

imeks" tituleeritud nähtusele asub Hiina rohkem kui 5000-aastases ajaloos, kus üle poole aastatuhande pole ükski monarhiakriis väldanud.

Huntingtoni teooria tsivilisatsioonidest ja nende kokkupõrgetest on kahtlemata mingil tasandil reaalsus, kuid seal ei puudu ka oma nõrgad lülid. Tõsi see on, et inimene vajab ühtsustunnet, midagi, mille kaudu ennast defineerida, aga tsivilisatsioon on natuke avar mõiste selle jaoks. Just liiga kaugeleulatuvad üldistused on need, mis muudavad Huntingtoni teooria psühholoogiliselt ja filosoofiliselt absurdseks. Teatud abstraktsiooniastmel kaotab iga üldistus oma mõttekuse.

Tsivilisatsioonide kokkupõrked pole mingi ajalooline uudsus, vaid nende kokkupuudete intensiivsus on nimelt asjaolu, mis äratub tänapäeval tähelepanu. Keskaegses maailmas oli raske täheldada fakti, et provanssaali rüütliromaanid mõjutasid jaapani keskaegset kirjandust, sest sidemed tsivilisatsioonide vahel olid väga katkendlikud, kuid väga harva puudusid üldse, näit Kesk- ja Lõuna-Ameerika iidset tsivilisatsioonid arvatakse olevat eksisteerinud ilma suuremate väliste mõjutusteta.

Tänapäeva globaliseerunud maailmas on kõik kõigega vähem või rohkem seotud, mistõttu paratamatult eri tsivilisatsioonide arengutasemed hakkavad pikkamööda ühtlustuma, kuigi see protsess on alles tekkefaasis ning võib kesta sajandeid. Paradoksaalselt olid Portugali ja Hispaania 15.–16. sajandi meresõitjad need, kellest sai globaliseerumine alguse. Tehnika ja teaduste arenedes omandas see nähtus ainult hirmuäratavalt võimsad mõõtmelised ning õige pea väljus igasuguse kontrolli alt. 21. sajandi alguses võib teatud reservatsioonidega väita, et inimkond on muutunud globaliseerumise objektiks.

Juba umbes 2. sajandil e Kr elasid erinevates maailmanurkades – Hani Hiinas ja veel vabariiklikus Roomas kaks teadaolevalt esimest ajaloo filosoofi – Sima Qian ja Polybios. Nende arvates on ajalugu tsükliline ning sellepärast võiks neid isegi nimetada renessansi prohvetiteks, kusjuures nad rõhutasid seda, et kuigi tsüklid korduvad, pole nad kunagi samad – ainult põhijooned on suurel määral analoogilised. Tõesti, vaevalt et keegi hakkaks väitma Polykleitose "Odakandja" ja Michelangelo "Taaveti" identsust, küll aga märkimisväärselt sarnasust.

Seega, kas oleme teel uude keskaega või on ajalool varuks midagi hoopis iselaadset?

Kaarel Tering

MEREMUUSEUMI IX TEADUSKONVERENTS

Eesti Meremuuseumi teaduskonverents peeti 22. veebruaril Tallinnas Kirjanike Maja saalis. Rahvarohke konverents oli keskseks ürituseks muuseumi 65. aastapäeva tähistamisel. Järgnevalt lühikokkuvõtted ettekandeist, järjestatuna muinasaja teemast tänapäeva suunas.

■ **Vello Mäss**, *Eesti randlase merekaart ja navigatsioonikunst muinasajal*.

