

Seisustepäevad ja teed Liivimaal 1304–1404

TÕNU RAID

Keskaegse Liivimaa valitsejad ja nende seisused lahendasid omavahelisi päevaprobleeme ja korraldasid suhteid seisustepäevadel, mille kohta käivad allikad on suures osas avaldatud publikatsioonis „Akten und Rezesse der livländischen Ständetage“.¹ Esimesed teadaolevad üleliivimaalised seisuste kogunemised toimusid 14. sajandi alguses. Selleks ajaks oli teedevõrk ristsõdade-eelsete ja ristijate ehitatud uute keskuste vahel enam-vähem välja kujunenud ja võimaldas liiklust kogu maal igas suunas.² Teedevõrgu lõplikul kujunemisel mängisid tähtsamat osa liikumist

Tõnu Raid, MS (geoinformaatika ja kartograafia), kartograaf, tonuraid@gmail.com

¹ Nimetatud publikatsiooni raames on ilmunud seisustepäevade allikad aastatest 1304–1472 ja 1494–1535: Akten und Rezesse der livländischen Ständetage, Bd. 1, Lfg. 1. Hrsg. von O. Stavenhagen. Riga: Deubner, 1907 (edaspidi AR 1.1; käsitleb aastail 1304–1404 aset leidnud seisustepäevi); Akten und Rezesse der livländischen Ständetage, Bd. 1, Lfg. 2 (1404–1417). Bearb. von Oskar Stavenhagen und Leonid Arbusow jun. Riga: Jonck & Poliewski, 1923; Akten und Rezesse der livländischen Ständetage, Bd. 1, Lfg. 3 (1417–1424). Bearb. von Leonid Arbusow jun. Riga: Jonck & Poliewski, 1926; Akten und Rezesse der livländischen Ständetage, Bd. 1, Lfg. 4 (1424–1450). Bearb. von Leonid Arbusow jun. Riga: Jonck & Poliewski, 1928; Akten und Rezesse der livländischen Ständetage, Bd. 1, Lfg. 5 (1450–1454). Bearb. von Leonid Arbusow jun. Riga: Jonck & Poliewski, 1929; Akten und Rezesse der livländischen Ständetage, Bd. 1, Lfg. 6 (1454–1458). Bearb. von Leonid Arbusow jun. Riga: Jonck & Poliewski, 1930; Akten und Rezesse der livländischen Ständetage, Bd. 1, Lfg. 7 (1458–1459) nebst Nachträgen (1316–1453). Bearb. von Leonid Arbusow jun. Riga: Jonck & Poliewski, 1933 (edaspidi: AR 1.7); Akten und Rezesse der livländischen Ständetage, Bd. 2, Lfg. 1 (1460–1467). Bearb. von Albert Bauer. Riga: Bruhns, 1934; Akten und Rezesse der livländischen Ständetage, Bd. 2, Lfg. 1 (1467–1472). Bearb. von Albert Bauer. Riga: Bruhns, 1938; Akten und Rezesse der livländischen Ständetage, Bd. 3 (1494–1535). Bearb. von Leonid Arbusow [sen]. Riga: Deubner, 1910. Aastatest 1473–1494 pärinevad allikad ei avaldata mitte eraldi publikatsioonis, vaid üheskoos teiste Liivimaa puudutavate allikatega publikatsioonis Liv-, Est- und Kurländisches Urkundenbuch. Liivimaa seisustepäevade ja eriti maapäevade kohta vt nt P. Raudkivi. Vana-Liivimaa maapäev: ühe keskaegse struktuuri kujunemislugu. Tallinn: Argo, 2007 (saksakeelne tõlge: Der livländische Landtag: zur Entstehung einer mittelalterlichen Institution. Tlk H. Kinnunen. (Schriften der Baltischen Historischen Kommission 21.) Berlin: Lit, 2018); J. Kostrzak. Frühe Formen des altlivländischen Landtages. – Jahrbücher für Geschichte Osteuropas 1984, 32, lk 163–198; J. Kostrzak. Narodziny ogólnoinflanckich zgoromadzeń stanowych od XIII do połowy XV wieku. Toruń: Roczniki Towarzystwa Naukowego w Toruniu, 1985; I. Misāns. Wolter von Plettenberg und der livländische Landtag. – Wolter von Plettenberg und das mittelalterliche Livland. Hrsg. v. N. Angermann, I. Misāns. Lüneburg: Nordostdeutsches Kulturwerk, 2001, lk 55–71; P. Piirimäe. Staatenbund oder Ständestaat? Der livländische Landtag im Zeitalter Wolters von Plettenberg. – Forschungen zur baltischen Geschichte 2013, 8, lk 40–80.

