shipbuilding. Proceedings of the Sixth International Symposium on Boat and Ship Archaeology Roskilde 1991.* Toim C. Westerdahl. Oxford, 189–194.
- Mäss, V.** 1996. Muistsed laevad, iidsed paadid. Tallinn.
- Orviku, K.** 1992. Characterisation and Evolution of Estonian Seashores. Doctoral thesis at the University of Tartu. Tartu. Käsikiri TÜ Raamatukogus.
- Pao, B.** 1997. Meresaarlased. Kujunemise käändekohti. – *Akadeemia*, 9: 3, 477–489.
- Peil, T.** 1999. Settlement history and cultural landscapes on Osmussaar. – *Estonia Maritima*, 4. Osmussaar – an Island in the Baltic Sea 5–38.
- Peil, T.** 2001. Maastike keskel. – *Maastik: loodus ja kultuur. Maastikukäsitlusi Eestis.* Toim H. Palang, H. Sooväli. Tartu, 57–66.
- Pesti, O. & Rikas, K.** 1991. Saaremaa ajaloo- ja kultuurimälestised. Kaitstavad mälestised. 2., parandatud ja täiendatud trükk. Tallinn.
- Pirrus, E.** 1990. Ekspertiis Maasilinna laevavraki (16. saj.) põhjalaudadele kleepunud mineraal-massi kohta Tallinna Meremuuseumile. Käsikiri Eesti Meremuuseumis.
- Valk, H.** 1999. Maastikust, muististest ja mõtteviisist. – *EAA*, 3: 2, 165–169.
- Vedru, G.** 2001. Põhja-Eesti muinasaegsest rannikukasutusest. – *EAA*, 5: 2, 110–127.
- Westerdahl, C.** 1976. Inventering av muntliga uppgifter om äldre skeppsvrak och andra marinarknologiska fornlämningar. – *Fornvännen*, 3–4, 137–146.
- Westerdahl, C.** 1980. On oral traditions and place names. An introduction to the first stage in the establishment of a register of ancient monuments for the maritime cultural heritage. – *International Journal of Nautical Archaeology*, 9: 4, 311–329.
- Westerdahl, C.** 1982a. Kyrkesviken – några notiser med en bakgrund. – *Bottnisk Kontakt I. Föredrag vid maritimhistorisk konferens i Örnsköldsvik. 12–14 februari 1982.* Örnsköldsvik, 6–11.
- Westerdahl, C.** 1982b. Om maritima kulturcentra med utgångspunkt från Norrlandskusten. – *Bottnisk Kontakt I. Föredrag vid maritimhistorisk konferens i Örnsköldsvik. 12–14 februari 1982.* Örnsköldsvik, 87–89.
- Westerdahl, C.** 1984. Itinerarieleden Blekinge – Reval. – *Bottnisk Kontakt II. Föredrag vid maritimhistorisk konferens i Mariehamn. 3–5 februari 1984.* Mariehamn, 36–46.
- Westerdahl, C.** 1986. Die maritime Kulturlandschaft. Schiffe, Schifffahrtswege, Häfen – Überlegungen zu einem Forschungsansatz. – *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 9, 7–58.
- Westerdahl, C.** 1987. Norrlandsleden II. Beskrivning av det maritima kulturlandskapet. Härnösand.
- Westerdahl, C.** 1988. Det maritima kulturlandskapet. Några reflexioner. – *Bottnisk Kontakt IV. Föredrag vid maritimhistorisk konferens i Skellefteå. 5–7 februari 1988.* Skellefteå, 160–164.
- Westerdahl, C.** 1989. Norrlandsleden I. Källor till det maritima kulturlandskapet. Härnösand.

- Westerdahl, C.** 1996. From land to sea, from sea to land. On transport zones, borders and human space. – International Symposium on Boat and Ship Archaeology. Gdansk, 11–20.
- Westerdahl, C.** 1997. Maritime Kulturlandschaften am Beispiel des Ostseeraumes. Einführung in die Tagungsthematik. – Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie, 15, 33–52.
- Westerdahl, C.** 1998a. The Maritime Cultural Landscape. On the concept of the traditional zones of transport geography. – <http://www.abc.se/~m10354/publ/cult-land.htm> [14.04.2001]
- Westerdahl, C.** 1998b. Några reflektioner över transportförhållanden i Norden i äldre tid. – Människor och båtar i Norden. Sjöhistorisk årsbok 1998–1999. Stockholm, 29–36.

