

Iru linnusest Püha Birgitta kloostriini

**Merenduslik kultuurmaastik
Pirita jõe alamjooksul***

Marika Mägi

Artiklis antakse ülevaade merendusliku kultuurmaastiku arengutendentsidest Põhja-maades ja Eestis ning vaagitakse, millist rolli mängisid Tallinna lahte ümbritseva kultuurmaastiku kujunemises Pirita jõe alamjooksu tähelepanuväärseimad rajatised – Iru linnus ja Pirita klooster.

Autor pakub välja Iru muistisekompleksi tõlgendusvõimaluse, mille kohaselt oli seal juba pronksiajal, eriti aga alates eelviikingiajast tegu kaubitsemiskeskuse, mitte asustuse kontsentratsioonipunktiga. Selle edaspidine areng käis käsikäes mujalgi Läänemere maades täheldatud tendentsidega, mille kohaselt väliskaubandus koondus sotsiaalsete suhete arenedes üksikutesse suurematesse kaubasadamatesse, mis hiljem formeerusid ümber keskaegseteks linnadeks. Selle protsessi käigus nihkusid sadamad merele lähemale ning varasemad sadamakohad kaotasid oma senise tähtsuse, kuigi püsisid väiksemate piirkondade kaubitsemiskeskustena. Üheks niisuguseks oli ka Pirita jõe suue, kuhu 15. sajandil rajatud kloostrit võib lisaks selle sakraalsele funktsioonile pidada võimu manifestatsiooniks ning kõrvalasuva kaubitsemiskoha kaitserajatiseks.

Ida ja Lääne vahelises kaubanduses oluline mereteede piki Eesti põhjarannikut on jätnud jälje siinsesse arheoloogilisse materjali juba hiljemalt pronksiajast kui mitte varem. Tuhatkond aastat enne meie ajaarvamist kerkisid siia esimesed rohkem või vähem kindlustatud kauplemiskohad, mis mõningaste vaheaegadega tegutsesid kogu esiajaloo vältel. Keskajal tekkisid samasse linnad, praeguse Tallinna ja Narva eelkäijad.

Kultuurmaastik Põhja-Eesti rannaladel on seega lahutamatu seotud merendusliku tegevusega, sealhulgas rahvusvahelise kaubanduse jaoks soodsate sadamakohtadega. Kuhu need täpselt kujunesid, on määratletud lisaks looduslikele ka kultuuriliste kriteeriumidega, mis eri ühiskondlikes tingimustes kippusid olema erinevad. Sellest lähtuvalt nihkusid aja jooksul nii sadamakohad kui ka keskused, olgu siis regionaalselt või ühe asustusüksuse piires.

Käesolevas kirjutises võetakse vaatluse alla Pirita jõe alamjooks, lähtudes selle piirkonna merenduslikust ja eriti kaubanduslikust tähtsusest. Vanalinnast linnulennult 8,5 km kaugusele jäävat Iru linnamäge on tihti peale nimetatud Tallinna eelkäijaks. Kuivõrd põhjendatud see väide on ning millist rolli mängib seejuures Pirita jõe suue koos sinna 15. sajandi algul kerkinud kloostri, vaagibki käesolev artikkel.

Merenduslik maastik ja sadamakohad

Mineviku sadamakohti loeti kuni suhteliselt hilise ajani üksnes ajaloo uurimisvaldkonda kuuluvateks objektideks. Keskaegse Põhja-Eesti sadamaid on kõige põhjalikumalt käsitlenud Paul Johansen ja Vilho Niitemaa,

* Artikkel valmis Eesti Teadusfondi grand nr. 6998 raames.

mõlemad toetudes kirjalikele allikatele.¹ Eelriikliku aja sadamaid peeti üksnes oletuslikeks, arheoloogiliselt mitte lokaliseeritavateks kohtadeks. Kohati domineerib see seisukoht tänapäevalgi, olles ilmselt ka õigustatud neil juhtudel, kui võimalikud arheoloogilised jäänused on eeldatavalt täielikult hävinud hilisemate rajatiste läbi.²

Põhjamaades ja mõnel pool Lääne-Euroopas on rannaalade spetsiifiline asustusarheoloogia pälvinud uurijate tähelepanu siiski juba ligi 30 aastat. Skandinaavias sai muinasaja keskaegsete sadamakohtade uurimine tuule tiibadesse 1990. aastatel. Viidi läbi rida kaevamisi, mille tulemusel täpsustati kunagiste sadamate arheoloogilisi jooni, nende paiknemisloogikat kultuurmaastikul ning lokaliseerimise kriteeriume.³

Eestis on esiajaloolise merendusliku maastikuga tegeldud konkreetsemalt alates 1990. aastate keskpaigast, seda põhiliselt Saaremaa rannaaladid käsitlevate uurimisprojektide raames.⁴ Põhja-Eesti esiajaloolist merendusliku maastikku on käsitletud Gurly Vedru.⁵ 2007. aastal sai alguse uurimisprojekt, mis keskendub Eesti rannaaladele tervikuna.⁶ Selle üheks uuringupiirkonnaks on Pirita jõe alamjooks, kus Iru linnamäe terrassil korraldati 2006. aasta sügisel eeltööna ka vastavasisulised arheoloogilised kaevamised.⁷

Topograafilised tingimused sadamakohtade rajamiseks sarnanesid muinasajal nendele, mida esitatakse meresadamatele tänapäevalgi. Rannik, kus sadamakoht paikneb, peaks olema võimalikult hästi tuulte eest kaitstud, soovitatavalt lahesopis, mida otseste avamere-

in der Politik der livländischen Städte im Mittelalter. Suomalaisen Tiedekatemia Toimituksia. Sarja Humaniora 76, 2. Helsinki, 1952.

2 Nt. J. Tamm, Tallinna veestikust ja muinasaja lõpu sadamakohtadest. – Arheoloogiga Läänemere maades. Muinasaja teadus 13. Tallinn, 2003, lk. 311–324; J. Tamm, Muinas-Tallinna loodusoludest ja maastikust kui eeldustest püüasustuse tekkest. – Kui vana on Tallinn? 13. mail 2004 toimunud konverentsi ettekanded ja diskussioon. Koost. T. Kala. Tallinna Linnaarhiivi toimetised 8. Tallinn, 2004, lk. 28–43; vt. ka M. Mägi, "...Ships are their Main Strength". Harbour Sites, Arable Lands and Chieftains on Saaremaa. – Estonian Journal of Archaeology / Eesti Arheoloogiaajakiri 2004, kd. 8 (2). Special Issue on Maritime Landscapes, lk. 128–162.

3 Nt. U. Näsman, Sea Trade during the Scandinavian Iron Age: Its Character, Commodities, and Routes. – Aspects of Maritime Scandinavia AD 200–1200. Proceedings of the Nordic Seminar on Maritime Aspects of Archaeology, Roskilde, 13th–15th March 1989. Ed. O. Crumlin-Pedersen. Roskilde: Vikingeskibshallen, 1991, lk. 23–40; D. Carlsson, Harbours and Trading Places on Gotland AD 600–1000. – Aspects of Maritime Scandinavia AD 200–1200, lk. 145–158; D. Carlsson, Vikingahamnar: ett hotat kulturarv. Arkeodok. Skrifter 1. Visby: Arkeodok, 1998; D. Carlsson, "Ridanäs". Vikingahamnen i Frøjel. CCC Papers 2. Visby: Arkeodok, 1999; Atlas over Fyns kyst i jernalder, vikingetid og middelalder. Odense: Odense Universitetsforlag, 1996; J. Ulriksen, Anløbspladser: besejling og bebyggelse i Danmark mellem 200 og 1100 e. Kr. En studie af søfartens pladser på baggrund af undersøgelser i Roskilde Fjord. Roskilde: Vikingeskibshallen, 1998.

4 M. Mägi, "...Ships are their Main Strength"; M. Mägi, Viking Age Harbour Site at Tornimäe, Eastern Saaremaa. – Arheoloogilised välitööd Eestis 2004. Tallinn: Muinsuskaitseamet, 2005, lk. 65–75; K. Ilves, Archaeological Investigations on the Coast of Sutu Bay on Saaremaa. – Arheoloogilised välitööd Eestis 2005. Tallinn: Muinsuskaitseamet, 2006, lk. 83–89; M. Mägi, Excavations on the Coasts of Prehistoric and Medieval Saaremaa. – Arheoloogilised välitööd Eestis 2005, lk. 65–82.

5 G. Vedru, People on River Landscapes. – Estonian Journal of Archaeology / Eesti Arheoloogiaajakiri 2004, kd. 8 (2). Special Issue on Maritime Landscapes, lk. 181–200.

6 Eesti Teadusfondi grant nr. 6998 "Maa mere ääres. Merenduslik kultuurmaastik Eestis muinas- ja keskajal".

7 Kaevamisi finantseerisid Tallinna linn ja Tallinna Ülikooli Ajaloo Instituut.

1 P. Johansen, Die Estlandliste des Liber Census Daniae. Reval: Wassermann, Kopenhagen: Hagerup, 1933, lk. 262–270; P. Johansen, Nordische Mission, Revals Gründung und die Schwedensiedlung in Estland. Kungl. Vitterhets Historie och Antikvitets Akademiens Handlingar 74. Stockholm: Wahlström & Widstrand, 1951; V. Niitemaa, Der Binnenhandel

tuulte eest kaitseb saar või neem. Rand ei tohiks olla liialt järsk ega ka liialt laugjas, soovitatavalt liivane või kruusane. Laugja ranniku ja madala rannaäärse mere puhul, nagu seda Eesti rannaaladel mitmel pool esineb, sobivad randumiseks sageli jõgede suudmealad, kus sügav vesi ulatub maismaale lähemale.

Et sadamakohaks võib pidada üksnes sellist randumiskohta, mille kasutamist reguleerivad kokkulepped või traditsioonid,⁸ on nende paiknemisloogika vahetult seotud nii ülejäänud kultuurmaastiku kui ka laiemas plaanis ühiskondlike teguritega.⁹ Reaalses elus tähendab see, et suures osas kohtadest, mis topograafiliselt sadamakohaks sobiksid, pole üldkasutatavat sadamat siiski kunagi kujunenud. Teisalt ei saa alahinnata ka sadamakohaks sobivate topograafiliste tegurite mõju kultuurmaastiku keerulises tekkeprotsessis. Mereäärse keskuse kujunemine kohta, kuhu saab randuda vaid suurte raskustega, oleks võrdlemisi ebatõenäoline.

