

# Reisilaevaliiklus Tallinna sadamas aastatel 1837–1860

Teele Saar\*

„Nüüd ei pea me enam Inglismaad ja Prantsusmaad kadestama, kus nagu ka suure Ameerikas aurulaevaühendused nii suurepäraselt sisse seatud on, ega ka sõite Reini jõel või näiteks Berliinist Hamburgi,“ kirjutas 1837. aasta juunis ajalehes aurulaeva „Storfürsten“ reisija.<sup>1</sup> Regulaarse reisilaevaliikluse teke Eestimaa kubermangus kolm kümnendit varem, kui raudteeühendus oli oluliseks tõukeks inimeste liikumisvõimaluste avardamisele. Ühtlasi kujunes see tollase ühiskonna ruumilise mobiilsuse oluliseks karakteristikuks.

Ühiskonna uuenemine 19. sajandil suurendas kõigi seisuste liikuvust. 19. sajandi esimese poole talurahva liikumine ja suhtlemine olid suuresti seotud tema kaubandus- ja töösuhetega. Ehkki enamik eluks vajalikku valmis veel koduses majapidamises, oli siiski teatud kaupade, nagu soola või raua, ostmine saanud tavapäraseks, teisalt üha enam kaupu jõudis talumajapidamistest turgudele ja laatale. Koos linakaubanduse hoogustumisega 19. sajandi keskpaigas suurenes selle kaubaartikli turustamine ja transport väljaveosadamatesse. Kaubanduslik suhtlemine tähendas, et talurahva suhtlus ei piirdunud enam ainult oma küla, valla või kihelkonnaga, vaid oluliseks kujunesid ka kaugemal, näiteks maakonna linnades või naaberkihelkonnades toimuvad laada- ja turupäevad. Põhja-Eesti rannikukülades suunduti aga kauplemale üle lahe ning saartel ja Lääne-Eesti rannaladel viis meresõit esialgu mõisalaevadel ning hiljem juba talupoegade endi laevadel meremehi kaugetele meredele ja võrastele mandritele. Külaühiskonnas olid lisaks meremeestele väga liikuvaks seltskonnaks mõisateenijad, kes sageli liikusid koos mõisarahvaga, kas ühest mõisast teise või linnamajadesse või hoopis välisriikidesse.<sup>2</sup>

Teiste sotsiaalsete gruppide, nagu linnaelanikkond, aadlikud, sõjaväelased ja vaimulikud, mobiilsus oli endiselt seotud nende tööülesannete ja õppimisega. Mõisaomanike puhul võis see tähendada sõite oma mõisate vahel või linnamajadesse, aga ka hariduslikul eesmärgil ette võetud Euroopa reisi. 19. sajandil lisandus privilegeeritud seisuste liikuvuse juurde veel üks kaalukas põhjus – puhkus. Moderniseerivas ühiskonnas jäi osale elanikkonnast rohkem vaba aega ja seda sisustati nüüd reisidega looduskaunitesse kohtadesse või suvituspiirkondadesse. Linlaste mobiilsuse üks mõjutegureid oli muu hulgas linnaelanikkonna rahvuslik mitmekesisus, mis tekitas linna ja maa vahel pendelrännet.

Mobiilsus ise on mitmeti mõistetav termin, õigupoolest eristataksegi nelja liiki mobiilsust – füüsiline, ruumiline, sotsiaalne ja virtuaalne. Viimane neist on küll tänapäeva mobiilsuse

\* Teele Saar (1983), MA, Tartu Ülikooli ajaloo ja arheoloogia instituudi doktorant, Jakobi 2, 51005, Tartu, teele@meremuuseum.ee.

<sup>1</sup> Revelsche Wöchentliche Nachrichten (edaspidi RWN), 28.06.1837.

<sup>2</sup> E. Jansen. Eestlane muutub ajas. Seisusühiskonnast kodanikuühiskonda. Tartu: Eesti Ajalooarhiiv, 2007, lk. 137–140, 185; Eestimaa Kubernerri publikaat nr. 14, 1838; RA, EAA.29.3.3371, Akte betreffend den Transport von 3 Läuflingen, Bauernknechten aus Kassar: Ado Suurwerraw, Peter Hollmann und Andrus Remmel von Stockholm nach Reval 13.02–31.12.1854; RA, EAA.30.1.9061, Akte betreffend die zum Gute Grossenhof gehörenden Bauern sich als Matrosen weigern nach Bordeaux zu fahren 07.10.1826–09.07.1827; RA, EAA.4924.1.4492, Koondtoimik parklaev „Hioma“ kohta: laeva ehitusleping, mõõtkirjad, meeskonna teenistuslepingud, töötasu väljamaksu dokumendid, ettekanded-kirjad kapten Markussonilt jm. materjalid laeva tegevuse ja Riguldi all aset leidnud laevahuku kohta, 1848–1858.

uurimisse tekkinud mõiste. Ruumilise mobiilsuse (*spatial mobility*) mõiste võttis 19. sajandi lõpul kasutusele Ernst Georg Ravenstein, kes uuris rändemehhanismide toimimist Inglise ühiskonnas. Sellest mõistest, mida varasemas Eesti ajalookirjutuses on nimetatud ka geograafiliseks liikuvuseks,<sup>3</sup> ei saa üle ega ümber ka transpordiajalooa tegelevad ajaloolased, kuna see on üks olulisemaid näitajaid rännete, liikumisvõimaluste ja indiviidide liikuvuse uurimisel. Käesolevas artiklis lähtutakse eelkõige traditsioonilisest ruumilise mobiilsuse mõistest, mille all mõistetakse isikute või üksuste ümberpaiknemist või liikumist ühest asukohast teise mööda kindlat marsruuti, mis on kirjeldatav aja- ja ruumiühikutega. Nimetatud üksused võivad olla konkreetseid (näiteks kaubad, vahendid või inimesed), aga ka abstraktsed (nagu ideed või informatsioon).<sup>4</sup> Vastavalt sellele definitsioonile moodustavad ruumilise mobiilsuse transport, turism ja ränded. Esimesed on üldjuhul lühiajalise mõjuga, viimane aga võib olla nii lühi- kui ka pikaajaline.

Käesoleva artikli üldisem eesmärk on käsitleda regulaarse laevaliikluse arengut Vene impeeriumi Läänemere kubermangudes elanud inimeste liikumisvõimaluste raames ja selgitada Tallinna sadamat läbinud reisijateveo näitel, mil moel mõjutas aurulaevaliiklus uuritava perioodil ruumilist mobiilsust. Konkreetsemalt on vaatluse alla võetud (1) reisilaevaliikluse seadusandlik raamistik, (2) Tallinna sadama kaudu toimunud reisilaevaliinide kujunemine kuni 1860. aastani, (3) Tallinna sadamate kaudu liikunud reisijate arvukus ja dünaamika aastatel 1837–1860, (4) reisijate motiivid ja reisingimused ning (5) reisilaevaliikluse võrdlus maismaatranspordiga ühiskonna üldise mobiilsuse kontekstis. Artikkel keskendub ajavahemikule 1837–1860. Enne 1861. aastat puudus Eesti- ja Liivimaal raudteevõrk, mistõttu reisilaevaliikluse rolli määratlemine reisijateveo kontekstis annab ülevaate varase aurulaevaliikluse olulisusest tollases transpordivõrgustikus. Nendel aurulaevaliikluse esimestel aastakümnetel sai regulaarne laevaliiklus Eesti rannikul alguse ja kujunesid välja peamised rannasõiduliinid. Nimetatud veidi enam kui kahe aastakümne jooksul kujunes uudest ja tähelepanu äratavast aurulaevast igapäevane liiklusvahend.

Erinevalt purjelaevadest, mille esmane eesmärk oli kaubavedu, suutsid aurulaevad vedada regulaarselt sõiduplaani järgides ja suhteliselt kiiresti kümnete asemel sadu reisijaid.<sup>5</sup> Just nimelt aurulaeva eelist pakkuda usaldusväärset ja regulaarset transporti on peetud üheks

<sup>3</sup> Vt. nt. E. Jansen. Eestlane muutavas ajas, lk. 187.

<sup>4</sup> Indiviidide ja perekondade ruumilise mobiilsuse mõiste on sotsiaal- ja ühiskonnateadustes kasutusel olnud alates 1885./1889. aastast alates, mil Ernst Georg Ravenstein (1834–1913) avaldas ajakirjas *Journal of Statistical Society* artiklid „The laws of migration“, kus ta sõnastas üksteist rände printsiipi, mis põhinesid inglise ühiskonnas toimunud rändemehhanismide uurimisel. Ehkki Ravensteini teooriaid on hiljem korduvalt kritiseeritud ja ka ümber lükatud, on tema mõju sotsiaalteaduslike uurimuste märkimisväärne. Kuni 1970. aastateni oli transpordiuuringute juures peamiseks siiski veel vaid kaupade geograafilise liikumise uurimine, kuid sealt alates muutus üha olulisemaks ka indiviidide reiskäitumisele tähelepanu pööramine. Ja alates 1990. aastatest on mobiilsuse psühholoogia ja sotsioloogia osaks transpordi uuringutest. V. Kaufmann, M. M. Bergman, D. Joye. *Motility Mobility as Capital*. – *International Journal of Urban and Regional Research* 28.4, lk. 746; D. B. Grigg, E. G. Ravenstein and the „laws of migration“. – *Journal of Historical Geography*, 3, 1 (1977), lk. 41–43; J. Scheiner. *Mobility biographies: elements of biographical theory of travel demand*, *Erdkunde*, 2007:2, lk. 161; F. B. Schenk. *Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter. Quellen und Studien zur Geschichte des Östlichen Europa*. Band 82, Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 2014; K. Tooming. *Nälj ja ränne. 1868.–1869. aasta väljarändeliikumine Eestimaa kubermangus; Famine and Migration: The Migration Movement in the Province of Estland in 1868–1869*. – *Ajalooline Ajakiri. The Estonian Historical Journal* 2016 (156); B. Mironov. *Soziale Struktur und soziale Mobilität der russischen Bauernschaft vom 16. bis 19. Jahrhundert*, Berlin, 1976; G. Balachandran. *Indefinite Transits. Mobility and Confinement in the Age of Steam*. – *Journal of Global History*, 11 (2016), lk. 187–208; A. Anim-Addo. „Thence to the River Plate“. *Steamship Mobilities in the South Atlantic, 1842–1869*. – *Atlantic Studies Global Currents*, 13 (2016), lk. 6–24; E. S. Pryor. *Colored Travelers. Mobility and the Fight for Citizenship before the Civil War*, 2016.

<sup>5</sup> J. Armstrong & D. M. Williams. *The Impact of Technological Change. The early Steamship in Great Britain*. *Research in Maritime History*, nr. 47, 2011, lk. 54, 173.

teguriks, miks selle transpordiliigi mõju inimeste liikuvuse kasvule oli märkimisväärne. See tõttu on artikli statistilises osas vaadeldud vaid aastail 1837–1860 Tallinna sadamat läbinud regulaarsetel aurulaevaliinidel sõitnud reisijaid.

Regulaarse laevaliikluse roll ühiskonna mobiilsuse juures on seni jäänud suurema tähelepanuta. Klassikalistes merendusajaloo uurimustes vaadatakse laevaliikluse intensiivistumist tavaliselt laevade arvu ja kogutonnaži näitajate järgi. Selle poolest ei erine oluliselt ka reisilaevanduse uurimine, kus samuti on varasemad uurimused toetunud laevade arvu ja kogutonnaži näitajate jälgimisele ja sellest tulenevalt eri piirkondade võrdlemisele.<sup>6</sup> Need näitajad on küll pädevad kaubalaevastiku uurimisel, kuid nende põhjal ei saa teha põhjapanevaid järeldusi reisilaevanduse kohta. Seepärast on käesolevas artiklis keskendutud reisijate arvudele, mis võimaldab paremini analüüsida inimeste liikumisvõimalusi nii ajalises kui ka ruumilises mõttes.

## Historiograafiast ja allikatest

Reisilaevaliiklus on aga ajalookirjutuses võrreldes raudteevõrgu kujunemisega jäänud uurimisteemana tagaplaanile, mistõttu teame selle liiklemisvõimaluse kohta kahetsusväärsest vähe. Nii Ea Jansen oma põhjalikus 19. sajandi käsitluses kui ka koguteos „Eesti ajalugu V“ rõhutavad raudtee olulisust majandusarengu kiirendajana ja liikumisvõimaluste suurendajana. Jansen toob raudteed esile kui kõige tähtsamat tehnoloogilist arengut, mis suurendas liikumisvõimalusi. Mõlemas teoses mainitakse tehnoloogilise arengu ühe aspektina ka aurulaevaliiklust, kuid seda nähakse eelkõige kaubaveo kontekstis. Postijaamade kaudu toimunud reisijate liiklust uurinud Eerik Selli tõstab samuti postiliikluse vähenemisel esile raudtee mõju, jättes aga samas aurulaevanduse täielikult pildilt välja. Selli toob esile, et 1850. aastate lõpuks oli reisijate hulk mõnedel postiteedel vähenenud juba sellises mahus, et seal lõpetati reisijatevedu.<sup>7</sup>

Ajaliselt varasemaid perioode käsitlevatest uurimustest tasuks veel mainida Arvo Teringi uurimust Eesti- ja Liivimaa üliõpilaste reisidest Euroopa ülikoolidesse, milles ta annab põhjaliku ülevaate, kuidas toimus 17.–18. sajandil merereis kaubalaeval, käsitledes nii reisi kestust, hinda, olmetingimusi laevas kui ka seda, mil moel reisisihtpaika suunduvate laevade kohta infot saadi.<sup>8</sup> Eesti ja Põhja-Liivimaa alased puudutavaid 16.–17. sajandi reisikirju uurinud Triin Parts pöörab eraldi tähelepanu Eestis valitsenud reisioludele, käsitledes sealhulgas piiriületamist, teelusid, ööbimist teekonnal ja reisi turvalisust. Ehkki ta tõdeb, et merereise eelistati maismaareisidele, sest viimaseid peeti ohtlikumateks ja keerulisemateks, keskendub tema uurimus siiski vaid maismaareisidele.<sup>9</sup> Eestit käsitlevaid 18.–19. sajandi reisikirju uurinud

<sup>6</sup> Varastel aurulaevadel olid ühekordse paisumisega masinad ja madala survega katlad, mistõttu nende efektiivsus oli üsna kehv ning söe kulu suur. Katelde, masina ja sõepunkrite laevale mahutamise tulemusel muutus aga laeva kasulik pind ehk kaubaruum väga väikseks. Ülalpidamiskuludelt oli aga sama mahutavusega aurik purjelaevast kordades kallim. Kuid aurikul oli purjelaeva ees oluline eelis, esmakordselt ei sõltunud meresõit enam tuulesuunast ega -kiirusest. Aurumasin andis eelise ka sadamas manööverdamisel ja seeläbi vähenes sildumiseks vajalik ajakulu. Sõltumatus tuulest andis aga võimaluse prognoositavateks sõiduaegadeks ja plaani järgi sõitmiseks, mis saigi määravaks, et varased aurulaevad leidsid rakendust reisilaevanduses. J. Armstrong & D. M. Williams. *The Impact of Technological Change*, lk. 153–178.