Kristin Ilves

THE MARITIME CULTURAL LANDSCAPE AND THE MAASI SHIP AS ITS ELEMENT

Summary

The term “maritime cultural landscape” was introduced already at the beginning of the 1980s in Scandinavia but is still quite unknown in Estonia. In rather numerous terrestrial cultural landscape treatments, only so-called terrestrial elements of maritime environment, such as harbours, are mentioned. Shipwrecks are considered as closed finds and time capsules in Estonian present-day archaeological and under-water archaeological research. The present article introduces the term “maritime cultural landscape” and tries to answer the following questions: Why is the mentioned term distinguished? What does it comprise? What kind of relationship does it have to its terrestrial counterpart? The distinction made between different maritime cultural landscapes, mostly because of natural factors, is also dealt with. In the second half of the article, the ships’ role in the maritime cultural landscape in general is analysed and, using the Maasi ship as an example, it is shown that some elements of the maritime cultural landscape are strongly connected to each other.

The term “maritime cultural landscape” was introduced and further developed by Christer Westerdahl. His work in Northern Sweden, in 1975–80, his description of the maritime cultural landscape in Norrland and the systematic approach used there have created a base for similar works elsewhere in the world. The present article supports itself on Westerdahl’s earlier, structurally characterized work in defining and introducing the term “maritime cultural landscape”. The terrestrial cultural landscape treatments by Valter Lang are also used. In examining these two terms side by side the intention was to show their similarity and mutually complementing nature. Still, these two terms are abstractions to the author of the present article, terms which have developed because of human thought, but which have incredibly many sources for investigation.

In turning the natural landscape into a cultural landscape, whether in land or in maritime environment, in order to create a relationship, the landscape’s ability to satisfy both material and spiritual needs and requirements of human societies

is crucial. Thus, the term “maritime cultural landscape” comprises the whole network of sailing-routes, old as well as new, with ports along the coast, the related constructions and remains of human activity, under water as well as above water. In the archaeological sense material relics will have additional meaning only if their nonmaterial aspects, such as local tradition, shipbuilding traditions and place names, are also taken into consideration. Primarily the study of the history of the maritime cultural landscape illustrates the geographical aspect of the utilization of space in a maritime environment.

The terms “cultural landscape” and “maritime cultural landscape” complement each other; separation rests mostly on geographical aspects and is important in broadening the under-water archaeological research. But in comparing the maritime cultural landscape with its terrestrial counterpart, it must be accounted that maritime space is more extensive. Proceeding primarily from natural factors – from coast or shore types, but also from ways and means of transportation, different maritime cultural landscapes can be distinguished.

Shipwrecks, in contrast to other remnants in maritime cultural landscape, at first sight lack any obvious relationship to their immediate surroundings, expressing only the ship itself at the moment of catastrophe. The study of shipwrecks makes it possible to find new knowledge, above all, about the ship as a material product of culture. Finding the ship at the site of wrecking is a unique opportunity to study the moment of catastrophe but this, however, does not make the ship a closed find, except if it sank far out in the sea. Most of the ships are still to be found near ports or sailing-routes. The ship’s construction constitutes a closed find from the time of foundering, because it consists of a great number of elements possible to analyse as a unity. But a certain portion of that unity may also have been replaced since the time of construction, by repair work at different times and places. Possible connection between a shipwreck and cultural landscape must be decided by way of analysis of the circumstances and site of wrecking – complex archaeological and historical investigations have often proved that shipwrecks still exist in close relation to other elements in the maritime cultural landscape.

Discovered in 1985 and salvaged in 1987, the Maasi shipwreck, dated to the 16th century, is near the medieval harbour and has evidently drowned as a result of burning. This wreck gives information about the nearby harbour. As it was found 370 m off the shore and the harbour could not stretch so far, the wreck refers to the possible anchoring place at the mouth of the harbour entrance. The Maasi ship’s keel is badly damaged and entirely worn-out, which indicates either that the vessel was launched often or that the harbour near the castle of Maasilinn was not deep enough. The ship’s cargo – petrified slaked lime – shows one possible purpose for the vessel – the transportation of building materials. Dendrochronological analysis shows that the ship was built approximately AD 1550 of wood of local origin. Considering these data, it is possible that building materials were meant for the Maasilinn castle in conditions of the threat of the Livonian

war. The wrecking of the ship was probably also connected with the history of the Maasilinn castle. The craft's owners themselves could have set fire to the ship and drowned it, especially considering the vessel's worn-out keel, which indicates that the craft was so worn-out through the transportation of heavy building materials and continuous journeys near the coast that it was of no further use. But it is also possible that the anchored ship was set in fire during the Livonian war in August 1576 when the Maasilinn castle was blown up by order of its owner, the Danish King, or earlier in connection with Swedish conquest attempts. Analysis of the shipwreck construction clearly shows craft's connection to its building-place, which is an important element of the maritime cultural landscape. The results of the dendrochronological analyses prove the use of wood from Western Estonia. The ship's quite exceptional construction points to a local shipbuilding tradition. Thus the archaeological and historical investigation of the Maasi ship proves that different elements of the maritime cultural landscape are strongly connected to each other.