

A-65707

Üle TAMLA

2005 aasta arheoloogiliste välitööde tulemused
Results of archaeological fieldwork in 2005

Antti JONANSON and Martti YLÖNEN

Archaeological excavations at Jägala Hillfort
Arheoloogilised välitööd Jägala hüüdnõelal

Andres TPAULI and Kristina JONANSON

Archaeological research on Kaasika Hüüdnõel and Kõpu Hüüdnõel
Arheoloogilised välitööd Kaasika hüüdnõelal ja Kõpu hüüdnõelal

Andri LÄNE and Mergel LÄNEMAN

New investigations at Saari Field of Põhja-Saaremaa
Uus uuritud Põhja-Saaremaa Saari välitööd

Merge KORSJA, Yulia LÄNE, Karin PÄRILTS and Tiina PÄRILTS

Ringwall enclosure of Lapsi in Lääne-Võo Southern Harjumaa
Lapsi valliküla ümbruse arheoloogilised välitööd

Andri MÄNDL

Über die Funktion der Siedlung Uusla Västana
Uusla Västana asula funktsioonid

Maria AAS

Excavations on the coast of Pühniküla and Mõniste, Saaremaa
Arheoloogilised välitööd Pühniküla ja Mõniste rannal

Maria AAS

Archaeological investigations on the coast of Saari Bay on Saaremaa
Arheoloogilised välitööd Saaremaa Saari lahe kaldal

Merge KORSJA and Martti YLÖNEN

Archaeological investigations in the surroundings of Kõpuväli and Lõunakõpu
Arheoloogilised välitööd Kõpuväli ja Lõunakõpu ümbruses

Andri PÄRILTS and Mergel LÄNEMAN

Excavations on the site of Kõpuväli in the surroundings of Kõpuväli
Kõpuväli ümbruses asula Kõpuväli arheoloogilised välitööd

Merge KORSJA and Mergel LÄNEMAN

Excavations on the site of Lõunakõpu in Tartu
Lõunakõpu ümbruses asula Lõunakõpu arheoloogilised välitööd

**ARHEOLOOGILISED
VÄLITÖÖD
EESTIS**

**ARCHAEOLOGICAL
FIELDWORK
IN ESTONIA**

2005

Koostanud ja toimetanud
Ülle Tamla

Muinsuskaitseamet
Tallinn 2006

© 2006 Muinsuskaitseamet
Uus 18, Tallinn 10111, Eesti
National Heritage Board
Uus 18, Tallinn 10111, Estonia

Esikaas: Hilisviikingiaegne kõrva- või oimurõngas.
Rekonstruktsioon 2005. a. avastatud Ubina hõbeaardes
sisalduva fragmendi põhjal. Joonistanud Kersti Siitan.
Cover: Earring or temple ornament from Late Viking Age.
Reconstruction based on the fragment from the silver board
of Ubina discovered in 2005. Drawing by Kersti Siitan.

Tagakaas: Tartust Tähtvere tänaval 2005. a. leitud 15. saj.
haruldase savikannu kild.
Back cover: Fragment of stoneware goblet from the 15th century.
Stray find from Tartu, Tähtvere Street in 2005.

Toimetuskolleegium:

Ants Kraut
Erki Russow
Toomas Tamla
Ülle Tamla
Kalev Uustalu
Heiki Valk

Uus 18, Tallinn 10111, Eesti
e-mail: info@muinas.ee

Kujundus ja küljendus:
Jaana Kool

ISSN 1406-3972

TARTU ÜLIKOOLI
RAAMATUKOBU
SUNDFASEMPALAR

TRACKWAYS OF THE LEHU SUURSOO MIRE IN PÄRNUMAA

Ain LAVI and Maili ROIO

*Tallinna Ülikooli Ajaloo Instituut (Institute of History, University of Tallinn),
Rüütli 6, 10130 Tallinn, Eesti (Estonia)*

Ain.Lavi@mail.ee

*Muinsuskaitseamet (National Heritage Board),
Uus 18, 10111 Tallinn, Eesti (Estonia)*