<sup>7</sup> E. Jansen. *Eestlane muutuvus ajas*, lk. 187–189; S. Vahtre. (toim) *Eesti Ajalugu V. Pärisorjuse kaotamiseist Vabadussõjani*, Tartu: Ilmamaa, 2010, lk. 193–197; E. Selli. *Postijaamad riigi ja reisija teenistuses*, Tallinn: Valgus, 1976, lk. 112–113.

<sup>8</sup> A. Tering. *Ülikoolidesse sõitvate eesti- ja liivimaalaste reisiolud 17.–18. sajandil*. – E. Küng (Toim.). *Kultuuriloolised ekskursid. Eesti Ajalooarhiivi toimetised 6 (13)*, Tartu: Eesti Ajalooarhiiv, 2000, lk. 67–104; A. Tering. *Eesti-, liivi- ja kuramaalased Euroopa ülikoolides 1561–1798*, Tartu: Eesti Ajalooarhiivi kirjastus, 2008.

<sup>9</sup> T. Parts. *Reisimisest läbi Eesti ja Põhja-Liivimaa Venemaale. 16. sajandi II poole ja 17. sajandi reisikirjade põhjal*. Magistritöö. Tartu, 2007.

Marge Rennit on reisioludele tähelepanu pööranud vaid põgusalt, keskendudes peamiselt reisijate teekonnalt nähtud asulate ja elu-olu kuvandile. Reisiolud tulevad tema uurimustes esile vaid juhul, kui need on reisirakka autori erilist tähelepanu pälvinud.<sup>10</sup>

Selline uurimisseis ei ole omane ainult Eestile, sarnast suundumust on esile toonud ka suurte mereriikide, nagu näiteks Inglismaa uurijad. Neadki on tõdenud, et laevaliiklus kui üks laiemat mobiilsust rajajaid jääb uurimisprobleemina 19. sajandi kontekstis sageli raudteetranspordi varju.<sup>11</sup> Meile lähemast piirkonnast leiab uurimusi regulaarsete reisilaevaliini kohta Soomest, kus on avaldatud populaarteaduslikke teoseid reisilaevaliiklusest Soome lahel pärast 1837. aastat.<sup>12</sup> Need käsitlevad küll laevaliiklust Helsingi ja Tallinna vahel, kuid on siiski oma sisult pigem laevade kui laevaliikluse ajalugu. Käesolevale artiklile lähim teemakäsitlus on Kari Jokineni 1994. aastal Helsingi Ülikoolis kaitstud magistr töö Soome ranniku varasest aurulaevaliiklusest.<sup>13</sup> Jokinen käsitleb oma magistr töö Soome esimeste aurulaevaliikluse tegevust, keskendudes nii reisijateveo kui ka laevandusettevõtete majandusliku toimimise analüüsile.

Artikkel tugineb iganädalasel ajalehtedel Revallsche Wöchentliche Nachrichten (edaspidi RWN) ja Estländische Gouvernements Zeitung (EGZ) ilmunud aurulaevaliikluse aruanetele perioodist 1837–1860. Ajakirjanduses ilmunud saabuvate ja lahkuvate reisijate teadaanded esitavad igal nädalal laevade kaupa nii Tallinna sadamasse saabunud kui ka sealt lahkunud sõitjate üldarvud ja reisijate arvud vastavalt reisi siht- ja lähtekohadele. Seejuures tuleb aga silmas pidada, et mõne reisi algus- ja lõpp-punktide märkimisel on need andmed ebajärjekindlad, näiteks Tallinnast Riia suunas liikuvate reisijate puhul on ainult mõnel juhul esile toodud, kui reisija sõitis Haapsallu, Hiiumaale või Muhusse. Üldjuhul on nad arvestatud aga Riiga reisijate hulka. Samuti on toimitud Helsingi kaudu Stockholmi või Turusse reisijatega – kord on nad eraldi välja toodud, teisel jälle koos Helsingisse sõitjatega.

## Reisimist raamistav seadusandlus

Vastavalt 1842. aastal kehtestatud reisilubade väljaandmise eeskirjale olid reisijad kohustatud tõendama, et neil on olemas reisiks vajalik tagatis olemas, või on nad oma lahkumisest ajalehes teavitanud ja peavad esitama vastava tunnistuse aurulaeva esindajale.<sup>14</sup> Seepärast on ajalehtedes ilmunud ülevaadetes peaaegu alati välja toodud ka osade reisijate nimed. Näiteks 29. juunil 1857 (vkj.)<sup>15</sup> on Peterburist aurulaevaga „Fürst Menschikow“ Tallinna saabunud tõeline riiginõunik von Baer, riiginõunik krahv Igelström, polkovnikud Lindner ja von Lüders, parun von Maydell, kolleegiuminõunik Bollinsen, artist Konsky, aukodanik Schwabe,

<sup>10</sup> M. Rennit. Koduõpetajana Eestimaal. Johann Joachim Bellermanni reisirakka aastast 1781. – Tuna 2012, nr. 1, lk. 15–23; M. Rennit. Eesti linnade kuvand 18. ja 19. sajandi reisirakanduses. – R. Pullat (toim.). Vana Tallinn XXIV (XXVIII), Tallinn: Estopol, 2013, lk. 214–255; M. Rennit. Narva ja Ivangorod: linnad kahe maailma piiril. 18. ja 19. sajandi reisirakanduse põhjal. M. Ivask (toim.). Narva Muuseumi toimetised 15. Narva: Narva Muuseum, 2014; M. Rennit. 18. sajandi Eesti alade kirjeldused Euroopa reisirakanduses – kasutatud allikad ja raamatute retseptioon. – K. Kaju (toim.). Balti kirjasõna ja kultuurielu valgustusajastu peeglis. Eesti Ajalooarhiivi toimetised 21 (28), Tartu: Eesti Ajalooarhiiv, 2014, lk. 223–247.

<sup>11</sup> J. Armstrong & D. M. Williams. The Impact of Technological Change, lk. 75, 77.

<sup>12</sup> R. Blomgren, T. Malmberg, P. Raudsepp. Laiva saapui Helsingin. Helsingin matkustajalaivaliikenteen kehitys 1820-luvulta nykypäivään = Ett skepp anlöpte Helsingfors : passagerarartrafikens utveckling i Helsingfors hamm från 1820-talet till nutid = Ship sailed to Helsinki : the development of passenger ship traffic in Helsinki from the 1820s to the present day, Helsinki: Raud, 2006; Höyrylaivalla Tallinnan: Matkustajahöyrylaivaliikenne Suomenlahden yli vuodesta 1837 alkaen. Helsinki: Raud, 2018.

<sup>13</sup> K. Jokinen. Suomen rannikoiden höyrylaivaliikenteen varhaiset vuodet 1837–1854, Suomen historian Proguardu tutkielma, 1994.

<sup>14</sup> RA, EAA.291.1.14071, 151. Delo po pros'be učreditelej tovariščestva „Mediator“ ob učreždenii parohodstva na severnom beregu ostrova Jezelja, 1853–1856.

<sup>15</sup> Kõik kuupäevad on artiklis esitatud vana kalendri järgi, juhul kui ei ole märgitud teisiti.

kaupmehed Ritter, Pahnke ja H. von Knieriem, õpetajanna Kettler, kandidaat Kühlewin. Ühtekokku 188 reisijat, kellest 163-le sihtkohaks Tallinn ja 25-le Helsingi.<sup>16</sup>

Reisijate nimekiri oli üks dokumentidest, mille laevajuht tollideklaratsioonis pidi esitama. 1731. aasta mere-tolli reeglistik kohustas iga laevajuhti sadamasse saabumisel esitama 24 tunni jooksul (välja arvatud tormi korral) tollideklaratsiooni keeles, mida ta valdab. Deklaratsioon pidi sisaldama laeva nime, laevajuhi nime ja rahvust, märke, kust laev tuleb ja millist lasti kannab, ning samuti infot laeval oleva proviandi ja muu varustuse kohta. Lisaks oli laevajuht kohustatud esitama oma passi ning kõik laevateenijad ja reisijad ilma varjamise ja peitmiseta üles tähendama. Reisijatel ja meeskonnaliikmetel oli enne vastava loa saamist keelatud laevast väljumisel pagasit ja muid neile kuuluvat vara kaasa võtta. Laeva laadimise ja lastimise ajal oli nõutud tolli järelevalve viibimine laeval, et laevale või laevalt maale ei saaks tuua deklaratsioonis mitte esitatud kaupu ja esemeid.<sup>17</sup>

Tollideklaratsioonis esitatavale reisijate nimekirjale kehtestatud nõuded täienesid pidevalt. 1842. aasta tolliseaduses oli nõutud reisijate arvu ja nendest igapähega kaasas oleva vara kirjapanek ning eraldi välismaalastest reisijate juures nende nime, seisuse ja sõidu sihtkoha märkimine.<sup>18</sup> Reisijate nimekiri oli tollideklaratsioonis esitatud seetõttu, et see oli otseselt seotud reisijatega kaasas oleva pagasi kontrollimisega. 1857. aasta tolliseadus märkis juba täpsustavalt, et kõik laevajuhid, nii välis- kui ka Vene sadamatest saabuvad, peavad tolli järelevalveametnikule esitama laevareisijate nimekirja, milles on märgitud nende nimi ja pagas ning pagasi asukoht laevas. Vastavalt sellele nimekirjale toimus ka laeva lossimine.<sup>19</sup>

Järelevalve välismaalaste üle oli Vene keisririigis erilise tähelepanu all, sest usuti, et nende kaudu levivad Euroopast Venemaale revolutsioonilised meeleolud. Pärast dekabristide ülestõusu (1825) asutati keisri kantselei juurde kolmas osakond, mille kolmanda ekspeditsiooni alluvuses oli järelevalve teostamine välisriikide kodanike üle (sealhulgas ka salajane järelevalve). Osakond pidas iga-aastaselt registrit Venemaale saabunud välismaalaste üle, kus märgiti ära saabuja järjekorranumber templiga, saabumise kuupäev, saabuja nimi, perekonnanimi ja seisus, rahvus ja riiklik kuuluvus, kust saabus, sissesõidu põhjus ja elukoht Venemaal. Erilist valvsust nõuti ka välisriikides asumatelt saatkondadelt ja konsulaatidelt, mis Venemaale sõitjatele passe väljastasid. Venemaale saabumisel väljastas välismaalastele elamisloa kubermangu valitsus (meritsi saabunutele sadamaametnik). Kolmandale osakonnale esitati igakuiselt aruandeid nende piirkonnas viibivate välismaalaste kohta, milles toodi ära üksikasjalikud andmed: täielik nimi, seisus, riiklik kuuluvus, sissesõidu eesmärk ja kelle soovitusel, kust tuleb ja kelle juurde läheb, millal saabus Venemaale ja iseloomulikud tundemärgid (vanus, kasv, juuste ja silmade värvus, näokuju), elukoht Venemaal. Ehkki 1840. aastate alguses oli suhtumine välismaalastesse liberaliseerunud, pöörasid 1848. aasta revolutsioonid need reformid tagasi. Teisalt aga tajuti Vene võimuladvikus hästi välismaalaste panust majandus-, haridus- ja kultuuriellu, mis pärast Krimmi sõda (1853–1856) tõi kaasa seaduste muutmise ning kaubanduse, põllumajanduse või tööstusega tegelevatele välismaistele spetsialistidele anti teatud tingimustel võrdsed õigused Vene alamatega.<sup>20</sup>

1850. aastate lõpul asuti seoses laevaliikluse elavnemisega välja töötama reegleid, mis puudutasid välismaalt aurulaevadega Venemaale saabunud reisijaid. Vastavas seadusepro-

<sup>16</sup> Estländische Gouvernements-Zeitung (edaspidi EGZ), 08.07.1857.

<sup>17</sup> Polnoe sobranie zakonov (PSZ) I. T VIII, 1731, S.-Peterburg 1732, nr. 5733.

<sup>18</sup> Svod ustavov kazennago upravljenija. Čast' vtoraja. Učredežnija i ustavy tamožennje. Sanktpeterburg, 1842.

<sup>19</sup> Svod zakonov Rossijskoj Imperii : izdanija 1857 goda. Tom 6, Ustavy tamožennje. Sanktpeterburg: Tipografija II Otdelenija Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Veličestva Kanceljarii, 1857.

<sup>20</sup> A. Tihonova. Nadzor za inostrancami v rossijskoj imperii (1801–1861 gg.), dissertacija na soiskanie učenoj stepeni doktora istoričeskix nauk, Smolenskij gosudarstvennyj universitet, Brjansk, 2014, lk. 217–221, 293–295, 317, 384.

jektis nähti ette, et tolliseadustiku paragrahvi 1313 alusel peab laeva kapten, kelle laeval on reisijaid välismaalt või Soomest, koostama kaks täpset nimekirja. Esimeses neist tuli märkida reisija nimi, perekonnanimi, seisus ja mis riigi alamaga on tegemist, teine nimekiri aga pidi sisaldama reisija kirjeldust ning temaga kaasas oleva pagasi sisu ja kogust. Samasuguseid reisijate nimekirju pidid koostama ka kaptenid, kelle laevad saabusid Venemaa või Soome sadamatest. Sarnased nimekirjad olid nõutud ka laeva lahkumisel sadamast, kuhu tuli kirja panna kõik laevaga välja sõitvad reisijad ja nende pagas.<sup>21</sup>

Kapteni koostatud nimekirjad olid mõeldud esitamiseks laeva üle vaatavale tolliametnikule, kellele kapten esitas need koos reisijate passidega. Esimese nimekirja, mis sisaldas reisijate nimesid, seisust ja riiklikku kuuluvust, saatis laeva üle vaatav ametnik Tallinna linnakantsleile. Viimane oli kohustatud nimekirja esitama vastavale kubermangu ametnikule, kellele ta pidi nimekirjast jätma ära kirja. Teise nimekirjaga tuli aga käituda vastavalt 1857. aasta tolliseaduse paragrahvile 1313,<sup>22</sup> pärast mida pidi need tollis esitama koos laeva ülejäänud dokumentidega.<sup>23</sup>

Vene sadamast välisriiki siirduva aurulaeva kapten oli kohustatud enne laeva väljumist koostama reisijate nimekirja, mis vastas samadele nõuetele nagu saabuvate reisijate puhul. See tuli koos reisijate passidega esitada passidega tegelevale ametnikule, kes märgistas kõik passid templiga „Esitatud Tallinnas üle piiri sõiduks“ koos kuupäevaga. Pärast seda protseduuri tagastati passid aurulaeva kaptenile. Kõigi lahkuvate reisijate kohta tehti vastavalt kapteni esitatud nimekirjale ja passidele tolliameti poolt peetavasse raamatusse sissekanne. Samuti olid aurulaeva kontorid kohustatud väljasõidule eelneval päeval reisijate nimekirju esitama Tallinna tollile, sest viimane võis teostada vastavalt tolliseadusele laeva laadimise/laevale mineku juures järelevalvet.<sup>24</sup>

Laevadega Venemaale saabuvatelt reisijatelt, kes kavatsesid riigis viibida alla kahe nädala, välismaalase passi ei nõutud. Piisas, kui neil oli olemas Vene saatkonnas või konsulaadis viseeritud rahvuspass, kuhu oli tehtud sissekanne, et sellel „Venemaa linna \*\*\*\*<sup>25</sup> saabuval välismaalasel \*\*\*\*“ on lubatud kuni nimetatud kuupäevani riigis viibimine ja saabumisel selle passi ettenäitamisel sadamaametnikele. Viseeritud pass andis õiguse viibida ainult sadamalinna ning sellega ei olnud lubatud linnast lahkuda teistesse Venemaa piirkondadesse. Tähtaja

<sup>21</sup> RA, EAA.29.3.2321, 1 2. Akte betreffend die Regeln nach denen die mit Dampfschiffen aus dem Auslande ankommenden oder dorthin absendenden Reisenden in den Russischen Häfen durchzulassen sind. Band III 25.03.1860–12.10.1861.