Merekaardi all oli mõeldud randlaste teadvuses mitme teguri toimele kujunenud geograafilist maailmapilti. Arheoloogiliste leidude alusel tegid Eesti lääneranniku asukad juba 7500 aasta eest 80–100-kilomeetriseid merereise tolleaegsetele väikesaartele hülgepüügiks. Suund horisondi taha leiti tuulevaiksetel suvepäevadel saare kohale kerkiva "pilvemütsi" järgi. Samuti orienteerusid polüneeslased Vaiksel ookeanil. Abiks oli ka lindude rände suuna jälgimine. Mereühendust Saaremaa ja Ojamaa (Gotlandi) vahel ligikaudu 2700 aasta eest kinnitavad taas arheoloogilised leiud. Purje kasutuselevõtuni kulus meil veel 1400 aastat. Geograafilise pildi kujunemisel Läänemeresest oli kindel roll sõjaretkedel vangina sõudjaks kaasavõetute andmeil. Lootsimist pidas ettekandja seni arvatust tunduvalt vanemaks nähtuseks.

■ **Juhan Kreem** (Tallinna Linnaarhiiv), *Maasilinna foogt ja tema ülemeresidemed*.

Maasilinna nimi seostub meile ainulaadse 16. saj vrakileiuga. Sellest ka teema valik. Foogti linnuse lähistel ristusid mereteed läbi Väikese väina ja nn uisutee maismaatee jätkuna. Foogtide säilinud kirjavahetuses kerkib sageli üles laevahukkude ja kaupade päästmisega seonduv ning mereröövid. Viimased häirisid 15.–16. sajandil laevaliiklust pidevalt, sageli poliitilise suunitlusena. Osaledes Saksa ordu sõjategevuses merel, langes Maasi foogt 1457. aastal Bornholmi lähistel vang. Tuntud mereröövlite (Sören Norby jt) tegevus ristub korduvalt Maasi foogti toimetustega (süüdistused, nende ümberlükkamine, varalised nõuded).

Ordu lagunemise järel korduvalt vallutatud Maasi linnus lasti Taani kuninga käsul 1576. aastal õhku.

■ **Ilze Bernsone**, *Läti merenduse historiograafiast*. Riia Linna- ja Meremuuseumis merendusajaloo poole kureerija asjalik ülevaade pakkus huvi ka võrdlusena eestikeelse merendusliku trükisõna kujunemisele. Esileküündivaim nimi läti rahvusliku merenduse tõusuperioodist 19. sajandi teisel poolel oli meilgi tuntud Krišjanis Valdemars. Hoopis vähem teame Ansis Bandrevičsi (1850–1935) nime, kelle uurimusi laevaehitusest ja purjelaevandusest peetakse väga kaalukaiks. Iseseisvusaastail oli Eesti ja Läti merendusliku trükisõna üldilme sarnane. Mahukas uurimus merenduse hiilgeperioodist 17. saj Kuramaal hertsog Jakobi ajal ilmus Janis Juskevičsilt (1886–1961). Pärast Teist maailmasõda paguluses töötanud ajaloolastest on hinnatud professor Edgars Andersonsi rohked uurimused. 1966. aastal asutati Cardiffis Läti Merendusajaloo Arhiiv. Huvitaval kombel on samas ka eestlaste pagulasmerenduse andmepank (Einar Sandeni halduses). 1998. aastal ilmus Riias Läti merendusentsüklopeedia, mis hõlmab aastaid 1850–1950.

■ **Mati Õun**, *Briti laevastik Eesti Vabadussõjas*. Tuntud sõjaajaloolase ettekandes oli kaks põhisõnumit. Esimesega täpsustati Briti laevastiku Läänemerele saatmise otsust, mis võeti vastu juba 11. novembril 1918. See tulenes eeskätt vajadusest vältida üllatusi ebastabiilse siseolukorraga Saksa-maa poolt. Briti laevastik sõitis Šotimaalt välja 27. novembril 1918.

Teiseks esitati andmed aastail 1918–1919 Läänemerele tegutsenud Briti sõjalaevastiku arvukusest. Korduvalt vahetunud Briti laevu viibis Läänemerele kokku 284, sealh 74 abilaeva, mereväelaste üldarvuga umbes 29 000. Sõjalaevadest suurim oli lennukikandja "Vindictive", veel monitor "Erebus", 23 ristlejat, 85 hävitajat jt.