Maili.Roio@muinas.ee

North and northwest of Pärnu extensive marshlands are located, a part of which are industrially exploited. One of these is the Lehu Suursoo mire, up to 8 km long and 6 km wide area 30 km north of Pärnu. There peat is being cut on an extensive territory, whereby on several occasions old log tracks have been brought to light by digging of drains in those peat fields. The first remains of a log pavement were discovered beneath a 0.6–0.7 m thick peat layer in 1971. Mati Mandel who investigated the site in 1975 ascertained that 2–2.5 m long axe-cut laths and logs had been used to build the N–S-oriented road, which could be observed in a 1976, 300 m long section (Mandel 1975; 1976a, 605–606). The result of radiocarbon dating of the timber sample taken from this road (Tln-813) was 440 ± 60 years. In summer 2004 Raimo Pajula from the Institute of Ecology reported of new discoveries of trackways in Lehu Suursoo. Investigations were carried out in 2004 and 2005 to verify the reports (Lavi 2006). The locations and directions of the trackways were established and samples were taken for radiocarbon dating of the sites.

RESULTS OF THE PRELIMINARY INVESTIGATIONS

All in all, **remains of six trackways have been discovered** in Lehu Suursoo. Of these I–IV are located in the northern part of the mire, and V and VI more than a kilometre towards southwest (Fig. 1). Single-layered timber pavements of puny bog pines trunks are laid crosswise to the direction of the road broadly in N–S direction. At the skirts of the mire pine logs with a diameter of 18–20 cm, grown on mineral soil (Fig. 2), have also been brought for paving. The logs of the pavement reveal axe cuts in several places (Fig. 3). Northern roads, marked with numbers II–IV, run parallel and close to each other. Road I is located separately about 300 m west of them. Traces of trackway I running in N–S direction could be observed beneath a 0.7 m thick peat layer. This road most likely dates from the period of the Livonian War and the battles between Poland and Sweden at the beginning of the 17th century.

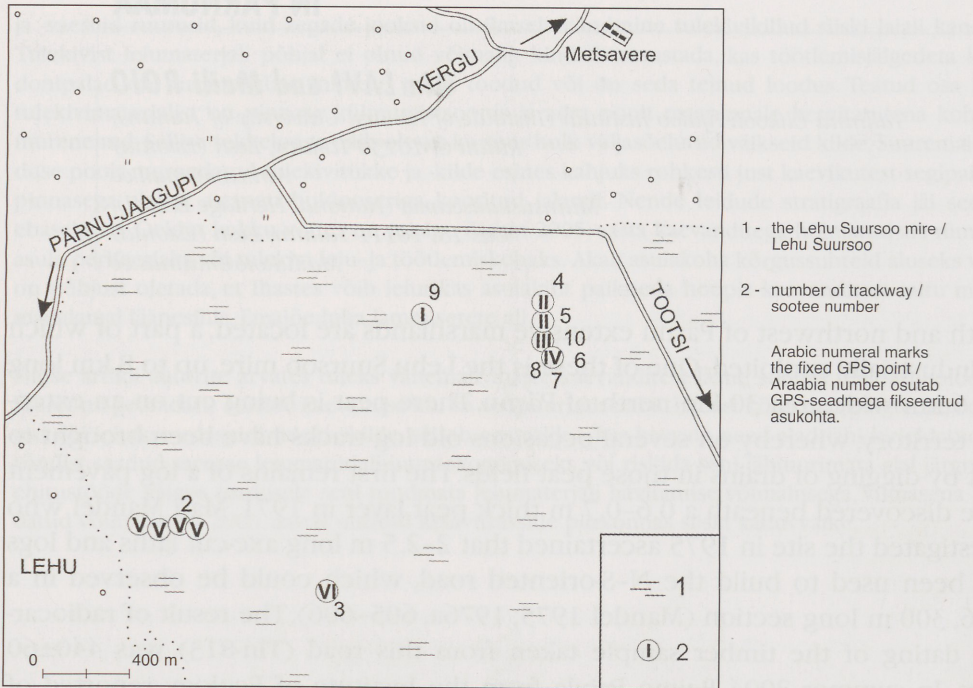


Fig. 1. Trackways in the northern part of the Lehu Suursoo mire.
 Joon. 1. Sooteed Lehu Suursoo põhjaosas.

On the site of discovery of road II remains of a timber pavement could be observed at two different depths. The upper logs (see tab. : II, 1) came to light in the profiles of three ditches at a depth of 90-100 cm. The road turned slightly towards NNW-SSE and was laid of laths and logs with a diameter of 8-18 cm and a length of 2.8-3.1 m in a single layer. The road probably dates mainly from the 15th century whereas logs dating much earlier, even from the 13th century, have also been utilized. In the same place a trackway of the 13th-14th centuries (tab. : II, 2) came to light at a depth of 130-140 cm. This, unlike the upper one, was mainly laid of poles with a diameter of 5-8 cm.