<sup>22</sup> Tolliseaduse punkt 1313 nägi ette, et kõik aurulaeva kaptenid, kes teevad regulaarseid reise Venemaa ja välismaa või Vene, Soome ja Baltikumi sadamate vahel, on laeva saabumisel sadamasse kohustatud esitama tollijärelevalve ametnikule reisijate nimekirja, mis on tehtud piletite esitamise ajal ja kus on näidatud reisijate ja nende pagasi asukohad igäihe kohta eraldi. Vastavalt sellele nimekirjale pidi trümmis asuv reisijate pagas laevast maha laaditama. Reisijatega kaasas olevaid piasju see nimekiri ei puudutanud. Svod zakonov Rossijskoj Imperii : izdanija 1857 goda. Tom 6, Ustavy tamožennje. Sanktpeterburg: Tipografija II Otdelenija Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Veličestva Kanceljarii, 1857.

<sup>23</sup> RA, EAA.29.3.2321, 1 2p. Akte betreffend die Regeln nach denen die mit Dampfschiffen aus dem Auslande ankommenden oder dorthin absendenden Reisenden in den Russischen Häfen durchzulassen sind. Band III 25.03.1860–12.10.1861.

<sup>24</sup> RA, EAA.29.3.2321, 1 5–5p. Akte betreffend die Regeln nach denen die mit Dampfschiffen aus dem Auslande ankommenden oder dorthin absendenden Reisenden in den Russischen Häfen durchzulassen sind. Band III 25.03.1860–12.10.1861; Vastavalt tolliseaduse punktidele 1170, 1316 ja 1317 oli tolli järelevalve ametnik kohustatud kontrollima, et laaditavale laevale ei viidaks keelatud asju ja juhul kui neid ei leitud laaditavate asjade hulgast, siis pidi ta määrama laeva laadimiseks lõpptähtaja ning teatama kõigist laevale laaditud asjadest tollivalitsusele. Svod zakonov Rossijskoj Imperii : izdanija 1857 goda. Tom 6, Ustavy tamožennje. Sanktpeterburg: Tipografija II Otdelenija Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Veličestva Kanceljarii, 1857.

<sup>25</sup> \*\*\* tähistavad dokumendis lünka või kolme punkti, mille asemele tuli sissekandesse märkida linna ja reisija nimi.

möödumisel oli välismaalastest reisija kohustatud merd mööda tagasi pöörduma. Pikemaks riigis viibimiseks või sadamalinnast kaugemale sõitmiseks oli ta kohustatud aga Vene passi taotlema. Kui välismaalane lahkus riigist samal viisil, nagu ta saabunud oli (merd mööda), siis võis ta seda teha sama passiga, kuid pidi lisaks esitama tavalisele paberile kirjutatud politseitunnistuse, et tema lahkumisele mingeid takistusi ei ole. Välismaalase soovil võis selle tunnistuse ka tema passi kirjutada. Need välismaalastest reisijad aga, kes otsustasid sadamalinnast tagasi kodumaale üle maapiiri pöörduda, olid kohustatud ärasõidul välismaalase passi omama.<sup>26</sup>

Pass oli 19. sajandi Venemaal ka siseriiklikult tähtis dokument, mille abil riik teostas nii järelevalvet julgeoleku seisukohast kahtlaste isikute üle kui ka maksukogumist. 4. juulil 1828 kehtestatud reisilubade ja teekonnapasside määrus nägi ette, et teekonnapass, kas tähtjaline või tähtjatu, pidi olema kõigil oma elukohast lahkuvatel isikutel sõltumata seisusest. Vastavalt määrusele esines ka erandeid, näiteks aukodanikest kaupmeestele, kellele anti tähtjatuid reisilube või teekonnapasse. Tähtjalist passi ei nõutud ka erusõjaväelastelt ja nende naistelt-lastelt ega aadlikelt, kes teenistuses ei viibinud, aga omasid aadlidiplomeid või matriklitunnistusi. Samas aga aadlikud või nende proudad, kes soovisid sõita kohta, kus reisidokument oli nõutav, pidid selle siiski tsiviilasjade kubernerilt 90 kopika eest taotlema. Samuti kehtisid reisidokumentide taotlemiseks eraldi reeglid puhkusele sõitjatele militaar- ja tsiviilametnikele ning vaimulikele.<sup>27</sup> 1816. ja 1819. aasta talurahvaseaduste kohaselt tohtisid talupojad ainult passi olemasolul väljaspool koduvalda viibida. Passe väljastas mõisapolitse, kes teostas järelevalvet valla territooriumil viibivate isikute üle. Ilma mõisapolitse'i väljastatud teekonnapassita ei olnud valla elanikul lubatud kauemaks kui kaheksaks päevaks vallast lahkuda. Kui elanik kavatses pikemalt eemal viibida, nõuti talt mõisavalla vastavat passi, mis andis õiguse kogu kubermangu piirides liikuda, kuid mida siiski iga-aastaselt uuendada pidi. Naaberkubermangu reisimiseks väljastati mõisapolitseist tähtjalised teekonnapassid, ilma milleta kubermangu piire ületada ei tohtinud, ja kui sõit toimus Venemaa kubermangudesse, oli nõutav, et see peab olema koostatud vene keeles.<sup>28</sup>

## Reisilaevaliitude kujunemine 1860. aastani

Pärast esimest majanduslikult tasuvat aurulaeva kasutuselevõttu 1812. aastal Šotimaal<sup>29</sup> laienes aurikute kasutamine kogu Euroopas mõne kümnendi jooksul kiirelt. Sarnastest arengutest ei jäänud puutumata ka Venemaa, hoolimata keiser Nikolai I arvamusel, et aurulaevad on moeröögatus, mis tuleb ja läheb.<sup>30</sup> 1825. aasta oktoobris seati Londoni

<sup>26</sup> Erijuhuna käsitles reeglistik välisriikide kaubalaevade meremehi, kes sadamalinnades üle talve elasid. Nemand olid kohustatud omama riigis viibimise luba, mis kehtis kuni esimese väljasõiduni. Selle said nad taotleda kubernerilt või linnaametnikult või vastavate puudumisel sadamavõimudelt. Nimetatud loa väljastamiseks pidi meremehel olema tolliameti tunnistus, et see isik ikka laevamunsterrolli sisse kantud on. Reeglistik passide jagamise kohta välismaalastele, kes Venemaale üle Euroopa piiri tulevad ja riigis viibivad. 29. juuli 1860.

<sup>27</sup> RA, EAA.29.3.2583, Akte betreffend die Erteilung der Reisescheine. Band I, 06.06.1852–17.06.1865.

<sup>28</sup> A. Must. Eestlaste perekonnaloole allikad, Tartu: Kleio 2000, lk. 183; RA, EAA.29.3.2762 Akte betreffend die Erteilung von Pässen an die Bauern zur Reise nach Finnland. Band I 15.05.1853–02.06.1860.

<sup>29</sup> Esimene kommertseesmärgil kasutatud aurulaev oli 1802. aastal Šotimaal William Symingtoni ehitatud püksir Charlotte Dundas, mida küll katsetati, aga majanduslikku edu selle kasutamine ei toonud. Robert Fulton oli aga esimene, kelle laev „Clermont“ suutis järgida sõidugraafikuid ning mida kasutati edukalt Hudsoni jõel kommertseesmärgil. Henry Belli ehitatud ratasaarik „Comet“ alustas 1812. aastal Clyde'i jõel regulaarreise Glasgow ja Greenocki vahel, olles esimene Euroopas edukat kasutust leidnud aurulaev. Th. Crump. A Brief History of How the Industrial Revolution Changed the World. London: Robinson, 2010, lk. 169–170; J. Armstrong & D. M. Williams. The Impact of Technological Change, lk. 76.

<sup>30</sup> Esimese aurulaeva Venemaal – „Jelizaveta“ – ehitas 1815. aastal šotlasest insener ja tööstur Charles Baird (1766–1843).

aurulaevaomanike konverentsil eesmärgiks. Kuna reisijateveoks mõeldud meretee Taani väinade kaudu oli liiga pikk, siis otsustati marsruuti lisada peatus Lübeckis. 1827. aastal tegi Inglise aurik „George the Fourth“ esimese proovireisi Londonist Peterburi, mille käigus ta peatus ka Tallinnas. See on teadaolevalt esimene kord, kui aurulaev Eesti sadamas sildus. Luba laevaliini asutamiseks saadi 26. veebruaril 1828 (ukj.) ja ehkki sellel liinil opereerimisest oli huvitatud ka Lübecki kaupmees ja ettevõtja Nikolaus H. Müller, avasid Londoni-Lübecki-Peterburi liini samal aastal siiski Inglise laevaomanikud. Lübecki kaupmeeskond ei leppinud olukorraga ja otsustas 1820. aastate lõpul omal kapitalil põhineva auriku Lübecki ja Peterburi vahele sõitma panna. Sel eesmärgil seadsid nad sisse suhted Vene laevandusettevõtjatega, kellega plaanisid koostööd teha, ja liinile nähti ette kaks aurulaeva. 1829. aastal aga avaldati ukaas, mis andis Peterburi töösturile Francis Bairdile 12 aastaks privileegi talle kuuluvate aurikutega 55. laiuskraadist lõuna pool asuvatest sadamatest Soome lahe sadamatesse sõita. Seetõttu otsustasid Peterburi ettevõtjad aurikud Vene lipu alla sõitma panna ja nii alustasidki 1830. aastate algul aurulaevad „Nikolai I“ ja „Alexandra“ reise Peterburi-Lübecki liinil.<sup>31</sup>

Aurulaevade omanikud taipasid üsna kiirelt sõiduvahendi potentsiaali pakkuda mitmesuguseid lõbureise ja väljasõite.<sup>32</sup> 12. augustil 1832 tegid 20 Riia kaupmeest ja nende perekonda G. W. Schröder & Co.'le kuulunud aurulaeval „Graf Cancrin“ lõbureisi, mille käigus külastati Ruhnu saart ning Kuressaaret ja Pärnut. Kolm aastat hiljem, 1835. aastal tegi tavapäraselt Riia-Lübecki liinil sõitnud aurulaev „Aleksander Nikolajevitš“ lõbureisi Tallinna. Reis Riist algas 2. juulil ja tagasisõit oli plaanitud 8. juulile. Tallinnas viibimiseks oli ette nähtud vähemalt kaks päeva. Edasi-tagasi-reisipilet maksis 30 hõberubla ning neile, kes ainult Tallinnast Riiga soovisid sõita, 20 hõberubla.<sup>33</sup>

1835. aasta osutus eriliseks veel seetõttu, et sel aastal andis Vene keiser välja ukaasi Läänemere Vene sadamate vahel sõitvate aurulaevaseltside asutamiseks.<sup>34</sup> Vastavalt sellele pidid Läänemere sadamate vahelist liiklust plaanivad asutajad esitama rahandusministeeriumile kinnitamiseks ettevõtte põhikirja. Viimases oli vastavalt ukaasile kuus kohustuslikku punkti: ühing on kohustatud nimetama laevad, millega Läänemere sadamate vahel ühendust peetakse; esmalt noteeritakse 600 aktsiat nominaalväärtusega 250 bankorubla, selle eest ostetakse aurikud ja kaetakse ettevõtte esialgsed tegevuskulud; ettevõtte tegevuse juhtimiseks valitakse esimesel aastal aktsionäride hulgast kaks, hiljem kolm direktorit, kellest vähemalt üks peab alati samaks jääma; erakorraliste asjaolude ilmnmisel peab aktsionäride enamus allkirjastatud otsuse andma; tülid lahendatakse direktorite hääleteenamusega kolme aktsionäri juuresolekul ning viimase punktina oli ette nähtud, et aurulaevadel on lubatud kõik tegevusalad, mis ei ole seadustega keelatud või kehtestatud privileegidega vastuolus. Ülejäänud punktid, mis puudutasid raamatupidamist, igapäevast kuluarvestust, kasumi jagamist ja muud sarnast, pidid olema paika pandud ettevõtte põhikirjas kehtestatud reeglitega.<sup>35</sup>

Juba 1833. aasta lõpul aurulaevaseltsi asutamise kavaga välja tulnud Turu kaupmehed Johann Christian Trapp ja Carl Åkermann, kes kavatsesid sisse seada regulaarse laeväihenduse Stockholmi, Turu, Helsingi, Tallinna ja Peterburi vahel, asusid nüüd Soome lahe mõlemalt kaldalt oma aktsiaseltsile aktsionäre otsima. Inglismaalt ja Rootsist telliti aurulaevad

<sup>31</sup> K. Radunz. 100 Jahre Dampfschiffahrt 1807–1907. Schilderungen und Skizzen aus der Entwicklungsgeschichte des Dampfschiffes. Rostock, 1907, lk. 54, 57–58.

<sup>32</sup> Esimene sarnane lõbureis leidis aset 1823. aasta septembris Inglismaal, kus tavapäraselt Southamptoni ja Cowesi vahel ühendust pidanud ratasaurik „Medina“ tegi reisi ümber Wighti saare. J. Armstrong & D. M. Williams. The Impact of Technological Change, lk. 86.

<sup>33</sup> Revalsche Zeitung, 22.05.1870, 23.05.1870, 26.05.1870; RWN, 10.06.1835.

<sup>34</sup> Eestimaa kubernerri publikaat nr. 96, 1835.

<sup>35</sup> Samas.



19



**Das Dampfschiff „VICTORIA“**  
geführt von Capitain **H. J. Hansson**,

wird während der diesjährigen Navigation eine regelmässige Verbindung zwischen  
*St. Petersburg, Reval, Helsingfors und Wiburg* unterhalten.

**Das Schiff geht direct hinauf bis St. Petersburg, wodurch den Passagieren eine grosse Bequemlichkeit gewährt wird.**

**Die Abfahrtstage aus Reval werden sein:**  
Jeden **Mittwoch** über **HELSINGFORS** nach **ST. PETERSBURG**.  
Jeden **zweiten Sonntag** direct nach **ST. PETERSBURG**.