² Selleks ajaks olid rajatud olulisemad linnad ning kasutusele võetud tähtsamad kauba- ja liikumisteed (vt nt Eesti ajalugu. II, Eesti keskaeg. Toim. ja koost. A. Selart. Tartu: Tartu Ülikooli ajaloo ja arheoloogia instituut, 2012, lk 123–140, 167–250).

võimaldavad maastikutingimused. Tänapäevaste teadmiste põhjal on asustuse, teede ja teedevõrgu arengus olulist osa etendanud põlluharimiseks kõlblike maade paiknemine, külade asukohad põllumaade läheduses, maastikulised-hüdroloogilised tingimused (soode asukohad või joogivee kättesaadavus), kauplemispaigad ja rannasadamad.³ Seisustepäevade ja muude allikate andmeil on teada, et Eesti- ja Lätimaal oli 14. sajandi lõpuks enam kui 120 asustatud punkti ja keskset rajatist – linnad, alevid, kirikud ja kabelid, külad ning mõisad.⁴ Järgnevalt vaadeldakse, kuidas olid 14. sajandil aset leidnud seisustepäevade toimumiskohad seotud teedevõrguga, kusjuures peamine tähelepanu on pööratud Eesti teedele.

Teedevõrgustik oli Eestis ja Lätis kahtlemata olemas juba varemgi, Eestis on arheoloogid ja ajaloolased tuvastanud teede olemasolu juba hiljemalt I aastatuhande alguseks pKr.⁵ Kuid siiaamaani on vähe uuritud teedevõrgu paiknemist ja teejoonte asukohti maastikul, samuti pole tolleaegse teedevõrgu asendit võrreldud tänapäevase teedevõrguga. 1935. aastal ilmunud koguteoses „Eesti ajalugu I“ jaotati muinasteed nende tähtsuse järgi kolme rühma: 1) kohalikud teed, 2) kihelkondade ja maakondade vahelised teed ning 3) kogu maad läbivad ning naabermaile viivad teed.⁶ Selline liigitus sobib ka tänapäevaste arusaamadega teedevõrgu olemusest.

Teedevõrgust enne 13. sajandi algust on andmeid säilinud väga vähe, kuid selline võrk kindlasti eksisteeris, muidu poleks vallutajate ristimiskäigud ja vallutatavate sõjalised vastukäigud toimuda saanud. Teede olemasolust enne Harju- ja Virumaa ristimist aastail 1219–1220 saab enam-vähem selge pildi Taani hindamisraamatust.⁷ Harju- ja Virumaal ristiti sel ajal esialgse hinnangu järgi 480 küla. Seega oli teedevõrk juba enne taanlastest ristijate saabumist olemas ja üsna tihe. Ristimiskäikude kogupikkuse ja adramaade hulga põhjal võib teha järgmise järelduse: Harjumaal läbiti ristimise käigus 1042 km ja kirjutati üles haritavat põldu 2402 adramaad; Virumaal olid need näitajad 982 km ja 2913 adramaad. Nõnda tuli munkadel iga ristimise käigus märgitud adramaa kohta Harjus 0,4 ja Virus 0,3 läbitud kilomeetrit,

³ T. Raid. Eesti teedevõrgu kujunemine. Tallinn: Punnpaap, 2005.

