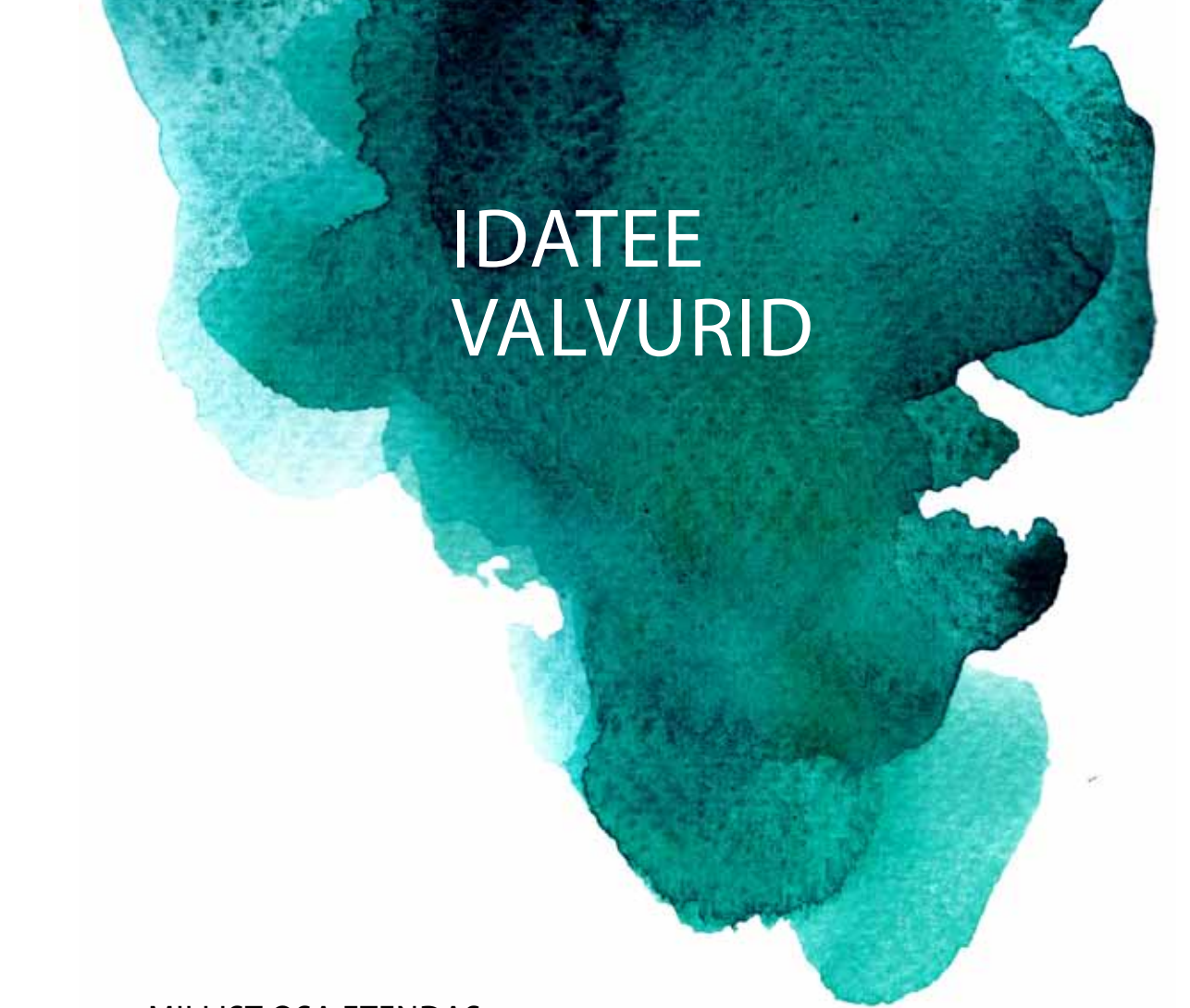




IDATEE VALVURID

MILLIST OSA ETENDAS varjaagide laia idateede võrgustiku kujunemises nende lähim meretagune maa, kus alates Kuramaast kuni Põhjalaheni elasid läänemeresoome keeli kõnelevad rahvad? Ainuüksi põgus pilk maakaardile kinnitab, et ükski varjaag ei oleks pääsenud Läänemerelt Ida-Euroopa sügavustesse ilma seda piirkonda läbimata ja siinse rahvastikuga kontakteerumata. Kuna läänemeresoome aladele jäid kõik Idatee peamised