**Preise der Plätze:** (ohne Restauration).

Von Reval nach St. Petersburg über Helsingfors und direct nach Helsingfors	Kajüte.		Sitzplatz.		Verdeck.		Für eine vierstüchtige Equipage.		Für eine zwanzigstüchtige Equipage.		Für ein Drachschiff.		Für eine zwei stündige Equipage.		Für einen Hund.	
	1.ter Platz.	2.ter Platz.	3.ter Platz.	4.ter Platz.	1.ter Platz.	2.ter Platz.	R.	C.	R.	C.	R.	C.	R.	C.	R.	C.
	10	8	7	6	3	10	12	8	6	2	25	1	60	2	—	
	4	3 50	3 25	3	2	4	50	3	20	2	25	1	60	—	80	

**R E V A L**

Kinder unter zwölf Jahren zahlen die Hälfte auf dem Verdeck; zwei Kinder können einen Platz in der Kajüte einnehmen und zahlen nur für eine Person.  
Passagiere in der Kajüte können an Gepäck 100 Pfund kostenfrei mitnehmen; dagegen auf dem Verdeck nur 50 Pfund. Für Übergewicht wird 25 Cop. per Pud bezahlt.  
Wer zu der, für die Abfahrt des Dampfschiffes angezeigten Stunde nicht an Bord ist, bleibt zurück, ohne das für's gelöste Reisebillet eingetragene Geld zurückgezahlt zu erhalten.  
Passagierreflecten müssen mit dem Familiennamen des Eigenthümers bezeichnen und wenigstens 2 Stunden vor der Abfahrt an Bord gebracht sein. Equipagen dürfen

Vene aurulaeva „Victoria“ kuulutus Eestimaa Kubermangu Teatajas, 18.05.1853.

sarnastele marsruutidele. Peterburis asutatud aurulaevaselts Mediator alustas 1853. aastal samuti ratasaurikutega „Thetis“ ja „Naslednik“ regulaarset laevaliiklust Peterburi-Tallinna-Haapsalu-Muhu-Riia-Liepāja liinil. Samal aastal alustas Peterburis tegutsenud laevandus ja aurulaevaselts Delphin aurulaevaga „Victoria“ reise Peterburi-Helsingi-Tallinna liinil.<sup>36</sup> Samal aastal alanud Krimmi sõda (1853–1856) ja sellega kaasnenud blokaad Läänemeresulgesid kogu laevaliikluse Venemaa Läänemere sadamates kaheks navigatsioonihooajaks.<sup>37</sup>

Laevasõidu taastamine 1856. aastal tõi kaasa nii uued liinid kui ka tihedama konkurentsi senistel liinidel. Konkurents Tallinnast Riia ja Peterburi suunal üha tihenes. 1856. aastal astus aurulaevaomanike ringi Viimsi mõisaomanik krahv Theodor von Buxhövdén (1812–1871), kellele kuulunud reisi-kaubaaurik „Wiems“ sõitis nimetatud hooajal liinidel Tallinn-Muhu-Riia, Tallinn-Peterburi ja Tallinn-Riia-Stettin.<sup>38</sup> Täiesti uue liinina avas 1856. aastal Soome Aurulaevaselts Helsingi-Tallinna-Lübecki laevaliini.

Järgmisel, 1857. aasta laevasõiduhooajal lisandus Peterburi-Riia liinil veel üks uus lae-

„Storfürsten“ ja „Fürst Menschikoff“, mis alustasid 1837. aasta navigatsioonihooajal regulaarset reisilaevaliiklust Stockholmi-Turu-Helsingi-Tallinna-Peterburi liinil.<sup>36</sup> 1849. aastal pani raskustesse sattunud Turu Aurulaevaselts laevad müüki.

Seitse aastat hiljem, 13. mail 1844 alustas Peterburi tööstur Francis Baird aurulaevadega „Daria“ ja „Riga“ regulaarseid reise liinil Peterburi-Tallinn-Virtsu-Riia. Ehkki juba kuu hiljem teatas ettevõtja, et laevad nüüd enam Virtsus ei peatu, kuna sellesse sadamasse sissesõit on laevadele ohtlik.<sup>37</sup> Sellest Francis Bairdi poolt 1840. aastatel avatud laevaliinist kujunes kuni Esimese maailmasõjani üks olulisemaid Läänemere kubermangude pealinnasid Peterburiga ühendav liin. Laevaliini peatuskohtade hulka kuulusid ka mitmed kuurortlinnad Eesti- ja Liivimaa kubermangu rannikul, mistõttu võiks seda nimetada ehk ka siinseks „kuurordiliiniks“.

Kuna reisijaid laevadele jätkus, siis lisandusid 1850. aastatel juba konkureerivad liinid samadele või

<sup>36</sup> RWN, 18.03.1835, 25.03.1835, 10.06.1835, 20.05.1837.

<sup>37</sup> RWN, 15.05.1844, 12.06.1844.

<sup>38</sup> EGZ, 11.05.1853.

<sup>39</sup> 1853. aasta navigatsioonihooaega 7. oktoobril alanud Krimmi sõda veel ei puudutanud. Inglise ja Prantsuse laevastik blokeerisid Venemaa Läänemere sadamad 1854. aastal, millega katkes kogu laevavahetus kuni 1856. aasta kevadeni.

<sup>40</sup> EGZ, 04.06.1856, 30.07.1856; 08.10.1856.

vaselts – Riia Aurulaevaselts (*Rigasche Dampfschiffahrts-Gesellschaft*), millele kuuluvad aurulaevad „Hero“ ja „Leander“ alustasid sõite Peterburi-Tallinna-Haapsalu-Muhu-Riia liinil.<sup>41</sup> Samal ajal kadusid aga nimetatud liinilt Francis Bairdi ettevõtte laevad. Riia Aurulaevaselts tegutses sel liinil edukalt kuni 1911. aastani (kokku oli laevaseltsil nende aastate jooksul sel liinil 11 laeva), mil transatlantilisi laevaliine opereerinud Ida-Aasia Aurulaevaselts ta konkurentsist välja tõrjus. 1858. aastal soetas Riia Aurulaevaselts Inglismaalt 250-hobujõulise masinaga auriku „Admiral“.

Ehkki Bairdi laevad tiheda konkurentsi tingimustes enam Peterburi ja Riia vahel ei sõitnud, lisandusid sellele liinile 1858. aastal Pohjanmaa Aurulaevavähiingu (Österbottniska Ångfartygs Aktiebolag) „Grefve Berg“ ja „Alexander II“. Soome laevade sõit selle liinil jäi aga lühikeseks, vastu peeti vaid kaks hooaega – 1858 ja 1859. 1860. aastast oli „Grefve Berg“ Stockholmi-Turu-Helsingi-Tallinna-Peterburi liinil ja „Alexander II“ müüdnud Riia Aurulaevavähiingule ning selle asemele soetatud „Alexander“ sõitis Tallinna-Lübecki liinil.<sup>42</sup>

### Tallinna sadamat läbinud reisijad

Määratlemaks regulaarse laevaliikluse mõju mobiilsusele, on analüüsitud Tallinna sadamasse ajavahemikus 1837–1860 saabunud liinireise teinud reisiaurikute reisijate arve. Joonisel 1 on esitatud nii sadamasse saabunud kui ka sealt lahkunud reisijad. Joonisel ei ole kajastatud aastad 1837–1839, sest nende kohta on olemas vaid üldised Turu Aurulaevaseltsi aastaaruandes esitatud reisijate arvud, ega aastaid 1854–1855, mil laevaliiklus Venemaa Läänemere sadamates oli Krimmi sõja tõttu katkenud.

<sup>41</sup> EGZ, 03.06.1857.

<sup>42</sup> EGZ, 05.05.1858, 08.09.1858, 02.05.1860, 03.10.1860.

400



**Dampfschiffahrts-Anzeige.**

## Von Reval

**nach Riga, Mohn-Sund und Stettin und zurück.**

Das dem Herrn Grafen von Buchowden gehörige, in gutem Stande befindliche und bequem eingerichtete, mit Kupfer beschlagene Dampfschiff

# WIEMIS,

geführt vom Capitaine A. Allinson, wird im Laufe dieses Sommers nachstehende Reisetouren beverkeftigen:

<b>Juli-Monat.</b>		<b>September-Monat.</b>	
Den 2. von Reval nach Riga.	" 21. " Riga nach Reval.	Den 2. von Reval nach Riga.	" 6. " Riga nach Stettin.
" 6. " Riga nach Reval.	" 29. " Stettin nach Reval.	" 12. " Riga nach Stettin.	" 12. " Stettin nach Riga.
" 12. " Stettin nach Reval.	" 31. " Riga nach Reval.	" 17. " Riga nach Reval.	" 17. " Riga nach Reval.
" 17. " Riga nach Reval.			
<b>August-Monat.</b>			
Den 1. von Reval nach Riga.	" 6. " Riga nach Stettin.		
" 6. " Riga nach Stettin.	" 12. " Stettin nach Riga.		
" 12. " Stettin nach Riga.			

Frachtgüter werden zu sehr mässigen Preisen angenommen. Nähere Nachrichten sind zu erfragen, in der Expedition der finnländischen Dampfschiffe, bei

**G. Fr. von Bönlgh.**

Krahv Buxhövdenile kuulunud aurulaeva „Wiems“ reiseide kuulutus Eestimaa Kubermangu Teatajas, 25.06.1856.

— 435 —

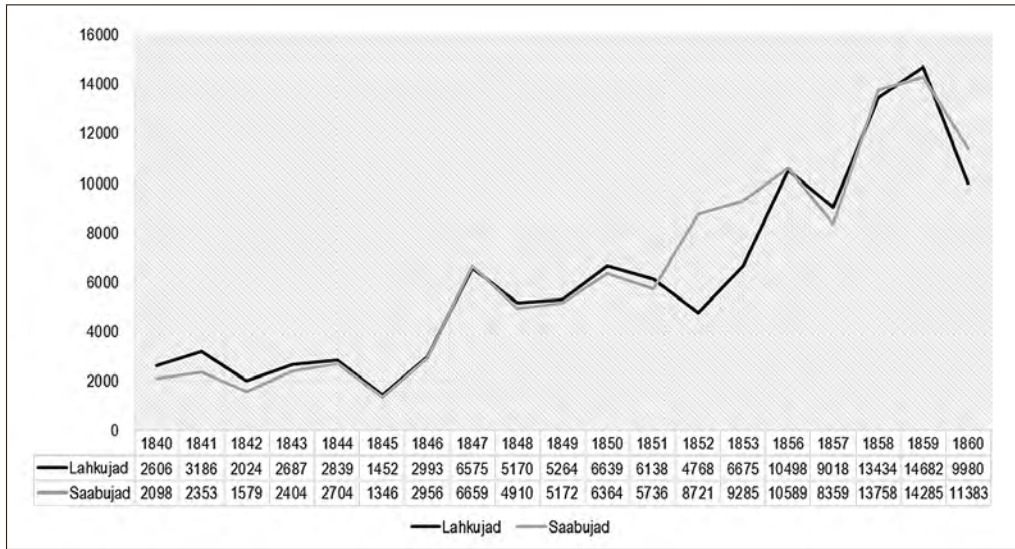


**Dampfschiffahrts-Anzeige.**

Folgende schöne, neue und elegant eingerichtete Räder-Dampfschiffe, welche schneller als alle übrigen, dieselben Touren machenden Dampfer, gehen, als:

<b>„ADMIRAL“</b> Capitain J. H. Frahm, mit doppelten Maschinen von 250 Pferdekraft,	<b>„LEANDER“</b> Capitain H. Engelund, mit doppelten Maschinen von 200 Pferdekraft,	
<b>„THETIS“</b> Capitain R. Werner, von 180 Pferdekraft, unterhalten während der diesjährigen Navigation eine regelmässige Verbindung zwischen		
<b>Reval, St. Petersburg, Riga, Hapsal, Arensburg, Windau und Libau,</b>		
<small>wie folgt:</small>		
von Reval nach St. Petersburg <b>Juni 21. Leander</b> " 26. Admiral " 29. Thetis <b>Juli 2. Leander</b> " 4. Thetis " 6. Admiral	von Reval nach Riga <b>Juni 21. Thetis</b> " 26. Leander <b>Juli 4. Admiral</b> " 6. Leander " 8. Thetis	von Reval nach Libau <b>Juni 21. Thetis</b>
<small>Die nächsten Fahrten nach Windau und Libau werden in den ersten Tagen Augusts stattfinden.</small>		
<b>Preise der Plätze:</b>		
von Reval nach St. Petersburg <b>1. Platz 10 Rbl. Sib.</b> <b>2. " 6 " "</b> <b>3. " 2 " "</b>	von Reval nach Riga <b>1. Platz 10 Rbl. Sib.</b> <b>2. " 6 " "</b> <b>3. " 2 " "</b>	
<small>Ausser Passagieren werden auch Frachtgüter zu sehr mässigen Bedingungen angenommen. Nähere Auskunft ertheilen</small>		
<b>Thomas Clayhills &amp; Sohn.</b>		
<small>Reval, den 17. Juni 1858.</small>		

Riia Aurulaevaseltsi laevaliinode kuulutus Eestimaa Kubermangu Teatajas, 23.06.1858.

Joonis 1. Tallinna sadamat läbinud reisijate arv aastail 1840–1860.<sup>43</sup>

Statistika Tallinna sadamat läbinud reisijate kohta võib tinglikult jagada kolme perioodi. Esimene periood hõlmab aastaid 1837–1843, mil sadamat läbis üks regulaarne laevaliin – Stockholmi-Turu-Helsingi-Tallinna-Peterburi. Enne statistiliste andmete analüüsi vaatame, milliseid protseduure pidi reisija enne sõidu alustamist läbi tegema. Laevade väljumisaegades viivituste vältimiseks soovitati reisijapilet lunastada juba päev enne laeva väljasõitu Bernhard Nicolaus Meyeri äris<sup>44</sup>. Koos laevapiletiga tuli Meyerile esitada ka reisiks nõutav pass, mis oli eelnevalt kohalikus politseivalitsuses templi saanud. Need reisijad, kes soovisid Tallinnast või üle Tallinna Rootsi sõita, pidid oma passi Rootsi konsulaadis viisaga varustama, kuna ilma viisata oli Rootsi sisenemine keelatud. Seetõttu ei müüdnud pileteid Stockholmi isikutele, kelle passis puudus Rootsi viisa.<sup>45</sup>

Ajavahemikul 1837–1843 liikus ligikaudu 2500 reisijat hooaja jooksul läbi Tallinna sadama. Erandiks on vaid 1841. aasta, mil Tallinnast lahkunud reisijate arv ületas 3000 piiri. Kuude lõikes reisijate arve analüüsid on näha, et navigatsioonihooaja alguses ja lõpus on reisijate arvud väiksemad kui teistel kuudel. Eriti kehtib see hooaja lõpu kohta, mil sõiduplaane hõrendati ja see omakorda avaldas mõju reisijate arvukusele. Hooaja alguses toimus liikumine Peterburist Tallinna ja Helsingi suunal, alates juuli teisest poolest või augustist muutus aga reisijate liikumine vastupidiseks ehk sõideti tagasi pealinna.

<sup>43</sup> RWN, 1840–1860.