⁴ Vt AR 1.1; AR 1.7; A. Tuulse. Die Burgen in Estland und Lettland. – Õpetatud Eesti Seltsi toimetused 33. Dorpat: Dorpater Estnischer Verlag, 1942; Eesti arhitektuur, 1.–4. osa. Üldtoim. V. Raam. Tallinn: Valgus, 1993–1999; K. Löwis of Menar. Burgenlexikon für Alt-Livland. Riia: Walters und Rapa, 1922; V. Vaga. Üldine kunstiajalugu. Tartu: Loodus, 1943; T. Raid. Harjumaal ristimine 1219–1220. Tallinn: Ema ja Isa, 2016; T. Raid. Virumaa ristimine. – SA Virumaa muuseumid toimetised 2017, lk 3–25.

⁵ Püsivad teed võisid Eestis kujuneda juba II–I aastatuhandel eKr, vanim leitud sootee pärineb rooma rauaajast ja asub Harjumaal Kata Heinassoos. Vt Eesti ajalugu. I, Eesti esiaeg. Toim. V. Lang. Tartu: Tartu Ülikooli ajaloo ja arheoloogia instituut, 2020, lk 164, 196, 252.

⁶ Eesti ajalugu I. Esiajalugu ja muistne vabadusvõitlus. Toim. H. Moora ja H. Kruus. Tartu: Eesti Kirjanduse Selts, 1935, lk 183. Vt ka J. Jensen. Eesti ajaloo atlas. Tartu: Eesti Kirjanduse Selts, 1933, lk 5. Kõige uuem Eesti esiaja üldkäsitlus jagab Eesti muinasaja lõpu teed lihtsalt suuremateks ja väiksemateks. Vt Eesti ajalugu. I, Eesti esiaeg, lk 367–370.

⁷ Vt P. Johansen. Die Estlandliste des Liber Censur Danicae. Kopenhagen–Tallinn: Wassermann, 1933; T. Raid. Harjumaal ristimine; T. Raid. Virumaa ristimine.

keskmiselt seega 0,35 km iga adramaa kohta. Väikeses Eestimaa nimistus⁸ esitatud adramaade andmete põhjal võib teha umbkaudse järelduse Eesti olulisemate muinasmaakondade teedevõrgu ulatuse kohta.

Tabel 1. Teedevõrgu hinnanguline pikkus 13. sajandi Eesti suuremates maakondades

Maakond	Adramaade ligikaudne arv	Teedevõrgu hinnanguline pikkus kilomeetrites
Harjumaa	2402	1042
Virumaa	2913	982
Järvamaa	2000	700
Läänemaa	1900	665
Saaremaa	3000	1050
Ugandi	3000	1050
Sakala	3000	1050

Järvamaal ja Saaremaal võis tõenäoliselt teid adramaa kohta olla keskmisest rohkem, Läänemaal keskmisest vähem. Võib eeldada, et ligikaudu samasugune oli adramaade ja teekilomeetrite suhe ka Vana-Liivimaa Läti osas, kus ristimisprotsess algas küll varem, kuid kestis ajaliselt tunduvalt kauem.

Liivimaa seisuste kogunemised olid küllaltki eriilmelised ning erinevad olid ka nende kokkukutsujad: kas Saksa ordu või piiskopid (eriti Riia peapiiskop), mõnikord hoopis nende seisused – linnad ja vasallid. Samuti varieerus tugevalt kogunemistel osalejate hulk, mis võis piirduda ühe piiskopkonna vasallidest kuni peaaegu kõigi Liivimaa seisuste esindajateni. Just 14. sajandil kujunesid välja erinevad seisuste kogunemise vormid, sealhulgas Vana-Liivimaa linnadepäev, kus kogunesid eelkõige Liivimaa tähtsaimad linnad Riia, Tallinn ja Tartu. Ühe territooriumi sees, eriti piiskopkonnas, kogunesid seisused meespäevadele (sks *Manntag*). Seisustepäevade areng jätkus aga ka edaspidi ning 15. sajandi esimesel poolel kujunes välja senistest konkreetsema struktuuri ja korraldusega Liivimaa seisuste kogunemine – maapäev. Mitme valitseja vasallid kogunesid mõnikord ka ühistele vasallidepäevadele.⁹ Enamasti, kuid mitte alati, on seisustepäevade toimumise koht teada. Sageli toimusid need suuremates linnades või kohtades, kuhu osalistel oli võimalikult mugav kohale tulla, tavaliselt Liivimaa keskel, näiteks Valgas või Volmaris (Valmieras). Kui arutati

⁸ Vt T. Kala. Käsikiri ja uurijad. „Liber Census Daniae“ ja/või „Codes [!] ex-Holmiensis“? – Tuna 2005, 1, lk 22–31.

