

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

SOME REMARKS ON THE ARCHAEOLOGICAL RESCUE WORK AT THE TALLINN OLD HARBOUR

Maili ROIO

In the end of the year 2006 researcher of the Maritime Museum, Vello Mäss informed the National Heritage Board of a ship wreck discovered at the Tallinn Old Harbour that may belong to a 17th-18th century war ship. The National Heritage Board visited the site on 10 January 2007. The opinion of the National Heritage Board was that the find was of cultural value and that it should be further studied. Kristin Ilves and Villu Kadakas presented a plan for the preliminary investigation of the wreck to the National Heritage Board in the frame of an open bid (Ilves & Kadakas 2007).

Prior to the beginning of archaeological field work several meetings took place with representatives from the Port of Tallinn (contractor of work), Eesti Ehitus (builder), National Heritage Board, Estonian Maritime Museum and company Agu EMS (archaeological work). The most important issue for the National Heritage Board at the time was to assess the heritage value of the wreck in order to decide whether it was necessary to stop the reconstruction work of the harbour for the time of archaeological investigations and to set up a preliminary study programme with the following activities:

1. Study of archival material;
2. Study of the wreck's find place with geo-radar to determine its size and shape;
3. Excavating a trial surf with a power shovel to determine its age and options for research;
4. Dendrochronological tests

K. Ilves and V. Kadakas presented their view of a possible study programme. The meeting reached a decision that it was not advisable to start preliminary research mainly for two reasons:

1. Geo-radar studies would not have provided supplementary information about the location of the wreck since the stern part of the wreck had probably been covered with concrete and piles had been rammed through the fore part. Dredging would have affected ca 10 m of the wreck at the depth of 5 m.

2. In order to make a trial surf at the depth of 5-9 m would have required the use of a caisson, i.e. stopping reconstruction works at the harbour.

The National Heritage Board expressed a clear demand that in the course of extending the harbour the ship wreck would be studied as much as possible in situ, the wreck should be lifted up compact and re-sunk at a location designated by the National Heritage Board. Vello Mäss, expert of the Maritime Museum, suggested that the uplifted parts of the wreck could originate from the fore of a 17th-18th century ship. His opinion was supported by the 1833 blueprints of the Tallinn Harbour with locations of ship wrecks that referred to a 17th century Swedish war ship Drake (see Mäss 2007).

The archaeologists who had presented the programme for preliminary studies remained at a different opinion regarding the use of a radar. Another meeting was held in the Tallinn Old Harbour in March 2007 and as an alternative option the application of a sub-bottom profiler was discussed. However, it was decided that the amount of work¹ that such study would bring along was not fea-

¹ This work would have required to contract all equipment and staff from Finland.

sible, since the efficiency and any added value of the research remained unclear due to the wooden constructions of old harbour located at the site of dredging work. The decision was that archaeological studies at the site would have to be based on the existing data.

In conclusion

It is common practice that at a construction site every specialist is responsible for his own field of work, including archaeologists. Kristin Ilves took the responsibility to carry out rescue excavations and lift the wreck with heritage value up in the best possible way. However, the lifting process destroyed all compact details of the wreck (see K. Ilves 2008, current volume), hence the National Heritage Board decided to sink only the remains of the keel and some parts of the frames. Since this work was not done by the archaeologist in charge of the investigation of the wreck, the National Heritage Board contracted another company called Tuukritööde OÜ.

After archaeological work was concluded at the wreck K. Ilves failed to turn over the object, which caused the loss of copper plates from the bottom of the ship and some other parts of the wreck. The National Heritage Board made a statement to the police in order to start an investigation.

The National Heritage Board firmly wishes to avoid similar mistakes in rescue excavations, where archaeologists carry major responsibility and will consider previous experience in research of utmost importance in future.

References

Ilves & Kadakas 2007. Arheoloogiliste eeluuringute programm Tallinna sadamas 1. kai süvendustööde käigus välja tulnud laevavraki jäänuste uurimiseks. (Manuscript in MA.).

Mäss, V. 2007. Prohvet Joona Tallinna Vanasadamas. – Horisont, 4, 23–27.

MÕNED MÄRKUSED TALLINNA VANASADAMA ARHEOLOOGILISTE PÄÄSTETÖÖDE KOHTA

Maili ROIO

2006. aasta detsembri lõpus teatas Meremuuseumi teadur Vello Mäss Muinsuskaitseametile Tallinna Vanasadama 1. kai ehitustöödel välja tulnud laevavraki detailidest, mis tõenäoliselt kuuluvad 17.–18. sajandist pärit sõjalaevale. 10. jaanuaril 2007 käis Muinsuskaitseameti esindajana leiukohal Maili Roio ning seal nähtu põhjal võeti seisukoht, et tegemist on uurimist vajava kultuuriväärtusega leiuga. Arheoloogiliste eeluuringute programmi laevavraki teaduslikuks uurimiseks esitasid Muinsuskaitseametile väljakuulutatud konkursi korras Kristin Ilves ja Villu Kadakas (Ilves & Kadakas 2007).