sissesõiduvärvad, võib oletada, et varjaagide idaretkede osanikeks olid algusest peale ka eestlaste esivanemad. Läänemeresoome eliidi osalusest Idatee kasutamises annavad tunnistust tollased aardeleiud, mille rohkuse poolest paistab silma just tänapäeva Eesti territoorium. Võib koguni öelda, et viimastes on talletunud *Austrveгри* ekspluateerimisel saadud tulu.

Evald Tõnisson

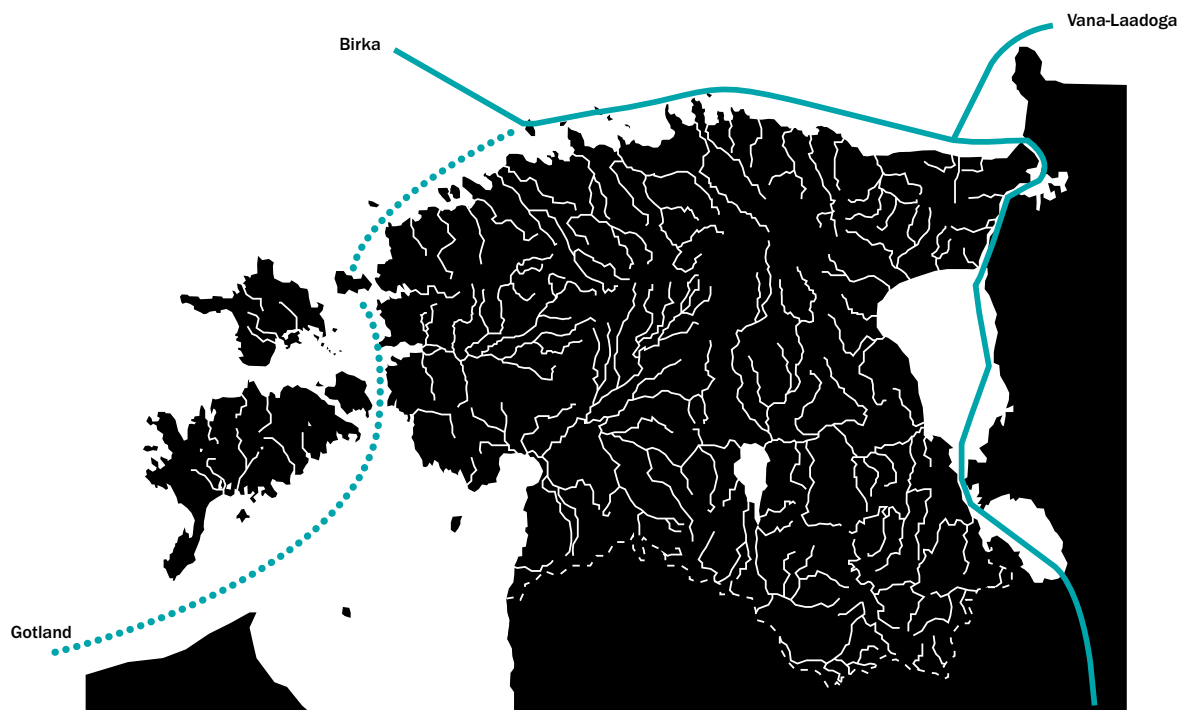
„Idatee, Austrvegr, Österled – läänemeresoome perspektiivis“