⁹ Lähemalt: P. Raudkivi. Vana-Liivimaa maapäev.

ainult orduala või mõnda piiskopkonda puudutavaid küsimusi, siis koguneti tavaliselt selle territooriumi sees, ordualade puhul sageli Vönnus (Cēsis), Põhja-Eesti seisused (eelkõige vasallid) kohtusid tihti Tallinnas. Kui küsimus puudutas kahe territooriumi probleeme, siis kohtuti ka nende piirialal, ordu ja Tartu piiskopkonna näitel Pikasillal.

Tabel 2. Seisustepäevade toimumise kohad ja ajad aastail 1304–1404¹⁰

Toimumiskoht (esmamainimine)	Toimumisajad	Märkused
Paide (1265)	25.2.1304(?) ¹¹ , 29.11.1304, 4.5.1343, 20.10.1346, 4.11.1346	42 aasta jooksul 4 või 5 korda
Tartu (1030)	25.2.1304(?), vahemikus 24.6.–29.9.1359, enne 5.4.1360, vahemikus 11.3.–6.4.1371, 3.9.1371, 6.1.1374, 30.6.1374, 13.1.1376, 24.3.1381, 17.8.1388, 29.3.1392, 26.3.1396, 2.7.1400, 19.2.1402	43 või 98 aasta jooksul 13 või 14 korda
Rakvere (1226)	22.9.1306	
Uus-Pärnu (1265)	enne 1.5.1307, 1313 või 1314, 1316 sügis (u 29.9), aasta lõpp 1323, 5.9.1334, kevad-suvi 1358, 2.2.1369, 6.1.1373, aasta algul 1377, u 5.6.1378, 15.2.1383, 12.1.1388, 10.8.1389, enne 13.3.1390, 14.3.1395, 1.5.1398, enne juulit 1401, 7.12.1404	97 aasta jooksul 18 korda
Voose (Hanila khk) ¹² (1313)	15.5.1313	
Sigulda (1210)	23.4.1316 ¹³ , pärast 25.7.1316, hilissügis 1316, 1317 algus, veebruar või märts 1397	81 aasta jooksul 5 korda
Ērgeme (Härgmäe) (1316/1322?)	vahemikus 25.7.1316–19.7.1322, 10.8.1323	

¹⁰ Toimumisajad on võetud: AR 1.1 ja AR 1.7.

¹¹ Võimalik, et kohtumine toimus hoopis Tartus: AR 1.1, Nr. 1.

¹² Kuna arutelu puudutas enamasti Saare-Lääne piiskopkonna küsimusi, on vähe tõenäoline, et see toimus Ida-Harjumaal Voosel: AR 1.1, Nr. 9.

¹³ AR 1.1, Nr. 12 annab toimumisajaks 22.4.1316, kuid AR 1.7, Nr. 12a korrigeerib seda.

