

LAEVALIINIDE AVAMISE TINGIMUSED BALTI KUBERMANGUDES JA SOOMES 1837–70

Teele Saar

Vene impeeriumi Balti kubermangud ja Soome Suurvürstiriik erinesid oma pika rannajoonega enamikust Venemaa sisekubermangudest.¹ Ühelt poolt andis pikk rannajoon võimaluse neid piirkondi mereteede kaudu ühendada, teisalt aga oli see regioon Venemaa jaoks Euroopaga ühenduse pidamisel määrava tähtsusega. Siinses artiklis keskendutakse küsimusele, kuidas toimus Läänemere provintsidest reisilaevandusettevõtete asutamine ja laevaliikluse korraldamine. Varem on uuritud laevaliinide kujunemist ja aurulaevade ehitust ning arengut.² Samuti on tähelepanu pälvinud üleminek purjelaevanduselt aurulaevandusele.³ Laevandust puudutava

¹ Vene keisririigi territoorium jagunes tinglikult viieks osaks: Suur-Vene alad ehk sisekubermangud (kokku 29 kubermangu Venemaa Euroopa osas), Lääne ja Balti kubermangud, Siberi ja Kaug-Ida kubermangud, Põhja-Kaukaasia kubermangud ning impeeriumi äärealad, nt Poola ja Soome.

² Alain Servantie, "Development of steamship travelling in the Mediterranean (1833–1860)", *Seapower, Technology and Trade. Studies in Turkish Maritime History*, ed. by Dejanirah Couto, Feza Guner Gun, Maria Pia Pedani (Istanbul: Piri Reis University Publications, 2014), 504–514; Riitta Blomgren, Thure Malmberg, Peter Raudsepp, *Laiva saapui Helsinkiin. Helsingin matkustajalaivaliikenteen kehitys 1820-luvulta nykypäivään = Ett skepp anlöpte Helsingfors: passagerartrafikens utveckling i Helsingfors hamn 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); Peter Raudsepp, *Höyrylaivalla Tallinnaan: Matkustajahöyrylaivaliikenne Suomenlahden yli vuodesta 1837 alkaen* (Helsinki: Raud, 2018); John Armstrong and David M. Williams, "The Impact of Technological Change. The early Steamship in Great Britain", *Research in Maritime History*, 47 (2011), 75–138, 225–244; Louis C. Hunter, *Steamboats on the Western Rivers. An Economic and Technological History* (New York: Dover Publications, 1994); Andrei V. Griniov, "Steamships of the Russian-American Company, 1839–1867", *The Mariner's Mirror*, 4 (102) (2016), 417–425.

³ Yrjö Kaukiainen, "The modernization of Finnish Coastal Shipping and Railway Competition c. 1830–1913", *Sail and Steam. Selected Maritime Writings of Yrjö Kaukiainen, Research in Maritime History* 27, ed. by Lars U. Scholl, Merja-Liisa Hinkkanen (St. John's, 2004), 79–90; "Coal and Canvas: Aspects of the Competition between Steam and Sail", *ibid.*, 113–128; "Shrinking the World: Improvements in the Speed of Information Transmission, c. 1820–1870", *ibid.*, 231–260; Frank W. Geels, "Technological Transitions

institutsionaalse ja seadusandliku raamistuse juures on aga käsitletud peamiselt meresõiduohutust ja ettevõtete asutamist puudutavaid aspekte.⁴ Erandiks on siinkohal 19. sajandi rahvastikurännet puudutavad uurimused, kus on kajastamist leidnud riikide migratsioonipoliitika ja institutsioonid ning nende seosed reisilaevandusega.⁵ Laevaliikluse seadusandlik ja institutsionaalne külg pole seni aga eriti uurijate tähelepanu pälvinud.

Selle artikli eesmärk on selgitada, missugustes õiguslikes tingimustes kujunesid aastatel 1837–70 reisilaevaliinid Läänemere provintsid ja Soomes. Artikli kitsam eesmärk on uurida, kuidas toimus tänapäeva Eesti sadamaid läbinud ja mandriosa ning saari ühendanud laevaliinide areng. Eesmärgist lähtuvalt on autor sõnastanud järgmised uurimisküsimused.

1. Kuidas toimus aurulaevaettevõtete asutamine?
2. Mis põhjustel anti laevaliinide asutamisel aastatepikkusi privileege?
3. Kuidas toimus laevaliikluse korraldamine riiklikul tasandil?
4. Millised institutsioonid olid seotud laevaliikluse korraldamist puudutavate küsimustega?
5. Millist rolli mängis laevaliikluse korralduses kohalik võimutasand, st kubermanguvalitsused ja rüütelkonnad?

