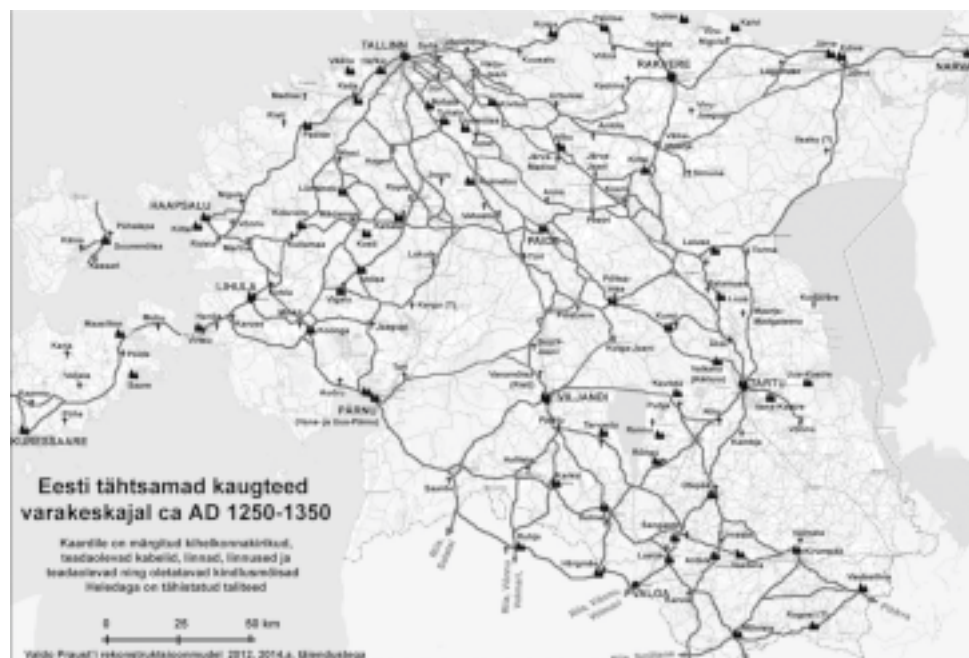


Lääne-Eesti oletatavad ühendusteed ja teedevõrk 10.-17. sajandil

Valdo Praust, mõisa- ja teeajaloohuviline

Maanteemuuseumi 2011. aasta aastaraamatus esitasin Eesti muinas- ja keskaegse teedevõrgu rekonstrueerimise üldpõhimõtted ja tõin välja tollase oletatava teedevõrgu [Praust, 2011]. Edaspidi olen detailselt vaadelnud nii Piibe maantee muinas- ja keskaegset kujunemislugu [Praust, 2012] kui ka Tallinnast Viljandisse viivaid talimaanteid [Praust, 2014]. Käesolev artikkel annab detailsema ülevaate Lääne-Eesti muinas- ja keskaegsetest ühendusteedest, mille olen rekonstrueerinud samadel põhimõtetel ja sama liiki algallikaid kasutades.



1. Tallinn–Pärnu maantee lõuna pool Märjamaad

Märjamaal ristuvad kaasajal Tallinn–Pärnu ja Koluvere–Rapla suunas kulgevad maanteed. Võib oletada, et kihelkonnakiriku tekkimise ajal Märjamaale (küla sellele ei eelnenud) ehk hiljemalt 14. sajandi alguses oli pilt ligikaudu samasugune, st ristusid kaks tähtsat maanteed. Täpsem analüüs aga näitab, et muinas- ja keskajal on mõlemad nimetatud teed olnud küll olemas, kuid on kulgenud praegusest hoopiski erinevalt. Samas on mõlemad teed olnud juba muinasajal üle-eestilise tähtsusega.



1.1. Tallinn–Pärnu maantee eellane suundus tõenäoliselt Soontaganale

On tõenäoline, et Tallinn–Pärnu maantee eellane viis muinasajal välja Soontaganale kui Lõuna-Läänemaa keskusesse. Pärnu tekkis tähtsa linnalise keskusena alles peale 13. sajandi ristsõdu. Lisaks sellele pääses sama teed pidi tõenäoliselt ka küll Pärnu sadamakohta ja sealt edasi mööda praegust Lodja–Kilingi-Nõmme teed ka Sakalasse, kuid see oli selle (Märjamaad läbiva) maantee seisukohalt juba teisejärguline.

Arvatavasti kuni Manni kõrtsikohani (praegu vana maanteeharu ääres, ligikaudu Päärdu ja Jädivere vahel keskkohas, tõenäoliselt 18.–19. sajandi vahetusel ehitatud hoone on säilinud tänini) kulges suvine lõuna poole viiv Soontagana maantee mööda meile tuntud sihti (v.a Konuvere ja Velise vaheline lõik). Manni kõrtsikoha juures hargnes tee kaheks – looduslikud olud lubasid vaid taliteel minna Soontaganale otse, suvine maantee pidi sinna jõudmiseks tegema aga suure idapoolse ringi.

1.2. Talvine tee Märjamaalt Soontaganale üle Kivi-Vigala

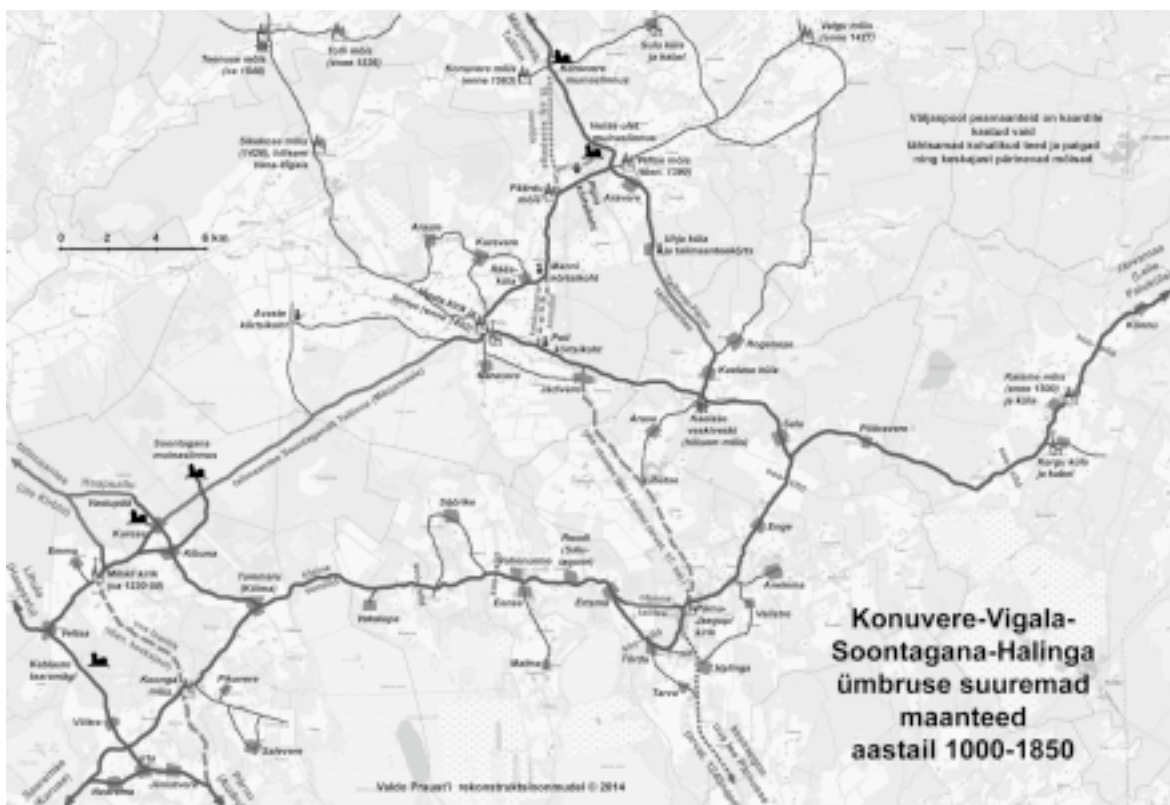
Talvine Soontagana muinastee jätkus Mannilt Kivi-Vigala (Vigala kiriku) suunas, kulgedes ligikaudu mööda praegust kohalikku teed (mida on Uexkülli ajal küll lõiguti veidi õgvendatud). Kiriku lähisteles jõudes ületas tee kõigepealt väikese Konnapere oja, siis aga Enge jõe, jätkudes sealt edelasse. Kuni sinnani oli see tee läbitav aastaringsest. 3,3 km kaugusel Kivi-Vigalast jõudis tee Kesu rabani, mille ta ületas 3,5 km pikkuse, vaid talviti kasutatava rabateena (jäljed looduses säilinud). Sealt edasi ületas tee Avaste voore ja kulges 5 km pikkuse lõiguna üle Avaste raba Soontagana suunas. Ka sellest rabaületuslõigust on jäljed looduses säilinud, see teelõik on võetud arvele ka pärandkultuuri objektina.

Soontagana keskus (pealinnus) asus soosaarel, samanimelise muinaskihelkonna asustus aga soosaarelt (pealinnusest) lõuna ja ida pool. Avastelt lähtuv tee viis soosaare lõunaotsa, kust pääses suvist teed pidi edasi Kiburale (sealtkaudu käib ka Soontagana maalinna praegune peamine ligipääs), taliteed pidi aga Kuresele. Mõlemad neist asusid Soontagana muinaskihelkonna põllumajandusliku ala servas.

Juhtumiteks, kui Kesu raba otse ületada ei saanud, sai Kesu raba kohal olevat lõiku läbida ka mööda aastaringset teed loodepoolse ringiga üle Avaste mäe. Et ka seda ringiga kulgenud teeharu on olulisel määral kasutatud – mis oli muuseas Avaste jaoks ainsaks suviseks ligipääsuteeks – annab tunnistust Avaste maantee-kõrtsi asukoht (ümberehitatuna säilinud).

Seda, et Märjamaalt üle Kivi-Vigala ja Avaste Soontaganale kulgev talimaantee on olnud kunagine piirkonna peamaantee, näitavad kaks olulist tegurit. Esimeseks neist on Vigala vasallilinnuse asukoht, mille von Uexküllid rajasid just selle tee äärde, Naravere oja ja Vigala jõe vahelisele neemikule (esmamainitud 1453 [Bfl I, 216]). Kuna vasallilinnuse võimalikuks hiliseimaks rajamisajaks hinnatakse 1400. aastat [Ortslexikon,

lk 82], pidi Soontagana talitee olema tollal veel üsna olulise tähtsusega. Teiseks teguriks on asjaolu, et peaaegu samasse kohta, teisele poole Enge jõge (vasallilinnusest 300 meetrit ida poole) tekkis üsna pea ka Vigala kihelkonnakirik. Stiilikriitiliselt on selle vanemaid osi hinnatud pärinevat 14. sajandi algusest [Ortslexikon, lk 82]. Tasub märkida, et hilisemast tähtsaimast teeristist – Tallinn–Pärnu maanteelt Kivi-Vigalasse viivast Poti teeristist – jäävad nii vasallilinnus kui ka kirik 2,2 km kaugusele. Kui linnuse ja kiriku rajamise ajal oleks peamaantee kulgenud üle Poti, oleksid mõlemad neist kerkinud tõenäoliselt sinna.



1.3. Suvine tee Soontaganale üle Kaelase, Pärnu-Jaagupi ja Vahenurme

Suvist maanteed Päärdu kandist Soontaganale sai looduslike olude (suurte soode ja rabade) tõttu teha mõistlike tööjõukuludega vaid suure idapoolse ringiga. Tõenäoliselt viis see tee kuni Enge jõe paremkaldani (Jädivereni) mööda meile tuntud trassi ehk kuni 20. sajandi õgvendamiseni kasutatud maanteesihti. Sealt ei saanud tee jätkuda aga otse üle Kodesmaa Pärnu-Jaagupi suunas, sest seda takistasid kaks tegurit. Esiteks polnud Jädiveres Enge jõel koolmekohta (jõgi oli küll kõvade kallastega, aga sügav) ning teiseks laiusid Jädivere–Kodesmaa joonel laiad soolad, millede ületamiseks tuli ehitada pikki soosildu.