Tallinn (1219)	15.3.1318, 9.9.1323, 22.4.1324, 26.12.1332, 12.3.1338, 30.7.1340, 16.5.1343, 27.10.1343, 24.1.1345, 27.4.1346, 1370, 16.3.1392	74 aasta jooksul 12 korda
Cēsis (Võnnu) (1206)	18.10.1318, 30.5.1344, 14.10.1347, 4.5.1348, 8.10.1348, 4.10.1349, 15.– 18.10.1353, 22.5.1356, vahemikus 29.9.–11.11.1356, pärast 29.9.1358, pärast 29.9.1359, 23.4.1364, 6.11.1368, 28.4.1371, 31.10.1374, 9.–10.8.1388, 1.11.1390, 12.–13.10.1392, 13.10.1393, 20.10.1399, 11.12.1410, enne 25.12.1401, 19.11.1402, 3.6.1404, pärast 2.10.1404	86 aasta jooksul 25 korda
Daugavgrīva (Dünamünde) (1200)	10.5.1320, 18.–19.7.1322, 16.8.1330	10 aasta jooksul 3 korda
Riia (1201)	1.4.1326, 9.10.1334, 30.4.1361, mai lõpp 1381, 13.2.1389, 17.8.1390, 28.5.1394, märts 1397, 5.6.1403	77 aasta jooksul 9 korda
Turaida (1191)	15.9.1327	
Ramesholm (arvatavasti Rame Läänemaal) ¹⁴ (1328?)	15.6(?).1328	
Kuldīga (1242/1245)	8.9.1338, 20.–21.10.1386	
Jeiurge (Oorgu?) ¹⁵ (1342?)	veebruar 1342	
Viljandi (1211)	vahemikus 24.6.–29.9.1350, (arvatavasti 15.8.1352), vahemikus 29.9.–11.11.1355, 19.3.1357, u 10.9.1368	18 aasta jooksul 4 või 5 korda
Kiiu (1219)	enne 8.10.1348	
Valmiera (Volmari) (1283/1287)	pärast 29.9.1359, 1382 lõpp või 1383 al- gus, 8.1.1385, 7.2.1397, enne aprilli 1398	39 aasta jooksul 5 korda

¹⁴ Ramesholm oli saar Väina jõe suudmes Daugavgrīva lähedal. Samas arutati kogunemisel Saare-Lääne piiskopkonna siseküsimusi ning allikas on säilinud 16. sajandi lõpu ära kirjana. Seetõttu võiks kohtumise asukohaks olla Rame küla, mis paikneb Voose lähistel. Liv-, Esth- und Curländisches Urkundenbuch nebst Regesten, 2: 1301–1367. Hrsg. von F. G. von Bunge. Reval: Kluge und Ströhm, 1855, Nr. 734: Raemessolun(?). Ühtlasi on vaieldav ka toimumisaeg, see võis aset leida ka 1328. aasta kevadel. Akten und Rezesse, Bd. 1, Nr. 25.

¹⁵ Oorgut (Ogurk) on oletatud: AR 1.1, Nr. 33.

Pikasilla (1248)	10.6.1362, 2.6.1387, 15.7.1398	35 aasta jooksul 3 korda
Kirbla (<i>Kyrpovere</i>) (1367)	25.8.1367	
Limbaži (Lemsalu) (1318)	Pärast 11.11.1352, mai-juuni 1369, 19.2.1392	40 aasta jooksul 3 korda
Valga (1286)	vahemikus 24.6.–29.9.1351, 17.9.1369, 2.9.1370, juuli-august 1372, 27.7.1376, aasta lõpp 1379, 17.1.1384, 14.9.1385, [kuupäevata] 1387, 25.7.1387, 15.6.1391, 1393, 6.1.1396, 10.2.1397, 15.12.1398, 25.11.1399, 16.1.1403	52 aasta jooksul 17 korda
Vastseliina (1342)	23.–28.6.1371, 23.–29.2.1388	
Burtnieki (1366)	hilissügis 1378	
Rauna (1381)	1384	
Tarvastu (1397)	veebruari-märts 1397	
Kokku toimus 100 aasta jooksul keskaegsel Liivimaal seisustepäevi teadaolevalt 25 eri paigas. Seisuste kokkusaamisi oli 161, neist 139 teadaolevas ja 23 teadmata paigas.		

Enamik neist kohtadest, kuhu koguneti, oli selleks ajaks eksisteerinud juba mitu inim põlve ja on võimalik, et paljud neist olid olemas ammu enne vallutajate tulekut. See omakorda tähendab, et suurem osa kohalikust Eesti- ja Liivimaa teedevõrgust oli tol ajal stabiilselt olemas, hästi tuntud ja kõigile kasutatav. Igal juhul oli esimeste kogunemiste toimumise ajaks teejuhtide (ld *vires duces*) kasutamine minevikku vajunud, kohalikud olud ja tähtsamad teesuunad olid kõigile mujalt tulnud valitsejatele selgeks saanud.