Merendusliku maastiku uurijad Põhjamaades on toonud välja mitmeid seaduspärasusi, sidudes kultuurmaastiku kujunemist ühiskondliku arenguga.¹⁰ Merendusliku maastiku puhul ilmneb see ehk kõige selgemini kontrollis kaubanduse, eriti rahvusvahelise kaubanduse, seega ka sadamakohtade üle. Sadam tähendab seal peatujatelt kogutavaid makse ja soodsaid kaubandustehinguid, aga ka kohustust garanteerida võõraste julgeolek ning organiseerida nende varustamine vajaminevaga. Riigieelset ühiskonda, kus keskvoim puudus, iseloomustasid lisaks väikestele ja nõrkadele võimukeskustele ka rohkearvulised väiksemad sadamakohad, mida kontrollisid üksnes kohalikud pealikud. Võimu tsentraliseerudes kontsentreerus rahvusvaheline kaubandus vähemaarvulistesse suurematesse sadamakohtadesse, mis olid nüüd juba laialdasema võimuga pealike või väikekuningate kontrolli all. Taolisi sadamakohti

kasutasid mõistagi kogu ümbruskonna inimesed, suurem osa saadavast tulust läks aga pealikele või pealike grupile. Viimased polnud huvitatud rohkearvulistest väikesadamatest, mida kontrollida ja mille julgeolekut tagada oleks keeruline, vaid üksikutest suurematest sadama- ja kaubitsemiskohtadest.

Protsess süvenes veelgi riikluse kujunemisel: keskaegsed rannikulinnad tekkisid kõik soodsaimaie sadamakohtadesse ning rahvusvaheline kaubandus väljaspool linnu keelati seadustega. Lõputu võitlus kohalike mõisnike hallatavatest väikesadamatest läbi jooksva kaubanduse vastu osutab siiski kohalike vastuseisule linnade monopoli suhtes läbi kesk- ja uusaja.¹¹

Koos ühiskondliku arenguga nihkusid konkreetsed sadamakohad ning muutus nende tagamaa.¹² Enamikus Põhja-Euroopas, sealhulgas Eestis, said sadamakohad arheoloogiliselt "nähtavaks" alates 6. sajandist, mida võiks seostada tolele perioodile iseloomuliku ühiskondliku hierarhia järsu süvenemisega.¹³ Kahtlemata kasutati sadamaid ka varasemal ajal, leitud on taolisi aga vaid üksi-

8 Sadamakoha mõistest vt. M. Mägi, "...Ships are their Main Strength", lk. 131.

9 Juhiksin siinkohal tähelepanu sellele, et mõiste *sadamakoht* ei hõlma üksnes laevade randumiseks vajalikku rannariba ning sealseid võimalikke ehituskonstruksioone, vaid ka selle kõrvale jäävat rannaala, kus paiknesid töökojad ja muud hooned ning kus osade sadamate puhul toimus reaalne kaubandustegevus.

10 Nt. J. Ulriksen, *Anløbspladser...*, lk. 134–137, 216–228; vt. ka M. Mägi, "...Ships are their Main Strength".

11 V. Niitemaa, *Der Binnenhandel...*, lk. 153–185; V. Seresse, *Des Königs "arme weit abgelegene Vntterthanen"*. Oesel unter dänischer Herrschaft 1559/84–1613. Frankfurt am Main: Lang, 1996, lk. 75–79.

12 M. Mägi, "...Ships are their Main Strength", lk. 131.

13 Nt. D. Carlsson, *Harbours and Trading Places on Gotland*; J. Ulriksen, *Anløbspladser...*, lk. 134–138, 194–195, 216–223; M. Mägi, "...Ships are their Main Strength".

kud. Suuremad sadamad-kaubitsemiskohad ilmusid Läänemere maade arheoloogilisse materjali üldjuhul siiski alles 8.–9. sajandil.¹⁴

Kui rauaaja teise poole väikepealikute sadamakohtade tagamaaks võis olla vaid mõni talu või küla, siis suuremate sadamate tekkides koosnes tagamaa juba mitmest külast, keskmaste sadamakohtade puhul tervest piirkonnast. Tõenäoliselt on see seostatav võimu kontsentreerumise ja suuremate võimupiirkondade kujunemisega, mis Eestis iseloomustas viikingiaega, 8.–11. sajandit. Protsess kiirenes veelgi 11. sajandi lõpul ja 12. sajandil, vahetult enne vallutust. Samal ajal areng leidis aset ka Eesti naaberladel. Gotlandil toimus viikingiajal rahvusvahelise kaubanduse järk-järguline koondumine kuude suuremasse sadamakohta, keskaja saabudes jäi neist püsima üksnes Visby.¹⁵

Kaubandusega seotud sadamakohad ei saanud paikneda kuigi kaugel neid kasutanud või kontrollinud asustusüksuste keskustest, viimased olid aga kuni keskaegsete linnade tekkeni otseselt seotud põllumajandusega. Saaremaal läbi viidud uurimisprojekt on osutanud, et viljelusmaad jäid muinasaegsetest sadamakohtadest enamasti ühe kuni kolme kilomeetri kaugusele, vahel ka lähemale. Asustusüksuste keskused olid agraarsed, s.t. paiknesid kohtades, millel oli põldude suhtes keskne positsioon. Sadamakohti kasutati üksnes merendusliku tegevuse korral. Vaid piirkondliku tähtsusega viikingiaegsete sadamakohade puhul võib oletada, et osa inimesi teatud perioodidel ka elas seal.¹⁶ Põhjamaades ja ka Eestis on täheldatud püsiva asustuse kadumist rannikult hiljemalt 6. sajandil, mida on seostatud julgeolekuriskide suurenemisega.¹⁷ Kalurikülad tekkisid rannikule uuesti alles koos keskajaga kindlustumisega, s.o. 13.–14. sajandil.¹⁸

Merelt tulenev võimalik oht oli küllap ka üheks põhjuseks, miks viikingiaegsed ja va-

rasemad sadamakohad valiti tavaliselt tollaste üsna madala süvisega laevade jaoks kõige sisemaapoolsemasse ligipääsetavasse kohta. Suuremate jõgede puhul sobisid selleks suudmealad, vahel ka alad mitu kilomeetrit ülesvoolu. Need kohad olid ootamatu rünnaku eest hästi kaitstud. See huvitas lisaks kohalikele ka võõramaa kaupmehi, kes said vajaduse korral kasutada sadamat või sellega seotud keskust laoplatsina. Lisaks oli igasugune veetransport, ka ülesvoolu, kahtlemata soodsam kui maatransport, eriti mis puudutab raskeid laadungit, näiteks ehitusmaterjale.

11.–12. sajandit ei iseloomustanud Põhjamaades mitte üksnes kaubanduse koondumine suurematesse keskustesse, vaid ka sadamakohtade ja rannaäärsete keskuste nih-

14 Nt. J. Ulriksen, *Anløbspladser...*, lk. 194–195, 217–223; W. Filipowiak, Wolin und Szczecin – Hafen und Topographie der mittelalterlichen Stadt. – *Maritime Topography and the Medieval Town. Papers from the 5th International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen, 14–16 May 1998.* Copenhagen: National Museum of Denmark, 1999, lk. 61–70; M. Rębkowski, *The Maritime Topography of Medieval Kołobrzeg.* – *Maritime Topography and the Medieval Town*, lk. 55–60; M. Bogucki, *Viking Age Ports of Trade in Poland.* – *Estonian Journal of Archaeology / Eesti Arheoloogiaajakiri* 2004, kd. 8 (2). Special Issue on Maritime Landscapes, lk. 100–127.

15 G. Westholm, *The Settlement at Vi, at the Foot of the Cliff. – Society and Trade in the Baltic During the Viking Age.* Acta Visbyensia VII. Visby: Gotlands fornsal, 1985, lk. 293–304.

16 M. Mägi, ”...Ships are their Main Strength”.

17 Näiteks U. Näsman, *Sea Trade during the Scandinavian Iron Age*; O. Crumlin-Pedersen, *Maritime Aspects of the Archaeology of Roman and Migration-Period Denmark. – Aspects of Maritime Scandinavia AD 200–1200*, lk. 41–54; J. Christoffersen, E. Porsmose, *Den fynske kystzones bebyggelsesmønstre i jernalder, vikingetid og middelalder.* – *Atlas over Fyns kyst i jernalder, vikingetid og middelalder*, lk. 154–160.

18 O. Crumlin-Pedersen, *Kystforsvaret.* – *Atlas over Fyns kyst i jernalder, vikingetid og middelalder*, lk. 182–193.

kumine merele lähemale.¹⁹ Kuigi osa uuri-
jaid on põhjendanud nähtust üksnes riikluse
tekke ning sellest tingitud keskuste üldise
nihkumisega,²⁰ võiks oletada siiski ka muid
mõjutegureid. Samasugune nähtus leidis Lää-
nemerd ümbritsevates maades aset ka aladel,
sealhulgas Eestis, kus riikluse kujunemisest
nii varastel sajanditel veel rääkida ei saa. Ilm-
selt pole võimu kontsentreerumise kõrval
vähetähtis loodepoolset Euroopat mõjutav
maatõus ja Läänemere veetaseme alanemi-
ne alates 11. sajandi lõpust, mis koos 11. sa-
jandil alguse saanud kaubalaevade süvise
järsu suurenemisega muutis vanad sadama-
kohad tihtipeale ligipääsmatuks.²¹ 12. sajan-
diks suutsid Läänemere kaubalaevad võtta
pardale umbes sama suure koguse lasti nagu
sajandi lõpul kasutusele tulnud koged. Vii-
mastega oli võrreldav ka nende süvis – täis-
lastis kuni 1,5 m.²² Viikingiaegsed võimalik-
ult sisemaal paiknevad sadamakohad pol-
nud niisugustele meresõidukitele enam ligi-
pääsetavad ning ka uutes, 12. sajandil kasu-
tusele tulnud sadamakohtades pidid kauba-
laevad tihtipeale jääma reidile ning kaup trans-
porditi neist maale paatide abil.