Artikli koostamisel on kasutatud Eesti-, Liivi- ja Kuramaa kindralkubeneri, Saaremaa rüütelkonna ja Eestimaa kubeneri kirjavahetusi aurulaevaühingute Mediator ja Osilia ning aurulaeva Wiems omaniku krahv Theodor von Buxhövdenga (1812–71).⁶ Aurulaevaühingute asutamise seadusandluse kujunemise seletamisel olen tuginenud Klaus Helli uurimusele,⁷

as Evolutionary Reconfiguration Processes: a Multi-Level Perspective and a Case-Study”, *Research Policy*, 31 (2002), 1257–1274; Armstrong and Williams, “The Impact of Technological Change. The early Steamship in Great Britain”, 139–164, 277–300.

⁴ Armstrong and Williams, “The Impact of Technological Change. The early Steamship in Great Britain”, 51–74.

⁵ Frank Neal, “Liverpool, the Irish Steamship Companies and the Famine Irish”, *Immigrants & Minorities*, 1 (5) (1986), 28–61; Torsten Feys, “The Battle for the Migrants. The Introduction of Steamshipping on the North Atlantic and Its Impact on the European Exodus”, *Research in Maritime History*, 50 (2012).

⁶ Rahvusarhiiv (edaspidi RA), EAA.957.1.890: Akte betreffend die Dampfschiffsfahrt Gesellschaft “Osilia”. Statut der Gesellschaft, 1876–1910; RA, EAA.291.1.14071: Delo po pros’be uchreditelei tovarischestva “Mediator” ob uchrezhdenii parohodstva na severnom beregu ostrova Ėzelja, 1853–1856; RA, EAA.29.3.4028: Akte betreffend die Erteilung des Patents des Dampfschiffes “Wiems”, 10.05.1856–08.07.1857; RA, EAA.30.11.533: Akte betreffend die Aussenhandelsfahrten des dem Grafen Buxhoevden gehörigen Dampfschiffes “Wiems”; RA, EAA.29.3.4976: Akte betreffend die den Passagierdampfböoten erteilte Erlaubnis zur Einfahrt in den neuen Kriegshafen in Reval, 05.08.1859–02.10.1861.

⁷ Klaus Heller, “Russlands Wirtschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts”, *Handbuch der Geschichte Russlands. Band 2, 1613–1856. Vom Randstaat zur Hegemonialmacht*,

mis käsitleb muuhulgas aktsiaseltside asutamise tingimuste kujunemist 19. sajandi esimesel poolel. Laevaliikluse korraldamisega tegelenud asutuste struktuuri ja ülesannete kirjeldamisel olen lähtunud Erik Amburgeri uurimusest,⁸ mis käsitleb Vene ametiasutuste struktuuri ja kujunemist 18. sajandi algusest kuni Esimese maailmasõjani, ja Venemaa Riigiarhiivi poolt väljaantud teosest Vene keisririigi valitsusasutuste kohta,⁹ milles antakse ülevaade ministeeriumite süsteemi loomisest ja ametkondade arengust 19. sajandi algusest kuni impeeriumi lõpuni. Kohalike suhete ja regulatsioonide selgitamisel on leidnud kasutamist Eestimaa kubermangu Teataja ja ajaleht *Revalsche Wöchentliche Nachrichten*. Sekundaarsete allikatena on kasutatud teisi varem ilmunud uurimusi.¹⁰ Artikli kirjutamisel on tugineud võrdlevale meetodile.

Artikkel koosneb kolmest osast. Esimene osa annab ülevaate aastatel 1837–70 rajatud ettevõtetest ja laevaliinidest. Teises osas selgitatakse, kuidas toimus aastatel 1837–70 aurulaevaseltside asutamine Venemaal ja Soomes. Laevandusettevõtete rajamise protsessi on selgitatud laevauhingu Osilia ja Turu Aurulaevaseltsi asutamise näitel. Kolmandas osas kirjeldatakse, millised riiklikud institutsioonid ja kuidas tegelesid reisilaevaliikluse korraldamisega ning mismoodi toimus suhtlus laevauhingute ja riiklike ametkondade vahel.

Laevaliinide kujunemine aastatel 1837–70

Aastatel 1837–70 kujunesid välja peamised Eesti alade sadamaid läbinud reisilaevaliinid, mis jäid enam-vähem samal kujul toimima Esimese maailmasõja alguseni.¹¹ Ehkki laevaliinide võrgustik arenes ka peale 1870. aastat, olid selleks ajaks välja kujunenud peamised sihtkohad ja liinivõrgustik nii sise- kui ka välisliinidel. Siinkohal on välisliinide all mõeldud laevaliine, mis ulatusid Vene impeeriumi aladest väljapoole, siseliinide all aga neid,

ed. by Klaus Zernack (Stuttgart: Anton Hiersemann, 2001), 1145–1188.

