

ARHEOLOOGILISED
VÄLITÖÖD
EESTIS

ARCHAEOLOGICAL
FIELDWORK
IN ESTONIA

2007

Koostanud ja toimetanud
Ülle Tamla

Muinsuskaitseamet
Tallinn 2008

© 2008 Muinsuskaitseamet
Uus 18, Tallinn 10111, Eesti
National Heritage Board
Uus 18, Tallinn 10111, Estonia
www.muinas.ee

Esikaas: 13.–14. sajandist pärit ribiline väike klaaspudel Tartu vanalinnast.

Cover: Fragment of a 13.-14 cc small glass bottle (Ribbenflasche) from Old Tartu.

Tagakaas: Tervena säilinud keskaegne nahkjalats Tartu vanalinnast.

Back cover: Well preserved leather shoe from Old Tartu.

Toimetuskolleegium / Editorial Board:

Ants Kraut
Friedrich Lüth
Erki Russow
Leena Söyrinki-Harmo
Toomas Tamla
Ülle Tamla
Jaan Tamm
Juris Urtāns
Kalev Uustalu
Heiki Valk

Kujundus ja küljendus:
Jaana Kool

ISSN 1406-3972

TARTU ÜLIKOOLI
RAAMATUKOGU
SUNDEKSEMPLAR

REVIEW OF THE ARTICLE "ARCHAEOLOGICAL MONITORING DURING RECONSTRUCTION WORK IN TALLINN OLD CITY HARBOUR" BY KRISTIN ILVES

Vello MÄSS

The author of the article has precisely described the technical part of the supervision work, but lacks objectivity in presenting the background of the rescue excavations. The expert opinion of Vello Mäss, researcher of the Maritime Museum, is presented incorrectly, suggesting that the National Heritage Board did not consider the wreck to be of heritage value based on V. Mäss's expertise. Such a decision was under no circumstances possible due to the considerable age of the uplifted wreck parts. It has to be admitted that decisions regarding rescue excavations were made at joint meeting at a time when the wreck was buried under a 1 meter thick sediment layer and the dredging bucket could lift only single details from it. It was not possible for anyone, including the researcher of the Maritime Museum to see the wreck prior to removing the covering soil.

- A joint decision to remove the wreck from the bottom of the port in the course of the dredging work was made by representatives of several institutions on the basis of existing information and taking into consideration the following aspects:

- Archaeological investigations would have required stopping the construction work at the port, taking the site under heritage protection, fast conservation of the uplifted sodden timber, safeguarding necessary storage conditions for the conserved material and other similar expenditures. As an example - the Vasa ship was lifted up, the conservation process lasted for dozens of years and has still not concluded.

- An expert opinion was, that the Republic of Estonia in 2007 was not in the position to undertake such overwhelming expenditures and it is economically not possible now, either. A sad fact is that the oldest ship wreck discovered in Estonia was lifted up and conserved in 1987 in Maasilinn, but for 21 years the wreck is stored in a temporary shed in Orissaare waiting for proper treatment.

- The expert decided correctly that ship wrecks found in the bottom of the Tallinn Bay do not present any unheard-of new material from the point of maritime archaeology and thus do not justify enormous expenditures required for their preservation. There is sufficient knowledge about the construction of large war ships, including drawings, blueprints and models. It was also a known fact that the wreck was no longer complete, but had been cut several times during the construction of the quay and was partly buried under a concrete quay.

- In reaching a joint decision it was considered that the company "Tallinna Sadam" who was responsible for the construction of the new quay for passenger ships, had an extremely tight schedule with signed contracts with the constructors and line operators, winter with its hard ice conditions was approaching fast, water temperature was near the freezing point, the uplifted soil was mixed with remains of former harbor constructions and underwater visibility was due to ongoing dredging works very limited.

- The decision of the supervising specialist to lift the attractive and fairly well-preserved bottom part of the wreck on the quay without proper preparations, inadequate stopping, with a single crane and thus demolishing the wreck completely, remains problematic.

RETSENSIOON KRISTIN ILVESE ARTIKLILE "ARHEOLOOGILISED JÄRELEVALVETÖÖD TALLINNA VANASADAMA REKONSTRUEERIMISTÖÖDEL".