Tugeva keskavõimu – riigi – tekkimine tõi
kaasa linnade tekke, kuhu koondati rahvus-
vaheline kaubandus. Põhjamaades sai see
protsess alguse mõni sajand varem kui Ees-
tis, kuhu keskavõim ”importiti” valmis kujul
vallutuse käigus. Arheoloogilises materjalis
peegeldub võimu tsentraliseerumine siiski
juba muinasaja lõpul, väljendudes eriti 12.
sajandi suurte linnuste ja tõenäoliselt ka kau-
banduskeskuste-kaubasadamate tekkes või
vähemalt selle protsessi esimestes ilmingu-
tes. Vallutuse järel siia kiiresti rajatud ranni-
kulinnad järgisid selgelt kriteeriume, mis olid
välja kujunenud juba 12. sajandil.

Keskaegsed linnad tekkisid või rajati sa-
geli eri piirkondade piirile, vahel ka erine-
vate etnoste kokkupuutepunktidest.²³ Sood-

sate tegurite kokkulangemisel valiti selleks
12. sajandil ”asustusnihe” läbi teinud sada-
ma- ja kaubitsemiskohad. Otsene seos lähi-
konnas paiknevate viljelusmaadega minetas
oma senise tähtsuse – tugevnenud keskavõi-
mu puhul suutis linn toime tulla ka hästi or-
ganiseeritud (sise)kaubandusest saadavate
toiduainetega. Sadamalinnade puhul oli lä-
hikonna põllumaadest nüüd olulisem välis-
kaubandusest saadav tulu, mille eelduseks
omakorda oli suurte kaubalaevade võimalik-
ult hõlbus ligipääs sadamale. Keskavõim ta-
gas ka varasemaga võrreldes suurema kind-
lustunde ootamatute rünnakute vastu, seal-
hulgas vahetult rannikul.

Looduslikud olud Pirita jõe alamjooksul

Topograafiliste tingimuste poolest on Tallin-
na laht sadamakohaks igati sobiv, ilmselt üks
soodsamaid alasid Põhja-Eestis. Samas puu-
duvad lahe vahetus läheduses viljelusmaad
– need algavad praeguse Tallinna idaosas
rannikust umbes 5 km kaugusel, muudes suun-
dades veel kilomeeter-paar kaugemal. Ag-
raarsete asustusüksuste keskused – talud ja
külad – jäid muinasajal seega mererannikust
liialt kaugele, et võiks oletada olulise sada-
makoha teket otse Tallinna lahe ääres. Ainsa

19 Mõningaiks näiteiks varasema, sisemaa pool
paiknenud keskuse ja kaubitsemiskoha hääbumisest
11.–12. sajandil ning uue keskuse rajamisest merele
lähemale võiks tuua Daugmale asendumise Riiaga,
Sigtuna asendumise Stockholmiga, Wolini asendumi-
se Szczeciniga või Truso asendumise Gdanskiga.

20 Nt. J. Ulriksen, *Anløbspladser...*, lk. 222–228.

21 Vt. lähemalt M. Mägi, ”...Ships are their Main
Strength”, lk. 147–152.

22 O. Crumlin-Pedersen, *Ship Types and Sizes AD
800–1400. – Aspects of Maritime Scandinavia AD
200–1200*, lk. 69–82; O. Crumlin-Pedersen, *Ships as
Indicators of Trade in Northern Europe 600–1200. –
Maritime Topography and the Medieval Town*, lk. 11–20.

23 Nt. M. Bogucki, *Viking Age Ports of Trade in
Poland*.

võimaliku kohana tuleks kõne alla Miidurand Viimsi põllumaade juures, see kujutas endast aga keskse sadamakoha kujunemiseks liialt väikest ja isoleeritud asustusüksust.

Maatõus Tallinna ümbruses on umbkaudu 3 m 1000 aasta jooksul. Kunagise rannajoone lokaliseerimises võib seega teatud mõõndustega järgida samakõrgusjooni. Randade kujunemisprotsess on siiski tunduvalt keerulisem, milles lisaks maatõusule ja mereveetaseme kõikumisele tuleb arvestada ka näiteks valdavate tuulte suunda, tormi, setete liikumise seaduspärasusi ja muid tegureid. Lisaks aeglustub maa kerkimine aja jooksul. Eriti keeruliseks muutub kunagise rannajoone määramine siis, kui rannik on hoonestatud: sellisel juhul tuleb arvestada võimalike muldatööde, näiteks pinnase täitmisega. Pirita jõe alamjooksu alal pakuvad siiski teatud pidepunkte jõe kõrged järsud kaldad ning klint, mistõttu joonisel 1 esitatud rannajoone rekonstruktsiooni võiks pidada küllaltki tõepäraseks (ill. 1).

Muinasaegeile asukaile muutiski siinse maastiku atraktiivseks Pirita jõgi. Alamjooksul koosneb jõepõhi lokaalmoreenist, mille peenemat materjali vool järjest ära uhub, mistõttu jõgi uuristab end järjest sügavamale jõesängi. Pirita jõe põhjaerosiooniks hinnatakse keskmiselt 1,3 mm aastas,²⁴ seega süveneb jõepõhi 1000 aasta jooksul 1,3 m võrra. Isegi eeldades, et veehulk jäi samaks, pidi Pirita jõe veetaseme näiteks pronksiaja lõpul olema praegusest ligi 4 m kõrgemal, sest ka jõepõhi paiknes vastavalt kõrgemal. Peenema materjali järkjärguline ärauhumine muudab jõepõhja ühtlasi kivisemaks ning kujunevad kärestikud, nagu tänapäeval jõe alamjooksul näha.

Lisaks on üsna oluliselt muutunud vooluhulk Pirita jões. Laiemas plaanis mõjutavad seda mitmesugused tegurid, esmajoonel kliima (sademete hulk), mõnevõrra ka maatõus.

Kõige drastilisemalt on Pirita jõe veetaseme mõjutanud siiski Tallinna veevõrgu areng 20. sajandil. Et Ülemiste järve veest jäi kasvav linn varustamiseks väheks, võeti selleks kasutusele ka Pirita jõe vesi. 1922. aastal valmis Pirita-Ülemiste kanal ja pumbamaja, mis suunas osa vett jõest Ülemiste järve.²⁵ Seega vähenes veehulk Pirita jões juba 1920. aastatel, kuid veelgi kiiremini alates 1960. aastast, mil jõe ülemjooksu paisutamise teel rajati Paunküla veehoidla. Tagajärjeks oli veetaseme märgatav alanemine jõe alamjooksul.²⁶

Kuni umbes 6. sajandini pidi jõe praegune suudmeala samakõrgusjoonte järgi otsustades moodustama Tallinna lahes eraldi klintilahelaadse sopi. Sinna suubuv jõgi, muinasajal oluliselt kõrgema veetasemega kui praegu, tagas veidi eemale jäävate viljelusmaade ning neid hõlmavate asustusüksuste väljapääsu merele. Ilmselt pole juhus, et viljaka mullaga alad Pirita jõe alamjooksul, mis põhja poolt vaadates saavad alguse umbes Iru linnamäe kohalt, on arheoloogiliste muististe poolest ühed silmatorkavamad Eestis.

Pirita jõe ääres, kohas, kus põlluharimiseks sobimatud rannaalad lõpevad ning algavad viljelusmaad, paikneb Iru linnus (ill. 2). Koht on looduslikus mõttes kindlustiseks äärmiselt sobiv: jõgi moodustab siin pika U-kujulise käänu, mille sisse jääb väga järsk ja kõrge kallas. Looduslikult oli Iru linnus niivõrd hästi kaitstud, et selle kasutuse aja esimestel sajanditel ei peetud vajalikuks rajada mingeid täiendavaid muldkindlustisi

24 S. Künnapuu, Iru linnuse geomorfoloogiast. – Eesti Loodus 1962, nr. 4, lk. 289–292.

25 T. Pedusaar, A. Järvet, Pealinna veevarustus: minevik ja tänapäev. – Eesti Loodus 2005, nr. 6, lk. 20–25.

26 Pirita jõe veetaseme ja geoloogilist arengut puudutava info eest tänab autor Tallinna Ülikooli Ökoloogia Instituudi teadureid Hannes Tõnissoni ja Urve Ratat.

ning ka rauaaja lõpuosas piirduti vaid otsavallidega. Samavõrra soodne oli asukoht geopoliitilises mõttes. Lisaks Pirita jõe, mis ühendas mereranda linnusest lõuna suunas jäävate põllumaade ja neil paiknevate asustusüksustega, jooksis linnuse kõrvalt tõenäoliselt juba muinasajal läbi piki klindi äärt kulgev ida-lääne-suunaline maismaatee. Vähetähtis pole ka asjaolu, et kuni umbes 6. sajandini moodustas Pirita jõe praegune suue väikese lahesopi, mistõttu mererand jäi linnusest kõige rohkem 2,5 km kaugusele.²⁷ Arvestades linnuse paiknemist ümbruskonnas kõrgeimas osas ning seda, et praegu männimetsa ja hoonetega kaetud ala kujutas endast kuni uusajani kõrgemast taimestikust lagedaid liivaluuteid (ill. 3), pidi linnuselt avanema suurepärane vaade merele. Pirita jõe suudmesse saabuvad ja sealt lahkuvad laevad olid seega linnuse otsese kontrolli all, muutes selle asukoha veelgi turvalisemaks.

Iru linnamägi arheoloogilise muistisena

Arheoloogilisi kaevamisi on Iru muististe kompleksil viidud läbi alates 1936. aastast (ill. 4). 1930. aastatel toimunud kaevetöid juhatas Artur Vassar, mõnevõrra ka Richard Indreko.²⁸ 1952–1958 Vassara juhutatud ulatuslike arheoloogiliste kaevamiste tulemused publikatsioonis 1996. aastal Valter Lang,²⁹ kes kaevas ka ise Iru linnuse keskvallil aastatel 1984–1986.³⁰ Iru linnuse pronksi- ja eelrooma rauaegset asustust oli juba varem analüüsinud oma kandidaaditöös Vello Lõugas.³¹

Langi interpretatsiooni kohaselt nägi Iru asulakoha ja linnuse areng lühidalt välja järgmine.³² Kogu hilisema linnuse ala hõlmas umbes aastatel 800–600/500 eKr nn. kindlustatud asula.³³ Asula ümbruses on samaegne kultuurkiht tuvastatud vaid kitsal lääneterassil hilisema linnuse ja jõe vahel, mida Lang tõlgendab kui kindlustatud *resp.* künk

paikneva asula juurde kuulunud avaasulat.