⁸ Erik Amburger, *Geschichte der Behördeorganisation Russlands von Peter dem Grosse bis 1917* (Leiden: Brill, 1966).

⁹ *Ministerskaya sistema v Rossiiskoï imperii: k 200-letiju ministerstv v Rossii*, ed. by D. I. Raskin (Moskva: ROSSPĖN, 2007).

¹⁰ Tõnu Tannberg, “Sajandivahetus. Aleksander I (1801–1825)”, *Eesti ajalugu, IV: Põhjasõjast pärisorjuse kaotamiseni*, toim Mati Laur ja Sulev Vahtre (Tartu: Ilmamaa, 2003); Per Sghybergson, “Joint stock companies in Finland in the nineteenth century”, *Scandinavian Economic History Review*, 1 (12) (1964), 61–78; Stuart Thompstone, “Tsarist Russia’s investment in transport”, *The Journal of Transport History*, 1 (19) (1998), 50–67.

¹¹ Laevaliinide rajamise kohta aastatel 1856–60 vt Teele Saar, “Reisilaevaliiklus Tallinna sadamas 1837–1860”, *Tuna*, 3 (2019), 22–43.

371



Dampfschiffahrts-Anzeige.

Das der finnländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu Abo gehörige, aufs Beste eingerichtete und mit Kupfer beschlagene Dampfschiff

Furst Menschikoff

geführt vom Capt. C. C. G. Collan, wird, bis darüber Weiteres annoncirt ist, jeden Montag von Reval nach St. Petersburg, jeden Freitag von St. Petersburg nach Reval und jeden Sonnabend von Reval nach Helsingfors abgefertigt. Da dieses Schiff direct bis nach St. Petersburg hinauf geht, so wird solches sowohl den Passagieren, als den Fracht-Absendern grosse Bequemlichkeit gewähren. Für gute Restauration und prompte Bedienung ist bestens gesorgt.

Die Preise der Plätze
sind für jede Fahrt
ohne Restauration:

	Silber-Münze		Ein Platz in der ersten Kajüte.		Ein Platz in der zweiten Kajüte.		Ein Platz auf dem Schanzendeck.		Ein Platz auf dem Vorderdeck.		Ein Platz für eine sogenannte Dünne, oder für eine Kabine oder für eine Kibitke.		Ein Platz für ein weisses Stewak auf vier Rücken.		Ein Platz für ein Fehwerk auf zwei Rücken.		Ein Platz für einen Hund.	
	R.	C.	R.	C.	R.	C.	R.	C.	R.	C.	R.	C.	R.	C.	R.	C.	R.	C.
Von St. Petersburg nach Reval und eben so viel für die Rückreise . . .	10	—	8	—	6	—	3	—	12	—	9	—	4	50	2	25	—	—
Von Reval nach Helsingfors und eben so viel für die Rückreise . . .	4	—	3	50	3	—	2	—	4	50	3	20	1	60	—	—	—	30

Sitzplätze in der Vorder-Kajüte auf dem Dampfschiffe „Furst Menschikoff“ von Reval nach St. Petersburg 7 Rbl.; nach Helsingfors 3 Rbl. 25 Cop.

Nähere Nachrichten hierüber sind zu erfragen in der Expedition der finnländischen Dampfschiffe bei

G. Fr. von Bönningh
Handels-Consul für das Grossfürstenthum Finnland.

Joonis 1. Soome auriku Furst Menschikoff kuulutus, 1856 (Estländische Gouvernements-Zeitung, 28.05.1856)

mis ühendasid riigisiseseid sadamaid. Reisiaurikud, mis vedasid ka vähesel määral kaupa, sõltusid oma tulukuses ja sihtkohtade valikus siiski pigem reisijatest, sest neil laevadel veetav kaup oli enamasti tükikaup. Seepärast mõjutasid reisiliinide arengut olulisel määral sihtkohad, kuhu laev sõitis, sest need pidid olema reisijatele atraktiivsed – puhkuse veetmiseks, asjaajamiseks vms. Samuti määras sarnaselt kaubaveole sihtkohtade valiku sadamate tagamaa, mis tähendas, et sadamal pidi olema maismaal võimalikult hea taristu, mida mööda reisijad ka kaugemate vahemaade tagant sadamasse jõudsid.