On loogiline, et suvine tee jätkus Jädiverest mööda jõe paremkallast ülesvoolu Kaelase suunas. Kaelase hilisema mõisa kohal asus keskaegne vesiveskikoht, mida on esmamainitud 1561 [Ortslexikon, lk 166]. Kaelaselt jätkus tee mööda kõva aluspinnaga maad kagu suunas üle Lehtmetsa ja Salu põliskülade. Salu külapõldude edelanurgast tuli Engeni (Enge jõe vasakkaldani) jõudmiseks ehitada soosilda vaid 700–800 meetri pikkusel lõigul. Selle lõigu sisse jäi küll ka Enge jõe ületamine, kuid seal (ülemjooksul) oli jõgi juba küllaltki kitsas ning silla ehitamine jõe ole võimalik ühe palgipikkusega, ilma vahetugesid (kärgekaste) kasutamata. Avaste–Salu–Enge tee on säilinud kohaliku teena tänini oletatava kaugmaantee ajaloolisel trassil, vaid Enge jõega piirnev soola on kuivendatud.

Salu küla lõunaotsas sai see tee – Tallinn–Pärnu maantee eellane – kokku kirdest, Järvamaalt üle Paide, Kädva, Salutaguse ja Lelle kulgenud maanteega.

Kuna Enge jõe nimena on tänaseks kinnistunud just seal, mitte aga kusagil mujal paikneva asula (nt Jädivere) nimi, on see kaudseks toetavaks faktiks, et suur maantee on algselt kulgenud sealtkaudu.

Engest edasi viis tee Pärnu-Jaagupisse mööda meile tuttavat sihti (praegune kohalik tee). Pärnu-Jaagupist jätkus tee lääne (Soontagana) suunas, kuid 2,6 km kaugusel asuva Ertsma külani ei viinud suvine maantee arvatavasti mitte otse (seal oli tõsine soo), vaid lõunapoolse kaarega üle hilisema (17. sajandi alguskümnnendeil asutatud) Halinga mõisakoha. Praegune otsemaantee Pärnu-Jaagupilt Ertsmale oli tõenäoliselt talitee, mis kulges 1,4 km pikkuselt

üle soo (tänapäevaks on see jälle täiesti kuivendatud ja praegune peamaantee kulgeb seal mööda oletatavat talitee sihti).

Edasi kulges Soontagana suvine tee mööda praegust kohalikku teed üle Vahenurme ja Kõima, jõudes Kibura juures välja Soontagana muinaskihelkonna tuumiku põllumajanduslikele aladele. Vakalepa ja Kõima vahel oli teel tõsine, vähemalt 3,5 km pikkune soosild. Suvine tee tegi seal 2,7 km ulatuses kerge põhjapoolse kaare ümber Maima raba põhjatipu. Veel kaasaegnegi maantee toetub seal (tõenäoliselt sajanditevanusele) palkalusele, millest annavad tunnistust kruusateele kuival ajal tekkivad ristipraod.

1.4. Manni-Poti otselõik - tõenäoliselt 13.-14. sajandist hilisem

Üle Jädivere ja Kaelase kulgenud suvise Soontagana teega on seotud veel kaks keerukamat arengunüanssi. Esimene neist puudutab Jädivere–Poti otselõiku. Vanade kaartide (peamiselt 1899. aasta verstakaardi) põhjal hinnates kulges see 2,2 km ulatuses enamuses noolsirgelt üle võrdlemisi soise ala (tänapäevaks jällegi täielikult kuivendatud), mille aastaringne läbimine vajas kindlasti sinna soosilla ehitamist. Kuna sealt pääses kerge vaevaga ringi üle Kivi-Vigala, on vägagi tõenäoline, et algne liiklus käis ka suvisel teel läänepoolse ringiga üle Kivi-Vigala kiriku. See võis olla omakorda kiriku asukohavaliku põhjuseks, kuid see, et vasallilinnus tekkis Kivi-Vigalas jõe lõunakaldale, näitab samas siiski ka Soontagana talitee olulisust.

Millal Manni–Poti otselõik suvise (sillutatud) teena rajati, pole kahjuks teada. See võis juhtuda nii keskaja lõpul (15.–16. sajandil) kui ka hiljem, Rootsi ajal.

1.5. Konuvere–Päärdu teelõigu muutused

Konuvere jõe ületas Vigala (Soontagana, Pärnu) poole suundunud tee meile tuntud sillakohast paarisaja meetri jagu idas, kus asus põline koolmekoht. Seal läheduses (jõe vasakkaldal) asus ka Konuvere muinaslinnus, mida võib lugeda seotuks selle põlismaantee (ja vastupidi). Meile tuntud Konuvere–Päärdu praegune noolsirge tee rajati alles 19. sajandi keskpaigas. Varasem tee kulges seal suure idapoolse kaarega, jõudes Velise jõe äärde Velise mõisa omanike von Maydellide matusekabeli juures, mis asub jõe paremkaldal. 17.–19. sajandil jätkus tee sealt mööda jõe vasakkallast, möödudes 18. sajandi alguse Pipra postijaamakohast ja ületades Velise jõe

Päärdu mõisa lähedal Päärdu veskikohas (kuhu ka 19. sajandi keskpaiga noolsirge trass välja tuli).

Võib aga oletada, et muinas- ja keskaegne tee on teinud Velise juures veelgi suurema idapoolse ringi. Pole välistatud, et Velise jõe äärde jõudnuna ületas ta jõe põlise koolmekoha kaudu ning jõudis Velise mõisa kabelite juures välja Velise mõisasüdamesse, kulgedes sealt edasi Päärdu suunas.

Seda lubab oletada Velise mõisa väljaehitatus võimsa vasallilinnusena, mida eeldatavalt ei rajatud siiski mitte kusagile kolkasse, vaid siiski tähtsa tee (Tallinn–Pärnu maantee) äärde. Esimesed kindlad andmed Velise mõisa olemasolust pärinevad 1528. aastast [Bfl I, 949], kuid tõenäoliselt oli ta von Uexküllidele kuulunud kindlustatud paigana rajatud juba 1390. aastal [Ortslexikon, lk 77].

Muuseas asus samas läheduses ka oletatav Velise muinaslinnus – ka seda võib seostada selle kunagise tähtsa maantee ja Velise jõe ületuskoha kaitsega.

1.6. Velise–Kaelase talimaantee lõik

Sellele, et Soontagana (Pärnu) maantee võib kunagi olla käinud Velise mõisasüdame kaudu, vihjab Velise–Kaelase talimaantee lõik. Et Veliselt Pärnusse suundunud liiklus ei peaks talviti tegema suurt läänepoolset ringi üle Poti ja Jädivere, käidi talviti Veliselt Kaelasele otse. Veliselt 4 km lõuna pool asuva Uhja küläni pääses seda teed mööda tõenäoliselt aastaringselt, sealt edasi Kaelase suunas üle u 3 km laiuse pehme sooala aga vaid talviti. Kindel märk sellest, et Uhja kaudu on kunagi tõepoolest kulgenud talvine kaugmaantee, on Uhja kõrtsikoha olemasolu, mida mälestustes on mainitud Tallinn–Riia tee ääres olevaks. Hiljem (18.–19. sajandil) viis peamine talitee Uhjalt küll Jädivere (edela) suunas, kuid varem on oluline tee viinud ka lõuna suunas Kaelase poole. Seda näitab praeguse Jädivere–Valgu tee algusosa, mille esimesed 2 km on selgelt suunatud Uhja (vana talimaantee) suunas ning kus praegune Valgu poole viiv tee teeb täisnurkse kurvi.

Uhjalt Jädiverre viinud talitee lõik (mille ääres on muuseas asunud ka vähemalt kaks taliteekõrtsi) võeti laiemasse kasutusse tõenäoliselt peale seda, kui Jädiverelt pääses üle Kodesmaa Pärnu-Jaagupi suunas. Ka seda talitee lõiku on arvatavasti kasutatud ühe võimaliku variandina Tallinna ja Pärnu vaheliseks talviseks liikluseks.

1.7. Soontagana maantee põhjal tekib Pärnu maantee

Kui Vana-Pärnu sai 1240. aastatel piirkonna uueks tähtsamaks keskuseks (1250. aastatel võttis temalt sama rolli üle Uus-Pärnu), pidi varem Soontaganale orienteeritud põhja-lõuna- suunaline liiklus ümber suunduma Pärnusse. Tõenäoliselt siis tekkis Pärnu-Jaagupilt üle Kangru, Are ja Nurme kulgev uus tee, mis jõudis mööda Sauga jõe paremkallast kulgedes Vana-Pärnu juures välja Lihula–Pärnu tee. Pärnu-Jaagupis (algselt tõenäoliselt Halinga küla alad, koht sai nime kiriku nimepühaku järgi) hargnes see tee varasemalt Soontagana teelt maha samas paigas, kus lahknesid üksteisest Ertsmale viivad talvise ja suvise tee harud.

On võimalik, et selle tee põhjapoolne (Halinga-poolne) osa kuni Kangruni oli olemas (ja aastaringselt läbitav) juba muinasajal, sest sellel lõigul asus tee kõval, täitmist mittevajaval pinnal. Seevastu aga enne Sauga jõe paremkaldale jõudmist ehk lõikudel Kangru–Parisselja ja Parisselja–Are tuli sellele teele ehitada vastavalt 1,4 km ja 900 meetrit pikkused soosillad üle pehmete lõikude (tänapäevaks alad täielikult kuivendatud). On vägagi tõenäoline, et need soosillad ehitati alles peale ristisõdu, kui Vana-Pärnu oli varasemast sadamakohast muutunud piirkonna (ja kogu piiskopkonna) keskuseks, mis vajab põhjasuunalist ühendust. Muuseas on mõlemad nimetatud soosillad rajatud noolsirgelt (kui võtta aluseks 20. sajandi alguse ehk siis õgvendamata teetrass), st need pidid olema rajatud ühekorraga ja mingi kavakindla rajatisena.

Pärnu-Jaagupi–(Halinga)–Pärnu otsetee rajamisega üle Are muutus Pärnu-Jaagupi tähtsaks teeristik, kus põhja poolt liikleja jaoks lahknesid kaks tähtsat teed – üks Pärnusse, teine aga Soontaganale. Seetõttu on loogiline, et Pärnu-Jaagupi kihelkonnakirikule (esmamainitud 1325 [Ortslexikon, lk 137]) eelnenud esikirik või kabel rajati meile tuntud kohta alles siis, kui Are kaudu kulgev otsetee oli juba rajatud.

Lõpuks tasub märkida, et Pärnusse jõudis nimetatud tee lõpuni mööda Sauga jõe paremkallast, jõudes välja Vana-Pärnusse (kust Uus-Pärnusse sai parvega). Otsetee Nurmelt üle Sauga jõe ning läbi Rääma (Sibiküla) sai võimalikuks alles 20. sajandi algul, aastaringselt püsiv sild ehitati Pärnusse (Nurmelt lähtuva tee sihile) aga alles 1938. aastal.

1.8. Jädivere–Pärnu-Jaagupi otsetee pärineb arvatavasti 16.–17. sajandist

Kui Pärnu-Jaagupi kaudu Pärnusse kulgev otsemaantee oli juba rajatud, tegi Jädivere–Pärnu-Jaagupi lõik Kaelase kaudu kulgedes suure idapoolse ringi. Otsetee rajamist üle Libatse ja Kodesmaa takistasid kaks asjaolu. Esiteks oli Jädiveres vaja luua praamiületusvõimalus ning teiseks oli Libatse–Kodesmaa lõigul vaja rajada arvukaid soosildu. Kuigi otsetee rajati seal paljus mööda kõrgemaid kohti looklevana, tuli 1899. aasta verstakaardi järgi hinnatuna rajada seal siiski kokku neli soosilda. Kuna Jädivere mõisale eelnev karjamõis rajati 16. sajandi algul, on loogiline, et umbes siis võis sinna tekkida ka praamiületuskoht. Igatahes on Jädivere–Pärnu-Jaagupi teelõigu äärne asustus võrreldes ümbruskonnaga väga uus, näiteks seal asunud Libatse mõis rajati alles 1830. aastal [Ortslexikon, lk 624]. Pole välistatud, et kuni 15.–16. sajandini seal arvukam püsiasiustus üldse puudus.