Kuigi üksikud leiud viitavad inimtegevusele ka mõni sajand hiljem, võib järgmisest täiemõdulisest asustusetapist rääkida alles alates 6. sajandist pKr. Siis püstitati väike linnus põhjaplatoole, mille kõrvale tekkis sada aastat hiljem tunduvalt suurema pindalaga avaasula lõunaplatool. Asustusjärgi on sellest ajast ka linnusest mõnisada meetrit kirde poolt, praegusest Iru külast. Samuti oli kasutuses eespool mainitud lääneterass ning üksikuid leide on saadud linnusest põhja poole jäävalt alalt, kus intensiivne kultuurkiht näib sel ajal olevat siiski puudunud.

700. aasta paiku põles põhjaplatool paiknenud linnus maha ning inimtegevus jätkus vaid lõunaplatool ja avaasulates, millest esimene kindlustati 150 aastat hiljem vallide ja

27 H. Tõnisson juhtis siinkohal tähelepanu asjaolule, et reaalselt võis rannajoon tollal linnusele veelgi lähemal paikneda, kuna antud juhul mõjutasid rannajoone meresuunalist liikumist lisaks maakerkele ka jõevooluga suudmealale kantud setted.

28 A. Vassar, Iru linnapära. – Muistse Eesti linnused. 1936.–1938. a. kaevamiste tulemused. Toim. H. Moora. Tartu, 1939, lk. 53–100.

29 V. Lang, Muistne Rävåla. Muistised, kronoloogia ja maaviiljelusliku asustuse kujunemine Loode-Eestis, eriti Pirita jõe alamjooksu piirkonnas 1–2. Muinasaja teadus 4. Tallinn: Teaduste Akadeemia Kirjastus, 1996.

30 V. Lang, Über die Konstruktion des Mittelwalls auf dem Burgberg Iru. – ENSV Teaduste Akadeemia toimetised. Ühiskonnateaduste seeria 1987, nr. 4, lk. 358–365.

31 V. Lõugas, Eesti varane metalliaeg (II a.-tuh. keskpaigast e.m.a. – I. sajandini m.a.j.). Diss. ajalooteaduste kandidaadi kraadi taotlemiseks. Tallinn: Eesti NSV TA Ajaloo Instituut, 1970.

32 Detailne analüüs vt. V. Lang, Muistne Rävåla, lk. 34–104.

33 Pronksiaegset asustuskihti hilisema Iru linnamäe kõrgel seljandikul nimetatakse kindlustatud asulaks seoses analoogsete muististega Saaremaal ja Lätis, mida ümbritsesid kindlustused. Iru tolleaegses asulakohas inimkäte püstitatud kindlustiste jälgi tegelikult leitud ei ole.

puittaraga. Umbes samal ajal püstitati hooned ja toimus inimtegevus linnusest põhja poole jäävas avaasulas, samuti oli jätkuvalt kasutusel lääneterrass.³⁴ Viikingiaja algust ehk 9. sajandit võib pidada Iru ühe intensiivsema kasutuse perioodiks, mille puhul tekitab vaid mõnevõrra hämmeldust leidude puudumine põhjaplatoole. Praegustel andmetel tundub niisiis, et linnuseseljandiku kindlustisteks sobivaim põhjaots seisib kasutamata ligikaudu 200 aasta vältel, samas kui kõikjal selle ümber toimus vilgas elutegevus.

Umbes aastal 900 tabas Iru asustuskompleksi häving lõunaplatoole olnud hoonete ja kindlustiste põlengu näol, mille järel lõunaplatoole lõplikult maha jäeti. Umbes neli korda väiksema pindalaga linnus rajati nüüd taas põhjaplatoole. Algselt olid selle kindlustised puust ja liivast, hiljem püstitati otstesse aga massiivsed kivivallid. Kuigi jätkuvalt kasutati lääneterrassi, näib intensiivne elutegevus linnuse lähiümbruses olevat lakanud.

Iru linnus jäeti Langi arvates lõplikult maha 11. sajandi esimesel poolel. Samal ajal hüljati ka lääneterrass, mingil määral jätkus aga inimtegevus põhjapoolses avaasulas. Kindlalt kuulub muinasaja lõpusajandesse asulakiht praeguses Iru külas, kus on jätkuvalt elatud kuni tänapäevani.³⁵

Viimasel ajal on vaidlustatud Iru linnuse mahajätmissaatum. Numismaatik ja arheoloog Mauri Kiudsoo on osutanud linnuse põhjaplatoolt leitud 11.–12. sajandi müntidele, mille juhuslikku sattumisse juba mahajäetud linnuse varemetesse ta ei usu.³⁶ Sama kehtib ilmselt ka teiste põhjaplatoolt ning sellest põhja poole jäävast avaasulast saadud muinasaja lõpu leidude kohta, mida Lang arvab olevat sinna sattunud läheduses olnud asula elanike kaudu.³⁷ Taolist üsna ulatuslikku leidude "sattumist" mahajäetud linnusele või asulakohta pole mujal siiski täheldatud. Olukorra teeb keerulisemaks asjaolu,

et nii Iru linnamäel kui ka selle kõrval oleval asulakohal on aastasadu küntud põldu, mistõttu ülemine kultuurkiht on segamini ja suuresti kindlasti ka hävinud. Teatud vihje linnuse pikema kasutusaja kohta annavad ka kindlustised ise: taolisi massiivseid kivivalle ning torni nagu Iru hilisemas põhjaplatoole linnuses, on mujal Eestis täheldatud vaid muinasaja lõpusajandite linnamägedel (näiteks Varbolas ja Padal). Nähtust mainib oma arutelus ka Lang, leides siiski, et ilmselt tuleb Iru kivilinnust käsitleda kui ebatavaliselt varajast erandit.³⁸

Otseselt kindlustisi dateerivaid leide või analüüse paraku ei saadud.³⁹ Põhjaplatoole arheoloogilised kaevamised hõlmavad linnuse hoovialast, kust dateerivaid leide on üldse võimalik avastada, samas vaid väikese osa (ill. 4), kuna enamiku uurimistööde eesmärgiks on seni olnud pigem kindlustiste iseloomu täpsustamine. Pole võimatu, et ulatuslikumate hoovikaevamiste korral täieneks muinasaja lõpu leidude kollekttsioon veelgi. Samas tundub tõenäoline, et kui linnust kasutatigi edasi 11.–12. sajandi jooksul, ei saanud seal toimunud inimtegevus olla ligilähedaseltki sama aktiivne kui 10. sajandil.

Asustus- või kaubanduskeskus?

Iru muistisekompleksi tõlgendamisel on Lang lähtunud määratlustest linnus ja asula, välis- tades viimase puhul muud funktsioonid pea-

34 V. Lang, Muistne Rävala, lk. 34–104.

35 V. Lang, Muistne Rävala, lk. 34–104.

36 Mauri Kiudsoo ettekanne 9. mail 2007 Vello Lõugase mälestuspäeval TLÜ Ajaloo Instituudis. Autor tänab Kiudsood informatsiooni ja nõuannete eest.

37 V. Lang, Muistne Rävala, lk. 104, 118.

38 V. Lang, Muistne Rävala, lk. 71.

39 V. Lang, Muistne Rävala, lk. 56–71.

le elamise.⁴⁰ Kõiki Iru linnust ümbritsevad kultuurkihiga alasad on käsitletud ühtse ter-
vikuna, piirdudes nende eristamisel vaid aja-
liste määratlustega.

Pronksiaegset asustuskihti kitsal künka ja
jõe vahelisel lääneterrassil on vaadeldud ta-
vapärase elamise kohana, mis on lubanud
oletada ava- ja kindlustatud asula kui eelda-
tavalt sotsiaalsetest teguritest tekkinud eris-
tuse olemasolu juba hilispronksiajal. Tegu
olevat olnud pühasustusega, kuigi linnuse
elanike matmiskohti – erinevalt lähiümbruse
omadest – polevat teada.⁴¹

Asustuskihti linnuse põhjaotsa ees, mille
intensiivsuse kõrgpunkt langeb viikingiaja esi-
messe poole, peab Lang tõestuseks asustuse
kontsentreerumisest alates 7. sajandist. Kivi-
kalmete vähesuse põhjal Pirita jõe alamjook-
sul oletab ta, et asustus seal üldiselt vähenes,
sest Irusse tekkinud keskus meelitas inimesed
elama sealsesse avaasulasse. Osalt võis ümber-
asumisprotsess olla koguni sunniviisiline, ins-
pireeritud valitseva eliidi huvidest.⁴²

Asustuse kontsentratsiooni ei tinginud Langi
interpretatsiooni kohaselt mitte käsitöö ja kau-
banduse areng, vaid mingi sotsiaalne või poliitiline
surve ühiskonnas. Aastatuhandevahetu-
se paiku see surve kadus ning asustus paiknes
taas laiali. Viimane tõestavat ühtlasi kaubanduse
väheolulist rolli nimetatud protsessis. Põh-
ja-Eesti rannalähedaste linnuste ja nende kõr-
vale tekkinud asulate paiknemine mitte vahe-
tult mererannal, vaid jõgedes ääres mõned kilo-
meetrid sisemaa poole viitavat samuti sellele,
et nende teke pole seotud kaubanduse arengu-
ga.⁴³ Millised olid need sotsiaalsed ja/või poliitilised
tegurid, mis asustuse vahepealse kontsentratsiooni
tingisid, jääb Langi aruteluks lähemalt käsitlemata.

Langil on kahtlemata õigus selles, et kä-
sitöö ja kaubanduse arengut ei saa vaadelda
omaette mõjutegurina, nagu see tihtipeale oli
kombeks varasemates arheoloogilistes kä-

sitlustes. Küll aga tingib ühiskondlik areng
ka kaubanduse arengu, nagu üritati näidata
eespool. Pirita jõe alamjooksu ala arheoloogiline
aines pakub erinevaid tõlgendusvõimalusi
ning siinse kultuurmaastiku arengus on
siinkirjutaja arvates ka kaubandusel oluline
roll.

Iru linnust ümbritsev nn. avaasula kiht on
tuvastatud küllaltki laialdasel alal ning vas-
tavalt peaks erinevaid kaevandeid käsitlema
eraldi. Alternatiivina Langi tõlgendusele pa-
kuksin välja, et tegemist on vähemalt kolme
erineva funktsiooniga muistisega. Neist lään-
eterrassi nn. asulakoha võimaliku funktsiooni
üle arutletakse allpool seoses võimalike
sadamakohtadega.