<sup>44</sup> Bernhard Nicolaus Meyer (1770–1831) sündis 1770. aastal kaupmehe perekonnas Tallinnas. Tema haridusest ei ole palju teada, kuid vastavalt perekonna traditsioonidele sai tast kaupmees, kes avas 1794. aastal koos nõo Berend Heinrich Kochiga koloniaalkaupluse Koch und Meyer, kus müüdi juustu, õunu, pirne, kastaneid, pähkleid, sidruneid ja teisi puuvilju ning vürtse ja muid kaupu. Kui Koch 1805. aastal suri, jätkas ta äri oma nime all. Alates 1820. aastast tegeles kaupluses äriaga ka tema 1804. aastal sündinud poeg Alexander Meyer (1804–1845), kes isa surma järel, 1831. aastal, võttis äripidamise üle, ehkki tegelikult juhatas seda kuni 1843. aastani Alexandri kasuema Dorothea Amalie Meyer. 1842. aastal avas Alexander koos C. F. Gahlnbäckiga valukoja ja tegutses ka kuurordiäris, olles Kadrioru rannasalongi omanik. 1843. aastal sai Alexandrist äri omanik ja ta nimetas selle ümber Alexander Meyeriks. Aja jooksul oli ta isa kauplust laiendanud ja arendanud sellest kaubakontori, mis tegeles koloniaalkaubanduse, pangandus- ja viljaäri ning tegutses aurulaevade agentuurina. 1843. aastal asutas ta ka küünla- ja seebivabriku, mis hiljem von Böckleri omandusse läks. 1845. aastal suri Alexander Meyer vesitõppe. W. Meyer. Nachrichten über die Revelsche Kaufmannsfamilie Meyer, Mitau: J. F. Steffenhagen und Sohn, 1915, lk. 45–55, 73–77.

<sup>45</sup> RWN, 28.04.1841.

Nendele varastele aurulaevanduse aastatele on iseloomulik ka suur reisijate hulk Tallinna ja Helsingi vahel, põhjuseks suvekuudel naaberlinnadesse korraldatud lõbureisid. Lõbureise korraldati vastavalt nõudlusele, tavaliselt kord kuus, kuid suurema nõudlusega aastatel ka tihedamini. Näiteks 1841. aasta hooajal toimus viis lõbureisi Tallinnast Helsingisse. Tavapäraselt tehti lõbureise Tallinnast Helsingisse ja vastupidi, kuid 1842. aasta mais toimus 20 osavõtjaga ekskursioon Tallinnast Turusse ning 1843. aasta juulis sõitis ratasaurik „Fürst Menschikoff“ huvireisijatega Tallinnast Riiga.<sup>46</sup>

Lõbureisidest osavõttu soodustas ka 1839. aastal rahandusminister krahv Georg von Cancrini<sup>47</sup> poolt Tallinna tolliringkonnale tehtud lihtsustus, mida põhjendati sellega, et sageli osaleb sellistel sõitudel 150 või rohkem reisijat. Rahandusministri kirjaga 3. maist 1839 Tallinna tolliringkonnale oli lühiajaliselt Tallinnast Helsingisse ja sealt tagasi pöörduvatele reisijatele tolliseaduse § 971 osas kehtestatud erand. Vastavalt 1839. aasta määrusele tohtisid tolliametnikud selliste reisijate puhul Tallinna tagasi pöördumisel jätta läbi vaatamata need reisijatega kaasas olevad esemed, millega nad juba Tallinnast olid lahkunud. Kõiki ülejäänud asju, mida nad endaga tagasi tulles kaasa töid, pidi käsitlema kui kaupade sissevedu ja tollis vastavalt sellele menetlema. Vastavalt määrusele olid lõbureisile suundujad kohustatud päev enne reisi Tallinna tolliametis kogu kaasavõetava pagasi ette näitama ja said selle kohta vastava tunnistuse, kes aga seda protseduuri ei läbinud, sel oli Helsingist tagasi pöördumisel õigus tollikontrollist ilma maksuta läbi viia vaid parasjagu kantavad riideesemed ja jalanõud.<sup>48</sup>

Erandlik oli sel perioodil 1840. aasta hooaeg, mil enamiku navigatsioonist oli sõidust eemal aurulaev „Storfürsten“ ja hooaja lõpul läks remonti ka „Fürst Menschikoff“. 3. juunil 1840 andis Turu Aurulaevaselts ajalehes *Revalsche Wöchentliche Nachrichten* teada, et aurulaev „Storfürsten“ on oma viimasel reisel Hankost ida suunas asuvates skäärides triivjää tõttu<sup>49</sup> kerele väliseid vigastusi saanud, mistõttu ta Stockholmi remonti viiakse. Edasised „Storfürsteni“ sõiduplaanis ette nähtud reisiid pidi tehtama laevadega „Fürst Menschikoff“ (Helsingi, Tallinna ja Peterburi vahel) ja „Uleaborg“ (Helsingi, Turu ja Stockholmi vahel).<sup>50</sup>



Taldrik ratasauriku „Storfürsten“ kujutisega Foto: Forum Marinum

<sup>46</sup> RWN, juuli-august 1841; RWN, mai 1842; RWN, 28.06.1843.

<sup>47</sup> G. von Cancrin (1774–1845) Vene rahandusminister 1823–1844, Raikküla ja Reola mõisate omanik Eesti- ja Liivimaa kubermangus.

<sup>48</sup> RWN, 15.05.1839.

<sup>49</sup> Erakordselt külma talve tõttu algas 1840. aastal navigatsioonihooaeg alles mai teises pooles, aurulaevad „Storfürsten“ ja „Fürst Menschikoff“ väljusid oma esimestele reisidele Turu sadamast vastavalt 17. ja 18. mail. Aurulaevaseltsi juhtkond määratles väljumiskuupäevad vastavalt sellele, et juba 6. mail oli Rootsi aurik „Solide“ Turusse sisse tulnud ja ka edukalt Stockholmi tagasi pöördunud. Need olud ei pannud seltsi juhatust kahtlema ja laevade väljakuulutatud esimeste sõitude aegu muutma, ehkki teadete kohaselt Soome laht veel triivjääd täis oli. RWN, 14.04.1841.

<sup>50</sup> RWN, 03.06.1840.

Ometigi tõdes aurulaevaseltsi juhatus 1841. aastal avaldatud aastaaruandes, et reisijaid oli eelmise hooaja jooksul kokku 5139, mis on märgatavalt rohkem kui varasematel hooaegadel ja näitab jätkuvat reisijate arvu kasvu. Seejuures tõdeti, et kuna laevandushooaeg oli erandlik ja reisijatele tekkis ühelt laevalt teisele suundumistel mitmeid raskusi, siis tuleb selle aasta reisijanimbritesse suhtudagi kui erandisse ning lähem sihtkohtade analüüs ei ole otstarbekohane ja reisijanimbrid pole tõenäoliselt võrreldavad eelmiste ega järgnevate hooaegadega.<sup>51</sup> Siinkohal näib, et laevaseltsi juhatus alahindas laevade õnnetuste ja remondi tõttu tekkinud kasvanud huvi aurulaevade suhtes. Pidev teavitust ajalehtedes aurulaevade olukorrast ja teistsugusest liinikorraldusest võis olla ka üks põhjusi, miks reisijate huvi laevasõitude vastu kasvas. Kuna Tallinna sadamat läbinud reisijate andmed 1840. aasta hooajaga alles algasid, siis varasemate aastatega ei saa seda hooaega võrrelda. Küll aga kasvas 1841. aastal ainuüksi Tallinna sadamat läbinud reisijate arv üle 3000, mistõttu võib öelda, et 1840. aastat tegelikult reisijate arvu silmas pidades kuidagi erandlikuks pidada ei saa. Erandlik oli vaid tõsiasi, et tavapäraselt liinil sõitnud laevad olid hooaja jooksul pikalt remondis.

Teine, vaadeldavaist perioodidest pikim ajavahemik 1844–1853 hõlmab kokku kümme laevasõiduhooaega. Sel ajavahemikul läbis Tallinna sadamat kaks laevaliini, Turu Aurulaevaseltsi ja alates 1849. aastast Turu Uue Aurulaevaseltsi opereeritud Stockholmi-Turu-Helsingi-Tallinna-Peterburi ja Francis Bairdi ning aurulaevaseltsi Mediator Peterburi-Tallinna-Riia liin. Uue laevaliini tulek 1844. aastal Tallinna läbinud reisijate arvudesse olulisi muutusi ei toonud ja see jäi eelnevate aastatega üsna samale tasemele. Sellele järgnenud 1845. aasta navigatsioonihooaeg torkab silma aga perioodi kõige väiksema reisijatearvuga, mil nii Tallinna saabujate kui ka sealt lahkujate arv jääb alla 1500 inimese. 1844. ja 1845. aasta reisijate numbrite taga võib näha Turu Aurulaevaseltsi esimesi majanduslikke raskusi. 1844. aastal teatas selts esmakordselt neile kuuluva kolme laeva müüki panekust.<sup>52</sup> Järgmisel, 1846. aasta hooajal aga on reisijate arv nii saabuvate kui ka lahkuvate reisijate kategoorias 3000 piirima. Uus veesõiduk tekitas ka linnarahva hulgas elavat huvi. Tallinna tolliamet avaldas 1846. aastal ja ka hiljem korduvalt teadaandeid, et aurulaevade külastamine isikute poolt, kes ei kuulu selle reisijate hulka, segab tolliametnikel reisijate kontrolli teostamist, mistõttu ei lase tolliametnikud laevadele isikuid, kellel reisijapiletit pole ette näidata.<sup>53</sup>

1847. aasta hooaeg tõi aga olulise tõusu ja reisijate arv kasvab 6600-ni, nii saabuvate kui ka lahkuvate reisijate lõikes. Suurim kasv sel hooajal oli Peterburist Tallinna ja Riia suunal liikuvate reisijate osas. Kui võrrelda varasemaga, siis uusi liine sel hooajal ei lisandunud, küll aga lisandus Francis Bairdi Peterburi-Tallinna-Muhu-Riia liini aurikute peatuskohtadesse kuurortlinn Haapsalu. 18.–19. sajandi vahetusel sai Inglismaal alguse merevee raviomaduste uurimine ja kasutamine, selle tulemusel tekkisid esimesed kuurordid. Mõne aastakümne jooksul levis vesiravilate rajamine üle kogu Euroopa. 19. sajandil „avastasid“ baltisakslased ka Eesti ranniku ning rajasid esimesed kuurordid ja mudaravilad. 1813. aastal avas doktor Benedict Georg Witte supelasutuse Tallinnas Kadriorus<sup>54</sup> ja 1825. aastal asutati doktor Carl Abraham Hunniuse eestvõttel Eesti esimene mudaravila Haapsalus.

Aurulaevaseltsid tegutsesid eraettevõtteinena, millele küll esialgu jagati riiklikke privileege,<sup>55</sup> kuid ettevõttele, mis pidasid ühendust Venemaa Läänemere kubermangude sadamalinnade vahel, neid privileege 1835. aastast alates enam ei antud. Seega oli ettevõtjaile oluline, et

<sup>51</sup> RWN, 14.04.1841.

<sup>52</sup> RWN, 26.06.1844.

<sup>53</sup> RWN, 01.07.1846, 13.08.1851.

<sup>54</sup> Kadrioru supelasutusele järgnesid mitmed teisedki, nii avas Ch. Wetterstrand 1837. aasta mais leiliruumiga supelasutuse aadressil Pikk tänav 46. Doktor Samuel Reinhold Winckleril oli supelasutus Schwarzenbecki Mustjõe suvemõisas Paldiski maantee ääres. RWN, 10.05. 1837; S. Zetterberg. Rändajad Soome sillal. Kontaktid üle Soome lahe 19. sajandil, Tallinn: Varrak, 2017, lk. 59.

<sup>55</sup> RWN, 15.05.1833, 25.06.1834.

nende laevad täituksid reisijatega. Üks võimalus selleks oli lühiajaliste lõbusõitude pakkumine, teine aga liini sidumine sadamatega, kus asusid reisijate jaoks atraktiivsed peatuskohad, nagu kuurordid.

Regulaarne laevavahendus oli oluline ka kuurordi omanike poolt vaadatuna, sest tänu sellele kasvas suvituskoha populaarsus ning suurenenud suvitajatehulgad võimaldasid ravilaid edasi arendada. 1839. aastal ajalehes *Revalsche Wöchentliche Nachrichten* avaldatud teadaandes Helsingi kuurordimaja ja mineraalvee joomise kohta<sup>56</sup> märgiti, et Helsingil on regulaarne aurulaevavahendus Peterburi, Tallinna, Turu ja Stockholmiga.<sup>57</sup> 1853. aastal ilmunud reisijuhis „Die Seebäder Hapsals“ soovitas Haapsalu kuurordi omanik Karl Arthur Hunnius (1825–1893)<sup>58</sup> Peterburist saabuvatele külastajatele sõiduvahendina aurulaeva, öeldes: „Need, kel pole põhjust merereisi peljata, võivad maabuda, kas Tallinnas ja teha ülejäänud reisi maad mööda, või kui see viimane ebamugav tundub, jätkata reisi kuni väikese saare Harilaiuni, Baird'i aurulaeval (mis siin Hiiumaal asuva Kärkla vabrikuga kokkuleppel peatub), kust luup<sup>59</sup> nad vastu võtab ja juba paari tunniga Haapsallu toob. – Kes kiirelt ja odavalt Haapsallu jõuda tahab, valigu see tee.“<sup>60</sup>

1848.–1849. aasta puhul on näha jälle väikest reisijate arvu langust, kuid reisijate üldarv jääb püsima ligikaudu 5000 inimese juurde. 1849. aastal olid Turu Aurulaevaseltsi majanduslikud raskused viinud ettevõtte sisuliselt pankrotti. Laevaseltsile kuulunud laevad pandi oksjonile ning 1849. aasta hooajal ei sõitnud ei „Storfürsten“ ega ka „Fürst Menschikoff“ oma tavapärasel liinil<sup>61</sup> kuni augustikuuni, mis on selgelt selle navigatsioonihooaja reisijate arvu languse üks põhjusi. Samal, 1849. aastal asutati laevaliikluse jätkumiseks Turu Uus Aurulaevaselts (Åbo Nya Ångfartygsbolag), mis ostis ära kogu eelmise ettevõtte varad.<sup>62</sup>

Seejärel toimus reisijate arvu suhteline stabiliseerumine aastateks 1850–1853, mil saabunud ja lahkunud reisijate arv püsis üsna ühtlaselt 6000 ja 7000 vahel. Erandlikuks on vaid 1852. aasta, mil Tallinna sadamast väljunud reisijate arv jäi alla 4000. Nimetatud laevandushooaja tegi eriliseks võrreldes teiste käsitletutega asjaolu, et Tallinna sadamasse saabus oluliselt rohkem reisijaid, kui selle sadama kaudu lahkus. Aasta hiljem, 1853. aasta hooajal kerkis sadamasse saabunud reisijate arv esmakordselt üle 9000. Sel aastal lisandus Bairdi aurikutele Peterburi-Tallinna-Haapsalu-Muhu-Riia liinile aurlaevaselts *Mediator*, mis suurendas Peterburi-Riia liinil sõitnud laevade hulka ning täpsemalt sihtkohtade põhjal suurt reisijate numbrit analüüsid selgub, et peamine kasv tuleb just sellelt liinilt.

<sup>56</sup> Helsingi kuurort oli rajatud 1838. aastal doktor Victor Hartwalli ja Pehr Adolf von Bornsdorffi eestvõttel Vironniemi lõunakaldale Ullanlinna (toona Ulrikasborg). RWN, 31.05. 1837; S. Zetterberg. Rändajad Soome sillal, lk. 60–61.