Siiski on selles nimistus kolm-neli kohta, mille puhul tekib küsimus: kas tõesti kohtuti lageda taeva all? Sellised problemaatilised kohad on Voose, arvatavasti Hanila kihelkonnas (15.05.1313), arvatavasti Oorgu Kolga-Jaani kihelkonnas (vebruar 1342) ja Pikasilla Väike-Emajõe ääres (10.06.1362, 2.6.1387, 15.7.1398) ordu ja Tartu piiskopi maade piirialadel. Mais ja juunis võis tõepoolest asju ajada lageda taeva all, kuid sügisel, talvel või varakevadel oktoobrist aprilli lõpuni on seda meie oludes raske ette kujutada.

Kasutada on andmed seisustepäevade toimumiskohtadest, hoopis vähem on aga teavet selle kohta, kust osavõtjad kogunemisele saabusid. Allikate tekstidest võib välja lugeda pika rea koha-, isiku- ja ametinimesid, mis mõnevõrra täiendavad tolleaegse asustuse üldpilti. Soliidset on esindatud kogu tänapäevase Eesti ja Läti territoorium.

Rootslaste kartograafilise materjali põhjal saab ülevaate 17. sajandil kaardistatud teedevõrgust Eesti- ja Liivimaa kubermangus.¹⁶ Muidugi sisaldavad 17. sajandi kaartide põhjal tehtud järeldused teede olukorrast 300–400 aastat varem, st 13. ja 14. sajandil, mitmeid ebakindluse momente. Ometi on selge, et kuigi maa vallutasid taanlased ja sakslased, ei kadunud siin pika aja jooksul välja kujunenud sadama- ja kauplemiskohad, põllumajanduslik asustus ega kohaliku elukorraldusega seotud teedevõrk. Kolme-nelja sajandi jooksul toimunud vähesed muutused külakogukondade arengus põhjustasid sama vähe muutusi ka teedevõrgu asukohtades. Samuti pole looduslikud olud ja kliimaatilised tingimused Baltikumis viimase 800–1000 aasta jooksul nii palju muutunud, et loomulike arengute tõttu olnuks vaja põllumajanduslikku asustust või enam käidud teetrasside asukohti looduses muutma hakata.

Maastikul kujunes teetrassi asukoht välja sadade aastate jooksul ja ilmselt väga paljude liiklejate põlvkondade kaasabil selleks leitud kõige sobivamale joonele. Transpordivahendite kasutamine (nt reed, vankrid) nõudis teedevõrgu olemasolu. Kord kasutusele võetud teejoonest hoiti kinni praktilistel põhjustel: Eesti ja Läti suhteliselt vaheldusrikkal maastikul on oluliselt lihtsam ja vähem töömahukas parandada olemasolevat teed kui hakata ehitama täiesti uut või õgvendada mingit pikemat lõiku vanal olemasoleval teel.¹⁷

Eesti ulatuslike märgalade tõttu on mitmed piirkonnad olnud hõreda inimasustusega ja seetõttu ka teedevaesed. Ka tänapäeva Eesti territooriumist moodustavad sood 22,3%, kokku on 9836 üle 1 ha suurust sood.¹⁸ Põlluharimiseks kõlblik mineraalpinnas puudus Emajõe suudmealal, Pärnu jõgikonnas, Võrtsjärvest põhja poole jääval Alam-Pedja alal ja Alutagusel, seal on ka teedevõrk hõredam või puudub sootuks. Aluspõhja ja pinnase olud on jääva iseloomuga, neist oludest aga sõltuvad taimkatte iseärasused. See on mõjutanud põllupidamiseks kõlblike alade hõivamist, millel omakorda on otsene mõju nii kohalike kui piirkondlike teede väljakujunemisele. Eestis tihedamalt asustatud Harju, Viru, Järva, Sakala ja Ugandi muinasmaakond olid ka 17. sajandi kaartide põhjal otsustades ulatuslikumalt asustatud kui madalamad ja soisemad alad. Keskaegse Liivimaa Läti-poolse osa soiste alade ulatuse kohta täpsem teave puudub, kuid on ilmne, et asustus oli hõredaim ida- ja lõunaosas.