Vaadeldes põlluharimiseks sobivate mul-
dade paiknemist ümbruskonnas, võib eelda-
da, et Iru küla näol on tegemist klassikalise
agraarse asustusüksusega. Selle viljelusmaa-
de äärealadel ja kõrgendikel paiknevad eri-
aegsed kivilalmed (suur osa neist küll praeguseks
ehitustegevusega hävitatud) osutavad Iru
agraarüksuse olemasolule hiljemalt alates
pronksiajast. Muinasaegsele eksistentsile
viitavad ka asulakohal läbi viidud kaevami-
sed. 17. sajandi kaartidele on Iru küla kan-
tud peale juba enam-vähem samas kohas kus
tänapäevalgi (ill. 5).

40 Eesti arheoloogias on olnud pikaajaliseks traditsiooniks nimetada asulakohaks pea kõiki muistiseid, mis pole matmiskohad, linnused või aarded. Inimtegevusega seotud kohtade funktsiooni (nt. elukoht, töökoda, kultuskoht, sadamakoht vm.) pole peetud võimalikuks eristada, seda enam, et arheoloogiline aines neis kohtades kipub olema ühetaoline ja napp. Asustusloogikast lähtuvalt oleks eristamine vähemalt osal juhtudest siiski vajalik.

41 V. Lang, Muistne Rävåla, lk. 353.

42 V. Lang, Muistne Rävåla, lk. 476–477; V. Lang, Varalinnalised keskused (aolinnad) hilismuinasaegses Eestis. – Kui vana on Tallinn?, lk. 7–27.

43 V. Lang, Muistne Rävåla, lk. 372–373.



1.

Pirita jõe alamjooks tänapäevastel kaartidel

1 – rannajoon 11. sajandi algul

2 – rannajoon 6. sajandil pKr

3 – rannajoon pronksiajal

The lower reaches of River Pirita on present maps

1 – coast line in the beginning of the 11th century

2 – coast line in the 6th century AD

3 – coast line in the Bronze Age



2.

Iru linnus 1930. aastatel

A. Vassar, Iru linnapära, joon. 24

The hill-fort of Iru in 1930s

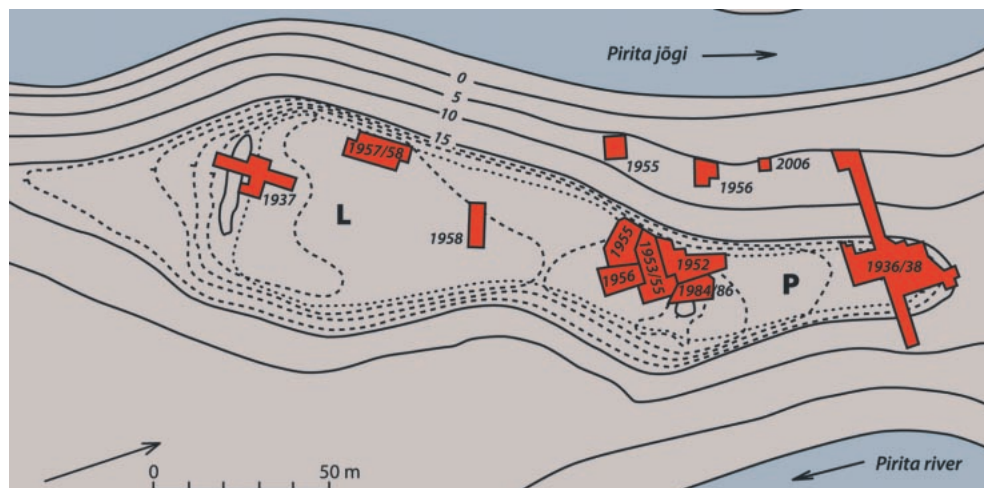
A. Vassar, Iru linnapära, Fig. 24



3.
1689. aasta kaart Tallinnast ja ümbruskonnast
Fragment
Eesti Ajalooarhiiv, f. 1, n. 2, s. III-2

Map of 1689 from Tallinn and its surroundings
Fragment
Estonian Historical Archives

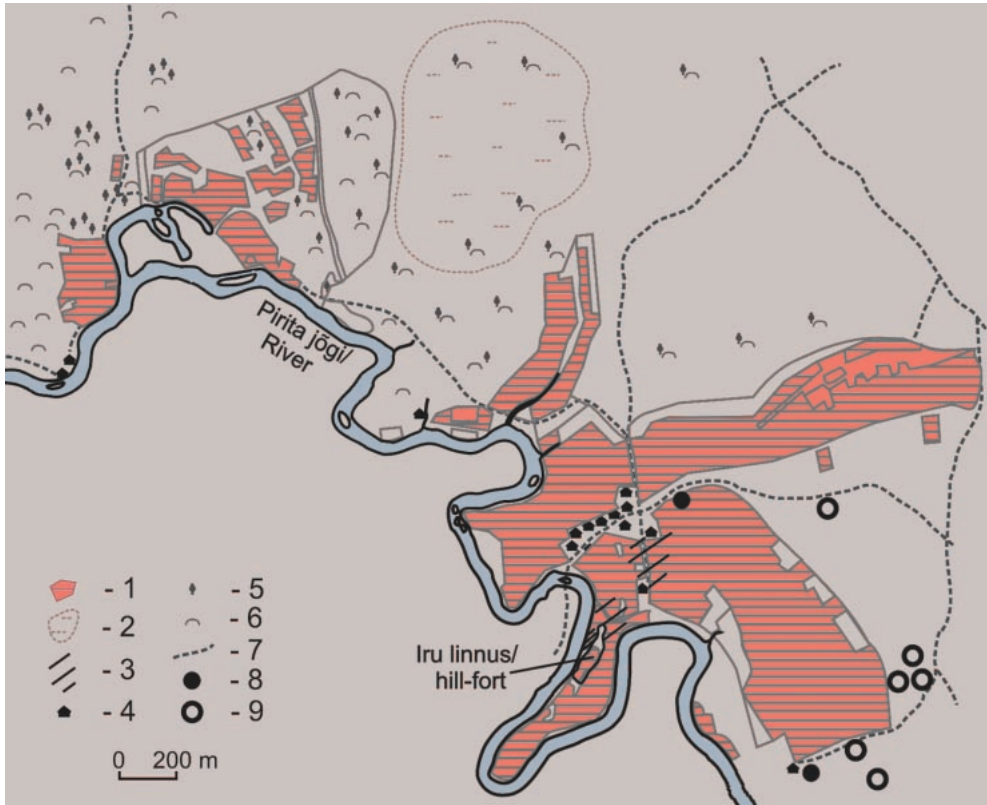




4.

Iru linnus koos seal läbi viidud kaevamistega
L – lõunaplatoo, P – põhjaplatoo

The hill-fort of Iru with excavations carried out there
L – southern plateau, P – northern plateau



5.

Iru küla ja seda 17. sajandil ümbritsenud põllumaad
 Ümber joonistatud fragment 1693. aasta kaardist
 Eesti Ajalooarhiiv, f. 1, n. 2, s. C-II-36

Lisatud muistised

1 – põllumaad, 2 – soo, 3 – asustuskihiga alad,
 4 – hooned, 5 – puud, 6 – künkad, 7 – teed, 8 – kivi-
 kalmed, 9 – hävinud kivilkalmed, mille täpne asukoht
 pole teada.

The village of Iru with surrounding arable lands in
 the 17th century

Re-drawn fragment from a map of 1693, with
 addition of archaeological sites

1 – arable lands, 2 – wetland, 3 – areas with settle-
 ment layer, 4 – buildings, 5 – trees, 6 – hillocks,
 7 – roads, 8 – stone graves, 9 – destroyed stone-
 graves, which exact location is unknown.

Linnusest vahetult põhja poolt leitud asulakiht jääb lähiümbruse põllumaade suhtes äärealale ning selle funktsioon on järelikult olnud erinev. Jõeäärne asukoht kindlustatud künka kõrval viitab tõenäoliselt pigem kaubanduskeskusele, mitte inimeste tavapärasele elukohale. Taolistes kohtades kaubitseti nii maismaateid kui ka jõe pidi kohale toodud kaupadega, osa neist küllap ka meretagust päritolu, kohapeal pakkusid oma teenuseid ja tooteid käsitöölised. Siinkohal on oluline silmas pidada, et ei avaasula ega ka linnuse arheoloogiline leiutematerjal võimalda määratleda, kas üsna rohkearvuline elanikkond tegutses seal aastaringelt või üksnes sesoonselt. Paralleelid Põhjamaades lubaksid pida tõenäoliselt pigem viimast võimalust. Sealsetest viikingiaegsetest kaubitsemis- ja sadamakohtadest on samuti leitud rohkesti hooneid ning taoliste kohtade arheoloogiline aines ei erine üldjuhul kuidagi n.-ö. tavapärase asulakoha omast.⁴⁴ Sadama- ja kaubitsemiskohtadeks määratletakse niisugused muistised eelkõige kultuurmaastiku asukohalooika põhjal, mis aga Langi käsitluses on jäänud tähelepanuta.

Nagu juba eespool osutatud, muutuvad sadama- ja kaubitsemiskohad Põhja-Euroopa arheoloogilises materjalis "nähtavaks" peamiselt alates 6. sajandist. Veelgi rohkemal määral ja selgemini on neid eristatud alates 8. sajandist. Just sel perioodil muutuvad kaubitsemiskohad ka suuremaks ehk toimub teatud kontsenteerumine, mida võib seostada sotsiaalse korralduse arenguga. Iru muistisekompleksi asukoht ja dateeringud ühtivad seega üksihelset naabermaades täheldatud tendentsidega.

Ümbruskonna agraarasustuse ülekolimise vastu Iru linnuseasulasse räägib sellise asustusnihe põhjendamatus. Jääb kas või selgusetuks, kust oleksid sellise tollases mõistes suure asula elanikud hankinud oma põ-

hitoiduse. Põllumaad asusid ju oma endistes kohtades ning elamine neist mitmete kilomeetrite kaugusel oleks muutnud põldude harimise mõttetult komplitseerituks. Iru enda asustusüksuse põllumaad pidid jääma enam-vähem sama suureks kui varemgi, ega oleks suutnud ära toita äkiliselt kasvanud rahvastikku. On ka täiesti selgusetu, mis kasu oleks eliidile toonud inimeste kooselamine agraarises mõttes äärealal, eriti kui kaubandus ja käsitöö polevat asustusnihes olulist rolli mänginud.