The remains of the III log pavement were located about 60 m eastwards at a depth of 50-60 cm. This road had also been laid of trunks with a diameter of 7-18 cm and could be dated to the period from the 15th century to the 1st quarter of the 16th century.

Trackway IV was located about 30 m east of the previous one and its remains were discovered at a depth of only 50 cm. Proceeding from the radiocarbon analy-

sis of the timber sample recovered there (see tab.) the road could be dated to the end of the 13th century - the beginning of the 14th century. On the other hand, the fact that the peat layer covering this road was only half of the thickness of the layer above road II, suggests a considerably later date of this road - built in the 16th-17th centuries. It is likely that the well-preserved logs of some earlier road were used for laying this one, too.

Trackways V and VI were located 0.7-1.2 km southwest of the northern ones. Proceeding from the N-S direction of roads I-IV the roads V and VI cannot be considered as a continuation of the northern roads. These pavements apparently belong to different trackways. Trackway V is located in a peat field and is covered only with a 10-15 cm thick peat layer; therefore some logs have partly come to light already. This road runs roughly in NW-SE direction, with a slight inclination in the WNW-SSE direction. Radiocarbon analysis

of the two timber samples from this log pavement (see tab.: Tln-2887, Tln-2888) dates the road to the 14th century. In 2006 rescue excavations of the endangered site will be carried out here.

Trackway VI runs about 400 m ESE of the previously mentioned one and at the moment the area is so far untouched by peat-cutting. The road running in the NW-SE direction also dates from the 14th century.



Fig. 2. Trackway I. View of the log pavement discovered in the wall of the ditch.

Joon. 2. Sootee I. Vaade kraaviseinas paljandunud palksillutisele.



Fig. 3. Trackway II. Axe marks on a log of the medieval pavement.

Joon. 3. Sootee II. Keskaegse sillutise palgil säilinud kirvega töötlemise jäljed.

CONCLUSIONS

Preliminary investigations so far have produced a primary outlook of the trackways, the location, direction, depth and age have been specified. The investigation of the construction details, extent and the spot where they had been leading to require more extensive archaeological excavations. At the present stage of investigation we may suppose that these tracks were laid mainly in the 14th-15th centuries but they could have still been used in the 16th and the 17th centuries. Trackway I investigated by M. Mandel in 1975 was located about 1 km SE of Annamõisa, thus joining the above-mentioned northern trackways. Most likely it was a northern section of roads I-IV, destroyed by peat cutting.

Today trackways are known from the northern part of the Suursoo mire, but in earlier times discoveries of the remains of trackways in the southern part of the mire have also been reported (Karus 1977, 183). Following the direction of the discovered trackways they seem not to have been constructed for a straighter crossing over the mire. Quite to the contrary, the aim might have been quick access from mineral ground to the bog where strangers could not follow easily. In this aspect the bog island named Ämmametsamägi in the middle of the mire is noteworthy. In oral tradition it is regarded as an old refuge (Tilk 1927, 33-35; Mandel 1976a, 606). This hummock had once been a 2-3 m high ridge with a diameter of about 300 m, covered with forest, in the middle of the bog (Mandel 1976b). Today it is located in the middle of an exhausted peat fields. This bog island seems likely to have been the destination of the mentioned trackways. Most of the ancient trackways have been presumed to be secret roads leading to refuges (Lavi 1998, 84).

The marshy eastern part of the Pärnu-Jaagupi parish is quite thinly populated owing to the shortage of tillable land and the fact that in the neighbourhood of large marshy areas more delicate crops are endangered by early night frosts throughout all summer months (Annuk & Hirmo 1988, 194). Traces of earlier farming cultures in this region are known from the neighbourhood of Tori and Väandra, dating from the Roman Iron Age, and probably there are still some more to be discovered around Pärnu-Jaagupi (Lõugas & Selirand 1989, 271-272). The situation formed in this district by the Late Iron Age is represented by the stone graves of Lehu, Mõisaküla and probably also Tabria. The latter burial sites, located near the western margin of the Suursoo mire, were excavated at the turn of the 19th-20th centuries by the Pärnu Society for Research of Antiquities. The excavations of the stone grave of Lehu (the so-called Moorits' chapel) in 1900 brought to light cremation burials with grave goods typical of the 11th-13th centuries,

Table. Radiocarbon dates from the trackways of Lehu Suursoo.