<sup>57</sup> RWN, 24.04.1839.

<sup>58</sup> Kuurordi rajaja doktor Carl Abraham Hunniuse (1797–1851) poeg.

<sup>59</sup> Luup on väike ühemastiline kergesti juhitud rannasõidu kaubaalus, mida kasutati ka inimeste transpordil ja postilaevana. Luubile on iseloomulik madal süvis ja teki puudumine. Laevatuübina on see teada juba 16. sajandist, mil tegu oli kombinatsiooniga aeru- ja purjepaadist. Hilisema arengu tulemusel kujunes Läänemerele välja ühemastiline kahvelpurjestusega, topseli ja kliiverpurjega laev. Mereleksikon, Tallinn: Entsüklopeediakirjastus, 1996, lk. 229.

<sup>60</sup> Diejenigen, welche keinen Grund haben eine Seereise zu scheuen, landen entweder bei Reval und machen den Rest der Reise zu Lande, oder können, wenn dieses ihnen unbequem ist, gegenwärtig bis an die kleine Insel Herralaid mit einem der Baird'schen Dampfschiffe (welche hier laut Uebereinkunft mit der Fabrik Kertell auf Dagö anlegen) die Reise machen, woselbst sie von einer Segelschaluppe in Empfang genommen und in ein paar Stunden nach Hapsal gebracht werden. – Wer schnell und billig in Hapsal eintreffen will, wähle diesen Weg. K. A. Hunnius. Die Seebäder Hapsals, 1853, lk. 69.

<sup>61</sup> RWN, 20.06.1849.

<sup>62</sup> Ettevõtte toomis küllaltki edukalt kuni 1840. aastate alguseni, mil pidevalt kasvav reisijate hulk ja edu panid veel kogenematud laevandusettevõtjad liigselt riskima. Telliti kolmas laev, „Finnland“ ning Rootsist soetati vanem aurik „Solide“, mis varasemalt sõitis Turu-Stockholmi liinil. Raskusi süvendasid laevadega juhtunud õnnetused ja nendest tingitud remontidele kulutatud summad. 1840. aastatel möllas Rootsist ka kooleerapeidemia, mistõttu oli laevade liikumine Rootsi suunal piiratud. P. Raudsepp. Höyrölaivalla Tallinnaan, Helsinki: Raud Publishing, 2018, lk. 35–36.

Reisilaevaliikluse taasavamine Läänemere sadamate vahel 1856. aasta mais põhjustas üleüldise reisijate arvu kasvu. Krimmi sõjale järgnenud viit laevandushooaega iseloomustab ettevõtjate rohkus Peterburi-Tallinna-Riia laevaliini. Uute laevaliini avamine Helsingi-Tallinna-Lübecki ja Tallinna-Riia-Szczecini suunal, vastavalt Soome Aurulaevaseltsi ja krahv Buxhövdeni poolt, mängis reisijate arvu kasvus marginaalset rolli, sest neil liinidel suuri reisijate arve ei saavutatud. Siinkohal võis mõju avaldada nii uue sihtkoha geograafiline kaugus kui ka erinevad reisieesmärgid. Alates 1839. aastast olid Lübecki-Peterburi liinil sõitnud aurikud igal sügisel ühe tavapärase liinireisi ajal teinud peatuse Tallinna sadamas, et reisijaid ja kaupa Saksamaalt siia tuua ja Saksamaale sõita soovijaid peale võtta. See oli aga vaid kord laevasõiduhooaja kestel toimunud ettevõtmine. Alternatiivsete võimalustena said Saksamaale sõita soovijad enne 1856. aastat aurikutega „Fürst Menschikoff“ ja „Storfürsten“ Stockholmi sõita, kust oli võimalik reisi jätkata Stockholmi-Lübecki laevaliini, samuti sai Lübecki sõita Peterburi kaudu ja Riias.<sup>63</sup>

Kuude lõikes võib näha eelmisele hooajale<sup>64</sup> sarnaseid mustreid. Hooaja algul suurenes hüppeliselt pealinnast kubermangudesse suundunud reisijate hulk ning sügise poole suunduti taas pealinna. Reisijate arvu poolest oli Helsingi sihtkohana kohe kõige populaarsemate sihtkohtade järel. Selle reisisuuna tegi populaarseks eelkõige võimalus lühikesteks lõbusõitudeks naaberlinna, mida kasutasid ilmselt ka Tallinnas viibivad suvitajad. Näiteks sõitis 3. augustil 1857 aurulaevaga „Fürst Menschikoff“ Tallinnast Helsingisse ühtekokku 64 reisijat, kellest 47 olid Tallinnast, sealhulgas 34 lõbureisijat, ja 17 Peterburist.<sup>65</sup> Varasemalt peamiselt lähimatesse linnadesse suundunud lõbureiside sihtkohtade hulk avarus sel perioodil, näiteks tegi aurulaev „Wiems“ 1856. aasta maikuus 60 reisijaga lõbureisi Tallinna lähel, küllastades Naissaart, Haabneeme ja Aegna saart.<sup>66</sup>

1859. aasta hooaeg paistab silma oma reisijate rohkuse poolest, ulatudes kõige populaarsemal reisisuunal Riia–Peterburi hooaja jooksul üle 4900, kusjuures ainuüksi juunis sel liinil sõitnute arv ületas 2000 piiri. Nimetatud hooaja teevad eriliseks ka erakordselt suured reisijate arvud laeval, näiteks 7. mail 1859 saabus Riias Peterburi teel olnud aurikul „Aleksander II“ Tallinna 4 reisijat ja Peterburi suundus 477 reisijat, kellele lisandusid veel 14 Tallinnast Peterburi suundunud reisijat, ühtekokku 491 reisijat. Samal päeval saabus Riias aurulaeval „Admiral“ ühtekokku 411 reisijat, kellest 11 maabus Tallinna sadamas, ülejäänud 400 suundusid aga edasi Peterburi. Neile lisandus veel 45 Tallinnast Peterburi sõitnud reisijat.<sup>67</sup>

Juba eelneval perioodil, aastatel 1844–1853 peamiselt Peterburi-Tallinna-Riia liinil alanud reisijate arvude kiire kasv jätkus ka 1850. aastate teisel poolel, mida aurulaevanduses tegutsesid ettevõtted püüdsid igati enda kasuks tööle panna. Konkurents, kus kahel aastal, (1858–1859) sõitis kolme ettevõtja poolt kokku viis aurikut, tõi kaasa senisest märgatavalt suuremad reisijatenumbreid. 1860. aastaks oli 1857. aastal asutatud Riia Aurulaevaselts oma konkurendid sellelt liinilt kõrvale tõrjunud ja jäi üksi oma kolme aurikuga nimetatud liini sõitma.

## Miks ja millistes tingimustes reisiti?

Reisijate arvu analüüsi kõrval on oluline vaadata ka nende numbrite taha ja küsida, mis olid peamised reisieesmärgid või motiivid. Põhimõtteliselt võib reiside põhjused jagada kolme suuremasse alajaotusse: turism ja puhkus, ametireisid ning õpingutega seotud reisimine. Ülejäänud reisimotiividena võib esile tuua veel näiteks talupoegade poolt suurematesse linnadesse tehtud reise, mille eesmärgid on üheselt raskem määratleda. Need võisid olla

<sup>63</sup> RWN, 20.02.1839.

<sup>64</sup> 1854–1855. aastal oli laevaliiklus mereblokaadi tõttu Läänemerele katkenud.

<sup>65</sup> EGZ, 12.08.1857.

<sup>66</sup> EGZ, 21.05.1856.

<sup>67</sup> EGZ, 11.05.1859.

seotud talusaaduste müügi, arsti külastamise, kohtuskäigu või millegi muuga, mille põhjus nende reisi sihtkohast ei selgu.

Turismi ja puhkuse eesmärgil lähtusid reisid enamasti pealinnast Peterburist, enne 1840. aastate keskpaika peamiselt Tallinna ja Helsingisse. Eesti kajastamist 19. sajandi Vene kirjandus- ja kultuuriruumi uurinud Karsten Brüggemann on Venemaalt lähtunud reisijate puhul esile toonud neli olulisemat aspekti, miks Läänemere-äärset linnad kujunesid tollal populaarseteks sihtkohtadeks. Esiteks soov kogeda midagi ühtaegu oma ja võõrast. Ehk Läänemere kubermange tunnetati sageli võõraste ja euroopalikena, ehkki need asusid pealinnast Peterburist vaid päevateekonna kaugusel. Läänemere kubermangudesse saabunud Vene päritolu reisijad leidsid siit eest endile ajalooliselt, kultuuriliselt ja usuliselt võõra keskkonna, mis meenutas neile pigem Euroopat kui oma kodumaad, kuid samas asus see siiski riigi piirides. 1820. aastatel kujunes sellest Vene publikule Vene-Saksamaa, mida külastati sageli soovist endale ise siinsest eluolust pilt luua.<sup>68</sup> Teiseks kujunes Läänemere kubermangudest, eelkõige Tallinnast, 19. sajandi algul üks Vene reisija lemmik-reisisihtkohti.<sup>69</sup> Pealinnast saabunud haritud reisija jaoks tõstis Läänemere kubermangude kui sihtkoha väärtust ka asjaolu, et siin oli sageli kättesaadav mujal Venemaal keelatud kirjandus.<sup>70</sup> Kolmandana otsis Vene külastaja siit Peeter I pärandit, mida eriti Tallinn talle ohtralt koos Kadrioru lossi, Peetri maja ja mitmete teiste Peetri külastatud kohtade näol pakkus. Neljanda punktina toob autor esile kuurordid, mis ei mõjutanud enam ainuüksi Tallinna, vaid ka Helsingi, Riia ja väiksemate rannikulinnade, nagu Haapsalu ja Kuressaare, külastatavust.<sup>71</sup> Eelloetletud põhjused on eeskätt Vene reisija eelistusi kaardistavad, ent kuurortide rajamine avaldas mõju ka baltisaksa elanikkonnale ning kaugemalt Läänemere kubermangudesse saabunutele.

Puhkuse ja turismi motiivil reisid ka huvireisijad, kes tegid kaasa lõbureise naaberlinna Helsingisse või mõnesse teise kohta. Näiteks soovitab Tallinnast Helsingisse suunduva lõbusõidu teadaanne sõitu eelkõige neile, kes kodunt pikemalt äriliste ja muude kohustuste tõttu eemal ei saa viibida, kuid saaksid ühepäevase Helsingis-viibimise jooksul siiski selle romantilise ümbrusega tutvust teha.<sup>72</sup> Teiselt poolt oli aga lõbureisija motiiviks sageli uudishimu ja soov sõita uuel veesõidukil, mille korstnast tõuseb suitsu. 13. juunil 1837 esimese lõbureisi aurulaeval „Storfürsten“ kaasa teinud anonüümne reisija kirjeldab oma muljeid Helsingist kirjas kellelegi armulisele prouale:

„Rõõmuga täidan Teie soovi, armuline proua, ma soovin Teile nii tõese pildi kui võimalik ilusast lõbusõidust visandada, mis siit Soome aurulaevaga „Storfürsten“ Helsingisse aset leidis. [– – –] Ilus ilm soosis meie sõitu, pühapäeval 13. juunil seisis sõjasadama Kroonusilla välimises otsas aurukuunar „Storfürsten“, mis üle 200 isiku, sealhulgas mitmeid pere- ja sõpruskondi peale võttis. Varsti pärast kella 6 hommikul andis laev vilet ja veerand 7 väljusime me juba elurõõmsate harfihelide saatel, arvukas seltskond saatjaid sillal lehvitamas. [– – –] Kolmekordne signaal teavitas kohale jõudmisest; misjärel enam pikalt ei läinud, kui meie laev rahulikult pealtvaatajatega täidetud silla ääres seisis, ja peagi leidsime endid nende seast, täpselt sadama vastas asetses ilus seltsimaja (*Societätshaus*). Kell oli veerand 12, seega täpselt 5 tundi oli see suurepärase sõit kestnud. [– – –] Helsingist võiksin ma, ehkki seal vaid 18 tundi viibinud, palju jutustada, kuid sel korral ütlen Teile siiski vähe. [– – –] Pealelõunal nägime me ülikooli- ja senatihooone interjööre, kus *Rector Magnificus*, kolleegiumi nõunik ja rüütel Pipping ise sõbralikult ja suure abivalmidusega meid juhatas ja kõike vaatamisväärsust näitas. Kuna ülikool alles mõned aastad tegutseb, paneb selle mitmekesisus imestama, ja kui hästi kõik korraldatud ja paigutatud on.

<sup>68</sup> K. Brüggemann. Licht und Luft des Imperiums. Legitimations- und Repräsentationsstrategien russischer Herrschaft in den Ostseeprovinzen im 19. und frühen 20. Jahrhundert, Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2018, lk. 87, 99, 117.

<sup>69</sup> Vene reisijate Läänemere-äärsete linnade avastamise taga oli ka 1825. aastal tsaar Nikolai I kehtestatud välisreiside keeld.

<sup>70</sup> K. Brüggemann. Licht und Luft des Imperiums, lk. 118.

<sup>71</sup> Samas, lk. 125, 135–137.

<sup>72</sup> RWN, 31.05.1837.



[---] Ka kliinik on, nagu teadjad kinnitavad, väljapaistvalt sisustatud, nagu ka observatoorium, mida ma ajapuudusel näha ei saanud. Kuid järgmisel hommikul olin ma selle kõrgusest, mis oma kolme vaatlustorniga, mis päikesetõusul imeilusad olid, lummatud. [---] Me olime endid üsna väsinuks matkanud. Elanikke olime aga siiski vaid väheseid näinud, kõrgematest seisustest pea üldse mitte. Jaanipäeva tõttu, mida uue kombe kohaselt päev varem tähistati, oli enamik elanikkonnast maale tähistama sõitnud. [---] Hüvitiseks leidsime endid saksa teatrist, mis üsna täis oli. Mängiti „Hullumeelset armastust“ ja „Käsitöölise pidu“. Esimene tükk oli üpris rahuldav, viimane aga üsna lame. [---] Ülejäänud õhtu veetsime sõbralikus ringis, kus loodi tutvusi, leiti mõni tuttav ja aeg lendas nii kiirelt, et kui see lõppes, tuli juba ärasõidule endid seada.<sup>73</sup>

Ameti- ja tööreise tegid erinevate kubermangu linnade ja pealinna, aga ka väiksemate linnade ja sadamate vahel väga erilmeliste ametite esindajad. Ehkki erinevate ametinimetuste esinemine reisijate nimekirjades on täiesti tavapärane, tuleb tõdeda, et see ei pruugi alati tähendada, et nad reisisid ametiülesandeid täites. Sageli võisid need olla puhkusereiseid. Siiski on nii riigi- kui kubermangu- või alama astme ametnike puhul alust eeldada, et nad reisisid ka tööülesannetes. Lähemat selgitust aitaks siinkohal anda mõne kindla isiku reise analüüs. Peale ametnike tegid tööreise veel kaupmehed, apteekrid, arstid, õpetajad, guvernandid, vaimulikud ja sõjaväelased.<sup>74</sup>

Kolmanda reisimotiivina toon esile õppimise, kuna reisijate nimekirjades esineb nii õpilasi kui üliõpilasi.<sup>75</sup> 1802. aastal taasavatud Tartu ülikooli tuldi õppima ka kaugemalt kui Läänemere kubermangudest. 1869. aastal reisiaurikul „Admiral“ Riias Tallinna sõitnud Ungari teadlane Hunfalvy kirjeldab oma kohtumist üliõpilasega laeval: „Seltskonna hulgas söelub kõige agaramalt ringi üks heledapäine muskulis noormees, kelle peakattestki on näha, et tegemist on studioosusega. [---] Nagu kõikides Põhjamaa ülikoolides, nii lõppesid ka Tartu Ülikoolis loengud juuni keskpaigaks. Noormees olevat sõitnud Tartust Kuramaale, käinud sugulastel külas ja läheb nüüd Tallinna, kus tema vanemad Kadrioru kuurordis suvitavad.“<sup>76</sup> Samas aga suundusid paljud baltisakslased ja linnakodanike või vaimulike lapsed õppima kaugematesse ülikoolidesse Euroopas, mille juures head transpordiühendused ei olnud sugugi väheolulise tähtsusega.