SUUR KAUBATEE

Viikingiaja olulisim kaugkaubandustee oli *Austrvegr* ehk Idatee, mis sai alguse Birkast (Hedebyst), suundus pärast Ahvenamaa ja Edela-Soome sadamate läbimist Rävala peale, kulgedes seejärel juba piki Põhja-Eesti rannikut Loode-Venemaa suunas. Sealsete suurte jõgede kaudu oli võimalik omakorda seilata edasi nii Kaspia kui ka Musta mereni. Suuremate kärestike juurde, kus kaupa tuli ümber laadida, hakkasid kiiresti kujunema kindlustatud punktid, kus peatuti, täiendati varusid ja kaubeldi. Tallinna lahes asuva Naissaare kohal ühines *Austrvegri* põhitrassiga ka üks Eesti ja Läti läänerannikut möjutanud kaubatee (joonis 1), mille tähtsus kasvas hüppeliselt hilisviikingiajal pärast Birka hävingut (975 pKr). Nimetatud veeteekeskkonnas oli keskne roll Gotlandi saarel, kust pärit meresõitjad võtsid Kuramaa rannikule jõudes kursi põhja poole, läbisid rannikulähedastes vetes liikudes Suure väina ja seilasid seejärel juba Soome lahe suunas.¹ Arvestades Lääne-Eesti arheoloogilises aineses täheldatavaid ühisjooni Ojamaaga, võib arvata, et ka läänlased ja saarlased käisid omakorda Gotlandi saarel kauplemas.²

Soome lahte Bütsantsiga ühendanud marsruuti on esimest korda kirjeldatud 12. sajandi alguse vanavene algletopissis „Ajalike aastate lugu“: „... kõigepealt ületati Must meri ja sõideti Dneprit mööda põhja poole. Dnepri ülemjooksul veeti laevad maad mööda Lovati jõeale, mis voolab Ilmeni järve. Sealt sõideti Volhovi jõge pidi edasi Laadoga järvele. Laadogalt viis Neeva jõgi Läänemerele.“³ Kaubateed Mustale merele ehk „varjaagide juurest kreeklasteni“ (joonis 2) ongi seostatud tavaliselt Soome lahelt Neevale ja sealt üle Laadoga Volhovile ning Lovati kaudu Dneprile viinud veeteega. Tuginedes arheoloogilisele leiumaterjalile, võib öelda, et sama aktiivselt kasutati ka Soome lahelt Narva jõe suundunud trassi (joonis 1). Eesti ajaloolased on erinevalt Vene kolleegidest seda kaubateed siiani võrdlemisi vähe käsitlenud ja oma sellekohastes uurimustes arvesse võtnud.⁴

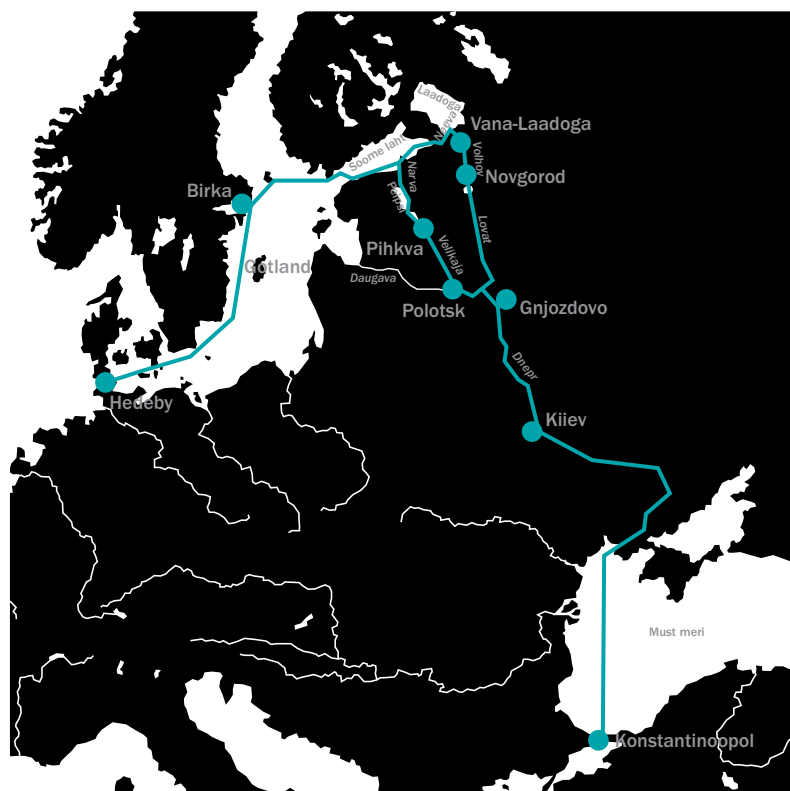
9. sajandi teisel poolel toimusid Loode-Venemaal sündmused, mida seostatakse Vana-Vene riigi tekkimisega. „Ajalike aastate lugu“ sisaldab legendi, mille kohaselt läkitanud kohalikud hõimud saadikud varjaagide-russide juurde, paludes neil ennast valitseda. Tulnudki kolm venda, kellest Rjurik asunud Novgorodi, Sineus Beloozerosse ja Truvor Irboskasse. Viimasel ajal on üha enam tunnustust leidnud aga Vene arheoloogi Sergei Beletski seisukoht, mille kohaselt tuleb Truvori (Irboska) linnuse all mõista siiski hoopis Pihkvat.