Kokkuvõtteks võib oletada, et Jädivere–Kodesmaa–Pärnu-Jaagupi otsetee võis tekkida tõenäoliselt millalgi 16.–17. sajandil, mis võimaldas loobuda suurest idapoolsest Kaelase ringist. Raske on hinnata, kas see võis toimuda enne Liivi sõda, sõja ajal või juba Rootsi ajal. Igatahes veel 20. sajandi keskpaigas keeras Jädiveres Pärnu maantee järsu vasakkurviga jõesilla suunas, samal ajal kui otse viiv tee (maastikujälgede järgi algne tee) viis Kaelase suunas.

2. Tallinn–Pärnu maantee põhjapoolne osa kuni Märjamaani

2.1. Vaimõisast põhja pool meile tuntud trassist erineval trassil

Ka Tallinnast kuni Märjamaani on muinas- ja keskaegne suvine maantee kulgenud pikalt meile tuntud trassist erineval trassil. Sellele viitavad viis tegurit.

Esiteks ei jää Tallinn–Pärnu maantee 17.–19. sajandi sihile Märjamaast põhja pool ühtegi keskaegset mõisat ega kihelkonnakirikut. Ka Ruila mõis (orduvaldus 1346) ning Kohatu mõis asuvad selle tee lähikonnas, mitte aga tee ääres.

Teiseks ei ole Kasari jõel Ruunavere kõrtsi juures (mitte segi ajada Jõeületuskohast ja kõrtsist 900 meetrit põhja pool paikneva 19. sajandi asutatud postijaamaga) olnud looduslikku koolmekohta. Jõgi on seal soiste kallastega ja näiteks Tallinn–Pärnu 17.–19. sajandi maantee siht on rajatud silla juures kõrgele tammile (vana sild ja tamm on säilinud kaasaegsest õgvendatud maantee sillast 180 meetrit ülesvoolu). Korralikku koolmekohta pole olnud ka Vardi jõe sillal (kunagise Kirivere vesiveski juures), mis asub Harju- ja Läänemaa piiril paiknenud Kükita topelt-kõrtsikohast 1,3 km põhja pool.

Kükita kaks kõrtsikohta 1694. aasta kaardilt. Tallinn–Pärnu maantee uus, 17. sajandi trass läks seal risti üle Tallinnast Varbola muinaslinnusesse suunduvast põlismaanteest. Ühtlasi oli Kükita teerist (täpsemalt – selle lähedal paiknev rändrahn) ka põliseks Harjumaa ja Läänemaa piiriks. Fragment Eesti Rahvusrarhiivis hoitavast kaardist, EAA.1.2.C-I-52.





Rootsi aega tagasiulatuvate Kükita kõrtside talliosad tänapäeval. Vasakpoolne on Vaimõisa kõrts, parempoolne aga Lümandu mõisa kõrts. Valdo Prausti foto.

Kolmandaks asuvad pika ajalooga (keskaega ulatuvad) Vaimõisa, Lümandu ja Russalu mõisad kõik praegusest maanteest lääne pool ühe ja sama (tänapäevase kohaliku) tee ääres. Neist Lümandu mõis (esmamainitud 1546, arvatavasti aga üksjagu vanemgi) oli muuseas välja ehitatud võimsa väikelinnusena, mille osi on mõisa aidas ja oletatavalt ka peahoone vundamendis ulatuslikult säilinud tänini. On väheusutav, et sellist kindlusmõisat oleks hakatud püstitama suurest maanteest eemale. Oletatavalt oli ka Vaimõisas (mõisana esmamainitud 1494 [Bfl I, 468], tõenäoliselt on mõis aga sajand vanemgi) keskajal kindluslik kivihoonestus.

Tõenäoliselt on algne – muinas- ja keskaegne – suur suvine maantee viinud Märjamaalt Tallinna läbi Vaimõisa, Lümandu ja Russalu mõisasüdame. Russalust (esmamainitud mõisana 1586, arvatavasti veidi vanem) edasi on maantee viinud Nissi (Riisipere) suunas. Nissis sai see maantee kokku Tallinnast Lihulasse (Muinas-Läänemaa keskusesse) ja Saaremaale viinud maanteega. Vaimõisa–Russalu–Nissi maantee on kohalike teedena säilinud iidse trassil tänini. Erandiks on siinjuures järsk jõnks Lümandu mõisasüdame juures (mõisapõldude vahel), mis on tekkinud arvatavasti 17.–18. sajandil mõisapõldude kantiajamisest, mis likvideeris muinasaegset teetrassi u 800 meetri ulatuses.

Arvatavasti on Nissi kihelkonnakirik (esmamainitud 1452 [Bfl I, 212], kuid oli tõenäoliselt olemas juba 1260. aasta paiku [Ortslexikon, lk 387]) püstitatud kahe tähtsa maantee, Tallinnast Saaremaale ja Pärnusse suundunud maanteede lahknemispaika. Seda fakti võib lugeda **neljandaks** toetavaks teguriks.

Viiendaks asub Russalu mõisasüdames Kasari jõel selge (tänapäeval maastikul tuvastatav) koolmekoht, mis võimaldas seal jõe mugavalt ületada.

Kirjeldatud trassil Vaimõisast kuni Nissini puudus vajadus suuremate soosildade rajamise järele, kuna tee kulges kõval aluspinnasel. Vaid Napanurga juures (Russalust veidi üle 3 km Nissi pool) oli vaja sellele teele ehitada kaks väga lühikest soosilda (pikkusega vastavalt 120 ja 160 meetrit). Tõsi küll, ka üle Vardi, Kurava ja Ruunavere Ääsmäele (Arudevahel ehk Haruteele) kulgenud uuel teesihiil polnud vaja tõsiseid soosildu ehitada, kuid seal puudusid Vardi ja Kassari jõe koolmekohad.

2.2. Uus tee üle Vardi rajati arvatavasti 16.–17. sajandil

Selle hindamiseks, millal Märjamaalt Tallinna võidi hakata liikuma mööda meie tuntud teed, on olemas taas mitmed kaudsed märgid. Peamiselt sõltus see sildade rajamisest Vardi lähisteel Vardi jõe ja Ruunaveresse Kasari jõe. Maastikulised tegurid näitavad, et oluliseks tõukeks võis siin olla Vardi mõisale (rajatud üsna pea pärast 1582. aastat [Ortslexikon, lk 542]) eelnenud Kirivere vesiveski (esmamainitud 1412 [Bfl I, 111]) rajamine. See veski ei asunud arvatavasti küll mitte hilisema Vardi mõisa südames, vaid sellest 800 m edelas, hilisema Tallinn–Pärnu maantee Vardi jõe maanteesillal.

Veski rajamine lõi Vardile mööda veskitammi mugava ligipääsuvõimaluse Kükita (Vaimõisa) poolt. Varem oli Vardile võimalik ligipääs vaid Kurava poolt (st Pajaka poolt, Kurava on Pajaka mõisa teesihi otsas asuv 17.–19. sajandi kõrtsikoht Tallinn–Pärnu maantee ääres, 1,9 km Pajaka mõisast kagus). Pajakal (mõisat on seal esmamainitud 1452 [Bfl I, 212]) asus arvatavasti looduslik koolmekoht, mis võimaldas sealt liikuda probleemivabalt edasi Nissi suunas.

Kuna Pajaka mõisal oli Kasari jõel oma vesiveski (seda on mainitud koos mõisa esmamainimisega 1452), siis on vägagi tõenäoline, et Kirivere (Vardi) veski asutamine ei tinginud sillaehitamist Ruunaverre, sest selle veski võimalike tagamaade (vilja vedamiseks) ühendamiseks veskiga polnud neid

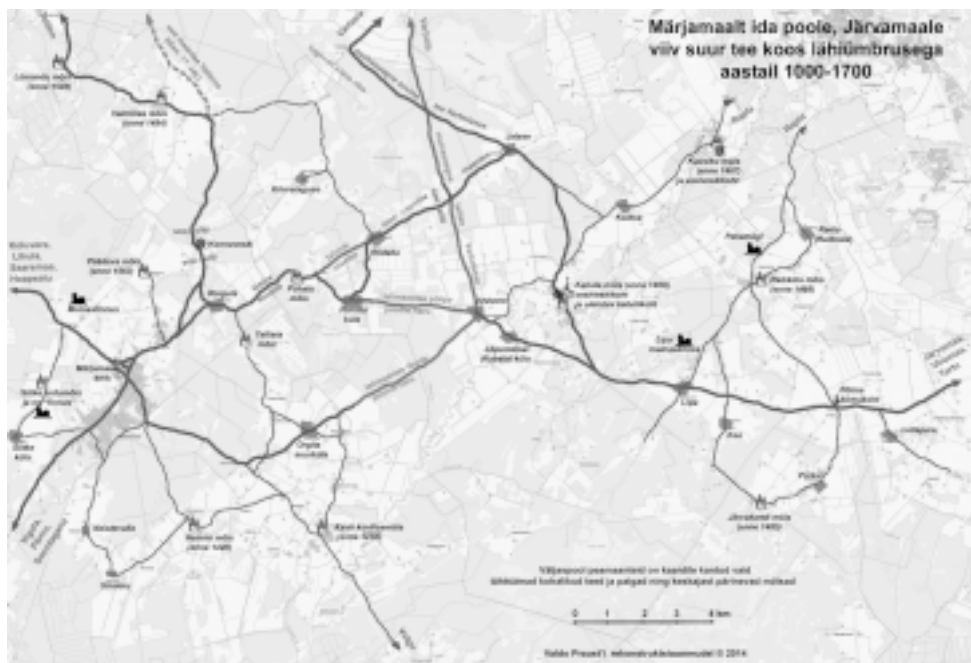
vaja. Küll aga on loogiline, et vajadus sellise silla ehitamiseks võis tekkida peale Vardi mõisa asutamist, kust sooviti kindlasti peale Põlli ja Pajaka suuna mugavalt liikuda ka Tallinna ja Märjamaa suunas.

Seetõttu on vägagi tõenäoline, et Ruunavere sillakoht meile tuntud Tallinn–Pärnu maantee trassile (praegusest õgvendatud maanteest veidi ida pool) rajati millalgi peale 1582. aastat, mis tingis ka kaugmaantee trassimuutuse. Loogiline on oletada, et need muutused toimusid 17. sajandil seoses üle-eestiliste magistraalteede uuendamisega, mis oli sõjaperioodil unarusse jäänud.

Kükitalt (põliselt Harju- ja Järvamaa piirilt, iidseks piiritähiseks oli praeguse õgvendatud maantee lähedal asuv rändrahn) Vaimõisa poole liikumiseks läbi männimetsa polnud mingit looduslikku takistust, kuid kuna enne Kirivere veski rajamist (seega enne 1412. aastat) oli tegu umbsopiga, siis oli see tee seal heal juhul vaid kohalikus kasutuses (kui sedagi).

2.3. Vaimõisa–Märjamaa teelõik läbi soise ala

Erinevalt Vaimõisast põhja poole jäävast alast oli Vaimõisast Märjamaa poole jääv riba vägagi soine ning igasugune tee-ehitus eeldas seal soosildade tegemist. Soosildade pikkust minimeerides oli seal tee ehitamiseks vaid üksainus võimalus – ületada Konnaveski oja vasakkaldal asuv väike soosaar, millest Vaimõisa poole tuli rajada 800 m pikkune soosild, Märjamaa (Kõrgema) poole aga 600 m pikkune soosild. Nii see Tallinn–Pärnu (Tallinn–Vigala) tee sealt ka kulges, jäädes samale trassile tõenäoliselt alates muinasajast kuni 20. sajandi teeõgvendusteni. Nimetatud kahe soosilla vältimiseks põhja-lõuna-suunalisel liikumisel oleks tulnud teha kümnete kilomeetrite suurune ring, seetõttu olid need soosillad usutavasti olemas juba muinasajal.