Turu kaupmehed J. O. Trapp ja C. Akermann avaldasid 1833. aastal ajakirjanduses plaani aurulaevaseltsi asutamiseks. Inglismaalt ja Rootsist telliti aurulaevad Storfürsten ja Fürst Menschikoff, mis alustasid 1837. aasta navigatsioonihooajal regulaarset reisilaevaliiklust Stockholmi-Turu-Helsingi-Tallinna-Peterburi liinil.¹² Ehkki Turu Aurulaevaselts sattus juba 1840. aastate teisel poolel raskustesse ja aurikud müüdi Turu Uuele Aurulaevaseltsile, oli Soome aurulaevaühingutel kuni Esimese maailmasõjani väga oluline roll Tallinna laevaühendustes. 1850. aastatel lisandusid Soome laevandusettevõtete sihtkohtadena Stettin ja Lübeck. 1866. aastal seati esmakordselt sisse iseseisev Tallinna-Helsingi liin.¹³

1844. aastal avas šotlasest Peterburi metallitööstur Francis Baird (1802–64) aurulaevadega Daria ja Riga regulaarse reisilaevaühenduse Peterburi-Tallinna-Virtsu-Riia liinil.¹⁴ Sellest kujunes kuni Esimese maailmasõjani kasutatavaim Läänemere provintside pealinna Tallinna ja Riia Peterburiga ühendav liin. Selle laevaliini populaarsus ei olnud seotud ainult kubermangu pealinnade vahel ametireise tegevate riigiametnike, kaupmeeste ja sõjaväelastega, vaid olulist rolli mängisid ka 19. sajandil Eesti ja Läti rannikul avatud ravikuurordid. Üsna peatselt lisandusid liini peatuste hulka Haapsalu (või Harilaid, sest 1861. aastani oli Haapsalu sadam aurikute silandumiseks liialt madal), Muhu (Kuivastu), Ventspils ning Liibavi.

Kuna reisijaid laevadele jätkus, siis lisandusid 1850. aastatel juba konkureerivad liinid samadele või sarnastele marsruutidele. Peterburis asutatud aurulaevaselts Mediator alustas 1853. aastal ratasaurikutega Thetis ja Naslednik samuti regulaarset laevaliiklust Peterburi-Tallinna-Haapsalu-Muhu-Riia-Liibavi liinil ning väikese kruviaurikuga Haapsalu-Heltermaa – Väikse väina (Maasi) – Virtsu liinil. Samal aastal alustas Peterburis tegutsenud laevandus- ja aurulaevaselts Delphin aurulaevaga Victoria

¹² Revalsche Wöchentliche Nachrichten (edaspidi RWN), 18.03.1835; 21.06.1837.

¹³ Estländische Gouvernements-Zeitung (edaspidi EGZ), 21.07.1866.

¹⁴ RWN, 15.05.1844.

reise Peterburi-Helsingi-Tallinna liinil.¹⁵ Alanud Krimmi sõda (1853–56) ja sellega kaasnenud blokaad Läänemerel sulgesid aga kogu laevaliikluse Venemaa Läänemere sadamates kaheks navigatsioonihooajaks.¹⁶

Oluliselt kasvas aktsiaseltside arv pärast Krimmi sõda, aastatel 1856–59. Kiire kasvu põhjustasid nii intressimäärade alandamine kui ka asjaolu, et sõjaperioodil armeed varustanud ja armeele töid teinud ettevõtjate ja eraisikute kätte kogunes vaba raha, millele otsiti investeerimisvõimalusi. Selle tulemusel toimus Krimmi sõja järel kiire ettevõtete lisandumine kõigis transpordivaldkondades.¹⁷ Aastatel 1856–59 asutati mitmeid uusi aurulaevaühinguid ja kasvas laevaliinide arv. Viimsi mõisa omanik krahv Theodor von Buxhövdenile (1812–71) kuulunud reisi-kaubaurik Wiems alustas 1856. aastal sõite Tallinna-Muhu-Riia, Tallinna-Peterburi ja Tallinna-Riia-Stettini liinil.¹⁸ 1857. aasta laevasõidu hooajal lisandus Peterburi-Riia liinile veel üks uus laevaselts – Riia Aurulaevaselts (*Rigasche Dampfschiffahrts-Gesellschaft*) –, millele kuuluvad aurulaevad Hero ja Leander alustasid sõite Peterburi-Tallinna-Haapsalu-Muhu-Riia liinil.¹⁹ Soomes asutatud aurulaevaühing Aura alustas 1858. aastal samanimelise laevaga reise Stockholmi-Turu-Helsingi-Tallinna-Viiburi-Peterburi liinil.²⁰ 1858. aastal avas Soome Aurulaevaselts täiesti uue Helsingi-Tallinna-Lübecki laevaliini, millel hakkas sõitma aurulaev Alexander.²¹ Ehkki Bairdi laevad tiheda konkurentsi tingimustes enam Peterburi ja Riia vahel ei sõitnud (need jätkasid sõite Peterburi-Kroonlinna liinil ja Venemaa jõgedel), lisandusid sellele liinile 1858. aastal Pohjanmaa Aurulaevaühingu (*Österbottniska Ångfartygs Aktiebolag*) Grefve Berg ja Alexander II. Soome laevaühingud pidasid sel liinil vastu vaid kaks hooaega (1858–59), 1860. aastast sõitis Grefve Berg Stockholmi-Turu-Helsingi-Tallinna-Peterburi liinil ja Alexander II müüdi Riia Aurulaevaühingule.²² 1859.–60. aasta paiku uute laevaliinide rajamise hoog pidurdus.