Joonis 1. Eestit mõjutanud viikingiaegsete veeteede kaart.

Polotsk

Joonis 2.
„Varjaagidest
kreeklasteni“
kulgenud
Idatee peamine
marsruut.



Nimelt rajas 862. aastal rühm Skandinaavia sisserändajaid sealse läänemere-soome hõimukeskuse kohale asula, mis sai nimeks Isuborg, st „linn Issa (Velikaja) jõel“. Pole tõenäoliselt juhus, et täpselt samast ajast pärineb hilisema Tartumaa varaseim araabia müntidest koosnev aardeleid. Ka Tartu enda selge esiletõus on seotud eelkõige areneva Pihkvaga, mis omandas 10. sajandil Loode-Venemaa vanimatele linnadele iseloomuliku struktuuri ja funktsiooni. Nii või teisiti sai just Pihkvast piirkonna kõige olulisem viikingiaegne keskus, mis kontrollis ka seda Narva jõe suudmest alguse saanud Idatee allharu Velikaja jõe alamjooksul. Peipsi ja Pihkva järvest edasi kulges Musta mereni viinud kaubatee juba mööda Velikaja ja Issa jõge. Läbides Sebeži järvede piirkonna, jõuti välja Daugava jõe ülemjooksule, kus paiknes oluline kaubakeskus – Polotsk. Teekonna sõlmpunkti, kahe suure Ida-Euroopa jõe, Daugava ja Dnepri veelahkme ületamisel Gnjozdovo juures ühines Eestit enim mõjutanud marsruut lõpuks Vana-Laadoga ja Novgorodi (Volhovi ja Lovati) poolt tuleva „varjaagide juurest kreeklasteni“ mineva veetee teise haruga (joonis 2)⁵.

Kogu muinasaja jooksul Eestis domineerinud veeliikluse eelduseks oli siinne terviklik vooluvetevõrk. Soome lahe veelahkmest lõuna pool olev maa-ala jaguneb Peipsi järve ja Narva jõe ning Väinamere – Riia lahe vesikonnaks. Nende veelahe algab Pandivere kõrgustikult, kulgeb Roosna-Allikult Adaveresse, sealt üle Parika ja Viljandi järve Sakala kõrgustikule, suundudes Rutu mäele. Kõige rohkem on jõgesid Peipsi järve ja Narva jõe vesikonnas. Eesti idapiiril asuva Peipsi, Euroopa suuruselt neljanda järve valgala hõlmab koos järve endaga 47 800 km². Selle sissevooludest on suurim lõunaotsa suubuv 430 km pikkune Velikaja jõgi; järgnevad Emajõgi, Võhandu ja Zeltša. Järve kirdenurgast välja voolav Narva jõgi ühendab Peipsit aga omakorda Soome lahega. Kui peaaegu tervikuna Eestis paikneva Emajõe valgala moodustab riigi pindalast 22%, siis Narva jõe koguvalgala on isegi suurem kui Eesti territoorium, seda küll põhiliselt tänapäeva Pihkva oblasti arvel. Samuti ületab Narva jõe minimaalne vooluhulk ülejäänud Eesti jõgede summaarse keskmise vooluhulga. Veerohkuselt järgneb Narva jõele Eestis Emajõgi.⁶

Eeltoodud informatsiooni arvesse võttes ei tundugi üllatavana, et nii Kagu- kui ka Ida-Eesti puhul mängis sisemaises suhtluses üliolulist rolli Peipsi-Pihkva järve valgala. Tuginedes sealse noorema rauaaja ja keskaja teedevõrgu ning muististe leviku analüüsile, võib väita, et kuigi hilisrauaajal (1050–1200/1250 pKr) näib olevat toimunud juba mingisugune muutus kommunikatsioonimustrites, on nii rahvasterännu (450–600 pKr) kui ka eelviikingi-