3. Suur ida-lääne-suunaline maantee Järvamaalt Lääne- ja Saaremaale (koos külgnevate teedega)

Märjamaa kihelkonnakiriku kohal ristus Tallinn–Pärnu (Tallinn–Soontagana) maantee teise tähtsa suvise maanteega, mis kulges ida-lääne-suunaliselt. See tee viis Järvamaalt Lihula kanti ja sealt edasi Saaremaale. Sama teed kasutati, kui Lihula kanti või Saaremaale oli vaja liikuda Tartumaa, Lõuna-Virumaalt või koguni Pihkva aladelt.

3.1. Maantee Karedalt üle Paide ja Paluküla Kabalani (Märjamaa suunas)

Kesk-Eestis viis see tee Karedalt üle Paide, Väätsa Piiumetsa Rumbile, sealt edasi aga Palukülasse. Rumbil on säilinud sellele teele rajatud 900-meetrine soosild sellisel kujul, nagu ta 18. sajandil seoses uue Kolu–Käru tee ehitusega maha jäi – viie meetri laiune kraavidega ääristatud teetamm, mis on kasvanud u 30 cm paksuse turbasambla alla. Muuseas oli Rumbi soosild tähtis strateegiline soosild, mille rivist väljalangemine oleks halvanud kogu Kesk-Eesti ida-lääne-suunalise suvise liikluse – seal polnud mingit ümberminemisvõimalust.



Rumbi soosild praegu, kolm sajandit peale liikluse kadumist sellelt maanteelõigult. Tegu oli ühe tähtsama Läänemaale viiva maanteega – Virumaalt, Tartumaalt ja Järvamaalt liiguti muinas- ja keskajal Läänemaale seda teedpidi.

Kädvalt viis suur muinas- ja keskaegne aastaringne maantee Palukülani, kus ta hargnes kolmeks. Maantee vasakpoolne haru viis Lelle ja Kergu kaudu Enge jõe lähedal asuva Salu külani, kus ta läks kokku Tallinnast Pärnusse (Soontaganale) viiva suvise maanteega (vt jaotis 1.3.). Parempoolne haru viis üle Lau ja Ingliste Muinas-Harjuma südamesse Lohu (Loone) kandis.

Otsesuunas (lääne suunas) viis aga haru Ohekatku (Rõue) poole, kust ta jätkus üle Kalbu ja Lipa Kabala suunas. Sellisena on see tee praeguselt maastikult kadunud, alles on vaid üksikud lõigud, mida võib hinnata nii 1844. aasta Schmidti Eestimaa ülevaatekaardilt [Schmidt] kui ka muudelt kaartidelt.



Muinas- ja keskaegne tähtsaim Läänemaale viinud ida-lääne-suunaline tee oli Kabala ja Kalbu vahel 1844. aastal veel täies pikkuses muistsel trassil alles. Kaasajal seda teed sellisena enam ei ole. Fragment 1844. a. Schmidt'i Eestimaa ülevaatekaardist. Eesti Rahvusarhiiv ERA.T-6.3.1128.

3.2. Talimaantee Kabalast Märjamaani

Kabala juures lahknud kunagine ida-lääne-suunaline suurmaantee otsesuunas üle soode kulgenud taliteeks ning suure kirdepoolse ringiga kulgenud suviseks maanteeks, mis said omavahel kokku alles Märjamaal. Esmalt vaatleme otse kulgenud taliteed, kuna ajalise tekke ja tähtsuse osas on see olnud algne.

Märjamaale suundunud talvine maanteeharu ei viinud Kabala mõisa suunas, vaid mõisast 1,7 km edelas asunud Kabala (kaasajal Lõpemetsa) põlisküla tuumiku suunas, kus ta küla keskel (arvatavasti põlises koolmekohas) ületas Vigala jõe. Sealt viis tee (mis sel lõigul oli läbitav ka suviti) 2,1 km kirdes asunud Aravere põliskülla, kus ta hargnes kolmeks. Kõik kolm edasikulgevat haru olid läbitavad vaid talviti, sest kulgesid üle soolade.

Parempoolne (põhja suunduv) haru viis Varbola muinaslinnuse suunas ning keskmine (läände suunduv) haru Pühatu põlisküla suunas, kus ta jõudis välja suvisele Märjamaale suunduvale maanteele. Kahjuks ei ole põhjalike maaparandustööde tulemusena jäänud kummastki taliteest maastikule enam ühtki selget märki.

Lõuna poole viiv haru läks peaaegu otse Märjamaa suunas, ületades 3,9 km pikkuselt Pühatu soo. Täpsemalt viis see tee teisel pool Pühatu sood oleva Suurküla suunas, kust ta suundus edasi kaasaegse Valgu–Märjamaa maantee sihile. See omakorda viib kaasajal Kasti teena otse Märjamaa kihelkonnakiriku (ja kunagise teeristi) suunas. Ka sellest taliteest – kunagisest tähtsast ida-lääne-suunalisest talimaanteest – on 20. sajandi maaparandus suure osa maastikult kaotanud, kuid siiski on u 1,5 km ulatuses selle talitee jäljed looduses – Pühatu soo keskosas – näha.

3.3. Suvine maantee Kabalast Märjamaani

Suvine ja talvine maantee lahknesid üksteisest Kabala mõisast 2,3 km lõuna pool. Kui talvine maantee keeras sealt Kabala (Lõpemetsa) küla suunas (see teeharu on nüüdseks maastikult kadunud), siis suvine tee viis Kabala mõisa, kus ta ületas praeguse villaveski (kunagise Kabala mõisa veski) kohas Vigala jõe. Ka sellele veskikohale on muinasajal tõenäoliselt eelnenud põline koolmekoht. Võib oletada, et Kabala mõis (esmamainitud mõisana 1469 [Bfl I, 278]) tekkis varasema veskikoha juurde ning ehitati tähtsa maantee kaitseks välja kivist väikelinnusena, mille müüridele on kerkinud ka praegune arhailine mõisahoonne.

Kabala mõisa nimi lubab oletada, et mõisale (võib-olla ka tee jõeületuskohta kerkinud vesiveskile) on eelnenud kabel, mis on andnud paigale tõenäoliselt oma nime. Kuna sealtkaudu kulges läbi tähtis Läänemaale viiv maantee, on kabeli rajamine sinna (peale 13. sajandi ristisõdu) väga loogiline.

Kabalast edasi kulges suvine maantee Jalase küla suunas, jõudes 1,3 km enne Jalase küla välja praegusele Jalasele viivale tee (15.–20. sajandi Rapla–Märjamaa maanteele). Tee niisugusest kulgemisest annab tunnistust praegusel teel (kuni 1970. aastate alguseni Rapla–Märjamaa maanteel) säilinud väike jõnks, mida ei tingi sellel maastikul mingidki looduslikud tegurid. Kunagine otselõik Kabalast Jalaseni on 1,7 km ulatuses maastikult kadunud (tõenäoliselt on kadunud juba sajandeid, sest hinnanguliselt juba 15.–16. sajandil oli seal peateeks Raplasse lähtuv tee).

Jalase põlisküla idaservas hargnes suur suvine maantee kaheks. Maantee vasakpoolne haru viis Märjamaa suunas, parempoolne haru aga Ohukotsu kaudu loodesse, 18 km kaugusel asuva Varbola muinaslinnuse suunas.

Märjamaa suunas üle Riidaka, Pühatu ja Ringuta viiv suvine maantee säilis iidisel trassil kuni 1970. aastate alguseni, mil uus noolsirge maantee ehitati endise Rapla–Virtsu kitsarööpmelise raudtee tammile. Samas on vana maantee maastikul kohaliku teena alles ning autoga probleemivabalt läbitav ka tänini.

Jalase–Rapla vana maantee suur kurvilisus oli tingitud soisest maastikust, täpsemini soovist põigata kõrvale kohtadest, kus teel oleks tarvis pehmeid löike täita. Riidaka põlisküla juures olevasse täisnurksesse kurvi jõudis välja ka Aravere põliskülalt lähtunud talvine maanteeharu.

Tõsine soosild oli sel teel Pühatu mõisa (esmamainitud 1532 [Bfl I, 1033]) ja Ringuta vahel. Lagedat sood, mille tee ületas noolsirgelt ja kus tammi ehitamine oli sajandeid tagasi vast tohutu töö, oli seal 1,2 km ulatuses, millele lisandus veel hinnanguliselt 400 meetri jagu selliseid löike, mis vajasis aastaringseks liikumiseks kindlasti täitmist. Selle sooriba tõsidusest annab märku seegi asjaolu, et tegu oli põlise (tõenäoliselt muinasaega ulatuva) Harjumaa ja Läänemaa piiriga. Kaasajal on seegi sooala maaparandustega praktiliselt täies mahus heinamaadeks kuivendatud ja kunagistest maastikulistest oludest saab aimu vaid vanade kaartide põhjal.

Pühatu–Ringuta soosilla näol oli taas tegu strateegilise soosillaga, mille rivist väljalangemine oleks halvanud suure osa Kesk-Eestist lähtuvast ida-lääne-suunalisest suvisest liiklusest. Pole välistatud, et see tähtis, vahetult Märjamaa külje all asunud soosild, on andnud Märjamaale ka oma nime.

3.4. Maantee Märjamaalt läände – kuni Koluvereni

Märjamaalt edasi lääne suunas jätkus Karedalt (Järvamaalt) alanud ida-lääne-suunaline suurmaantee läbi Sipa ja Loodna Koluvere suunas. Nii Sipa mõis (esmamainitud 1414 [Ortslexikon, lk 552]) kui ka Loodna mõis (esmamainitud 1496 [Ortslexikon, lk 424]) on tekkinud selle tähtsa maantee äärde. Sipa ja Loodna kohal oleva järsu lõunapoolse u-kurvi kohal (mis läheb soistest aladest ümber) on sellel maanteel olnud ka otse kulgenud talvine maanteelõik. Keskajal olid aga nii talvine kui ka suvine lõik vast mõlemad aktiivses kasutuses, sest nii Sipa kui ka Loodna mõis asuvad mõlemad suvise tee haru ääres – talvine otsemaantee neist läbi ei läinud.

Koluvere juures läks Märjamaalt lähtunud maantee kokku Tallinnast Lihula (Saaremaa) poole viiva maanteega (lähemalt vt eespool 5. peatükk), jõudes ühtlasi välja Liivi jõe äärde (vasakkaldale). Tõenäoliselt tingis vajadus seda tähtsat teelahknemiskohta kaitsta Koluvere piiskopilinnuse rajamise just nimelt sinna (algelt, 1230. aastatel tekkis ta Lodede eralinnusena ja sai hiljem piiskopilinnuseks).

Muuseas, lahknemiskohast (Koluvere linnusest) 900 meetrit lõuna pool, hilisemas Jõgeva kõrtsikohas, läks tee ka üle Liivi jõe – muinasajal oli seal arvatavasti koolmekoht, millest on säilinud ka mõningaid looduslikke märke (kaasaegse õgvendatud maantee sild asub seal ajaloolisest sillast 120 meetrit ülesvoolu ehk kagu pool). Et linnus ei kerkinud mitte jõeületuskohta, vaid teelahknemiskohta, näitab samuti selgelt, et ta rajati algelt siiski strateegiliselt tähtsa teeristi kaitseks.

3.5. Maantee Märjamaalt läände – Koluverest edasi nii Haapsalu (Ridala) kui ka Lihula (Saaremaa) suunas

Koluverest edasi nii Lihula (Saaremaa) kui ka Haapsalu suunas viinud teedevõrgu areng on Läänemaal üks huvitavamaid. Esmalt tuleks mainida, et on äärmiselt vähetõenäoline, et praegune Lihula (Virtsu) tee üle Silla ja Üdruma Laikülani oli kasutusel juba muinasajal ja keskaja algul (13.–14. sajandil). Selle vastu räägivad kolm argumenti.

Esmalt ei asu Kullamaa kihelkonnakirik (esmamainitud 1364 [Ortslexikon, lk 89], sellele eelnes muinasajal muinaslinnus, mis asus kirikust 250 meetrit loodes) praeguse peamaantee ääres, vaid 730 meetrit loode pool maanteest eemal, Liivi mõisa viiva tee ääres. Praeguse Lihula maantee suhtes näib Kullamaa kirikul olevat vägagi ebaloogiline koht.