Laeva müügikuulutus võimaldab heita ülevaatliku pilgu laevade sisemusse, saamaks teada, millistes tingimustes reisijad sõidul viibisid. Ratasaurik „Storfürsten“ oli ehitatud 1836. aastal Londonis Mandslay Son & Fields laevatehases. Laevakere oli tammepuidust ja kaetud vaskplekiga. Sealsamas valminud masina võimsuseks oli 80 hobujõudu. Laev oli 123 jalga<sup>77</sup> pikk ning 19 jalga ja 4 tolli lai. Laevas oli reisijatele kolm salongi, millest üks 8-kohaline daamidele, 16-kohaline härradele ning 18-kohaline härradele, kus oli eraldatud üks osa daamidele, ja üks kajut, kokku 44 koikohta. Ahtrisalongis asunud koid olid mahagonipuidust. Ratasaurik „Fürst Menschikoff“ oli tellitud Rootsist Motala laevatehasest. Tema kere oli valmistatud männipuidust ning samuti vaskplekiga kaetud. Laev oli pisut väiksem – 118 jalga pikk – ja masina võimsuseks 90 hobujõudu. Laevaruumide jaotus sarnanes „Storfürsteniga“, kuid erines sisustuse poolest, mis oli võrreldes esimesega vähem luksuslik: üks daamide salong kaheksa koi ja kahe ripp-koiga ning härrade salong kaheteistkümmne koi ja kolme ripp-koiga ning kolmas 18-kohaline härrade salong eraldusega daamidele. Peale salongide oli laevas veel kaks perekajutit, milles kummaski kolm koid.<sup>78</sup>

Laevades olid reisijad jagatud tavaliselt kolme klassi – esimese klassi reisija pilet oli kõige kallim ja selle sisse kuulus ka kajutikoht, samuti võimalus viibida reisi jooksul laeva salongides.

<sup>73</sup> RWN, 28.06.1837.

<sup>74</sup> RA, EAA.29.3.4068 Akte in Beschwerdesachen des verabschiedeten Kapitäns von Löwenhagen aus Surro wegen der ihm auf dem Dampfer „Neva“ bestehenden Ungehörigkeiten, und des verlorengegangenen Packets 1856–1859; EAA.4924.1.4494 Aurulaeva „Neva“ reisijate nimekirjad, 1853.

<sup>75</sup> Samas.

<sup>76</sup> P. Hunfalvy. Reis Läänemere provintsid, Tallinn: Eesti Keele Sihtasutus 2007, lk. 67.

<sup>77</sup> 1 jalg = 0,3048 m.

<sup>78</sup> RWN, 20.06.1849.

Esimese klassi reisijatele oli lubatud ka suurema koguse pagasi tasuta kaasa vedamine. Teise klassi pilet oli veidi odavam kui esimese oma ning sisaldas väiksemat luksust. Kolmanda klassi reisijate pilet maksis kõige vähem, kuid see tähendas ka kõige kasinamaid tingimusi laeval – harilikult ühist reisijateruumi teiste kolmanda klassi reisijatega või tekireisija piletit, ilma kajutita. Eri klasside reisijad olid laevas üksteisest rangelt eraldatud ja endast kõrgema klassi reisijateruumides viibimine oli üldjuhul karistatav. Teise ja kolmanda klassi reisijatel oli rangelt keelatud viibida esimese klassi reisijate ruumides. Kui nad sealt siiski leiti, pidid nad tasuma vastava piletihinna.<sup>79</sup>

Bairdi laevad olid veidi võimsamad kui Turu laevaseltsi omad, nende masinavõimsuseks oli vastavalt „Darial“ 110 hobujõudu ja „Rigal“ 140 hobujõudu. Laeva ruumijaotuses oli esimesele klassile ette nähtud salong või perekajut, teisele klassile vööri kajut ja kolmandale vööri tekk. See-eest reisijad, kes nende laevadega sõitsid, maalisisid 1848. aastal ajalehes *Das Inland* laeval valitsenud olude kohta üsna ilustamata pildi. Ahtrisalong, mis oli ette nähtud esimese klassi reisijatele, sai kiita, kuna see oli mugav ja puhta õhuga (suitsu võis siin esineda ainult vastutuule korral ja ka siis talutavalt vähe), istekohad olid vaatega merele, peale reisijate pääsesid siia vaid kapten ja tüürimees ning salongi kõrval olev jalutustekk oli muust laevast barjääridega eraldatud. Kesklaeva pidasid reisijad väga mustaks ja räpaseks,<sup>80</sup> seda nimetati meeskonna mänguplatsiks, kus muu hulgas töötavad tahmaga määritud kükloobid, tekil oli söe ja šlaki kiht ning reisijatel soovitati seda osa laevast pigem vältida. Vööri kajutis, mis oli ette nähtud teise klassi reisijatele, heideti ette pimedust ja suitsu, ainsaks valgusallikaks oli kajuti laes olev keilut ning sellises kitsas ruumis, mis küll häda korral vihma eest kaitset pakkus, valitses pidev merehaigeks jäämise oht. Lisaks kõigele eelnevale serveeriti siinseile reisijaile esimese klassi toidujääke. Samal ajal kiidab aga anonüümne reisija ettevõtjat, et see on mõelnud ka vähemkindlustatud inimestele, kellele on ette nähtud vööri tekk, kus nad väga kitsastes tingimustes ankrute, laeva otste ja muu inventari ning pagasi vahel ja peal peavad istuma.<sup>81</sup>

1858. aastal soetas Riia Aurulaevaühing Inglismaalt 250-hobujõulise masinaga auriku „Admiral“, millega 1869. aastal sõitis Riist Tallinna Läänemere kubermangudes ringreisi teinud ungari keeleteadlane ja etnograaf Pál Hunfalvy, kes kirjeldab laevas valitsenud tingimusi:

„Jaanikuu ehk juuni 26. päeval (vkj) kella kuue paiku kiirustame aurulaevale „Admiral“, et sõita merd mööda Tallinna. Laev on suurem kui Doonau sõitvad kõige suuremad laevad, sisustus ja mööbel uhkemad, kord palju eeskujulikum. Siinkohal tuleb märkida, et ka reisiseltskond on väljapeetum, üksteise suhtes õige aupaklik, puhtust hoidev ja hindav. Kui mõne Doonau aurulaeva ühiskajutis, mis täidab ka restorani aset, on õhk piibusuitsust nii paks, et sinna kirve võib üles riputada, siis siin on alumistes ruumides, ka selles saali, kust ukсед kajutitesse avanevad, suitsetamine keelatud. Võimalik, et mul on Doonau aurulaevadega ühekülgsed kogemused, sest tunnen ainult neid, mis sõidavad Pesti, Bratislava ja Viini vahel. Reisiseltskond ööbib neis harva – vähemasti ei leia sealt seesuguseid magamiskajuteid nagu merd sõitval laeval. [– – –] Kajutis on neli aset, kahte alumisse peab küll pugema mõningase ettevaatusega, et pead mitte ülemise vastu ära lüüa, kuid voodipesu on kõigis neljas kutsuvalt värske. Pesunõud ja -kannud on peened, pudelid ja klaasid kristallist – kõik, ka küünlajalg on kinnitatud, et need ümber ei läheks. Kajuti aken on paksust klaasist ja selle link käib raske kruviga kinni – kõigest on näha, et viibime merd sõitval laeval, mis on mõeldud trotsima tormist ilma.“<sup>82</sup>

Aurulaev oli esimene transpordivahend, kus oli võimalik sõidu ajal einestada.<sup>83</sup> Teekonnal

<sup>79</sup> RA, EAA.625.1.338 Schiffahrts – Fahrpläne (1845–1852). D. Gleicher. The Rescue of the Third Class on the Titanic. A Revisionist History – Research in Maritime History 31, lk xiii–xviii.

<sup>80</sup> Kesklaev ehk müüdel on laeva keskosa, mis paikneb vööri ja ahtri vahel. Termin tuleneb ingliskeelsest *midship*’ist, millest omakorda on tuletatud mereväe auaste *midshipman*, eesti keeles vene keele kaudu tulnud mitšman. Purjetamise terminoloogia andmebaas <https://term.eki.ee/termbase/view/7297510/> (otsing 25.03.2019)

<sup>81</sup> *Das Inland*, 05.05.1848.

<sup>82</sup> P. Hunfalvy. Reis Läänemere provintsides, lk. 65–66.

<sup>83</sup> J. Armstrong & D. M. Williams. The Impact of Technological Change, lk. 78.

Stockholm-Turu-Helsingi-Tallinn-Peterburi oli reisijale ette nähtud kokku kümme toidukorda. Lühemat teekonda sõitnud reisijatele oli samuti kehtestatud oma toitlustamiskord, nii oli Peterburi ja Tallinna reisir kolm, Tallinna-Helsingi liinil üks ning Helsingi-Turu ja Turu-Stockholmi liinil kolm toidukorda.<sup>84</sup> Hunfalvy kirjeldab ka laeva toitlustust:

„Esmalt leiame eest külmroad. Nimelt valitakse enne päris lõuna- või õhtusööki meelepärased palu suupistelaualt, mis pakub külalistele alkohoolseid jooke, võid, juustu, tükeldatud kala ja külmi lihalõike. Algul tundub meile, et see on juba omaette vägeva kõhutäie eest, ning nõnda maitseme ainult moe pärast siit-sealt, hiljem aga harjume ära ja mõistame, et igal pool maailmas on kõige õigem järgida kohalikke kombeid. [– –] Paistab, et kala ja keedukartulid, mida suurtes kogustes iga toidu kõrvale pakutakse, on lõunasöögi tavalised ja muutumatud osad, lihatoitud aga vahelduvad. Mulle hakkab silma see, et maasikaid ei pakuta mitte deserdiks, vaid koos teiste roogadega. Seltskond sööb marju rohke suhkruga ja piimaga.“<sup>85</sup>

## Laevaliiklus üldise mobiilsuse kontekstis

Tööstusrevolutsiooni uurinud inglise päritolu Hollandi ajaloolane Thomas Crump on toonud välja, et kuni 19. sajandi esimese veerandini ei liikunud enamik inimesi kunagi oma kodust kaugemale kui päevateekond. Need, kes kaugemale rändasid, olid tavaliselt kas palverändurid, kaupmehed või sõdurid ja teised liikumist nõudvate elukutsete esindajad, nagu postimehed või käskjalad. 18. sajandi lõpuks oli saanud selgeks, et liikumisvõimaluste edasiseks arenguks on ainus lahendus mingisugune tehnoloogiline läbimurre.<sup>86</sup> Seda, kuidas oli Eestija Liivimaal maismaaliiklus korraldatud, on uurinud ajaloolane Eerik Selli oma uurimuses postijaamadest.<sup>87</sup> Järgnevalt vaatlen lähemalt, millised olid maismaa reisijateveo hinnad, sõiduaeg ja võimalik reisijate arv, võrreldes aurulaeva reisimistingimustega.

Liikumisvõimalused maismaal olid kuni raudtee tulekuni küllaltki piiratud. Reisijateveo korraldus oli pandud postikomissaride ja postijaamade kanda. Reisida sooviv isik sai postikomissarilt teekonnapassi (*Podoroschna*) alusel tellida endale posthobused koos sõiduvahendiga. Alates 1820. aastatest, kui kasutusele võeti tilisangid ehk postitõllad, muutus reisijate vedu maismaal oluliselt kiiremaks, kuid oli oma mahtudelt siiski väga piiratud, sest postitõlla mahutavus oli alla 10 inimese.<sup>88</sup> Kolmanda võimalusena sai maismaal kasutada talupoegadest voorimeeste transporti, kes vedasid reisijaid oma suurtel lahtistel vankritel, kuhu paigutati inimesi nii palju, kui neid sinna mahtus.<sup>89</sup> Viimase osas on allikate puudumise tõttu üsna keeruline jälgida, kui suur hulk inimesi sellist liikumisvõimalust kasutas.

Jättes praegu kõrvale õiguslikud tegurid, mis eri ajastutel ja ühiskondades on inimeste rännet ja liikumist mõjutanud, sõltub ruumiline mobiilsus peamiselt kahest aspektist, milleks on transpordi kättesaadavus ja kommunikatsioonivahendid. Selleks, et selgitada, millist rolli mängis aurulaev 1840.–1850. aastate reisijateveos, on alljärgnevalt võrreldud aurulaevaliikluse ja maismaatranspordi järgmisi kategooriaid: reisihind, sõiduaeg ja reisijate arv. Kõigi nende kategooriate puhul on võrdluseks võetud kolm teekonda, Peterburi-Riia, Peterburi-Tallinn ja Tallinn-Haapsalu, mida oli võimalik läbida nii postihobustel, postitõllaga kui ka aurikul. Reisijate arvu hindamisel on võrdluse aluseks ülal toodud Tallinna sadamat läbinud reisijate ja Eerik Selli uurimuses esitatud postijaamade andmed ning 1880. aastate Eestimaa kubermangu statistikas ilmunud raudteereisijate arvud.

<sup>84</sup> RWN, 28.04.1841.

<sup>85</sup> P. Hunfalvy. Reis Läänemere provintssides, lk. 66, 90.

<sup>86</sup> T. Crump. A Brief History of the Age of Steam. The Power that Drove the Industrial Revolution, London: Robinson, 2007, lk. 7, 16.

<sup>87</sup> E. Selli. Postijaamad riigi ja reisija teenistuses, Tallinn: Valgus, 1976.

<sup>88</sup> Samas, lk. 98–103.

<sup>89</sup> S. Zetterberg. Rändajad Soome sillal, lk. 237, 242.