Ristiusu vastuvõtmine tõi kohalikele kaasa ka terve rea kristlaste kohustusi: maksta kümnist, ehitada teid ja kindlustusi ning osaleda sõjakäikudel maa kaitsmiseks.¹⁹ Teedekohustuse alusel remonditi ja parandati juba eelkristlikust ajast pärinevaid teid. Esimesed nõuded teedele käsitlesid ainult tee laiust. Kuramaa piiskop

¹⁶ T. Raid. Eesti teedevõrgu kujunemine, lk 104.

¹⁷ H. Vares-Treial. Maanteed Eestis Rootsia-ajastul. – Sõdur 1939, 44–45, lk 995–999.

¹⁸ I. Arold. Eesti maastikud. Tartu: Tartu Ülikooli kirjastus, 2005, lk 115–117.

¹⁹ Liv-, Esth- und Curländisches Urkundenbuch nebst Regesten, 1. Hrsg. von F. G. von Bunge. Reval: Kluge und Ströhm, 1853, nr 430 (regist nr 488); Liv-, Esth- und Curländisches Urkundenbuch nebst Regesten, 3. Hrsg. von F. G. von Bunge. Reval: Kluge und Ströhm, 1853, nr 521a (regist nr 594a). Vt ka I. Leimus. *Iura christianorum* – Läti Henriku sõnakõlks või nõks paganate alistamiseks? – Tuna 2011, 1, lk 9–19.

Emund teatab 1290. aastal, et teelaiuseks väljaspool Memelburgi (Klaipėda) müüre nõutakse kaheksa jalga, mis tänapäeval oleks ligikaudu 2,5 meetrit.²⁰ Seega, neil sajanditel olid teed kitsad ja nende muldkeha peaaegu olematu, tee pind oli ebatasane ning kividest-juurikatest koristamata, teede ääres puudusid kraavid ning mets ja võsa ulatusid teede servani. Kuid reeglina püsis teetrass visalt oma algselt välja kujunenud sajanditevanusel joonel.²¹

Ojamaal 13. sajandi esimesel poolel kirja pandud²² maakonnaseadus *Gutalag* nõudis, et tee oleks kiviaedade vahel, mille vahelaiuseks pidi olema vähemalt 15 sammu.²³ Rootsi võimude kaardistused Ojamaal 17. sajandi lõpuosast näitavad, et saare hooldatud kirikuteed olid tegelikult 3–5 meetrit laiad. Kuninglikud eeskirjad (1734) nõudsid maantee laiuseks vähemalt 12 küünart ehk umbes 6–7 meetrit, märgadel aladel mõlemalt poolt kraavitud ja varustatud truupidega vee ärajuhtimiseks.²⁴ Tegelikult teede olukord selliseks ei kujunenud. Venemaal 1873. aastal kehtestatud juhendis teedehituse kohta nõutakse, et tähtsamate teede puhul peaks teekraavide vahe olema neli sülda (umbes 8,5 meetrit) lai.²⁵ Ohutuse tagamiseks ja nähtavuse parandamiseks ning õhu liikumiseks teekoridoris tuli teeäärne võsa maha võtta. See võimaldas paremini näha ka metsloomade liikumist ning tagas teede kiirema kuivamise. Kohalike teede puhul selliseid nõudeid ei kehtestatud.

Eraldi tuleb rõhutada asjaolu, et veovahendite ega liikluskiiruste arengus pole 12. sajandist alates ehk 600–700 aasta kestel toimunud selliseid muutusi, mis oleksid nõudnud teede õgvendamist. Rootsi ajast kuni 19. sajandi lõpuni riigivõimude käsul toimunud teede parandused ei tähendanud uute peateede ehitamist. Teede remont ja korrastamine toimus Eesti- ja Liivimaa aladel keskajast kuni 19. sajandi lõpuni ainult inim- ja hobujõuga ning parandati vaid olemasolevate teede sõideta-vust. Pidevate teetööde tulemusena paranes mõningal määral peateede seisukord, soistel lõikudel tõsteti tähtsamad teed palkalustega toetatud muldkehale, mõnedel juhtudel kaevati teede äärde kraave ja langetati metsa vahetult teeservas, et tuuleõhk paremini teed kuivataks. Varasematel aastasadel välja kujunenud teetrasside asukohtades ja kulgemisjoontes nimetamisväärsed muudatusi ei toimunud. Muutused postitrasside kulgemises ei tähendanud täiesti uue teetrassi rajamist, vaid postitee üleviimist ühelt olemasolevalt teetrassilt teisele juba olemasolevale trassile.²⁶

²⁰ Liv-, Esth- und Curländisches Urkundenbuch nebst Regesten, 1, nr 533 (regist nr 609). Pikkusühikuna mainitakse seal *passus*'t, mis võib tähendada ka Rooma topeltsammu (u 1,48 m), aga see pole antud juhul usutav.