Teiseks asub Üdruma ja Laiküla vahel tõsine, 3,9 km pikkune soosild. Sellest 2,6 km on olnud lagedat märga sood, mida soosild ületab sirgjooneliselt ning mis on tõenäoliselt algelt suure vaevaga ehitatud. On väheusutav, et sealne raske teelõik oli juba 13. sajandil aastaringelt läbitavaks tehtud. Kolmandaks ei asu ükski Kullamaa kihelkonna keskaegsetest mõisatest praeguse maantee ääres (Väike- ja Suure-Kullamaa mõisad asutati alles 17. sajandil [Ortslexikon, lk 90]), vaid sellest eemal.



Maastikulisi faktoreid ja asustuskeskusi arvestades on suvine maantee Koluverest Lihula suunas läinud soiste alade rohkuse tõttu algselt arvatavasti suure läänepoolse ringiga üle Liivi mõisa ja Ohtla Suure-Lähtru suunas ning edasi üle Rannamõisa jõe Ehmjale. Muuseas on selle tee äärde jäänud, st selle tee äärde tõenäoliselt rajatud Liivi mõis ümbruskonna üks vanimaid (esmamainitud 1389 [Bfl I, 74]). Ehmja mõisa juures (esmamainitud 1529, kuid arvatavasti mõisana sajandeid vanem [Ortslexikon, lk 58]) hargnes tee kaheks – parempoolne haru läks Haapsalu (enne 1260. aastaid – Ridala) suunas, vasakpoolne haru keeras aga järsu kaarega lõunasse Martna kihelkonnakiriku suunas (esmamainitud 1298 [Ortslexikon, lk 341]), kus ta ületas Rannamõisa jõe põlises koolmekohas teistkordselt. Sellel teelõigul puudusid tõsisemad soosillad – vaid ida pool Liivi mõisa vajas üks 400-meetrine ja üks 200-meetrine lõik täitmist, samuti olid soised Ehmja ja Suure-Lähtru mõisa vahelise Rannamõisa jõe ületuskoha kaldad vahest ehk 50 meetri laiuselt.

Martnalt edasi jätkus Lihulasse suunduv tee kagu suunas, minnes läbi Putkaste mõisa (oli oletatavalt olemas juba 1500 [Ortslexikon, lk 474]), Keskvere, Kurevere ja Rõude Laikülani (praeguse Risti–Virtsu teeni). Kõik need teelõigud on praegu kohalike teedena olemas. Ka sellel sihil tuli soosildu aastaringseks liikumiseks ehitada minimaalselt – vaid Rõude ja Laiküla vahel hinnanguliselt 400 meetri pikkuselt (koos Liivi jõe alamjooksu sillaga).

Eelkirjeldatud Martna–Laiküla teelõiku kasutati ühtlasi ka Ridala ja Lihula (alates 1260. aastatest – Haapsalu) vaheliseks aastaringseks liicluseks. Alates 1270. aastatest, mil Saare-Lääne piiskopkonna keskus asus Haapsalus, sai sellest muuhulgas tähtsaim piiskopkonna suvine maantee. Martnast edasi Haapsalu poole kulges ta läbi Ehmja põlisküla (mitte ära segada Ehmja mõisaga, mis asub samanimelisest külast 2,4 km kirde pool), Kesu, Litu ja Saanika Ridalasse. Ka sellel teel polnud märgatavaid soosildu vaja ehitada. Vahest vaid sajakonna meetri pikkune madalal maastikul kulgev lõik Kesu ja Litu vahel vajas täitmist. Tõenäoliselt võib selle muinasmaanteelõiguga seostada ka teest 750 meetrit põhja pool asuvat Ehmja Kuradimäge – muinasaegset ringvall-linnust, kust võidi keskajal muuhulgas teel toimivat liiklust ideaalselt jälgida.

Eelnimetatud teele suundus ka Märjamaalt Haapsalu (Ridala) suunas viiv tee, mis lahkes Lihula teelt Ehmja mõisa juures. Selle suuresti ida-lääne-suunalise tee äärde tekkis keskajal Jõesse mõis (esmamainitud 1498 [Bfl I, 578]), mis oli keskajal välja ehitatud kivist väikelinnusena (nähtavad varemed olid alles veel 20. sajandi algul, kaasajal kahjuks kadunud).

Seega asusid nii Ehmja mõis kui ka Martna kihelkonnakirik tähtsate maanteede ristumis(lahknemis)paikades, mis on nende asukohavalikul ju ka loomulik. Tasub ka märkida, et otsetee Kureverest üle Rannaküla Ridala peale tekkis tõenäoliselt millalgi peale keskaega – varem käis kogu liiklus Martna kui kihelkonnakeskuse kaudu.

Tõenäoliselt aga täideti otsene Üdruma–Laiküla soosild siiski juba keskajal, aga vast mitte veel 13. sajandil. Sellele viitab mõisate ja kihelkonnakirikute koondumine ringi kulgenud tee äärde ja Päre mõisasüdame teke talitee äärde.

Laikülast Kasarile (seal, Kasari jõe alamjooksul asus hiljemalt 1565 väike mõis ja selle juures praamiga toimiv jõeületuskoht [Ortslexikon, lk

193–194]) ja sealt edasi Lihulasse viis tee kuni 20. sajandi teeõgvenduseni mööda iidset trassi. Sama kehtib ka Lihulast lääne poole, Saaremaale viiva teelõigu kohta. Nii Kirbla, Karuse kui ka Hanila kihelkonnakirikud on tekkinud selle tee äärde.

3.6. Otse kulgev talitee Kullamaalt Kasarile (Laikülla)

Kui muinasaegne ja vahetult ristsõdade järgne suvine maantee Lihulasse viis Koluverest suure läänepoolse ringiga, oli samal sihil talviseks liikumiseks olemas ka talvine otsetee. Maastikumärgid (peamiselt vanadel kaartidel olevad) näitavad, et see otsene talitee ei kulgenud mööda hilisemat Üdruma–Laiküla soosilda, vaid kulges sellest veidi lääne pool.

Talimaantee lahkes Liivi teelt vahetult Kullamaa kiriku juures ja viis esialgu kagusse, Urvaste põlisküla tuumiku suunas. Sealt omakorda 730 meetrit lõuna-edelas jõudis talitee välja Liivi jõeni, mille ta ületas 1,2 km praeguse maantee jõeületuskohast (Silla kõrtsi ja õigeusu kiriku kohast) allavoolu. Et selles kandis on sajandeid tagasi olnud oluline liiklemine, näitab ka talitee jõeületuskohast vaid paarsada meetrit allavoolu asunud sajanditevanune vesiveskikoht.

Jõe vasakkaldal jätkus talimaantee lõuna suunas, ületades 1,3 km laiuse soise ala ja jõudis Päre mõisasüdamesse. Tõenäoliselt on Päre mõis (esmamainitud 1453 [Bfl I, 216]) tekkinudki selle tähtsa talimaantee äärde ja alles hiljem on ta jäänud loode-kagu-suunalise kohaliku tee äärde. Päre mõisast lõuna pool on tee läinud edasi lõunasse Pähküla põlisküla suunas.

Tõenäoliselt selle talitee sihi tõttu on praegusele Üdruma–Liivi teele jäänud Pähküla kohale ka märgatav jõnks, kus tee kulgeb 400 meetri ulatuses mööda kunagist tähtsat talimaanteed. Külatuumikust läbi jõudes on ta läinud edasi lõuna-edela suunas, ületades 4,7 km laiuse Laiküla soo ja jõudes Laiküla juures välja meile tuntud teesihiile viimase kurvi kohas.

Kuna see talitee on tõenäoliselt juba pikki sajandeid kasutusest maas olnud (Üdruma kaudu kulgeva soosilla valmimisel muutus selle kasutamine mõttetuks), on enamik märke sellest teest looduses kadunud. Siiski on aerofotolt Laiküla soos tuvastatav umbes poole kilomeetri jagu moodustisi, mis võivad olla jäänukid sellest kunagisest maanteest – ülejäänu on hävitanud 20. sajandi maaparandus. 1899. aasta verstakaardi järgi on kohalike talu- ja metsavaheteedena säilinud hulk sellest teest jäänud lõike ka

Urvaste, Pähu ja Pähkula ümbruses. Kaasajal on neist alles peamiselt küll vaid Kullamaa kirikust Urvaste külla viiv 2 km pikkune teelõik, ülejäänu on kadunud.

Maastikku süvitsi analüüsides on ka üsna selge, miks suvine tee (soosild) on Laikülalt viidud Üdruma peale, mitte aga rajatud varasema (algse) talitee sihile. Nimelt on sealgi (nagu muudes Eesti paikades) tehtud soosild paika, kus täitmist vajav ala on kõige lühem. Kullamaa–Urvaste–Päri sihil, ehk siis kunagise talitee kohal, oleks see olnud praegusest 1,4 km pikem, sest just niipalju ulatub Üdruma kõva pinnasega põndak lõuna poole Pähkula põndakust.

3.7. Haapsalu–Pärnu (Ridala–Soontagana) talvine otsetee

Haapsalu–Pärnu teest rääkides tuleks mainida ka selle põlisemat otsest talilõiku. Algselt (muinasajal) oli see muuseas Ridala–Soontagana talimaantee, ühendades omavahel Läänemaa põhja- ja lõunaosa. Nimetatud talimaantee lahkes suvisest teest Rõudes, viis üle Kasari jõe deltaala (roostiku) ja jõudis välja Kirblasse, kus ta ületas suvise Lihula (Saaremaa) tee. Nimetatud talitee on kantud ka Mellini atlasesse. Arvatavasti on Kirbla kihelkonnakirik (oli oletatavalt olemas juba 14. sajandil [Ortslexikon, lk 230]) tekkinud nende kahe tähtsa tee ristumiskohta.



Põlise Haapsalu–Pärnu (Ridala–Soontagana) talimaantee osad Rõudest Kirblasse ja sealt edasi Rootsiküla kõrtsikoha kaudu Mihklisse on kantud veel Mellini atlase (ilmus 1798–1810) Läänemaa kaardile. Hiljem need teelõigud hüljati ja kadusid maastikult.

Kirblast jätkus talimaantee edasi lõuna pool suvist maanteed Soontagana (Vastupää) suunas. Oletatavalt on see kunagine talitee tekitanud märgatava jõnksu praegusele Kirbla–Vanamõisa–Vigala tee, mis esimese 730 meetri ulatuses kulgeb mööda oletatavat taliteed. Kurvist otse edasi (mööda oletatavat iidse talitee sihti) viib muide Kirbla kihelkonnakalmistu ette viiv tee, mis veel 20. sajandi algul oli selge teesihina jälgitav kuni rabani. Rabamaastikult on selle kunagise talitee enamik jälgi aga kadunud – vaid Rootsikülast pooleteise kilomeetri jagu edelas raba servas on sellest kunagisest Ridala–Soontagana talimaanteest säilinud rabapinnases üksikud

nähtavad jäljed. Veel 1899. aasta verstakaardile on see talitee aga pika lõiguna kuni Vanamõisa–Mihkli teeni peale märgitud, arvatavasti ei ulatunud ta juba siis Vastupääle.

4. Tallinn–Lihula (Tallinn–Saaremaa) maantee

Tallinn–Lihula maantee Kullamaa–Kasari lõigust (selle suvise haru oletatavast kulgemisest suure läänepoolse ringiga) oli eespool juba juttu. Aga ka selle tee Tallinna-poolne osa kuni Koluvereni on kulgenud tänasest erineval trassil. Kui praegune tee läheb Koluverest Risti suunas (kus ta jõuab välja praegusele Tallinn–Haapsalu maanteele), siis ajalooline tee viis Tallinna suunas looklevana läbi Maidla, Leevre, Sooniste ja Soosalu, jõudes tänase Tallinn–Haapsalu maantee sihile välja Ellamaa juures. See tee on tänini iidset trassil Ellamaa–Koluvere kohaliku teena kasutusel.