Tabel. ¹⁴C-dateeringud Lehu Suursoo palkteedest.

Laboratory No.	Sample origin	¹⁴ C years BP	68,3% (1sigma) cal AD	95,4% (2sigma) cal AD	GPS point
Tln-2896	Trackway I	347±47	1483-1525 1555-1633	1453-1641	9
Tln-2890	Trackway II,1	420±41	1435-1489 1601-1611	1421-1523 1569-1627	4
Tln-2891	Trackway II,1	776±57	1215-1265	1067-1081 1125-1137 1157-1301 1369-1383	5
Tln-2897	Trackway II,2	680±56	1281-1309 1311-1321 1351-1387	1255-1403	5
Tln-2894	Trackway III	407±57	1435-1519 1595-1621	1421-1531 1541-1637	10
Tln-2893	Trackway III	515±47	1333-1339 1399-1439	1305-1355 1357-1365 1387-1453	
Tln-2895	Trackway IV	656±56	1289-1323 1349-1389	1275-1407	6
Tln-2888	Trackway V	626±48	1299-1327 1345-1373 1379-1395	1289-1405	1
Tln-2887	Trackway V	552±41	1325-1347 1391-1425	1385-1435	2
Tln-2889	Trackway VI	617±57	1299-1329 1341-1371 1379-1397	1287-1415	3

including a beard axe with a shafthole and butt extensions (Selirand 1974, 90-91), knives, nails, a fragment of a bronze pin with cross-shaped head, penannular brooches, finger-rings and spirals (Schockhoff 1901, 149-156, Tab. 1; Tallgren 1925, 44; Selirand 1974, 51). In the same year excavations also took place on the stone grave of Tabria, where bones from cremation and inhumation burials were discovered (Schockhoff 1901, 150). The excavations of the stone grave of Mõisaküla (so-called Margu chapel hill) in 1897 brought to light richly furnished cremation burials. The finds included spearheads, penannular brooches, bracelets, buckles and belt mountings. The discovered inhumation burials were dated to the 15th-16th centuries on the basis of coins found with them (Sb. Pernau 1897-1898,

15–27; Selirand 1974, 51). In view of the base of the trackways I–IV it seems that the builders and users of the trackways discovered in Suursoo had mainly been the inhabitants of Pööravere and Annamõisa, as well as Kergu and Kaisma located northeast of the marsh. As for the trackways V–VI starting from the meadows of Lehu village, these were apparently used by the inhabitants of Lehu and Mõisaküla. The aim of the log roads was to grant the inhabitants the access by secret tracks to the refuge protected by the mire in the case of war and plunder.

References

- Annuk, K. & Hirmo, E. 1988.** Soode põllumajanduslik kasutamine. – Eesti sood. Tallinn, 192–198.
- Karus, G. 1977.** Vanade teede jälgi Suursoos ja Seljamäel. – Eesti Loodus, 3, 187.
- Lavi, A. 1998.** Eesti vanadest sooteedest. – EAA, 2, 65–93.
- Lavi, A. 2006.** Aruanne inspeksioonist Lehu Suursoo vanade sooteede leiukohale. (Manuscript in AI.)
- Lõugas, V. & Selirand, J. 1989.** Arheoloogiga Eestimaal teedel. Tallinn.
- Mandel, M. 1975.** Aruanne Pärnu-Jaagupi ümbruse muististe inspekteerimisest 16. okt. 1975. a. (Manuscript in AI.)
- Mandel, M. 1976a.** Pakktee Suursoos. – Eesti Loodus, 9, 605–606.
- Mandel, M. 1976b.** Aruanne Pärnu-Jaagupi ümbruse muististe inspekteerimisest 17.–18. mail 1976. a. (Manuscript in AI.)
- Schockhoff, M. 1901.** Ueber Gräber im Pernauschen Kreise. – Sitzungsberichte der Alterthumforschenden Gesellschaft zu Pernau. Bd. II, 1899–1901.
- Sb. Pernau 1897–1898** = Sitzungsberichte der Alterthumforschenden Gesellschaft zu Pernau. Bd. I, 1897–1898.
- Selirand, J. 1974.** Eestlaste matmiskombed varafeodaalsete suhete tärkamise perioodil (11.–13. sajand). Tallinn.
- Tallgren, A. M. 1925.** Zur Archäologie Eestis, II. Von 500 bis etwa 1250 n. Chr. *Acta et Commentationes Universitatis Tartuensis* (Dorpatensis). B. VIII:1. Dorpat.
- Tilk, A. 1927.** Pärnu-Jakobi kihelkonna kirjeldus 1927. a. suvel. (Manuscript in AI.)