(600–800 pKr) ja viikingiaegsed linnused seostatavad selgelt veel veeteedega. Näiteks pääses veetee pidi Emajõe vesikonnas paiknevate Alt-Laari ja Peedu linnusasulate, Õhne jõe äärde jääva Vooru linnuse ja Piusa jõeorgu ulatuval neemikul asuva Hinniala Päevapööramise mäe juurde. Emajõe kui keskse siseveetee tähtsusest viikingiajal annab lisaks aardeleidudele tunnistust ka muu arheoloogiline materjal. Kuigi Eesti ala peamiseks siseveetee jaoks võib peale Emajõe pidada eelkõige Peipsit ja Võrtsjärve ning Narva jõge, olid vähemasti oma alamjooksul täiesti laevatatavad ka teised suuremad Peipsi ja Pihkva järve valgala jõed, nagu näiteks Väike-Emajõgi, Õhne, Tānassilma, Pedja, Põltsamaa, Ahja, Võhandu, Piusa jt. Tõenäoliselt puudusid viikingiajal veel maanteede ehitamiseks ja hooldamiseks eeldused. Talvel liigeldi arvatavasti aga piki jäätunud veekogusid ja muid taliteid.⁷

Arvestades Narva jõe suurt potentsiaali, ei saanud tänapäeva Narva kohal paiknenud kosk olla seega eriline takistus Soome lahest alguse saanud kaubatee kasutuselevõtmisel. Tuli ju teekonnal „varjaagidest kreeklasteni“ paljudes kohtades veesõidukeid mööda maad lohistada, et teise jõeni jõuda, või siis kärestikest, kividest ja ohtlikest kiire vooluga kohtadest mööduda. Viikingiaegse sadamakoha olemasolu on oletatud eelmainitud kose lähedal asunud Narva Joaaru linnuse kõrval. See võis olla rajatud just kose juures paiknenud loha ja ümberlaadimiskoha kaitseks ja/või maksustamiseks. Sarnase funktsiooniga kindlustatud punkte (linnuseid) kohtame ka Volhovi ja Daugava veeteele paiknenud suuremate kärestike juures. Narva jõega seotud viikingiaegsete muististe väljaselgitamine ja uurimine on Eestis kahjuks siiani jäänud tagaplaanile. Jõe ülem- ja keskjooksult varasemal ajal päevavalgele tulnud juhuleiud osutavad samas selgelt asustuse koondumisele just selle veetee äärde.⁸

Skandinaavlased olevat tarvitanud Ida-Euroopa jõgedel väikseid kerge konstruktsiooniga laevu või erilisi jõepaate. Eesti rannikupiirkonna põletusmatustega kalmetest leitud paadi ja laevaneetide põhjal võib järeldada, et ka meie viikingiaegsed veesõidukid sarnanesid skandinaavlaste omadega.⁹ Põhja-Eesti rannikuvöötmes on paadismatused jälgitavad tegelikult juba eelviikingiajal ehk alates hiljemalt 7. sajandist. Sarnaselt Edela-Soomes jäi meil see komme kasutusele ka veel 11. sajandil. Rannikust mõnevõrra kaugemal sisemaal pandi üksikuid neete mõnikord hauda kaasa ka terve paadi või laeva sümbolina. Samas tuleb taolistel puhkudel arvestada võimalusega, et kuna surnu põletati