Enne uurimistööde algust toimus Tallinna Sadamas kaks nõupidamist, kus töö tellijana olid kohal Tallinna Sadama ja ehitustöö teostajana Eesti Ehituse esindajad; Muinsuskaitseametit esindasid Ants Kraut ja M. Roio, Eesti Meremuuseumi Vello Mäss ja arheoloogilise töö korraldajat AGU EMS-i K. Ilves, V. Kadakas ja G. Toos. Esimesel koosolekul Tallinna sadamas oli Muinsuskaitseameti jaoks tähtsaim küsimus laevavraki kultuuriväärtuse hindamine, et otsustada arheoloogiliste uuringute läbiviimiseks sadama ehitustööde peatamise vajalikkus pikemaks perioodiks. Samuti võeti arutelu alla eelpool nimetatud eeluuringute programm, mis nägi ette järgnevaid tegevusi: 1) töö arhiiviallikatega, 2) vrakileiu piirkonna uuring georadariga, et selgitada välja säilinud vraki suurus ja kuju, 3) proovišurfi kaevamine ekskavaatoriga vraki uurimisvõimaluste määramiseks, 4) dendrokronoloogiliste proovide võtmine vraki dateerimiseks. Oma programmi olid tutvustamas ka K. Ilves ja V. Kadakas. Nõupidamisel jõuti järeldusele, et arheoloogide poolt kavandatud eeluuringuid ei ole täies mahus otstarbekas teha peamiselt kahel põhjusel: 1) georadariga uuring ei anna vraki asukoha määramiseks olemasolevale lisainfot, kuna tõenäoliselt oli laevavraki ahtripoolne osa kaetud betooniga ning vööri poolt läbi rammitud vaiadega. Süvendamisele mineva ala alla võis laevavrank jääda ligikaudu 10 m ulatuses alates 5 m sügavusest. 2) šurfi kaevamine 5–9 meetri sügavusele oleks eeldanud kessooni kasutamist ja toonud endaga kaasa sadama arendustöö peatamise. Pealegi oleks selle töö tegemiseks tulnud tellida nii tehnika kui inimesed Soomest.

Muinsuskaitseameti tingimus oli, et sadama laiendamistöödel uuritakse laevavraki jäänuseid võimaluse piires in situ, tõstetakse vrakk välja kompaktsena ning uputatakse uuesti ameti poolt määratud kohta. Meremuuseumi eksperdi V. Mässi hinnangul pärinesid juba kaldale tõstetud vrakide detailid 17. või 18. sajandist pärit laeva vööri osast. Toetudes Tallinna sadama 1833. aasta projektile, millele on peale kantud laevavrankide asukohad, pakkus V. Mäss ühe võimalusena välja, et tegemist võib olla 17. sajandi Rootsi sõjalaevaga Drake (vt lähemalt Mäss 2007).

Programmi esitajad K. Ilves ja V. Kadakas jäid eriarvamusele radari kasutamise küsimuses. Alternatiivse võimalusena arutati 2007. a märtsis Tallinna sadamas toimunud koosolekul madalsagedusel töötava sonari kasutamist. Leiti, et mainitud töödega kaasnev töömaht ei ole siiski põhjendatud, kuna süvendamisele mineval alal on kärgkastide tõttu uuringute efektiivsus ja lisaväärtus ebaselge. Otsustati, et arheoloogiliste tööde teostaja peab lähtuma olemasolevatest andmetest.

Kokkuvõtteks

Tallinna sadama I kai ehitusplatsil pidi igaüks, sh ka arheoloog, vastutama oma tööloigu eest. Arheoloogilisi uuringuid juhatanud K. Ilves võttis uurimisloa taotlejana ja selle saanuna endale kohustuse ja vastutuse läbi viia päästeuuringud kultuuriväärtusega laevavraki ülestõstmiseks võimalikult viisil. Kuna vraki ülestõstmisega lõhuti kõik kompaktsed detailid (vt K. Ilves 2008, käesolev kogumik)), siis pidas Muinsuskaitseamet vajalikuks uputada üksnes laevavraki kiiluosa ja mõned kaarte detailid. Kuna uputamistööd keeldus tegemast uuringuid läbi viinud arheoloog, sõlmis Muinsuskaitseamet selle töö läbiviimiseks kokkuleppe Tuukritööde OÜ-ga. K. Ilves jättis arheoloogiliste välitööde lõppedes objekti üle andmata, mistõttu läksid kaduma laevapõhja katnud vaskplaadid ja mõned laevavraki detailid. Selle asjaolu selgitamiseks tegi Muinsuskaitseamet politseile avalduse. Vältimaks edaspidi sarnaseid vigu peab Muinsuskaitseamet pöörama suuremat tähelepanu suure vastutusega arheoloogiliste päästeuuringute juhataja uuringuprogrammile ja varasemale töökogemusele.

Viited

Ilves, K. & Kadakas, V. 2007. Arheoloogiliste eeluuringute programm Tallinna sadamas 1. kai süvendustööde käigus välja tulnud laevavraki jäänuste uurimiseks. (*Käsitöö MA arhiivis.*)

Mäss, V. 2007. Prohvet Joona Tallinna Vanasadamas. – Horisont, 4, 23–27.