Langi arutelus jääb väheargumenteerituks ka oletus asustuse vähenemise kohta mujal Pirita jõe alamjooksul. Põhjenduseks on toodud üksnes kivikalmete arvu vähenemine, mille põhjused peaksid olema pigem kultuurilised, mitte asustusajaloolised. Seetõttu ei veena ka peamiselt kivikalmete põhjal joonistatud asustusüksused, mis vähema hulga kalmete puhul kujunevad mõistagi suuremateks kui rohkemate kalmete puhul. Asustusajalugu tuleks püüda tõlgendada siiski kultuurmaastiku asustusloogikast lähtudes, mitte eri tüüpi ja vastavalt ka erineva asukohalooigikaga muististe vahele tõmmatud kunstlikest piiridest.

Väidaksin seega, et Iru linnusest põhja poole jääva avaasula näol pole tegemist mitte asustuse kontsentratsioonipunktiga, kuhu poolsunniviisilisel kolisid ümbritsevate alade elanikud, vaid kaubitsemiskohaga, kuhu koguneti rohkemaarvuliselt üksnes teatud perioodidel, võib-olla üksnes mõneks nädalaks aastas. Enamuse ajast püsisid inimesed oma endistel asuladel. Vahepealseteks perioodideks, mil kaubanduskeskuses intensiivset tegevust ei toimunud, võis kohapeale jääda neist vaid osa. Tõenäoliselt oli Iru linnuses mingisugune valvemeeskond aastaringelt kohal.

44 M. Mägi, "...Ships are their Main Strength", lk. 139–140.

Linnused kaubitsemiskohtade juures on võrdlemisi laialt levinud nähtus.⁴⁵ Oleks siiski liigne lihtsustus näha linnuses üksnes kaitserajatist: selle funktsioon oli kahtlemata laiem kui vajadus kindlustada kaubitsejate ja nende vara julgeolek. Siinkohal võib nõustuda Langiga, kes nägi linnuse ühe olulise funktsioonina poliitilise keskuse rolli, samuti oli vaieldamatult tegu sõjalise tugipunktiga. Pole võimatu, et Iru linnus, nagu ka paljud teised muinasaegsed linnused, funktsioneeris ühtlasi kultuskohana, s.t. seal viidi muu tegevuse kõrval läbi ka rituaale. Võimaliku väikese vihje linnuse kasutamisele religioosseteks toiminguteks võiks anda sellelt kaevamiste käigus leitud üksikud inimluud, samuti 13. sajandisse kuuluv lapsematus põhjavalis.⁴⁶ Kuigi viimane kuulub aega, mil linnus oli juba maha jäetud, valiti taolisteks erandlikeks matusteks siiski pigem kohti, millel oli ümbritsevate elanike jaoks ka rituaalne tähendus.

Kindlasti ei saa alahinnata ka linnuse manifestatiivset tähtsust: funktsionaalsete aspektide kõrval edastas kõrgel künkal paiknev tugev kindlustus juba eemalt selge signaali kohaliku võimu tugevusest ja selle kaitse all oleva ala turvalisusest. Pole võimatu, et vähemalt oma olemasolu esimestel sajanditel funktsioneeris linnus ka maamärgina merelt tulijatele.

Pirita jõe alamjooksu sadamakohad

Kui oli tegemist jõeäärse kaubitsemiskohaga, pidi mõistagi paiknema kusagil ka veesõidukitele randumiseks sobiv koht. Etterütavalt võib öelda, et ühtegi kindlate sillakonstruktsioonidega sadamakohta nimetatud piirkonnas seni leitud ei ole. Arvestades Pirita jõe erosioonile tundlikku liivakallast ning hilisemat ehitustegevust, ei saa tõenäosust selliste konstruktsioonide leidmiseks ka tu-

levikus kuigi suureks hinnata. Võimalike sadamakohtade üle diskuteerimine peab seega jääma suuresti teoreetiliseks.

Iru linnuse lähiümbruses tulevad loodulike sadamakohtadena kõne alla linnamäge ida ja lääne pool piiravad terrassid. Idapoolne terrass on suhteliselt avar ja sobiks inimtegevuseks esmapilgul hästi. Sama on oletanud ka Vassar.⁴⁷ 2007. aasta kevadel läbi viidud inspeksioon tuvastas paraku kultuurikihi täieliku puudumise nimetatud alal. Pruunikas muld jättis mulje, et ala on varem olnud suurvete ajal üleujutatav nagu suur osa Pirita jõe lammist tänapäevalgi.

Kunagiseks sadamakohaks tunduvalt soodsam on umbes 11 m laiune ja 70 m pikkune nn. lääneterrass,⁴⁸ kus on läbi viidud ka mitmeid arheoloogilisi kaevamisi. Kahjuks puuduvad enamiku nende kohta aruanded. 2006. aasta sügise proovikaevamised lääneterrassil võimaldavad varasemate uuringute kohta käivate nappide andmetega kompileerides üht-teist terrassil olnud ehitiste kohta siiski oletada.

Kõik lääneterrassil läbi viidud kaevamised on osutanud kolmele kultuurikihile, mis on omavahel eraldatud liivast või liivasegusest mullast vahekihtidega. Nii 1950. aastate kaevamiste napid andmed kui ka 2006. aasta proovikaevand dateerisid terrassi kultuurikihid 6.–10./11. sajandisse ehk Iru linnuste ning tõenäolise kaubitsemiskeskusega

⁴⁵ M. Bogucki, Viking Age Ports of Trade in Poland.

⁴⁶ K. Paaaver, Iru kindlustatud asula ja linnuse kaevamisel 1953.–1957. a. kogutud luumaterjalide määramise esialgsed tulemused. Käsikiri TLÜ Ajaloo Instituudi arhiivis. Tartu, 1966; V. Lang, Muistne Rävåla, lk. 59–60.

⁴⁷ A. Vassar, Uusi andmeid Iru vanema ajaloo kohta. – Öhtuleht 4. IX 1956.

⁴⁸ Võimalik, et oma kasutusajal oli terrass mõnevõrra laiem, kitsenemine on toimunud tänu järsu liivase läänenõlva erosioonile.

ühte aega.⁴⁹ Varasemate ja osalt ilmselt ka Vassara kaevamiste materjali põhjal on Lang näidanud, et terrassi alumistest kihtidest pärineb siiski ka märkimisväärne hulk pronksiaegseid savinõukilde. Sellele materjalile tuginedes on uurija väitnud, et pronksiajal eksisteeris Iru nii kindlustatud *resp.* künkaasula kui ka avaasula.⁵⁰ Üksnes kitsalt jõeäärselt terrassilt ilma selgema kontekstita saadud pronksiaegsed leiud oletust avaasula olemasolust kuigi veenvalt siiski ei tõesta: avaasulaks kui eeldatavalt esmajoones elamiseks mõeldud kohaks oleks sobinud tunduvalt paremini kas või kõrgem ja avaram ala kindlustatud asula põhjaküljel. Pole pealegi võimatu, et pronksiaegsed savinõukildud sattusid terrassile hoopis erosiooniga selle aastatuhande jooksul, mil kõrval asuval järsul künkal inimtegevust ei toimunud.

6.–10./11. sajandi kihtides avastati tiheidalt üksteise kõrval paiknevate hoonete jäänused. Hooned ääristasid terrassi jõepoolset serva, jättes linnuse ja hoonete vahele 3–6 m laiuse ehitistest vaba ala.⁵¹ Vassara interpretatsiooni kohaselt kulges siit tee. Tege mist olevat olnud praeguse Narva maantee eelkäijaga, mis Iru linnuse kohal olevat suundunud oma hilisemast asukohast lõuna poole, ületanud jõe lääneterrassi lõunaotsa juures ja kulgenud seejärel linnusest põhja pool olevasse asulasse, kust üks haru on suundunud linnusesse, teine aga kirde suunas, ühtides taas hilisemast ajast tuntud Narva maanteega. Hiljemalt 17. sajandist oma kohal paiknenud jõeületuskoha Narva maanteel olevat aga rajanud alles võõrvõimud Rävalla vallutamisel.⁵² Jääb arusaamatuks, miks otseteed ikkagi juba varem ei võidud kasutada.

Terrassi lõunapoolne osa muutub tõepoolest laugjamaks jõe suunas, mille veetase pidi aga veel sadakond aastat tagasi olema praegusest märgatavalt kõrgem, rääkimata pronksi- või rauaajast. Erinevalt Vassarast pakuk-

sin seetõttu välja, et tegu ei olnud mitte jõeületuskoha, vaid jõesadamaga, mis võeti kasutusse ilmselt juba pronksiajal. Tihedale hoonestusele piki veeserva võib leida analooge paljudest arheoloogiliselt kaevatud sadama- ja kaubitsemiskohtadest. Seesugust korraldust ei tinginud mitte elamiseks vajaliku ala puudus, vaid võimalikult ühetaoline ligipääs veepiirile. Analoogide põhjal otsustades polnud tegu n.-ö. tavapärase elumajadega, pigem olid need laod ja kaubitsemiskohad, ehk ka töökojad, mis pakkusid sadamas viibimise ajal mõistagi ka peavarju. Ehitistest tühi võõnd vahetult linnuse nõlvakul oli hoonete tiheda üksteise kõrval reas paiknemise korral liiklemiseks vältimatult vajalik. Kas see moodustas osa Narva maantee eellasest, on siiski küsitav.

Terrassi olulisusele kogu Iru kompleksi seisukohalt viitavad ka eespool mainitud vahekihid, eriti hilisem neist, mis eristab eelviikingiaegset ja 9.–10. sajandi kultuurkihti. Tegu oli 50 cm paksuse liivakihi, mis ei sisaldanud pea mingisuguseid leide.⁵³ Ilmselt oli liiv toodud terrassile tahtlikult, katmaks varasemate ehitiste rususid ja tasandamaks pinda uutele hoonetele. Sarnast ulatuslike alade liivaga katmist on täheldatud ka mõningates suuremates viikingiaja sadamakohtades, kus seda peetakse märgiks sadamat hallanud võimu tugevusest,⁵⁴ hilisemal

49 A. Vassar, Uusi andmeid Iru vanema ajaloo kohta; M. Mägi, Aruanne arheoloogilistest proovikaevamistest Iru linnuse terrassiasulal, Tallinna linnas, 8.–25. septembrini 2006. Käsikiri Muinsuskaitseametis arhiivis. Tallinn, 2007.