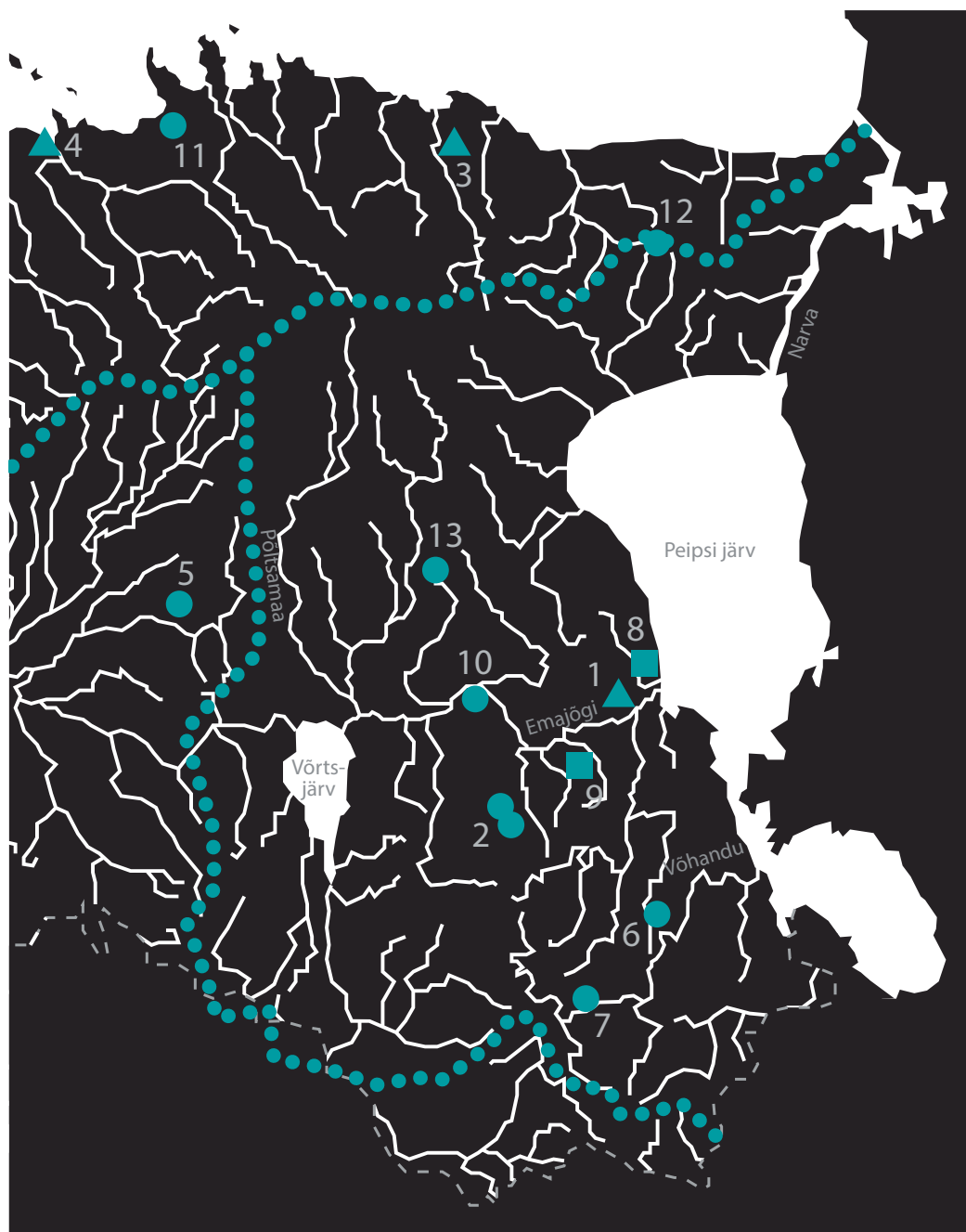
sageli kusagil eemal, võis kalmesse jõuda seeläbi vaid osa laevaneetidest (vt lähemalt matusekombestikku tutvustavat peatükki „Teise ilma“).