1860. aastaid iseloomustab Riia Aurulaevaühisuse tõusmine turuliidriks Peterburi-Tallinna-Haapsalu-Muhu-Riia liinil ja väiksemate kohalike laevaliinide avamine. Lühiajaliselt pakkus Riia Aurulaevaühisusele

¹⁵ EGZ, 11.05.1853; 15.06.1853.

¹⁶ 1853. aasta navigatsioonihooaega sama aasta 7. oktoobril alanud Krimmi sõda veel ei puudutanud. Inglise ja Prantsuse laevastik blokeerisid Venemaa Läänemere sadamad 1854. aastal, millega katkes kogu laevaühendus kuni 1856. aasta kevadeni.

¹⁷ Heller, "Russlands Wirtschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts", 1158–1160.

¹⁸ EGZ, 04.06.1856; 30.07.1856; 08.10.1856.

¹⁹ EGZ, 03.06.1857.

²⁰ EGZ, 08.09.1858.

²¹ EGZ, 30.06.1858.

²² EGZ, 05.05.1858; 08.09.1858; 02.05.1860; 03.10.1860.

konkurentsi Tallinna tööstur Rottermann, kelle aurik Nadeschda sõitis aastatel 1866–69 Peterburi-Tallinna-Harilaiu-Haapsalu-Kuivastu-Riia liinil.²³ 1860. aastal alustas Pärnu tööstus M. Strahlberg & Co ratasaurikuga Vürst Suvorov reise Pärnu-Riia liinil ja ehkki tema ettevõtmine ebaõnnestus juba esimesel reisil, kui laev Heinaste lähedal karile sõitis, pani see alguse laevaühendusele Pärnu ja Riia vahel. 1862. aastal alustas samal Pärnu-Riia liinil sõite Pärnu kaupmehe R. Barlehni aurulaev Ostsee. Et liin osutus populaarseks, soetas Barlehn aastatel 1863–64 aurikud Napoleon III ja Olga, mis samuti Pärnu-Riia liinil sõitma hakkasid. 1867. aastal ostis Barlehni ettevõtte veel ühe uue aurulaeva Fellin.²⁴ Hiiu-Suuremõisa omanik E. A. A. von Ungern-Sternberg (1824–99) soetas 1864. aastal Stockholmist reisi-kaubauriku Progress, mis hakkas sõitma Heltermaa-Haapsalu liinil.²⁵ Progress sõitis 1895. aastani aeg-ajalt ka Kärblast Tallinna, kuni mõisnik Stockholmist uue ja natuke suurema auriku tellis, millele samuti Progress nimeks pandi. Soome laevaseltsidest jätkasid Helsingist Peterburi ja Stockholmi suunal reise nii aurulaevaselts Aura kui ka Soome Auru-laevaselts, millele 1866. aastal lisandus Lõuna-Soome Rannikuaurulaeva Selts (*Sydfinska Kust Ångfartygs-Bolaget*), mille aurik Constantin alustas esmakordselt sõite Helsingi-Tallinna ja Helsingi-Tallinna-Riia liinil. 1869. aastal alustas vendade Kamarinite aurulaev Nikolinka reise Peterburi-Pärnu-Riia liinil.²⁶

Sellega olid suures osas välja kujunenud Eesti rannikut mööda kulgenud rannasõiduliinid, erandiks vaid Saaremaa, mille laevaühendused said täiendust järgmisel ja sajandi viimasel kümnendil.²⁷ Tänu laevaühendustele Stockholmi, Riia ja Saksamaa Läänemere sadamatega oli reisijail võimalus jätkata sealt oma merereisi kaugemale Euroopasse. Sajandivahetuse paiku sai Tallinn regulaarsed reisilaevaühendused ka Kopenhaageni ja Londoniga. Enne Esimest maailmasõda Eesti sadamatesse ükski ookeaniaurik regulaarseid reise ei teinud. Lähimateks sadamateks, kust oli võimalik

²³ EGZ, 23.06.1866.