LEHU SUURSOO SOOTEE PÄRNUMAAL

Ain LAVI ja Maili ROIO

Pärnust põhja ja loode pool laiuvad ulatuslikud soomassiivid, millest osa on tööstuslikus kasutuses. Nende hulka kuulub ka Pärnust 30 km põhja poole jääv kuni 8 km pikkune ja 6 km laiune Lehu Suursoo, kus ulatuslikul alal toimub turbakaevandamine. Sealsete freesturbaväljade kuivenduskraavide kaevamisel on mitmel korral, ja viimati 2004. aastal, satunud vanade palkteede jäänustele. Leiuteadete kontrollimiseks tehti 2005. aastal Lehu Suursoos eeluuringuid, mille käigus fikseeriti sooteede asukohad ja kulgemissuunad ning võeti proove mälestiste dateerimiseks.

Kokku on Lehu Suursoos seni avastatud kuue sootee jäänused, millest I-IV asuvad soo põhjaosas, V ja VI aga üle kilomeetri edela pool (joon. 1). Üldjoontes põhja-lõunasuunalised ühekihilised puitsillutised olid laotud tee kulgemissuunaga risti asetatud kidurakasvuliste soomändide tüvedest; soo äärealale oli tee-ehituseks toodud ka mineraalmaal kasvanud 18–20 cm läbimõõduga männipalke (joon. 2). Sillutise palkidel oli mitmes kohas näha kirvega raiumise jälgi (joon. 3). Põhjapoolsetest teedest kulgesid numbritega II-IV tähistatud teed paralleelselt ja lähestikku. Eraldi jäi neist u. 300 m lääne pool paiknev I tee.

I sootee põhja-lõunasuunalise palksillutise jäänused avastati 0,7 m paksuse turbakihi alt. Tõenäoliselt pärineb see tee Liivi sõja ja 17. sajandi algupoolel Poola - Rootsi vahel peetud võitluste ajast. II tee leiukohal oli märgata puitsillutise jäänuseid kahes erinevas sügavuses. Ülemised palgid (vt. tab. : II, 1) tulid nähtavale kolme kraavi profiilis 90–100 cm sügavuses. Tee pöördus kergelt põhjaloodest-lõunakagusse ja oli laotud ühekihilisena 8–18 cm läbimõõdu ja 2,8–3,1 m pikkusega latidest/palkidest. Näib, et mälestis kuulub põhiosas 15. sajandisse, kuid selle rajamiseks on ära kasutatud ka varasemaid, s.o. 13. sajandist pärit palke. Samas kohas tuli 130–140 cm sügavuses nähtavale 13.–14. sajandist pärit sootee (tab. : II, 2), mis erinevalt ülemisest teest oli põhiosas ehitatud 5–8 cm läbimõõduga roigastest. III palksillutise jäänused paiknesid u. 60 m ida pool ja ilmusid nähtavale 50–60 cm sügavuses. Seegi tee oli rajatud 7–18 cm läbimõõduga tüvedest ning pärineb ajavahemikust 15. sajand kuni 16. sajandi esimene veerand. IV sootee asus eelmisest u. 30 m ida pool ning selle jäänused olid vaid 50 cm sügavuses. Siit saadud puiduproovi ¹⁴C-analüüs (vt. tab. : Tln-2895) osutas vanusemäärangule 13. sajandi lõpp kuni 14. sajand. Pidades silmas asjaolu, et IV teed katab II teest pea poole õhem turbakiht, peaks IV tee olema hoopis hilisem ja kõige tõenäolisemalt ehitatud 16.–17. sajandil. Võib arvata, et sellegi tee rajamisel on ära kasutatud mõne varasema sootee hästisäilinud palke. V ja VI sooteed asusid põhjapoolsetest teedest 0,7–1,2 km edela sihis. Võttes arvesse I-IV tee põhja-lõunasuunalist kulgemissuunda, näib, et V ja VI tee ei saa olla põhjapoolsete teede jätkuks. Ilmselt on nende sillutiste näol tegemist omaette sooteedega.