■ **Jaak Sammet**, *Traallaeva "Merituul" põgenemine 1947. aastal*.

Loo uurimisel oli põhiallikaks mahukas juurd-lustoimik Rahvusrhiivi eraarhiivide osakonnas. Traallaev MRT-176 "Merituul" baseerus 1947. aasta suvest koos paljude teiste traaleritega Klaipe-das, kuna sealsetes vetes peeti miiniohtu väikse-maks. Laeva meeskonda kuulus 8 eestlast, kellest vanim oli 22-aastane kapten Enno Laesson, ning üks demobiliseeritud ingerisoomlane. Põgenemis-kavatsus tekkis juba suvel, kuid oodati sobivamaid olusid. Merel patrullisid nii piirivalvelaevad kui ka lennukid. Viibides merel umbes 40 miili Klaipe-dast, võeti 5. detsembri hommikul kell 6 suund Gotlandile. Samal päeval kell 24 jäadi ankrusse Faluddeni tuletorni lähedale Gotlandi lõunaranni-

kul. Kõigi põgenike asüülitaotlused rahuldati. Meeskonna põgenemisest tulenevalt lõpetati Ees-ti traalpüük, laevad anti üle Leedu NSVle. "Meri-tuule" põgenemine polnud seotud vastupanuliiku-misega Eestis. Põgenemise motivatsioon polnud samuti ühelgi juhul seotud nõukogude võimu tekitatud varaliste kaotustega põgenike omastele.

■ **Vladimir Kopelman**, *Muuseumi mererelvastu-se püsinäituse kujunemine ja museaalne tähtsus*. Mererelvastuse kollektsioon hakkas kujunema Pi-rital, allveelaeva "Lembit" kailõigul 1992. aastast. Esmalt koguti allveelaevadel ja nende tõrjeks ka-sutatud materjali, hiljem lisandus muud hävimi-sest päästetut. Eestis erinevalt teistest Euroopa riikidest teatavasti puudub riiklik sõjamuuseum. Meremuuseumi mererelvastuse kogu täidab seda lünka osaliselt. Selles ongi püsinäituse museaalne tähtsus.

■ **Ants Pärna**, *Laevamudelid meremuuseumis*. Laevamudel on kõikides meremuuseumides levi-nud eksponaadiliik oma ülevaatliku informatiiv-suse tõttu. Eesti Meremuuseumis on laevamude-leid arvel 230, mis jagunevad täismudeleiks (131), poolmudeleiks, seinamudeleiks ja mudeliteks pu-delis. 23 mudeli autor on kapten ja merekooli õpe-taja Hermann Tõnissoo, 21 mudelit on valmista-nud Olev Roes.

■ **Urmas Dresden**, *Eesti Meremuuseum uue aasta-tuhande künnisel*. Muuseumi direktori öeldust ilmnes, et valusaim probleem nii lähiminevikus kui ka lähitulevikus on ruumipuudus. Paksu Mar-gareeta suurtükitorni neli ekspositsioonikorrust on vaid n-ö jäämäe veepealne osa. Nõuetekohased fondiruumid puuduvad juba 1980. aastaist, kus-juures lisandunud on eriti suuremõõtmelisi eks-ponaate (paadid, ankrud, navigatsioonimärgid jne). Hetkel ollakse sunnitud kasutama tasulist rendi-pinda.

Lõpliku lahenduseta on unikaalsete mälestis-te auriku "Suur Tõll" ja allveelaeva "Lembit" asu-koha järjest teravnev probleem. "Suure Tõllu" ohu-tu ja väärikas paik peaks olema reisisadama Admi-raliteedi basseinis. Kõrvalasuvat suurt ja tühja te-hasekorpus taotleb muuseum "Lembitu" kuivale-tõstmiseks. Samas laheneksid paljud muud eks-poneerimisprobleemid.

Konverentsiettekannete täielikud tekstid on kavas avaldada muuseumi toimetistes.

Jaak Sammet