Tabel 1. Reisihinnad ja sõiduajad 1856. aastal.<sup>90</sup>

Teekond	Hinnad (hõberublades)					Sõidu-aeg		
	Aurulaev			Maismaatransport		aurik	posthobused	
	I klass	II klass	III klass	posthobused	postitõld			
Peterburi-Riia	15	12	6	52–59,2	28	20	48 h	62–103 h
Peterburi-Tallinn	10	8	4	10,65–12,9	18	13	24 h	40–66 h
Tallinn-Haapsalu	3	2	1	2,9–3,5	4	3	8 h	11–18 h

Esmalt keskendun kättesaadavuse osas reisi maksumusele. Postitõlla hindade puhul olen toetunud Eerik Selli esitatud 1856. aasta tabelile,<sup>91</sup> milles on näidatud teekondade fikseeritud tasud. Postitõllas oli reisijal valida kahe võimaluse vahel: sõit tõlla sees, mis oli kahtlemata mugavam, aga ka kulukam, ning sõit tõlla katusel või väljaspool tõlda, mis oli küll soodsam, aga kehvade ilmade ja teeolude korral ebamugav. Posthobustega reisimise hinna arvutamisel tuli arvestada erinevaid tegureid, täpselt oli küll fikseeritud tasu ühe versta ja ühe hobuse eest, kuid kuna hind koosnes kahest tegurist – teekonna pikkus ja hobuste arv –, siis just selle viimase osas ei saa täpset hinna määratlust anda. Vastavalt sellele, kas reisija soovis sõita kiiremini või aeglasemalt, sai ta sõiduvahendi ette rakendada 2–8 hobust, keda tuli igas postijaamas vahetada. See, kui palju hobuseid teekonnal kasutati, sõltus postijaamade arvust nimetatud teekonnal. Näiteks oli teekonnal Peterburist Riiga 15 postijaama ning sõites seda vahemaad kaheksa hobusega, pidi reisija vahetama kogu hobuste rakendit 15 korral, seega kasutas ta vahemaa läbimiseks kokku 120 hobust, kahe hobuse rakendi korral aga 30 hobust. Seetõttu on Tabelis 1 esitatud andmetes antud nimetatud teekonna eeldatav maksumus, kus on arvestatud minimaalne ja maksimaalne summa, mis reisiks kulus. Sellele summale lisandusid veel teekonnal tehtud peatused – ööbimised ja söömine.

Kõige suuremad hinnaerinevused erinevate transpordiliikide osas torkavad silma Peterburi-Riia teekonna puhul, kus reisihind aurulaeval ja posthobustel erineb aurulaeva esimese klassi reisija jaoks peaaegu neljakordselt ja kolmanda klassi reisijale tähendaks maad mööda sama teekonna läbimine pea kümme korda suuremat hinda. Ehkki 1848. aastal oli kehtestatud ühe versta tasuks 2½ kopikat, esines erinevusi ka postiteede lõikes – näiteks oli tihedama liiklusega teedel suurem versta tasu. Alates 1824. aastast oli posthobuste suure nõudluse tõttu Peterburi-Riia-Varssavi postiteel tasu ühelt verstalt ja hobuselt tõstetud 8 kopikale,<sup>92</sup> mispärast ka posthobustega liiklemine sellel maanteel oli oluliselt kallim, võrreldes teiste postmaanteedega.

Peterburi-Tallinna ja Tallinna-Haapsalu postiteel oli aga ühe versta eest makstav tasu 2½ kopikat ja nende teekondade sõiduhind posthobustel oli võrreldav aurulaeva esimese klassi reisija hinnaga. Postitõld, mis pakkus võrreldes posthobustega kiiremat ja pisut mugavamat kohalejõudmise võimalust, ületas oma hinnatasemelt nii aurulaevu kui ka posthobustega sõitmise tasu. Hinnavõrdluse tulemuse põhjal tuleb tõdeda, et reis aurulaeval oli võrreldes maismaatranspordiga oluliselt odavam ja seega suuremale hulgale elanikkonnast kättesaadav. Lisaks hinnale oli maismaa- ja meretranspordil veel teinegi oluline erinevus, nimelt pagasiveo maht. Maismaal oli pagasivedu üpris piiratud, sest see sõltus sõiduvahendi suurusest. Tilisangide ehk postitõldade tasuta pagasiveo mahuks oli 20 naela ja üle selle oli lubatud veel tasulist pagasit

<sup>90</sup> Posthobustega sõidu hinnas ei sisaldu hobuste tasu 2,5 kopikat iga hobuse pealt, hobuste arv võis olla 2–8 ja neid vahetati igas postijaamas. Sõiduaaja arvestuses on nii aurikute kui ka posthobuste puhul arvestatud ainult puhta sõiduaajaga, see ei sisalda sadamates või postijaamades tehtud peatumiste aega. E. Selli. Postijaamad riigi ja reisija teenistuses, lk. 99, 107; EGZ, 15.06.1853, 30.04.1856.

<sup>91</sup> E. Selli. Postijaamad riigi ja reisija teenistuses, lk. 107.

<sup>92</sup> Samas, lk. 99.

vedada kuni 30 naela ulatuses. Selline pagasimaht oli laevadel lubatud tasuta kaasa võtta teki-reisijatel, esimese klassi ja kajuti reisijatele aga võimaldati kuni 100-naelase pagasi tasuta vedu.<sup>93</sup>

Maismaal ja aurulaevaga reisimisel tuleb arvesse veel üks tegur – aeg. Ehkki laevad peatusid sadamates, et reisijaid ja kaupa peale võtta või maha laadida, püüti ka neid peatusi võimalusel lühendada, et kokkuvõttes sõiduaeg väheneks. Näiteks anti 1838. aastal Tallinna sadamas peatunud Turu Aurulaevaseltsi sõidukuulutus teada, et aurulaevad peatuvad sadamas vaid lühikest aega, mistõttu palutakse reisijail juba kaks tundi enne ärasõitu oma asjad laevale tuua.<sup>94</sup> Tabelis 1 esitatud sõiduajad on arvestatud ilma peatusteta sadamas ja postijaamades ehk arvesse on võetud puhas sõiduaeg. Tabelis esitatud andmed toovad selgelt esile, et võrreldes maismaatranspordiga oli reisiaurikul 19. sajandi keskpaigas oluline kiiruseelis.

Alates reisijateveo sisseadmistest postijaamades 18. sajandi teisel kümnendil oli postijaamadel kohustus pidada nõorraamatut, kuhu märgiti üles teekonnapassi soovija nimi, tiitlid, amet ning kuhu ja mis põhjusel ta sõidab. Nõorraamatute sissekannete põhjal on võimalik välja arvutada ligikaudne maanteereisijate arv. Varja postijaamas, mis asus Peterburi-Narva-Tallinna postiteel, tehti 1844. aastal kokku 935 väljasõitu, millest 459 suundus Peterburi ja 476 Riiga.<sup>95</sup> Arvestades, et postivankri maksimaalne reisijate mahutavus oli neli inimest, kuid tegelikkuses sõideti sageli üksi, nagu näitavad sissekanded Varja jaama nõorraamatus, siis arvutuslikult võis reisijaid olla 3740. Samal aastal oli Tallinna sadama kaudu aurulaevadel lahkunud ja saabunud reisijaid vastavalt 2839 ja 2404. Rannapungerja jaamast, mis asus Peterburi-Tartu-Riia postiteel, tehti 1859. aastal 605 väljasõitu, neist 284 Riiga ja 321 Peterburi.<sup>96</sup> Seda postijaama läbinud reisijate arvutuslik hulk oli sel aastal 2420 inimest. Sama aasta reisijate arvud Tallinna sadamas ületasid aga postijaama läbinud reisijate arvu seitsmekordselt – sadama kaudu lahkus 14 682 ja saabus 14 285 reisijat. Kuna reisiliiklus postiteedel oli aastate jooksul märgatavalt vähenenud, siis 1859. aasta jäigi Peterburi-Tartu-Riia teel viimaseks, pärast seda reisiliikluse lepingud postikomissaridega sel teelõigul lõpetati.<sup>97</sup>

Aurulaevanduse esimesel kahel aastakümnel Tallinna sadamat läbinud reisijate arv seitsmekordistus. Olulist rolli selles mängisid nii uudishimu uudse sõiduvahendi suhtes kui ka 19. sajandi algul Vene reisijates tärganud huvi Läänemere kubermangude külastamise vastu. Aurulaevaliinid soodustasid kuurortide arengut ja suurendasid puhkusereisijate hulka. Laevaliinide võrgustik oli seatud nii, et peatuti olulisemates kuurortlinnades ja puhkajail oli mugav otse sihtkohta jõuda. Laevandusettevõtjate huvi kuurordikülastajate kui potentsiaalsete reisijate vastu määras ära 1840.–1850. aastatel laevaliinide võrgu kujunemise. Reisijate arvu mitmekordistumine tõi endaga kaasa tiheda konkurentsi kõige reisijaterohkematel liinidel, mis omakorda kasvas reisijate hulka veelgi.

Aurulaevadel oli võrreldes maismaatranspordiga mobiilsuse seisukohalt kaks eelist. Esiteks, aurulaeva reisi hind oli odavam, mis tähendas, et see oli rohkematele kättesaadav. Teiseks, laevasõit oli ajaliselt maismaatranspordist kiirem. Nende kahe eelise tulemusel kujunes kahe esimese regulaarlaevaliikluse aastakümne jooksul aurulaevaliiklusest transpordivõrgustiku oluline osa, mis mõjutas ka maanteetransporti. 1859. aastaks oli reisiliiklus Peterburi-Tartu-Riia postiteel jäänud sedavõrd väikseks, et seal otsustati reisiliiklus lõpetada.

## Järeldused

Varase aurulaevaliikluse uurimine mobiilsuse kontekstis on senises Eesti ajalookirjutuses jäänud pigem raudteeliikluse varju, ehkki regulaarsed aurulaevaliinid tekkisid kolm kümnendit

<sup>93</sup> E. Selli. Postijaamad riigi ja reisija teenistuses, lk. 104–105; EGZ, 18.05.1853.

<sup>94</sup> RWN, 25.07.1838.

<sup>95</sup> E. Selli. Postijaamad riigi ja reisija teenistuses, lk. 98, 111.

<sup>96</sup> Samas, lk. 111.

<sup>97</sup> Samas, lk. 112–113.

enne raudteeühendusi. Ruumilise mobiilsuse uurimisel tõuseb esikohale reisija ja temaga seonduvad aspektid. Aurulaevadel reisijate kohta on säilinud aastatest 1840–1860 statistilised kokkuvõtted ja kaks reisijate nimekirja 1850. aastatest. Alates 1731. aastast oli laeva kapten sadamasse saabumisel kohustatud 24 tunni jooksul koos tollideklaratsiooniga esitama reisijate nimekirja, kuhu oli märgitud lisaks reisija nimele ka tema seisus ja reisi sihtkoht. Nimekirja alusel teostasid tolliametnikud sadamates saabuvate ja lahkuvate laevade kontrollimise. Need säilinud andmed võimaldavad vaadelda reisijate liikumise dünaamikat ja teha järeldusi varase aurulaevaliikluse osatähtsuse üle toonases transpordivõrgustikus.

Esimene aurik, mis Tallinna sadamat 1827. aastal külastas, oli Londoni-Lübecki-Peterburi liini proovireisi teinud „George the Fourth“. Tallinna sadamat läbivate laevaliini kujunemine toimus mitmes etapis. 1830. aastate teisel poolel, pärast mitmeid lõbureise Tallinna sai 1837. aastal alguse esimene regulaarne laevaliin Stockholm-Turu-Helsingi-Tallinn-Peterburi. Nimetatud liin oli kuni 1844. aastani ainus Tallinna sadamat läbinud liin. 1844. aastal alustas aga Peterburis tegutsenud šoti päritolu valukoja omanik Francis Baird laevaliiklust Peterburi-Tallinna-Virtsu-Riia liinil, millest kujunes sel perioodil ja ka kogu 19. sajandil üks olulisemaid ja populaarsemaid rannasõiduliine Balti kubermangudes. Et reisijate arvud sel liinil alates 1847. aastast hüppeliselt kasvasid, lisandus vahetult enne Krimmi sõda sellele liinile teinegi Peterburi ettevõtte – aurulaevaselts Mediator. Konkurentsist ei jäänud puutumata ka esimene laevaliin, sest samuti 1853. aastal avas Peterburi aurulaevaselts Delphin laevaliini Peterburi-Tallinn-Helsingi. Krimmi sõja järel suurenes konkurents olemasolevatel liinidel, eelkõige Peterburi-Tallinn-Riia suunal veelgi, millest annavad tunnistust nii lisandunud ettevõtjad kui ka kiirelt suurenenud reisijate mahud, mis aastatel 1858–1859 saavutasid haripunkti, ületades 14 000. Sel aastal oli ka konkurents Peterburi-Tallinn-Riia-suunalisel liinil kõige märkimisväärsem – liinil opereeris kokku viie laevaga kolm ettevõtet. Sõja järel tekkis ka uusi, Saksamaa-suunalisi, liine, mis küll reisijate arvu osas jäid tagasihoidlikeks.

Aurulaeva reisijate reisimotiivid jaotuvad peamiselt kolmeks: turism ja puhkus, ameti- ja õpingutega seotud reisid. Reisimise põhjus võis peituda ka linna kauplemine minekus, arstlikäigis või muus sarnases. 19. sajandi algul kasvas Vene haritlaste huvi Läänemere kubermangude vastu, mis soodustas laevareise nii Tallinna kui ka Helsingisse. Laevaliikluse esimestel aastatel mängis reisimise juures olulist rolli ka uudishimu aurulaeva kui uudse sõiduvahendi vastu, mistõttu võeti ette ka lühemaid sõite ja käidi uudistamas üle lahe naaberlinna. Selleks korraldas laevandusettevõtte spetsiaalseid lõbusõite, mis olid väga populaarsed, meelitades ainuüksi ühele sellisele reisile sadu huvilisi. Ettevõtjaile oli oluline, et laevadel oleks võimalikult palju reisijaid, seetõttu seoti liinid sageli sadamatega, kus asusid reisijate jaoks atraktiivsed sihtkohad, näiteks kuurordid. Kuna navigatsioonihooaeg kestis maksimaalselt aprillist novembrini, siis laevareisijate liikumine hooaja algul pealinnast välja ja hooaja lõpul tagasi pealinna näitab selgelt puhkusele reisijate suurt osakaalu laevareisijate hulgas. Laevaliinid ühendasid Läänemere kubermangude suuremaid ja väiksemaid linnu, mistõttu oli aurulaev sõiduvahendiks ka ametialastel põhjustel või õpingutele ja sealt tagasi koju suunduvatele reisijatele.

Aurulaev, mille eeliseks purjelaeva ees oli sõltumatus tuulest, suutis pakkuda aga reisijatele oluliselt mugavamat keskkonda, kiiremat, odavamalt ja regulaarset sõitu kindlaks määratud liinidel.

Aurulaev oli võrreldes alternatiivsete sõiduvahendite – hoburakendi või purjelaevaga – märgatavalt kiirem. Ehkki aurikud tegid liinil mitmeid peatusi, püüdsid ettevõtjad sadamates seismise aega võimalikult lühikesena hoida. Aurulaev suutis reisijatele pakkuda senisest mugavamaid tingimusi. Aurikule sai reisija ligi viis korda rohkem pagasit tasuta kaasa võtta ja laevas pakuti reisijatele toitlustust, mis hoidis ka reisiaega kokku, kuna maanteereisijad peatusid söömiseks kõrtsides ja postijaamades.