50 V. Lang, Muistne Rävalla, lk. 114–118, 353.

51 A. Vassar, Iru linnapära; A. Vassar, Uusi andmeid Iru vanema ajaloo kohta.

52 A. Vassar, Iru linnapära, lk. 73–74.

53 M. Mägi, Aruanne arheoloogilistest proovikaevamistest...

54 Nt. Ribes, vt. S. Jensen, The Vikings of Ribe. Ribe: Den Antikvariske samling, 1991, lk. 7–9.

ajal aga ka näiteks Tallinna Raekoja platsil.⁵⁵ Igal juhul annavad niisugused pinnasetööd tunnistust just lääneterrassi olulisusest: tavapäraseid eluhooneid oleks olnud märksa hõlpsam püstitada kõrgemale tasasele alale, mida linnuse ümbruses leidub piisavalt, mitte erosiooniohtlikule kitsale jõekaldale.

Lääneterrassi erilisele tähtsusele võiks viidata ka 1930. aastate lõpus hiliseima kivilinnuse valli loodeosas avastatud 62–100 cm laiune käik, mis ühendas linnust terrassi põhjapoolsema otsaga. Lähtudes üksnes linnuse militaarsest funktsioonist, pidas Vassar käiku salajaseks jalgvärvaks, mille kaudu kaitsjad pääsesid värvavat rünnanud vaenlase selja taha või mille kaudu sai veeretada lääneterrassile põlevaid rattaid, keraside või muud taolist.⁵⁶ Alternatiivseks tõlgenduseks võiks olla, et tegu oli jalgvärvava linnuse jaoks eluliselt tähtsale lääneterrassile-jõesadama, mida sai kasutada ka juhul, kui peavärvad olid suletud, näiteks hilisõhtul. Liiatigi leidis Vassar sarnase jalgvärvava hilisemate kaevamiste käigus ka kivilinnuse lõunapoolsest vallist, kus see paiknes peavärvast vaid 4–5 m kaugusel.⁵⁷ Vaevast et taolised jalgvärvad said vaenlasele kauaks saladuseks jääda, võimaldades linnuse kaitsjate poolseid ootamatuid rünnakuid.

Nagu eespool näidatud, on Pirita jõe laevatatavust tuhandeid aastaid tagasi raske adekvaatselt hinnata. Kui ehk pronksiajal pääseski merelaevadega otse lääneterrassi jõesadama ja kindlustatud asula juurde välja, siis Iru linnuse kasutusaegadel on seda siiski juba raske uskuda. Jälgides samakõrgusjooni Pirita jõe suudmes, torkab silma, et endine väike merelaht kitsenes hiljemalt 7.–8. sajandiks, s.t. jõe suue nihkus tublisti merele lähemale, enam-vähem praegusesse asukohta. Hiljemalt neist sajandeist alates vajati Iru linnuse juures kaubitsemiseks Pirita jõe suudmes ümberlaadimiskohta.

Ümberlaadimiskohad on ka muinasaegsete sadamakohtade lähikonnas olnud küllaltki levinud nähtus ning Põhjamaades on neid ka arheoloogiliselt kaevatud.⁵⁸ Suurel osal juhtudest pole ümberlaadimiskohtade näol siiski tegu klassikalise kaubitsemiskohaga, vaid neis sõna otseses mõttes üksnes laaditi kaup ümber lamedama põhjaga jõesõidukitele või vastupidi. Väiksemad kaubanduslikud tehingud võisid selle tegevuse juures siiski toimuda. Taolised ümberlaadimisplatsid olid sarnaselt kaubitsemiskohtadele ümbruskonna pealike kontrolli all, kes vajadusel tagasid sinna jäetud laevade-paatide julgeoleku.

Pirita jõe suudme läheduses võiks muinasaegseid, alates 7. sajandi ümberlaadimiskohti oletada kas hilisema kloostri alal või endisel väikesel saarel, praegusel Kabelimäel.

Sadamakohtade seos religioossete ehitistega

2000. aastal juhatas Vladimir Sokolovski Pirital Kabelimäel väikesed arheoloogilisi kaevamisi. Maapõuest tulid välja kapitaalset nelinurkse ehitise alusmüürid. Hoone mõõtmed olid 8,5 x 7,9 m, selle lääneküljel paiknenud ukseportaal oli olnud kaunistatud punaste tellistega. Sokolovski hinnangul kesk-aegsed tellised jäid paraku ka ainsaks dateerimist võimaldavaiks leidudeks kogu kaevamiste jooksul. Ehitist polnud hävinud mitte mõne õnnetuse või sõjategevuse läbi, vaid korralikult lammutatud.⁵⁹

⁵⁵ J. Mäll, Arheoloogilise kultuurikihi spetsiifikast Tallinna vanalinna territooriumil. – Linnusest ja linnast. Muinasaja teadus 14. Tartu, Tallinn, 2004, lk. 249–267.

⁵⁶ A. Vassar, Iru linnapära, lk. 69; temaga näib nõustuvat ka V. Lang, Muistne Rävåla, lk. 62.

⁵⁷ V. Lang, Muistne Rävåla, lk. 62–63.

⁵⁸ Nt. Lynæs Roskilde fjordi suudmes, vt. J. Ulriksen, Anløbspladser..., lk. 132–134.

⁵⁹ V. Sokolovski, Aruanne arheoloogilisest eeluuringust Tallinnas, Pirita "Kabelimäel". Käsikiri Muinsuskaitseameti arhiivis. Tallinn, 2000.

1689. aasta kaardil on Kabelimäe kohale märgitud veel ristikesega kabeli või kiriku märk, kuid selgitav tekst puudub.⁶⁰ Tõenäoliselt oli selleks ajaks juba tegu varemetega, mis lubab ettevaatlikult oletada, et kabel lammutati pärast reformatsiooni. Millal see saarekesele püstitati, puudub aga igasugune teave, seda enam, et Sokolovski registreeritud kivihoonele võis eelneda puitehitis.

Keskaegsed kabelid paiknesid tihtipeale teede ja ranniku läheduses, markeerides viimasel juhul enamasti sadamakohti.⁶¹ Selline asukohavalik on ilmselt seotud ideoloogia ja seeläbi võimu presenteerimisega kultuurmaastiku kaudu – nähtusega, mis eksisteeris ammu enne kristianiseerumist. Mitmete kristluse-eelsete kaubasadamate lähikonnas on teada kultuskohti,⁶² sealsamas paiknevate linnuste võimalikust funktsioonist rituaalse keskusena oli juttu eespool. Mõnedes Põhjamaades, sealhulgas Eestis ja näiteks Gotlandil, on omaaegsel rannikul paiknenud kivikalmedki tähistanud peaaegu eranditult muistseid sadamakohti.⁶³ Need olid hauatähised ja ühtlasi kultuskohad, mille püstitamiseks valiti tavaliselt ümbruskonna kõrgeim ala, millele kuhjati kive, tehes seega kalme juba kaugelt märgatavaks. Rituaalne ühendati funktsionaalsega, tõenäoliselt ilma nendevahelise seose põhiolemusse lähemalt süüvimata.

Ristiusu saabudes kivikalmeid enam ei ehitatud. Religioosne elu kontsentreerus nüüd kirikute ja kabelite ümbrusesse, millele peagi lisandusid kloostrid. Taanis, kus paganlusaja lõpusajandite matmiskohad olid maastikul enamasti silmatorkamatud, on 10.–12. sajandi sadamakohtade tähisteks peetud hoopiski romaani stiilis kirikuid, vahel ka kabelid.⁶⁴ Hiljem, kui sadamad koondusid tugevnenud kuningavõimu tingimustes suurematesse kaubalinnadesse, otsene seos kirikute-ga ähmastus.

Inglise uurijad on näidanud, et seos ranniku ja kaubateedega hõlmas ka kloostrid. Northumbria rannikuasustuse põhjal väidab David Petts, et 8.–9. sajandil, mil sinna püstitati ridamisi kloostrid, kerkisid need kõik kaubateede jaoks olulistesse sõlmpunktidesse. Huvitav on sealjuures tähelepanek, et kloostrite asukohavalikut ümbritsev retoorika eiras praktilisi põhjendusi pea täielikult, rõhutades pigem emeriitlike ideid, eraldatust ja muid vaimseid väärtusi.⁶⁵

2003. aastal Villu Kadaka juhatud arheoloogilised kaevamised otse Pirita jõe ääres kloostrivaremete kõrval tõid päevavalgele 15.–16. sajandisse kuuluva hoone jäänused. Ilmselt oli tegu kloostrikompleksi kuuluva hoonega, millesse hiljem oli püstitatud hüpo-kaustahi ning mida oli intensiivselt kasutatud ka veel 17. ja 18. sajandil. Asukoht otse jõe ääres viitab Kadaka arvates seotusele kloostrisadamakohaga.⁶⁶

Antud kontekstis on huvipakkuv, et hoone kaevamisel leiti ka 14. sajandisse dateeritavaid imporditud jooginõude kilde. Järelikult toimus inimtegevus Pirita jõe suudme-

⁶⁰ Eesti Ajaloomuuseum, f. 118, s. 1/113; V. Sokolovski, Aruanne arheoloogilisel eeluuringust Tallinnas.

⁶¹ Nt. J. Ulriksen, *Anløbspladser...*; D. Carlsson, *Gård, hamn och kyrka. En vikingatida kyrkogård i Fröjel. CCC Papers 4. Visby, 1999*; M. Mägi, "..."Ships are their Main Strength", lk. 142–143.

⁶² Nt. G. Westholm, *The settlement at Vi*; M. Bogucki, *Viking Age Ports of Trade in Poland*.

⁶³ D. Carlsson, *Harbours and Trading Places on Gotland*; M. Mägi, "..."Ships are their Main Strength".

⁶⁴ J. Ulriksen, *Anløbspladser...*, lk. 136.

⁶⁵ D. Petts, *Coastal Landscapes and Early Christianity in Anglo-Saxon Northumbria. – Where the Land meets the Sea (ilmumas)*.