AUSTRVEGR ENNE VARJAAGE

Ida-Euroopa veeteid kasutati tegelikult juba ammu enne viikingeid-varjaage. Viimaste teeneks jäi üksnes eri teelõikude sidumine ühtseks tervikuks, Läänemere Kaspia ja Musta mereni ulatuvaks süsteemiks. Nende teede kasutamise kogemusi oli tõenäoliselt nii mitmelgi Ida-Euroopa rahval, sh läänemeresoomlastel. Mõningad Vene ajaloolased on interpreteerinud antiikautorite mainitud Turunti-nimelist jõge veeteena, mis hõlmas Narva jõge, Peipsi ja Pihkva järve, Velikaja jõge ning selle ülemjooksu lähistel algavat ja Väinasse suubuvat Polota jõge. Selle hüpoteesiga sobib tegelikult hästi ka Emajõe Suursoost, Kavastu rabast (joonis 3: 1) 1902. aastal avastatud pronkslambi leiukoht. Tegu on meie ainukese Roomast (Itaaliast) pärit importesemega, mis on valmistatud tõenäoliselt millalgi 1. sajandil pKr, kuid jõudnud siiakanti alles aastatuhande keskpaigas. Kavastu leiu näol on tegemist kogu Läänemere idakalda kontekstis unikaalse esemega. Teine Baltikumist leitud lamp, mis tuli päevavalgele Läti rannikupiirkonnast Kapsedest, on valmistatud savist ja pärit Rooma provintside aladelt. Sama päritolu on näiteks ka üks Kavastu rabast mõnikümmend kilomeetrit edelassee jäävast Paali kivikalmest (joonis 3: 2) leitud emailiga ilustatud kaarsõlg.¹⁰

Viimastel aastatel leitud Rooma mündid ning nende leiukohtade analüüs osutavad ühest küljest kaubateele, mis ühendas Eesti lääne- ja põhjarannikut 3. sajandi esimesel poolel Visla suudmeava asustusega. Teisest küljest on aga põhjust oletuseks, et eelkõige Rooma rauaaja lõpul, st 4. sajandil jõudsid mündid meile, nagu ka mujale Baltimaadesse, eelkõige Dnepri veetee kaudu.¹¹ Hüpooteetiliselt on Dnepri jõgikonda kui võimalikku Rooma impordi vahenduspiirkonda mainitud ka varasemates üldkäsitlustes.¹²

2015. aastal avastati Eesti põhjarannikult Varudi-Vanakülalt (endine Uhtna mõis Lääne-Virumaal) Kunda jõe lammilt Eesti suurim Rooma rahadest ja kohalikku päritolu ehetest koosnenud peitvara (joonis 3: 3). Leiu mündikoostlust silmas pidades väärib esmajoones rõhutamist Rooma provintside päritolu rahade märkimisväärselt suur osatähtsus (u 50% aarde koostisest). Enamik neist on valmistatud tänapäeva Türgi lõunaosas paiknenud Tarsoses, Caracalla valitsemisajal (198–217 pKr) (joonis 4), kuid kohtab ka teiste keisrite vermin-



Joonis 3. Rahvasterännuaeg.

- | | | | |
|---------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|
| ● ● ● ● | valgala piir | 1 – Kavastu | 8 – Varnja |
| ● | aardeleiud | 2 – Paali | 9 – Kriimani |
| ■ | Bütsantsi hõbevaagnad | 3 – Varudi-Vanaküla | 10 – Kardla |
| ▲ | muud leiud | 4 – Jägala linnamägi | 11 – Uuri |
| | | 5 – Villevere | 12 – Pagari |
| | | 6 – Viira | 13 – Kassnurme |
| | | 7 – Vagula | |



Joonis 4. Rooma keisri Caracalla valitsemisajal (198–217 pKr) Tarsoses vermitud münt (AI 7484: 22).



Joonis 5. Kesk-Dnepri päritolu sõrmiksõlg (AI 3849).

guid. Praeguse uurimisseisu juures on kogu kompleksi hilisem raha keiser Maximinus I (235–238) aegne münt. Eestis pole selliseid teadmata nimiväärtusega Rooma provintside rahasid varem avastatud, ühtlasi on nende vermingute näol tegemist kogu Baltimaade kontekstis haruldaste eksemplaridega. Isegi Lääne-Balti kultuuriruumi tuumikalal, Visla jõe suudmes, kust Rooma pronksmündid on 3. sajandi esimesel poolel põhja suunas edasi „liikunud“, moodustavad Rooma provintside rahad üksnes tühise osa kogu leitud mündimaterjalist.¹³ Samuti ei ole neid siiani päevavalgele tulnud Skandinaavia maa-des, kus kohtabki enamasti vaid Rooma keisririigi hõbemünte.¹⁴ Mis puudutab aga Mustale merele suundunud kaubateed, siis on Rooma provintside päritolu pronksrahasid tulnud üksikeksemplaridena päevavalgele just Dnepri jõe keskjooksu muististelt. Siiani pole aga ka seal teada eksemplare Caracalla valitsemisajast.¹⁵