²¹ Keskaegse Eesti ala teede kohta vt T. Raid. Eesti teedevõrgu kujunemine, lk 109–142.

²² K. G. Mähl, Vägval: vägar och samhälle på Gotland under 1500 år. Oskarshamn, 2002, lk 39.

²³ Samas, lk 62.

²⁴ Samas; T. Raid. Eesti teedevõrgu kujunemine, lk 70.

²⁵ T. Raid. Eesti teedevõrgu kujunemine, lk 71.

²⁶ Vt nt Tallinna-Tartu postitee trassi korduvaid muutusi: E. Küng. Kulleriposti ja reisijateveo sisseseadmine Eesti- ja Liivimaa 17. sajandi esimesel poolel. – Eesti Ajalooarhiivi toimetised 2002, 8 (15), lk 205–233.

Joonis 1. Liivimaa seisustepäevade toimumiskohad 1304–1404 ja teedevõrk 15. sajandi alguses

Autor: T. Raid



Läti osas on andmed teede ajaloo kohta puudulikud. Liivimaa piirid on võetud Heinrich Laakmanni Kesk-Ida-Euroopa kaardikogu 1492. aasta Liivimaa kaardi alusel.²⁷

²⁷ Die Livländischen Staaten 1492. – Staats- und Verwaltungsgrenzen in Ostmitteleuropa: historisches Kartenwerk. Teil I, Baltische Lande. Bearb. von H. Laakmann. München: Oldenbourg, 1954.

Üksikute uute kohalike teelõikude ehitamist Eesti aladel alustati alles 19. sajandil, tihti ka eraalgatuslikus korras.²⁸ Seetõttu püsis kohaliku ja kaugliikluse võrk maastikul muutumatul kujul hämmastavalt kaua. Palju kordi lihtsam ja kergem oli vanu teid hooldada kui uusi teelõike ehitada. Tänapäeval nii tavalised teede õgvendused, möödasõidud linnadest ning suurematest asulatest ja täiesti uute teelõikude ehitamine said võimalikuks alles teedehitusmasinate tootmisega 20. sajandi algupoolel, oma osa mängis ka autostumise algus Nõukogude Liidus peale 1950. aastaid.²⁹

Seisuslike kogunemiste toimumiskohtade ja eelnevalt esitatud andmete ning põhjenduste alusel on koostatud kaart toleaeagse teedevõrgu kohta (vt joonis 1). Suure tõenäosusega peaks see olulises osas vastama Vana-Liivimaa teedevõrgu tegelikule seisule 14.–15. sajandil. Kaardil on kujutatud need teed, mis pidid sel ajal olema juba mitu sajandit toiminud, sest ilma teedeta poleks Liivimaad saanud ristida. Lisaks poleks seisustepäevadele kutsutud osavõtjad teedeta maastikul kutseid kätte saanud ja nad ise poleks jõudnud õigeks ajaks päralt. Samuti ilmneb, et peateed olid juba 500–600 aastat tagasi kirikute, linnuste ja asulate suhtes arvatavasti samadel asukohtadel nagu tänasedki peamised liiklusjooned.

Autor ja toimetus tänavad Mihkel Mäesalu ja Priit Raudkivi kasulike märkuste ja soovitude eest.

²⁸ Vt nt M. Raud. Sulg ja raamat: mälestusi ajaloo pööriaegadest. Lund: Eesti Kirjanike Kooperatiiv, 1962, lk 5–6; H. Ridbeck. Padise läbi aegade: koduloo raamat. Tallinn: A. Salmin, 2005, lk 172.

²⁹ Vt T. Raid. Eesti teedevõrgu kujunemine, lk 217–223.