⁶⁶ V. Kadakas, H. Nilov, *Various investigations in Tallinn and Harjumaa. – Arheoloogilised välitööd Eestis 2003*. Tallinn: Muinsuskaitseamet, 2004, lk. 160–175; V. Kadakas, *Uut informatsiooni Pirita ajaloolisest asustusest. – Muinsuskaitse Aastaraamat 2004*. Tallinn: Muinsuskaitseamet, 2005, lk. 73–74. Autor tänab Villu Kadakat Pirita kloostrisadamakohaga seotud kaevamistega seotud info ja nõuannete eest.

alal, tõenäoliselt seoses seal paiknenud sadamakohaga, juba enne sinna kloostri rajamist.⁶⁷ Sama võib oletada kirjalike allikate põhjal, millest vanimad pärinevad küll juba kloostri eksisteerimise ajast.

Hiljemalt 15. sajandiks tugevnes mõisamajandus Vana-Liivimaal, mis tõi muuhulgas kaasa mõisasadamate ja linnade vahelise kaubandusliku rivaliteedi tugevnemise.⁶⁸ 1414. ja 1437. aastast on teada keeld transportida vilja läbi mõisate kontrolli all olevate nn. kõrvalsadamate – selleks pidid olema üksnes linnasadamad. Kõrvalsadamate kasutamist muudel eesmärkidel ei suudetud ega üritatudki keelata, lisaks näisid probleemid ka viljatranspordiga keeldudest hoolimata jätkuvat. Nii tuleb Tallinna rae saatkonna avaldusest Wolmari maapäeval 1503. aastal välja, et Pirita kloostri rand oli tollal tõeline rahvusvaheline kaubitsemiskoht, kus kauplesid viiburlased, stockholmlased, tallinlased, riialased ja venelased.⁶⁹

Ka rituaalses plaanis oli keskaegsel Pirita jõe alamjooksul ilmselt laiem tähendus kui üksnes birgitiinide klooster. Kroonik Balthasar Russow on värvikalt kirjeldanud jaanipäevaaegseid rahvakogunemisi kloostri juures, mille käigus viidi läbi rituaale, mis luterlasest kirjamehe jaoks tundusid läbinisti paganlikud, tõenäoliselt peegeldasid aga katoliikluse ja rahvausundi põhjal kujunenud sünkretismi.⁷⁰ Pirita kloostri ümbruse tähendus rituaalse rahvakogunemiskohana samas vaevalt et tekkis 16. sajandil. Pigem võib oletada, et Russowi-aegsed pidustused olid üksnes kahvatu järelokaja keskaegsetest rituaalidest Pirita kloostri ja selle ümbruses. 16. sajandi teiseks pooleks oli Pirita jõe suudmealale pidevalt elama asunud ka väike omaette kogukond, mis koosnes käsitöölisest, väikekaubitsejatest ja kõrtsmikest.⁷¹

1458. aastast on teada, et Pirita kloostri rannal olid heinamaad ning kalastusõigus

kõigil jõe alamjooksu küladel kuni Lagedini välja.⁷² Ilmselt oli siinse sadama kasutusõigus jagatud samuti ära ümbruskonna mõisate vahel, eelkõige ehk selliste mõisate vahel, mille valdustest oli ligipääs jõe. Kuigi 13.–14. sajandi Pirita jõe alamjooksu ala puudutavad kirjalikud dokumendid puuduvad – olles nende sajandite kohta ka üldiselt äärmiselt napid –, võiks eelõeldu valguses siiski oletada, et kaubitsemiskoht paiknes siin juba enne kloostri rajamist. Varasemast suurema tähtsuse omandas see tõenäoliselt pärast Iru linnuse ja sealse kaubitsemiskoha mahajätmist. Võimalik, et juba 13.–14. sajandil püstitati Kabelimäele ka esimene sakraalehitis, algul ehk üksnes lihtne puidust kabel, millele peagi lisandus birgitiinide klooster.

Järjepidevus kultuurmaastikul

Pirita kloostri asukohavalik ei olnud seega kaugeltki juhuslik. Selle üheks olulisemaks mõjutajaks näib olevat olnud rahvusvaheline kaubandus, millega seotud rajatised on aga aegade jooksul nihkunud. Varasemad kaubitsemiskohad jäid tollasest mererannast mõne kilomeetri kaugusele ning neile pääses eeldatavasti ligi ka meresõidukitega. Maa-kerge tingis mere taandumise, see omakorda vajaduse kaup kaubitsemiskohale jõudmiseks ümber laadida. Maastikul markeeris kaubitsemiskohta linnus, mis garanteeris kauba ja inimeste julgeoleku, manifesteeris kohalikku võimu ning teotses tõenäoliselt ka rituaalelu keskusena.

67 V. Kadakas, Uut informatsiooni Pirita ajaloolisest asustusest.

68 V. Niitemaa, Der Binnenhandel..., lk. 141, 153–185.

69 V. Niitemaa, Der Binnenhandel..., lk. 170–171.

70 B. Russow, Liivimaa kroonika. Tlk. D. ja H. Stock. Tallinn: Hotger, 1993, I, lk. 49.

71 P. Johansen, Nordische Mission..., lk. 179.

72 P. Johansen, Die Estlandliste des Liber Census Daniae, lk. 266.

11.–12. sajandil sai alguse inimasustus Tallinna vanalinna kohal.⁷³ Tõenäoliselt oli algul tegu vaid sesoone kaubitsemisplatsiga, mille turvamiseks rajati linnus praegusele Toompeale. Vastavalt ajastu nõudmistele paiknes kaubitsemiskoht nüüd mere lähedal, mitme administratiivpiirkonna kokkupuutepunktis. See polnud enam ühe jõe ümbruses asuvate maavalduste sadamakoht, vaid hoopis laialdasema tagamaaga kaubasadam. 13. sajandi alguseks pidi koht olema piisavalt tuntud ja oluline, inspireerimaks Taani kuningas Valdemari alustama oma vallutusretke Põhja-Eestis just sealt.

Päriselt ei minetanud oma tähtsust ka Piritajõe alamjooks. Varasemast ümberlaadimiskohast kujunes siin ajapikku täiemõelduline sadam ja kaubitsemiskoht, mille tagamaa moodustasid aga jätkuvalt põhiliselt jõeäärsed maavaldused. Mõisamajanduse olulisuse kasvades ning rivaliteedis Tallinnaga süvenes vajadus ka Piritajõe suudme manifesteerimiseks kultuurmaastikul. Kristliku maailmapildi kohaselt sobis selleks kas kirik, kabel või klooster. Neist kolmest suutis just viimane ühendada kõige sobivamal moel sakraalse funktsionaalsega. Oli ju klooster ühtlasi suur majandusüksus rohkete hoonetega mitte ainult sees, vaid ka väljaspool müüre.⁷⁴ On vägagi tõenäoline, et osa kloostri kiviehitistest sai rentida kaubitsemiskohta kasutanud mõisnikele ning miks mitte ka väljamaa kaubitsejatele laoruumideks,⁷⁵ lisaks võisid jõukamad kaupmehed leida neis endile ja oma kaaskondlastele turvalise peavarju. Klooster suutis garanteerida vähemalt osa kaubitsemiskoha julgeolekust, täites seega samu funktsioone mis linnus mõnisada aastat varem.

Ons Iru linnuse järeletulijaks siis keskaegne Tallinn või hoopis Piritajõe klooster? Omajagu tõtt peitub mõlemas variandis. Kahtlemata paiknes Iru Tallinna lahe ümbruse varasem ja olulisim kaubitsemiskoht, mille funktsiooni võttis

hiljem üle hilismuinasaegne ja keskaegne Tallinn. Samas sai taoline nihkumine võimalikuks üksnes sotsiaalse korralduse arenguga, mis tingis kaubitsemiskohtade koondumise üksikutesse suurematesse sadamatesse, mille tagamaa hõlmas varasemast tunduvalt laiemat ala. Piritajõe suue, rääkimata Iru linnusest, muutunud tingimustele ei vastanud, välistades seega võimaluse, et hilisema Tallinna keskpunkt oleks kujunenud sinna.

Piritajõe klooster peamiselt sakraalse ehitusest erineb esmapilgul Iru linnusest igas aspektis. Ometigi võis nende funktsioonis ja ka paiknemisloogikas leida teatud sarnasusi. Need muutuvad veelgi ilmsemaks, kui kujutada korraldust ette, et mõlemal juhul oleks tegu vaid arheoloogiliste objektidega, s.t. kui ka keskaja kohta puuduksid kirjalikud allikad ning meie teadmised ristiusust oleksid sama napid kui sellele eelnenud uskumustest ja rituaalidest. Nii Iru kui ka Piritajõe võiks sel juhul rääkida ebamääraselt vaid kaubitsemiskoha kõrval paiknenud kindlustisest, mis lisaks julgeoleku tagamisele võis olla ka religioosne keskus. Kui õigustatud või meelevaldne taoline võrdlus on, jääb vähemalt Iru linnust puudutavas osas paraku saladuseks.

73 Nt. A. Pärn, *Linnade teke Eestis – mõningaid historiograafilisi aspekte*. – Keskus – tagamaa – ääreala. Muinasaja teadus 11. Tallinn, Tartu, 2002, lk. 353–359; J. Mäll, *Arheoloogilise kultuurikihi spetsiifikast...*; J. Tamm, *Toompea arheoloogilisest uurimisest*. – Linnusest ja linnast. Muinasaja teadus 14. Tartu, Tallinn, 2004, lk. 377–394.

74 Nt. J. Liliequist, *Vadstena klostera godsinnhäv i Östergötland "västanstång"* enligt 1447 års jordebok. – I Heliga Birgittas trakter. Nitton uppsatser om medeltida samhälle och kultur i Östergötland "västanstång". Red. G. Dahlbäck. Uppsala, 1990, lk. 289–300. Vt. ka Ruth Rajamaa artiklit siinsamas.

75 Autor tänab Rajamaad, kes juhtis tähelepanu 1502. aastast pärinevatele dokumentidele, mille kohaselt osa kaupmehi kasutas Piritajõe kloostri kuuluvaid laoruume kaupade hoiustamiseks (LUB 2/ II: nr. 353, LUB 2/ II: nr. 376, LUB 2/ II: nr. 395). Järelikult olid kloostri valduses laoruumid, mida välja renditi.