V sootee on jäänud freesturbaväljale ja seda katab vaid 10–15 cm paksune turbakiht; osaliselt on teepalke tulnud juba päevavalgele. See tee kulgeb üldjoontes loodest kagusse, kerge kaldumisega lääneloe-lõunakagu suunda. Palksillutisest võetud kahe puiduproovi ¹⁴C-analüüsi (vt. tab. : Tln-2887, Tln-2888) põhjal pärineb see tee 14. sajandist. 2006. aastal kavatakse ohustatud muistise alal teha päästekaevamisi. VI sootee kulgeb eelmisest u. 400 m idakagu pool ja see paikneb hetkel veel turbatootmisest puutumata alal. Loodest-kagusuunaline soosild pärineb samuti 14. sajandist.

Seniste eeluuringutega on sooteedest saadud esmane ülevaade, täpsustatud on nende asukohta, kulgemissuunda, sügavust ja vanust. Seni teatakse sooteid Suursoo põhjapoolsest osast, kuid on andmeid, et varasematel aegadel on palkteede jäänuseid tulnud päevavalgele ka soomassiivi lõunapoolsest osast. Praeguste andmete põhjal võib arvata, et siinsed teed rajati põhiosas 14.–15. sajandil,

kuid nad võisid olla kasutuses veel 16. ja 17. sajandilgi. Jälgides avastatud palkteetrasside suunda näib, et neid ei ehitatud soo otsemaks ületamiseks. Pigem vastupidi: eesmärgiks võis olla mineraalmaalt kiire pääs soosalale, kuhu võõrad nii kergesti ei saanud. Seoses sellega väärib tähelepanu keset raba asuv Ämmametsamäe-nimeline soosaar, mida rahvatraditsioonis peetakse vanaks pelgupaigaks. See koht oli keset pehmet sood kerkiv 2–3 m kõrgune ja u. 300 m läbimõõduga metsakasvanud seljak, mis nüüdisajaks on jäänud ammendatud turbaväljade keskele. Tundub usutav, et nimetatud soosaar võis olla siinsete sooteede sihtkoht. Ka enamiku teiste uuritud sooteede puhul on oletatud, et tegemist oli pelgupaikadesse viivate salateedega.

Pärnu-Jaagupi kihelkonna soine idaosa on üsna hõreda asustusega. Selle põhjuseks on harimiskõlbliku maa nappus ja tõsiasi, et suure soo läheduse tõttu on külmaõrnod viljad ohustatud suvelõpu varastest öökülmadest. Varasema maaviljeluskultuuri jälgi on siinses piirkonnas rooma rauaajast teada Tori ja Vändra kandist ja tõenäoliselt on need seni avastamata Pärnu-Jaagupi ümbruses. Sellel asustuspõhjal hilisrauaajaks kujunenud seisu esindavad Lehu, Mõisaküla ja võimalik, et ka Tabria kivikalmed. Suursoo lääneserva lähedal asuvatel matmispaikadel tegi 19.–20. sajandi vahetusel kaevamisi Pärnu Muinsusuurimise Selts. 1900. aastal toimunud Lehu kivikalme (“Mooritsa kabel”) kaevamistel leiti põletusmatuseid koos 11.–13. sajandile iseloomulike hauapanustega, mille hulgas oli 11.–12. sajandisse dateeritud silma- ja kannalappide ning lõuaga kirves, nuge, naelu, pronksist ristpeaga rinnanõela katke, hoburaudsõlgi, sõrmuseid ja spiraaltorukesi. Samal aastal kaevati ka Tabria kivikalmet, kust leiti põletus- ja põletamata matustest pärit luid. Mõisaküla kivikalme (“Margu Kabelimägi”) kaevamistel 1897. a. leiti rohkete panustega põletusmatuseid, kus leidude hulgas oli odaotsi, hoburaudsõlgi, käevõrusid, pandlaid ja vööilustusi. Siinsed laibamatused pärinesid nende juures asunud müntide põhjal 15.–16. sajandist. Näib, et Suursoos avastatud sooteede rajajateks ja kasutajateks olid eelkõige Pööravere, Lehu, Mõisaküla ning rabast kirde poole jääva Kergu ja Kaisma piirkondade elanikud. Palkteede rajamise eesmärgiks oli sõdade ja rüüstamiste korral luua elanikele võimalus pääseda mööda salateid soost varjatud pelgupaika.