Võib oletada, et nii Maidla mõis (rajatud 17. sajandi algul [Ortslexikon, lk 597]), Leevre mõis (külana esmamainitud 1421 [Bfl I, 137], mõis rajati 17. sajandi algul [Ortslexikon, lk 305]) kui ka Sooniste mõis (asutatud samuti 17. sajandi algul [Ortslexikon, lk 555]) on tekkinud selle tähtsa maantee äärde.

Päris täitmata, soosildu ehitamata, sellel trassil ei pääsenud, kuid seda tuli teha väiksemas mahus kui meile tuntud Risti kaudu kulgeval teel. Pikim soosild üle lageda soo – 970 meetri pikkune – tuli rajada Maidla ja Leevre vahele, millele järgnes Leevre mõisapoolses otsas (peale väikese soosaare ületamist, vahetult Leevre mõisa edelaküljel) veel üks 210 meetri pikkune soosild. Täna on see soola pea täielikult kuivendatud. Ka siin tuleb maastikulisi olusid tundes mainida, et soosild on rajatud optimaalseimasse kohta, kus see tuli ehitada minimaalses pikkuses.

Umbes 400 meetri pikkune soosild tuli sellele teele rajada ka vahetult lõuna pool Ellamaad. Kuna selle soosilla lõunapoolses otsas asub Virutamme põlistalu, siis on tõenäoline, et seda soosilda on ajalooliselt nimetatud Virutammiks. Küsitavaks jääb muidugi, kas tõepoolest on seda teed kasutatud Koluvere (Lihula) poolt Virumaale liikumiseks. Aga näiteks Lihulast viib muinas- ja keskaegset teedevõrku vaadates kõige otsesem tee Virumaale just sedakaudu. Virutamme talu kõrval on seal muuseas ka Kivisilla talu, mis peaks viitama vähemalt osaliselt kividega täidetud teetammile eelnimetatud 400-meetrisele soosile lõigul.

17. sajandi lõpu kaardid näitavad, et veel tollal kasutati Tallinnast Lihula, Saaremaa poole liikumiseks seda teed. Kuna 1790. aastatel koostatud Mellini atlases [Mellin] on peateena märgitud juba Risti kaudu kulgev tee, pidi Saaremaale kulgeva peamise suvise teetrassi muutus toimuma kas millalgi Põhjasõja ajal või peale sõda 18. sajandi jooksul.

5. Tallinnast Haapsallu viivate teede areng

Tallinnast Haapsallu liikumiseks kasutati kuni 20. sajandini peamiselt põhjapoolset, läbi Keila ja Padise kulgevat teed. Alles 20. sajandil, kui 1905. aastal avati Keila–Haapsalu raudtee, hakati eelistama lõunapoolset, Arudevahelt (Ääsmäelt) üle Ellamaa ja Risti kulgevat teed. Viimane oli kohaliku teena olemas ja täies pikkuses läbitav küll juba 17. sajandil. Kuna põlisem tee on põhjapoolne, vaatleme selle arengut lähemalt.

5.1. Tallinn–Haapsalu põhjapoolne, üle Keila kulgev maantee viis algselt Ridalasse

See maantee on jäänud tänini suuresti oma keskaegsele trassile, v.a mõned lokaalsed teeõgwendused. Enne Haapsalu asutamist 1270. aastatel viis see tee aga tõenäoliselt Ridala kui Põhja-Läänemaa muinasaegse keskuse suunas. Meile tuntud Keila–Haapsalu teelt lahknes ta Auaste mõisasüdamest 800 meetrit idas, võttes suuna lõuna-edelasse. Edasi kulges tee läbi Uugla mõisa ja Koela põlisküla Lääne-Nigula kihelkonnakeskuse suunas. Uugla mõis (ümbruskonna üks vanimaid, esmamainitud 1323 [UB II, 686]) tekkis arvatavasti selle tähtsa maantee äärde – ei ole välistatud, et mõisaline keskus oli seal juba enne piiskopkonna üleviimist Haapsallu. Lääne-Nigula kihelkonnakiriku asukoht (mis tekkis arvatavasti samuti selle tähtsa maantee äärde, kihelkond esmamainitud 1367 [Ortslexikon, lk 461]) viitab üsna selgelt, et edasi pidi Ridala maantee kulgema üle kirikukoha ja edasi kagu-lõuna suunas läbi Kedre põlisküla.

Nigula ja Taebla vahelisest pikast loode-kagu-suunalisest sooribast pääses see tee üle arvatavati mööda looduslikku seljandikku, mis viib Kedrelt edelasse Kirimäe (Nihka) suunas. Ka vahetult selle tee äärde, tee kaguküljele jääv Leedi Hallimägi – uuemas ajalookäsitluses Kedre muinaslinnus – näib toetavat seda versiooni. Looduslikult pole Hallimägi midagi muud kui eelnimetatud seljandiku kõrgem koht, mida on inimkättega veidi kujundatud.

Oletatavalt on tegu taas ühe teetõkkelinnusega, mis kontrollis muinasajal kaugteedel toimuvat liiklust.

Lääne-Nigula kirikust lääne poole jäävad soosillad – sh ka Koilast üle Priguldi Kirimäele viiv tee – on arvatavasti kõik muinas- ja varakeskajast hilisemad. Kui sealtkaudu oleks 13. sajandi algul kulgenud Tallinn–Ridala maantee, on vähetõenäoline, et Lääne-Nigula kirik oleks praegusele asupaigale (kus kahe soise ala vahel oli kitsas ühenduskoht) tekkinud. On tõenäoline, et otseliiklus Võntküla kandist läände Taebla suunas tekkis alles peale 1270. aastaid, mil Haapsalu muutus piiskopkonna keskuseks ja piirkonna tõmbekeskuseks. Pole välistatud, et soosilla ja selle juurde käiva Taebla jõe ülemjooksu ületuskoha nimena kinnistunud Priguldi pärinebki sellest kitsast soosillast (praost), mis tuli läände (Taebla suunas) liikumiseks ületada.

Kirimäelt edasi jätkus tee tõenäoliselt Nihka põlisküla põhjaserva lähedalt Võnnu mõisa suunas. Muuseas on ka Võnnu mõis (jälle piirkonna üks vanimaid, esmamainitud 1341) tekkinud tõenäoliselt selle tähtsa põlismaantee äärde. Tähtsa maantee kulgemisest sealtkaudu on olemas ka ürikuline tõestus [UB III, 1040a].

Kui uskuda 1790. aastatel koostatud Mellini atlast, on selle tee ääres (äärmisel juhul läheduses) olnud ka kaks keskaegset kabelit. Ühe kabeli varemed on Mellin märkinud Võndu, teise aga Kirimäe juurde. Võib oletada, et Võnnu kabel võis olla vahetult maantee ääres (kusagil mõisasüdame lähedal?), Kirimäe kabelina identifitseeriti aga Kirimäe teeristis olev muinasaegne kalmistu. Kuna Kirimäelt on leitud ka keskaegseid leide, võis seal kalmistu – ja ka väikene kabel – olla tõesti ka keskajal.

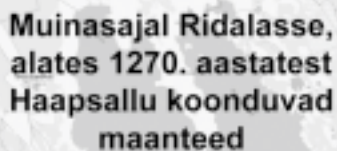
Võnnust edasi jätkus tee edela (Ridala) suunas üle Uneste ja Saanika. Saanikal sai tee kokku Märjamaalt ja Lihulast lähtunud teise põlismaantee (vt eespool). Kõik kirjeldatud teelõigud – v.a 2,3 km pikune lõik Kedre seljandiku edelatipust üle Nihka küla põhjaotsa Võndu – on kaasajal kohalike teedena säilinud, mainitud lõik on tõenäoliselt seoses Nihka küla ribapõldude planeerimisega (ja kaugtee hääbumisega) maastikult kadunud juba sajandeid tagasi, sest ka vanimad 18.–19. sajandi kaardid seda enam ei näita.

5.2. Haapsalu rajamisega tekkinud uued maanteelõigud

Peale 1270. aastat, mil Saare-Lääne piiskopkonna keskus oli viidud Haapsallu, tuli nii kirde (Tallinna) kui ka lääne-kagu (Lihula) poolt suunduvad maanteed pikendada Haapsaluni. Kui arvestada asjaolu, et Ridala oli enne Haapsalut piirkonna keskuseks ning Haapsalu lähikonnas on asustus olnud juba muinasajal (nt Mägaril on leitud muinasaegne asulakoht), siis on tõenäoline, et Ridala–Haapsalu teelõik oli kohaliku teena olemas juba enne 1260.–70. aastaid.

Keerulisem küsimus on aga ülejäänud maanteedega. Ei ole välistatud, et Uuemõisast ida poole jääv soine lõik Keila–Haapsalu maanteel, nagu ka Räägu mõisa juures asuv u 200 meetri pikkune soosild täideti alles peale piiskopkonna keskuse viimist Haapsallu. Ka Taebla jõe ületuskoht jõe alamjooksul Rannaküla juures ei näi olevat iidse koolmekoha moodi – seega võib sealne sild olla rajatud ka peale 1270. aastaid. Maastikku analüüsides näib sealne põline jõeületuskoht (koolmekoht) olevat olnud siiski Keila–Haapsalu maantee sillast 980 meetrit ülesvoolu Kõrgemäel, kust on põline tee viinud Kirimäe (Ridala) suunas.

Sama kehtib Taebla–Võntküla lõigu soosildade kohta, millest oli juba eespool juttu, neilt aladelt liiguti enne 1270. aastaid peamiselt vast välja Ridala suunas ja ei vajatud väljapääsu Taebla suunas.



6. Pärnu-Lihula tee ja Soontaganasse koonduvad teed

Lihulast Pärnusse ja sealt Lodja kaudu kagusse Muinas-Sakala aladele viinud tee oli aastaringse kaugteena arvatavasti olemas juba muinasajal. Maastikumärkide kõrvutamine asustusajalooliste faktidega aga näitab, et selle tee kulgemist Mihkli kihelkonna piires on oluliselt mõjutanud Soontagana piirkonna asustuse ja tõmbekeskuste areng. Vaadates sealsete teede sihte ja kõrvutades seda maastiku eripära ning asustuskeskuste kohta teada olevate ajalooliste faktidega, joonistub tegelikult välja väga huvitav ja mitmeetapiline areng.

6.1. Muinasaegne tee üle Irtja ja Võitra Taaramäe linnamäe alla

Kuna meile tuntud teetrass läbib Oidrema kohal olevast Panga mäest kagu pool kunagist niisket ala (Panga mäe ja Paimvere põlisküla vahel on olnud 910 meetrit tõsist soosilda, kaasajal on ala suuresti kuivendatud), on väga vähetõenäoline, et põlistee kulges sealtkaudu. Lisaks on meile tuntud teetrassil 350-meetrine soosild olnud ka Lõpe ja Kalli vahel ning 250 meetri pikkune soosild Kalli ja Soeva vahel raba ületaval seljandikul (seljandiku katkestuskohana). Ka Ahaste lahknemiskohast (hilisemast maanteekõrtsikohast) Kalli poole jääva kilomeetri ulatuses on tee kulgenud väga niiskel pinnasel (seal oli ta kuivendatud juba hiljemalt 19. sajandi keskel). Lisaks jäävad sellest teetrassist eemale nii muinasaegsed asustuskeskused (põliskülad, Soontagana, Kurese ja Keblaste muinaslinnused) ning ka keskaegsed asustuskeskused (Mihkli kihelkonnakirik, Koonga piiskopimõis).

Kui arvestada eelmainitud kolme muinaslinnusega ning Kivi-Vigalast (Tallinnast) lähtuva tähtsa talimaanteega, pidi põline maantee Pärnu (Audru) poolt tulles lahknema Ahaste kõrtsikohast (teeristist) paremale Mihkli suunas. Kui vaadata Ahaste teeristi konfiguratsiooni enne 20. sajandi teeõgvendusi, siis Pärnu poolt tulijate jaoks läks Mihkli tee otse, Kalli tee (hilisem suur Lihula tee) keeras aga vasakule maha – ka see tegur näitab, et parempoolne (Mihkli) haru on olnud algne.