Vello MÄSS

Artikli autor on järelvalvetööde tehnilist kulgu väga täpselt kirjeldanud, kuid kajastanud päästekaevamiste tausta mitte objektiivselt. Tendentslikult on artiklis juttu Meremuuseumi teaduri Vello Mässi ekspertarvamusest, mille kohaselt ei hinnanud Muinsuskaitseamet vrakki kultuuriväärtusega leiuks(!). Sellist otsust ei oleks Muinsuskaitseamet ka kõige parema tahtmise korral saanud langetada, sest pinnaletõstetud ja dateeritud vrakiosade kõrge vanus välistas selle ühemõtteliselt.

Tuleb tunnistada, et otsused päästekaevamiste kohta langetati ühisnõupidamiste käigus ajal, mil kogu vrakk oli maetud meetritepaksuse stetetekihi alla, kust süvendaja kopp vaid üksikuid detaile välja tõstis. Vrakki ennast ei saanud enne pinnase eemaldamist näha mitte keegi, kaasaarvatult Meremuuseumi teadurigi. Otsus vraki eemaldamiseks sadama põhjast süvendustööde käigus langetati mitme instantsi esindajate poolt olemasolevast informatsioonist ja alljärgnevaist kaalutlustest lähtuvalt:

- Ettevõetavad allveearheoloogilised uuringud oleksid eeldanud sadama ehituse peatamist, leiukoha kaitse alla võtmist, pinnaletoodud vettinud puidu kiiret konserveerimist, konserveeritud materjalile vajalike hoiutingimuste tagamist ja muid sellesarnaseid kulutusi. Õpetlikuks näiteks on Vasa ülestõstmise ja aastakümnete pikkuse konserveerimise lugu, mis ei ole veel tänaseni lõppenud.

- Ekspert arvas, et Eesti riik ei olnud 2007. aastal ega ole ka praegu selliseks ettevõtmiseks majanduslikult valmis. On kurb tõsiasi, et vanim Eestist leitud laevavrakk, 1987. aastal üles tõstetud ja konserveeritud Maasilinna laev ootab juba 21 aastat Orissaare sadamasse ehitatud ajutises kuuris oma saatust.

- Ekspert hindas õigesti, et Tallinna sadama põhjast leitavad laevajäänused ei kujuta enesest laevaarheoloogia seisukohast midagi uut ega ennenägematut, mis õigustaks nende säilitamiseks vajaminevaid hiigelsuuri kulutusi, sest suurte sõjalaevade ehituse kohta on piisavalt teavet, jooniseid, projekte ja mudeleid. Teada oli ka, et vrakk ei olnud enam terviklik, vaid kai ehitamise käigus profiilterasest taladega mitutpidi pooleks lõigatud ning osaliselt ka juba valminud betoonkai alla maetud.

- Ühist otsust langetades võeti ühtlasi arvesse, et Tallinna Sadama poolt suurtele reisilaevadele ehitatava kai rajamise graafik oli ülimalt pingeline, mille taga juba sõlmitud lepingud nii ehitajatega kui laevaliinide operaatoritega, talv võimalike raskete jääoludega peale tulemas, vee temperatuur nullilähedane, süvendustöödega väljatõstetav pinnas kunagiste sadamarajatiste jäänustega segatud ja veealune nähtavus käimasolevate süvendustööde tõttu ülimalt piiratud.

- Mitmest ühisest nõupidamisest Tallinna sadamas, otse vraki leiukohal, võttis muinsuskaitsejate ja meremuuseumi eksperdi kõrval osa ka artikli autor Kristin Ilves, kel siis ei olnud mingeid eriarvamisi ega kahtlusi langetatud otsuste kohta.

- Küsitavaks jääb eksperdi arvates tema, kui järelvalvet teostava arheoloogi otsus tõsta vraki atraktiivne ja suhteliselt hästisäilinud põhjaosa kai peale selleks vajalikul määral ette valmistamata, korralikult troppimata, üheainsa kraana abil, purustades selle täielikult.