²⁴ Pernauesches Wochenblatt, 23.07.1860; 21.07.1862; 04.05.1863; 27.06.1864; Perno Postimees, 07.06.1867.

²⁵ EGZ, 23.07.1864.

²⁶ EGZ, 21.07.1866; Perno Postimees, 30.07.1869; Rigasche Zeitung, 23.07.1869.

²⁷ 1870. aastatel asutati Kuressaare aurulaevaselts Osilia, mille aurikud Konstantin ja Osilia sõitsid Kuressaare-Muhu-Haapsalu-Paldiski ja Kuressaare-Riia liinil. Kuivastu-Virtsu vaheline aurulaevaühendus seati sisse alles 19. sajandi viimastel kümnenditel. 1888.–89. aastani sõitis Virtsu-Kuivastu-Orissaare liinil aurulaev Sirius. Laevaühendus Virtsu ja Kuivastu vahel seati kindlamalt sisse 1890. aastate teisel poolel, peale Väikese väina tammi valmimist hakkas sel liinil sõitma aurulaev Constance.

Atlandi aurikutele suunduda, olid Hanko ja Liibavi, kuhu olid rajatud väljarändajatele ka spetsiaalsed majutuskohad.

Aurulaevandusettevõtete asutamine

Briti majandusajaloolased John Armstrong ja David M. Williams on tõdenud, et aurulaevandus tõi endaga kaasa mitmeid uusi probleeme seoses laevade opereerimise, ettevõtete juhtimise ja rahastamisega. Seejuures olid osa neist probleemidest uued kogu majandusele, teised aga kitsamalt laevandussektorile. Nii olid aurulaevandusettevõtted üldse esimesed transpordiettevõtted, mis omandasid aktsiaseltsi vormi. Esmapilgul võib tunduda, et auru- ja purjelaevaga vedude korraldamises ei olnud mingit olulist erinevust, sest mõlemad transportisid ju kaupu ja reisijaid ühest sadamast teise. Tegelikult oli aga aurulaeva soetamine ja ülalpidamine oluliselt kulukam. Aurulaeva ja purjelaeva kulukuse väljaarvutamine ei ole küll üheselt määratletav, kuid arvestuses ühe registertonna kohta hinnatakse aurulaeva ligi kolm korda kulukamaks. Lisaks kõrgetele investeeringukuludele on aurulaeval ka pidevad jooksvad kulud, näiteks kütus. Arvestades, et varased aurikud tegid peamiselt liini- ja reisijate vedusid, siis lisandusid ka laevaliini käigushoidmise kulud. Sellest tulenevalt ei sobinud aurulaeva omanikele laevanduses seni traditsiooniline laevaosade süsteem,²⁸ vaid sooviti tegutseda aktsiaseltsidena. 1825. aastal tühistati varem ettevõtete asutamist piiranud mulliseadus (*Bubble Act*),²⁹ mis tõi Inglismaal kaasa rohkem aurulaevaettevõtete ja aktsiaseltside asutamisi endiste laevaühingute ümberorganiseerimise näol.³⁰

²⁸ Traditsiooniliselt oli Euroopa laevanduses kasutusel laevaosade süsteem. Ühiselt soetatud või ehitatud laeva majanduslikul otstarbel kasutamiseks asutati laevaühing. Laevaühingu liikmetele kuulusid laeva osad. Laeva osa all mõisteti õigust mõttelisele osale laevast ja sellega kaasnevat õigusi ning kohustusi. Laeva osa omanikule kuulus nii õigus laeva mõttelisele osale kui ka sellega seotud päraldistele, milleks arvati kõik laeval olevad asjad, mis olid püsivalt vajalikud laeva kasutamiseks (ankur, purjed jne), aga ka laeva sisetulekud, laevaühingu nõuded ja õigused ning kohustused, mis olid seotud ühinguliste suhetega. Laeva osade jaotamise traditsioonides oli erinevates riikides varieeruvusi, näiteks Inglismaal sai laeva jagada maksimaalselt 64 osaks. Paljud riigid kehtestasid laeva osade omanike kodakondsuse alusel ka laevade lipuõiguse reeglid, lipuõiguse saamiseks sätestati enamasti nõue, et enamik laeva osade omanikke peab omama selle riigi kodakondsust, mille lipu all laev registreeritakse. Imant Siimer, "Laevaühing ja laeva osa", *Laevandus*, 9/10 (1938), 115–116.