Mööda meile tuntud Ahaste–Koonga teed on muinasmaantee kulgenud arvatavasti kuni Kiisamaani. Seal on ta keeranud vasakule, läbinud Jänistvere, Irtja ja Võitra põliskülade tuumikud ning kulgenud edasi hilisema Veltsa mõisa suunas, kus ta jõudis välja praeguse Oidrema–Mihkli tee. Sellelt teelt on (Võitralt 2 km põhja pool) keeranud paremale maha Keblaste Taaramäele (muinaslinnusele) viiv tee haru – muudest külgedest on Taaramägi olnud ümbritsetud soise maastikuga, mistõttu seal pole saanud talle arvestatavaid sissesõiduteid olla.

Hilisema Veltsa mõisa juures on muinasmaantee hargnenud kaheks. Parempoolne haru viis muinasajal hilisema Mihkli kiriku kanti, kus see lahkes omakorda kolmeks. Vasakpoolne Mihkli kiriku kohal hargnenud teedest oli talitee, mis viis üle Vastupää Kirbla suunas (Vastupää nimi võib olla tekkinud selle talitee sooületuslõiguga seoses), keskmine tee haru üle Kurese Soontagana pealinnuse suunas ja sealt taliteena edasi Kivi-Vigalasse, parempoolne haru aga üle Kibura põlisküla Kõima suunas ning edasi Pärnu-

Jaagupi suunas. Kõikide nende teede edasist kulgemist oleme juba analüüsinud.

Vasakpoolne tee – Pärnu–Haapsalu aastaringne maantee – viis hilisema Veltsa mõisa kohast Lihula suunas. See tee ei kulgenud algselt aga mitte üle Panga mäe (nagu pealiskaudsel vaatamisel võib oletada), vaid läks meile tuntud Oidrema–Mihkli teest tunduvalt põhja poolt. Tarva juurest viis see tee praegusest Tarva keskusest 900 meetrit põhja pool paiknevasse Sõnniku põliskülasse (kaasajal tuntud Tarva külana), kust ta jätkus edasi loode-lääne suunas. Tarva külast loodes asuva soise riba ületas tee parimas võimalikus kohas, kus soosilda oli vaja ehitada vaid 120 meetri ulatuses. Sellele lõigule, Sõnniku põliskülalt 1,0 km loodesse ehitatud soosild (tamm) on keskaegsel või äärmisel juhul 16.–17. sajandi sõdade aegsel kujul 5 meetri laiusena looduses ka säilinud (soo on kaasajal kuivendatud).

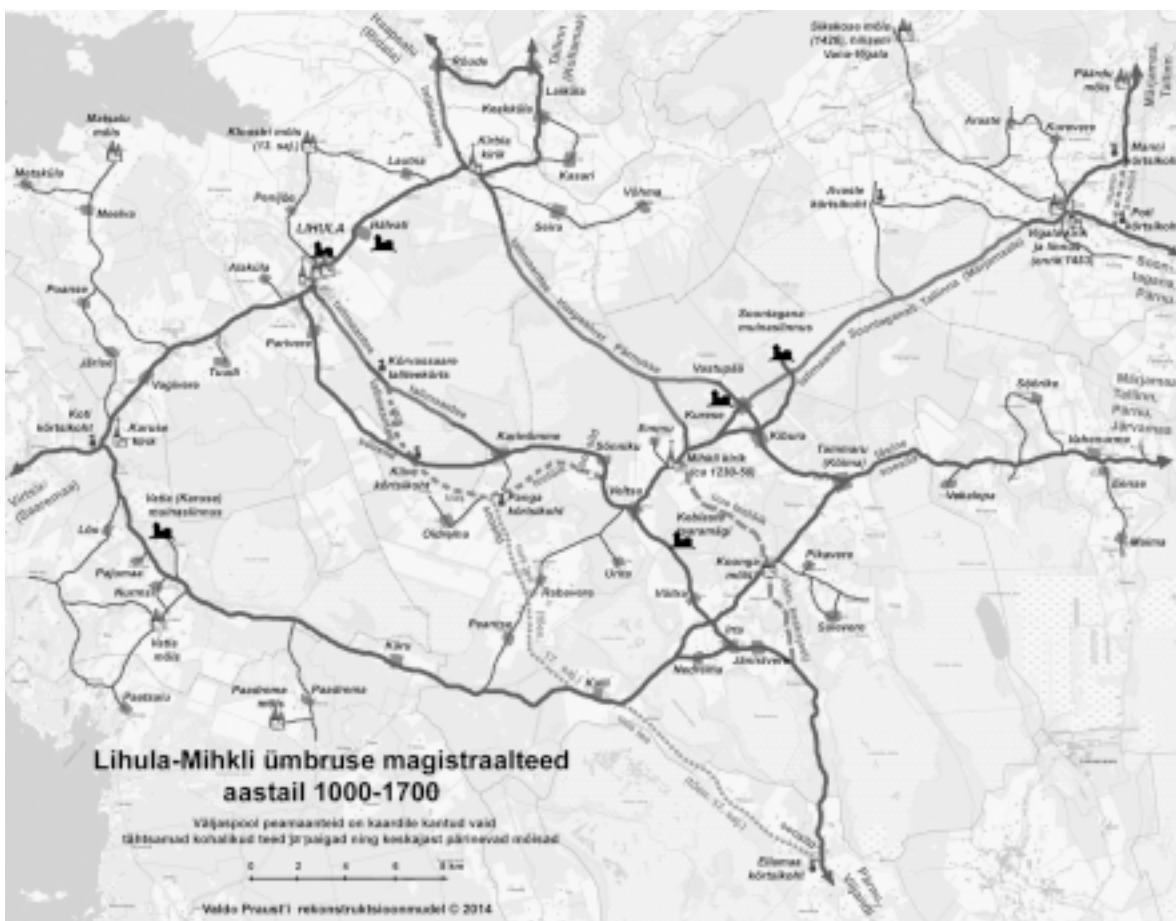
Sõnniku küla lähedal asuva soosilla ületamise järel viis põlismaantee edasi läände, kulgedes enam kui poole pikkuse osas mööda Lihula raba lõunakülge ääristavaid looduslikke seljandikke. Muuseas on selle maantee äärde tekkinud Karinõmme mõis (paigana esmamainitud 1534, mõisana aga 1688 [Ortslexikon, lk 189], [Bfl I, 935]).

Meile tuntud (Oidrema Panga mäge ületavale) teesihile jõudis see põlistee välja kunagise Kiive maanteekõrtsi kohas, mis asus Panga mäelt 3,4 km Lihula pool. Huvitav on märkida, et kahe tee lahknemiskohas asunud Kiive maanteekõrtsi hoone oli orienteeritud mitte Panga mäele suunduva tee järgi, vaid just Karinõmme kaudu Sõnniku külasse viiva vana tee järgi. Niisugune kõrtsihoone paigutus (need reeglina ehitati maanteega paralleelselt) näitab, et varasem samades gabariitides püstitatud hoone ehitati ajal, mil maantee peaharu kulges veel Sõnniku–Veltsa kaudu (oletatavalt 17. sajandil, pole välistatud, et juba ka 16. sajandil). 19. sajandi kaartidele kantud kõrtsihoone on loomulikult palju hilisem, kuid üldiselt valitses kogu Eestis tollal tava ehitada uus hoone võimalusel nii vana hoone gabariitides kui ka vundamendile.

Muuseas Ahastelt kuni Sõnniku külatuumikuni on kirjeldatav tee kohaliku tee lõikudena säilinud, sealt edasi Kiive suunas aga suuresti hääbunud (maastikul on näha vaid need kohad, kus ta kulges mööda looduslikku seljandikku).

Kiivelt edasi Lihula suunas viis aastaringne (suvine) maantee meile tuntud sihti mööda, mida 20. sajandil on vaid teataval määral õgvendatud. Kiive kõrtsikohast 1,9 km Lihula poole algas sel teel 2 km pikkune soosild (praegu on soo seal kuivendatud). Selle rajamist vältida aga ei õnnestunud, sest kusagilt ringi seda teed teha ei olnud – igal pool ümberringi olid soised alad. Lihula–Saaremaa teele jõudis tee välja Lihula linnusest (ordu ja piiskopkonna ühislinnusest) 1,4 km edela pool. Kaasaegne, õgvendatud maantee ristumiskoht asub seal veel kilomeetri jagu lääne pool.

Ahaste–Kalli–Panga otsetee meile tuntud sihil tekkis oletatavalt alles 16.–17. sajandi sõdadeperioodil või koguni Rootsi ajal.



6.2. Talvised maanteelõigud Mihklist (Pärnust) Lihulasse

Kuna Lihula vaatenurgast tegi eelkirjeldatud aastaringne maantee suure kaare edela poole, oli sel teel ka kaks talvist otselõiku. Neist varaseim tekkis arvatavasti muinasajal (äärmisel juhul keskajal), mil põhimaantee käis veel Võitra–Sõnniku–Karinõmme–Kiive kaudu. See lahknes eelkirjeldatud teelt hilisema Karinõmme mõisa kohal ja võttis suuna otse Lihulale, kulgedes üle hilisema Allaka metsavahikoha ning ületas 2,4 pikkuse Lihula raba edelapoolse sopi (talitee jäljed on rabapinnases selgelt säilinud). Rabasopi loodeküljel jõudis ta välja Kõrvassaarde (põline talimaantee kõrtsikoht Lihula raba läänesopis oleval soosaarel), kust tee jätkus järgmise soolõiguna otse Lihula suunas. Kui suvine maantee läbis Parivere põlisküla tuumiku, siis Kõrvassaare kaudu kulgenud talimaantee jõudis Parivere külapõldude idaservas välja kõvale pinnasele. Suvisele (Lihula–Saaremaa) maanteele suubus talimaantee ligikaudu praeguse Lihula õigeusu kiriku kohal.

Seda, et Kõrvassaare soosaare kaudu on kunagi käinud suur talimaantee, näitab kujukalt ka seal asunud Vanakõrtsi maaüksus, mis on muuseas kantud 1930. aastate katastrikaardile.

Eelkirjeldatule lisaks tasub mainimist veel teinegi talitee lõik, mida on kasutatud Pärnu–Lihula kaugliikluses. See viis juba eelmainitud Kiive kõrtsikohast otse Kõrvassaarde, kus ta suubus ülalkirjeldatud talitee sihile. Selle talitee 1,7 km pikkune raba ületav lõik on samuti rabapinnases suurepäraselt eristatav. Oletatavalt võeti see lõik kasutusele siis, kui suvine maantee hakkas käima Ahaste–Kalli–Panga kaudu (hiljemalt 17. sajandil) – Sõnniku kaudu kulgeva tee korral oli talvistel liiklejatel mõistlikum Kõrvassaare peale ära keerata juba Karinõmmel, mitte teha märgatav edelapoolne ring Kiive kaudu.

6.3. Teed Soontaganalt Saaremaa suunas

Pärnu (Audru) poolt Saaremaale minev põline tee keeras eelkirjeldatud Pärnu–Lihula teelt ära arvatavasti Irta põliskülas, kust ta jätkus üle Nedrema küla lääne-loode suunas ja edasi läbi Kalli Kärü (Karuse) suunas. Kalli juures viidi Lihula–Pärnu uus (17. sajandi) maantee siht 2,5 km pikkuselt selle Saaremaale viinud muinastee sihile. Kalli õigeusu kalmistu juures asunud teerist, kus Kalli suunast vaadates viib otsetee Kärule (Saaremaale), Lihula (Panga) tee keerab aga selge kurviga paremale maha, näitab samuti selgelt, et

Panga mäele viiv teeharu on Saaremaa teest hilisem. Edasine põlistee Saaremaale viis juba mööda tänagi kasutatavat maantee sihti, mis suubus Lihulast tulnud teele Karuse kihelkonnakirikust 1,1 km lõuna pool. Selle teega saab seostada ka piirkonna üht suursugusemat, Vatla (Karuse) linnamäge, mis jäi teest vaid 600 meetri kaugusele kirdesse, võimaldades arvatavasti jälgida teel toimuvat liiklust.