Tänu Varudi-Vanaküla leius sisalduvatele pronksehetele on nüüd meil aga võimalik lõplikult kõrvale lükata üks varem levinud hüpotees, mille järgi tegelesid 19. sajandi baltisaksa õpetlased mh ajaloo võltsimisega, proovides Rooma „leidude“ abil anda kinnitust enda poolt viljeletud merevaigutee teooriatele. Jah, tollased teadlased võisid küll ajaloo võltsimisega tegeleda, aga neil ei oleks

olnud parimagi tahtmise juures võimalik hankida Vahemere maadest Põhja-Eesti tarandkalmetele iseloomulikke sõrmuseid, et need siis koos Itaaliaski harva leitavate pronksmüntidega (sestertsidega) kuhugi oma mõisa maadele maha matta.¹⁶

Kui Rooma rauaajaga seotud peamiste suhtlus- ja ühendusteede võrgustik vajab veel täiendavat uurimist ning seda eelkõige Eestist varasemal ajal leitud Rooma müntide tõepärasuse kontrolli ja leiukohtade kaardistamise abil,¹⁷ siis rahvasterännuajast (450–600 pKr) pärinevad juba kindlamad tõendid Dnepri veetee kasutamisest ja mõjust siinsete elanike materiaalsele kultuurile. Kui Eesti põhjaranniku leidudest väärrib esmajoones mainimist üks päris perioodi lõppu kuuluv, Jägala linnamäelt avastatud Kesk-Dnepri päritolu sõrmiksõlg¹⁸ (joonis 5; joonis 3: 4), siis hoopis rikkalikumat pilti pakub meile tollane Peipsi-Pihkva järve valgala territoorium. Emajõe ja Võhandu ümbrusest avastatud hõbeaarete koostise põhjal otsustades ei piirdunud tollased sidemed üksnes lõunapoolsete Balti aladega (joonis 6), vaid meil on põhjust rääkida isegi vahe- tute kontaktidest Ülem-Dnepri piirkonna ja Bütsantsiga. Näiteks on Dnepri aladelt meile jõudnud teatavat tüüpi haagi ja aasaga suletavad hõbekaelavõrud (joonis 7), mida kohtab Villevere ja Viira aardeleius (joonis 3: 5, 6), Miškiņeva aardes Kagu-Lätis, Uzmina hõbeaardes Peipsi järve idakaldal jm. Ainus Vagula peitleiust (joonis 3: 7) muuseumi sattunud ese, pöörlevat päikeseratast kujutava emailitud keskosa ja „pitsilise“ servaga suur ketassõlg (joonis 8) päri- neb samuti Dnepri aladelt. Dnepri veetee kaudu on nähtavasti Eestisse too- dud ka kaks Bütsantsi päritolu hõbevaagnat (joonis 9), millest üks on leitud Varnjast Peipsi rannikult, teine Kriimani tarandkalmest Emajõe- st lõunas (joonis 3: 8, 9). Taolisi anuma- id on Bütsantsi kullassepad valmistanud kõige tõenäolisemalt 5. sajandil ning neid on kasutatud sealsete ülikute poolt laua- nõudena kastmete serveerimisel. Tartu Ülikooli omaaegses geoloogiakabinetis tehtud keemilised analüüsid mõnest Kardla (joonis 6; joonis 3: 10) ja Villevere kaelavõrust annavad aga tunnistust sellest, et nende ehete valmistamiseks kasutatud konkreetset telluuri sisaldavat hõbedat esineb üksnes Transilva- anias. Väärrib eraldi rõhutamist, et meie lõunapoolsete naabrite juurest pole eelnimetatud kaelavõrutüüpi ega Bütsantsi vaagnaid veel siiani avastatud ning nende leiukohad paiknevad kõik Peipsi-Pihkva järve valgala territooriumil või selle lähiümbruses. Bütsantsi hõbe on nii kaugel põhjas äärmiselt haruldane. Me võime oletada, et ka eelmainitud Kavastu pronkslamp jõudis Eestisse tõe- näoliselt samal ajal ja viisil kui Dnepri hõbeeh- ted ja Bütsantsi anumad.¹⁹



Joonis 6. Kardla aare (AI 2415).