²⁹ 1720. aastal kehtestatud mulliseadus (*Bubble Act*) keelas aktsiaseltside asutamise ilma kuningliku harta olemasoluta. Seaduse kehtestamise ajendiks oli 1711. aastal riigi ja erasektori koostöös asutatud Lõunamere kompaniiga (South Sea Company) aset leidnud börsikrahh.

³⁰ Armstrong & Williams, *The Impact of Technological Change*, 175, 188–189, 195–197.

Sarnaselt Suurbritanniale kujunesid ka Venemaal aurulaevanduses peamiseks ettevõtlusvormiks aktsiaseltsid. Seetõttu keskendun järgnevalt aktsiaseltside kui omandivormi arengule 19. sajandi esimese poole Vene majandust reguleerivas seadusandluses. 19. sajandi esimesel kümnendil toimusid Venemaa eraettevõtluses nii suured muutused, et seadusloome ei jõudnud majanduse arengutele järele. Vene rahandus- ja majanduspoliitikat iseloomustas 19. sajandil erakordselt lai spekter erinevaid majanduslikke piiranguid, mis olid otseselt seotud autokraatliku võimu sooviga majanduselu kontrollida. Sellest tulenevalt olid kehtestatud õigusaktid sageli seotud nende majanduslike piirangute määratlemisega. Aktsiaseltse puudutavate esmaste reeglite loomine sai tõuke 1805. aastal jõustunud kohtuotsusest, mis langetati laenuandjate kaebuste suhtes 1782. aastal Peterburis asutatud pankrotistunud Laevaehituse Aktsiaseltsi vastu. Laenuandjate kaebused olid suunatud ettevõtte osanike vastu, kellelt nõuti tekitatud kahjude hüvitamist. Kuna aktsiaseltsi põhimääruses oli punkt, mis sätestas, et osanikud ei kaota ettevõtte läbikukkumise korral rohkem kui nad on ettevõttesse panustanud, siis langetas kohus otsuse, mis tugines sellele punktile. Esimene reeglistik osanike vastutuse kohta, mis määratleti 1805. aasta augustis Aleksander I ukaasiga,³¹ tugines eelmainitud kohtuotsusele. Reeglistiku alusel pidid kõik osanikud vastutama ettevõtte kahjude eest ainult vastavalt enda panustatud osale.³²

1807. aasta ukaasiga³³ määratleti ka suur- ja väliskaubandusettevõtetele mõeldud kaks uut ettevõtlusliiki – täisühing (*polnoe tovarišestvo*) ja usaldusühing (*tovarišestvo na vere*). Esimene neist koosnes vähemalt kahest osanikust ja nende kaupmeesteühingutest, kes ühiselt sama nime all kaubandusega tegelesid. Kahjude korral kandsid mõlemad ühesugust vastutust. Usaldusühingu osanike vastutus oli aga piiratud. Usaldusühingu moodustasid üks või mitu osanikku ja nende kaupmeesteühingud kui täisvastutajad ning lisaks neile investorid või hoiustajad (*vkladčiki*), kes ainult kapitaliga panustasid ja vastutasid ainult enda poolt panustatud kapitali suuruses osas. Kaasaegse aktsiaseltsi eelkäijaks võib pidada aga kolmandat samal ajal valitsuse poolt soositud ettevõtlusvormi – osaühingut (*tovarišestvo po učastkam*). Osaühingud oma piiratud vastutusega investoritega pakkusid uue võimaluse kapitali kaasamiseks. Peale selle hõlmas see liikmelisust kaupmeesteühingus koos sellega kaasneva rahalise ja

³¹ PSZ t. 28, №. 21.900, 06.09.1805.

³² Heller, "Russlands Wirtschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts", 1152; Thomas C. Owen, *The Corporation under Russian Law, 1800–1917: a Study in Tsarist Economic Policy* (Cambridge: Cambridge University Press, 2002), 10.

³³ PSZ t. 29, №. 22.418, 01.01.1807.