Soontagana (ja Pärnu-Jaagupi) poolt Saaremaale liikumine toimus algselt Veltsalt üle Rabavere, Lõpe ja Peantse, mille järel tee suubus sujuvalt läbi Kalli kulgenud eelkirjeldatud teeharule. Lõpe ja Rabavere põliskülade vahel läks see tee (19. sajandi kaartide järgi) sujuvalt u 17-kraadise nurgaga üle praeguse Lihula–Pärnu peamaantee (1899. aasta verstakaardi seisuga, praegu on hulk teelõike maastikul kadunud). See näitab, et üle Panga mäe kulgenud peamaantee on selles paigas rajatud Soontagana maanteest hiljem. Veltsa ja Rabavere vahel võisid selle tee mõned lõigud vajada täitmist, kuid tõsisemaid pikki soosildu polnud seal vaja ehitada.

6.4. Mihkli kihelkonna teedevõrgu muutumine keskajal

Et Mihkli kirik (esmamainitud 1359 [UB VI, Reg 1144b], arvatavasti oli olemas juba 1230.–50. aastatel) tekkis oma praegusesse asukohta, on ülalkirjeldatud teedevõrku arvestades vägagi loogiline. Soontagana soosaarele, kuhu enamikest suundades pääses vaid taliteid mööda, polnud seda loogiline rajada, küll aga Soontagana soosaare ette, Kurese põliskülalt 3,3 km edelasse, kus ristusid-lahknesid mitmed aastaringsed teed. Kui kirik oli sinna – tähtsasse kohalikku teeristi – juba rajatud, tekkis Pärnust Lihulasse (Haapsallu) liikujatel arvatavasti soov seal teekonna vältel peatuda või sealt läbi käia, varasem suvine maantee Pärnust Lihulasse jäi aga 2,6 km edela poole.

Oletatavalt sel põhjusel rajati (arvatavasti varasemaid põllu- ja metsavaheteid jupiti ära kasutades) uus, 9,2 km pikkune teelõik Kiisamaalt põhja suunas, mis viis Pärnu poolt tulija üle Piisu põlisküla otse Mihkli kiriku suunas. Olulisi soosildu sellele teele rajada vaja polnud – erandiks oli ehk vaid Piisu külast kagusse jääva 600 m pikkuse pehme ala ületamine, aga sellel sihil võis Piisu ja Pikavere põliskülade vaheline tee (koos oletatava varasema soosillaga) olla olemas juba ka varem, muinasajal.

Pikavere külast 1,3 km läänes läks oletatav uuena rajatud teelõik umbes 45-kraadise nurgaga üle varasema, Pärnu-Jaagupi poolt Saaremaale kulgenud

teest. Sellesse strateegiliselt tähtsasse kahe tee ristumispaika tekkis hiljemalt 15. sajandiks Koonga mõis, mis oli Saare-Lääne piiskopkonna üks majandusmõisatest (esmamainitud 1449 [UB X, 562]), mis oli tõenäoliselt välja ehitatud kivist kindlusehitisena (arvatavasti praeguse peahoone alused keldrid ja hoovis paiknev eraldiseisev kelder on sellest säilinud meieni). Kaardile vaadates on selgelt näha, et Koonga juures pole kunagi olnud maanteede lahknemis- ega ühinemiskohta, vaid üks tee läheb seal teisest üle.

Seda, kas Pärnu–Lihula kaugliikluses võis kirjeldatud uustee kõrval teatavasse kasutusse jääda ka varasem, üle Võitra kulgenud tee, on raske hinnata. Igatahes Koonga piiskopimõisa rajamise järel muutus Mihkli kaudu kulgenud tee varasemast teest kindlasti tähtsamaks. Samas on Võitralt Veltsale viinud teeharu säilinud väikse põllu- ja metsavaheteena tänaseni.

6.5. Uuemad (16.–17. sajandi) muudatused Mihkli ümbruse teedevõrgus

Oletatavad 16.–17. sajandi muudatused Mihkli ümbruse kaugteede võrgus seisnesid peamiselt kolmes asjas. **Esiteks** tekkis Ahastelt üle Kalli Panga mäele ja sealt edasi Kiive kõrtsikohta uus, tänini kasutatav maanteesiht. Sellega seoses jäid Koonga ja Mihkli kaudu kulgenud teeharud peamiselt vaid kohalikku kasutusse ja Kiivelt Kõrvassaarde tekkis uus taliteelõik.

Teiseks tekkis Veltsalt Lihula suunas aastaringseks liikumiseks uus teesiht, mis ei viinud enam üle Karinõmme Kiive kõrtsi suunas, vaid suundus Oidrema lähedusse Panga mäele. Pole välistatud, et kohalikud, Oidrema ja Tõitse põlisküladesse viivad teed olid sellel sihil (vähemalt osaliselt) olemas ka varem.

Kolmandaks muutus Mihkli kihelkonnakeskusest ida (Pärnu-Jaagupi) suunas viiv tee. Kui sellesuunaline põlistee käis läbi Kibura põlisküla, siis uus tee käis rohkem lõuna poolt ja otsemini, jõudes varasemale teesihile välja 2,1 km lääne pool Kõima (Tammaru) teelahknemiskohta ja hilisemat (alates 17. sajand) mõisakohta. Läbi Kibura külatuumiku kulgev varasem teeharu oli 1899. aasta verstakaardi [Verstakaart] põhjal kohalike talu- ja põlluvaheteedena veel täies pikkuses alles (kaasajal maastikul suuresti juba eristamatu).

Millises järjekorras ning millal täpselt need muudatused aset leidsid, pole ürikute puudumise tõttu võimalik praegu enam täpselt kindlaks määrata. Oletatavalt võis see toimuda 17. sajandi esimesel poolel või keskpaigas, mil Eesti toibus suurest sõdade perioodist ning vahepeal suuresti lagunenud kaugteed (soosillad) parandati ja kaugliiklus uuesti kindlaid teid pidi toimima hakkas. 17. sajandi lõpu (kaug)teede seis on igatahes võimalik hinnata juba kaartidelt ja see on peaaegu identne 20. sajandi alguse omaga.

7. Kokkuvõtteks

Ülaltooduga olen püüdnud luua süsteemset pilti sellest, millised nägid Läänemaa ja selle lähiümbruse teede- ja liiklusolud ning ühendusteed välja ajavahemikul 10.–17. sajandini. Piiratud mahu tõttu võtsin lähemalt vaatluse alla vaid need teelõigud ja teed, mis minu loodud mudeli [Praust, 2011] kohaselt erinevad praegusest.

Kuna konkreetsed keskaegsed ürikulised allikad Läänemaa muinas- ja keskaegse teedevõrgu täpselt kindlaksmääramiseks puuduvad, on tegemist rekonstruktsioonmudeliga, mis toetub ainult hulgale kaudsetele faktidele. Seetõttu on selles mudelis võimalikud mitmed ebatäpsused ning selle mudeli üksikuid detaile ei saa võtta kindlate faktidena.

Kasutatud materjalid

1. Est- und Livländische Brieflade. Bd 1. –4., Reval, Kluge & Ström 1856–87. [Bfl]
2. Eesti Ajalooarhiivi ajalooliste kaartide kaardikogud. Kaartidele on tekstis viidatud arhiivis kasutatava kohaviida järgi. [EAA]
3. Väino Einer. Korilasrajast kiirteeni. Tallinn, Valgus 1988 [Einer]
4. Maa-Ameti kaardirakenduse kaudu kättesaadavad Eesti alade kaasaegsed aerofotod, GIS-põhine kaardimaterjal ning reljeefiandmed. <http://geoportaal.maaamet.ee/> [Kaardirakendus]
5. Ludwig August krahv Mellin. Atlas von Lief- und Ehistland und der Provinz Oesel. Riga und Leipzig, 1789–1810 [Mellin]
6. Baltisches Historisches Ortslexikon, herausgegeben von Heinz von zur Mühlen. Böhlau Verlag, Köln-Wien, 1985 [Ortslexikon]
7. Valdo Praust. Eesti teedevõrk muinas- ja keskajal ja selle rekonstrueerimise põhimõtted. Eesti Maanteemuuseumi aastaraamat 2011, lk 55–111 [Praust, 2011]
8. Valdo Praust. Piibe maantee tekke- ja arengulugu. Eesti Maanteemuuseumi aastaraamat 2012, lk 99–185 [Praust, 2012]
9. Valdo Praust. Sajanditevanune Tallinna–Paide–Tartu talimaantee koos Viljandisse suunduva kõrvalharuga. Eesti Maanteemuuseumi aastaraamat 2014, lk 17–113 [Praust, 2014]
10. Johann Heinrich Schmidt. Generalcharte von Ehistland in 2 Blättern. 1844 [Schmidt]
11. Liv-, Est- und Kurländisches Urkundenbuch. Abtheilung I, Bd 1.–12, Reval/Riga/Moskau 1853–1910. Abtheilung II, Bd 1.–3., Riga/Moskau 1900–14 [UB]
12. Vene sõjaväetopograafide üheverstased (mõõtkavas 1:42 000) kaardid Eesti alade kohta, 1890–1914. Kättesaadavad Eesti Maa-Ameti Kaardirakenduse ajalooliste kaartide vaateilt. <http://geoportaal.maaamet.ee/> [Verstakaart]

The presumed connecting roads and roads network of Western Estonia in the 10th to 17th century

Valdo Praust, interested in manor and road history

The article has attempted to create a systematic image of what where the traffic conditions of Western Estonia and its close vicinity and the connecting roads in the time period from the 10th to the 17th century. Due to limited volume, only those road sections and roads, which differ from the current according to the model created by the author, are under closer observation. Roads running from Tallinn to Pärnu (Soontagana) through Märjamaa, from Tallinn to Lihula and Saaremaa and Haapsalu and the connections between Pärnu–Lihula during the respective period are under consideration.

Roads running in the directions of Tallinn–Pärnu and Koluvere–Rapla cross in Märjamaa in the modern day. It may be presumed that the picture was nearly the same at the beginning of the 14th century, i.e. two important roads crossed. A more precise analysis however shows, that both specified roads did indeed exist in ancient and medieval times, but had an entirely different course from today. At the same time both roads had a cross-Estonian importance already in ancient times.

The Tallinn–Pärnu (Tallinn–Soontagana) road crossed the other important summer road, which ran from East to West, in the place of the Märjamaa parish church. This road led from Järvamaa to around Lihula and then on to Saaremaa from there. The same road was used when it was necessary to move to Near Lihula or Saaremaa from Tartumaa, Southern-Virumaa or even from the Pihkva area. In the ancient time the predecessor of the Tallinn–Pärnu road ran around to Soontagana as the centre of South Läänemaa. Pärnu arose as an important city centre only after the crusades of the 13th century, after which the North-South traffic so far was reoriented to the Pärnu port and from there it was also possible to move to Sakala by the current Lodja–Kilingi-Nõmme road.

Mainly the northern road running through Keila and Padise was used for moving from Tallinn to Haapsalu until the 20th century. Only in the 20th century when the Keila–Haapsalu railroad was opened in 1905, did the southern road running from Arudevahe across Ellamaa and Risti, become the preferred route. The latter existed as a road of local importance, that could be passed in its entirety, already in the 17th century.

In several cases it is possible to conclude considering landscape factors (wetlands, swamps), that the original summer connections have circled around looking for a more solid ground. Building roads through swamp areas, i.e. building swamp bridges was a resource intensive activity and it was avoided at any opportunity. In some sections, where constructing it was justified for achieving a more direct connection, this was done. In the winter direct routes were used across frozen wetlands. Due to the absence of written records it is no longer possible to determine precisely when the changes took place, which are reflected in the current roads network of the area under consideration. Presumably several changes could have taken place in the first half or centre of the 17th century, when Estonia was recovering from the great period of wars and long-distance roads (swamp bridges), that had largely dilapidated in the mean time, were repaired and long-distance traffic started to operate through specific roads again. The condition of (long-distance) roads at the end of the 17th century can however already be assessed from maps and it is almost identical to those of the beginning of the 20th century.

As there are no specific medieval written record sources for the precise determination of the ancient and medieval roads network of Western Estonia (Läänemaa), it is a reconstruction model, which is only based on a large amount of indirect facts. Therefore several imprecisions are possible in this model and single details of this model cannot be taken as definite facts.