ärilise vastutusega, mis tegi niisuguse kapitali paigutamise eriti atraktiivseks jõukale aadelkonnale.³⁴

1807. aastani tegutses Venemaal ainult viis aktsiaseltsi, pärast seda hakkas nende arv aga kiiresti kasvama. Eriti rohkelt tekkis tulekindlusseltse. Ehkki 1807. aasta ukaasiga määratleti ettevõtete asutamise põhimõtted, jäi siiski valitsema teatav ebakindlus. Rohkem selgust praktiliste rakenduste suhtes tõi 1833. aastal vastu võetud seaduste kogu (*Svod zakonov*), eriti selle peatükk "Ettevõtlusoludest" (*O tovarišestve*). Vastavalt sellele oli lubatud kõikidel kaubandus-, kindlustus-, transpordi- ja tööstusaladel asutada kolme tüüpi ettevõtteid: täisühing, usaldusühing ja osaühing või kompanii. Vene seadusandluses kasutati küll vaid kaht mõistet – osaühing ja aktsiaselts, kuid tegelikkuses leidsid kasutamist siiski kolm näiliselt sarnast mõistet: aktsiakompanii (*akcionernaja kompanija*), aktsiaühing (*akcioner-noe obšestvo*) ja osaühing (*tovarišestvo na pajah*). Esimese kahe puhul oli sisuliselt tegemist identse ettevõtlusvormiga, kolmas koosnes aga peamiselt omavahel suguluses või lähedasi perekondlikke sidemeid omavatest isikutest ja asutati sageli juba olemasoleva perekonnale kuuluva ettevõtte tegevuse jätkamiseks.³⁵ Hoolimata tõsiasiast, et 1807. aasta seadusandlus puudutas äriühingute tegevust vaid kahe lausega, jäi selles kehtestatud terminoloogia seadusandluses kehtima kuni tsaaririigi lõpuni.³⁶

Pärast võitu Türgi sõjas (1828–29) kerkis Vene impeeriumis esile uus probleem: kogunenud paberrahale ei leidunud sobivaid investeerimisvõimalusi. Sel ajal tegutsesid Venemaal ainult riiklikud pangad, mis olid tihedalt seotud riigi rahandus- ja krediidipoliitikaga. Kaubandus- ja tööstuslaenu paremaks jagamiseks tegi rahandusminister Georg Ludvig Cancrin (1774–1845) ettepaneku hoiuseintresside vähendamiseks viielt protsendilt neljale. Ehkki 1. jaanuaril 1830 välja antud ukaasiga³⁷ oli intresside vähendamine suunatud pigem maaomanikest aadelkonnale, oli sel siiski majanduse arengule positiivne mõju. Ainuüksi 1830. aastal asutati kuus uut aktsiaseltsi, mis tegutsesid kaubanduse, kindlustuse ja meresõidu valdkonnas. 1830. aastate keskpaigast alates kandsid vilja ka pingutused asutada suur-tööstusi: hakati rajama puuvillaketrus- ja suhkrupeedivabrikuid, mille asutajaiks oli jõukas aadelkond ja kõrgemad ametnikud.³⁸

³⁴ Heller, "Russlands Wirtschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts", 1152–1153.

³⁵ *Ibid.*, 1154.

³⁶ Owen, *The Corporation under Russian Law, 1800–1917: a Study in Tsarist Economic Policy*, 10.

³⁷ PSZ t. 5, № 3399, 01.01.1830.

³⁸ Heller, "Russlands Wirtschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts", 1155.

1830. aastate keskpaigas põhjustasid arvatavasti just alandatud hoouseintressid ja loodetavad kasumid Peterburi turgudel suure aktsianõudluse, mis oli selge vihje algavale börsipalavikule. Seda mõistis ka rahandusminister Cancrin, kes otsustas sekkuda. Tema katsed piirata uute ettevõtete asutamist jäid aga tulutuks ning paljud väike- ja suuraktsionärid kandsid kogenemata tuse tõttu suuri kaotusi. Lääne-Euroopas oli börsispekulatsioonide negatiivseid tagajärgi kogetud juba alates 18. sajandist. Cancrin soovis vältida selliste sündmuste kordumist Venemaal. Seepärast töötasid ministrite nõukogu ja riigikantselei alates 1835. aasta keskpaigast uute regulatsioonide kallal. 6. detsembril 1836 avaldatud aktsiaseltside määrustik³⁹ (*položenie o kompanijah na akcijah*) oli üks esimesi aktsiaseltse puudutavaid regulatsioone. Sellest varasemad olid vaid 1807. aastal Prantsusmaal Napoleoni kaubanduskoodeksis (*Code de Commerce*) avaldatud sätted.⁴⁰ 1836. aasta määrus selgitas kompaniide asutamise tingimusi, nende õigusi ja privileege, erinevusi teistest ettevõtetest, aktsionäride koosseisu ja aktsiate maksumust, ettevõtte juhtimist ning selle pankroti ja lõpetamise korda. Samuti määratles see aktsionäride isikliku vastutuse, mis oli piiratud nende endi panustatud kapitali hulga. Määrus pidi looma õigusliku raamistiku aktsiatesse investeerimiseks ja ennetama spekulatsioonisohtu, et pakkuda investeerijatele kindlustunnet.⁴¹

Määrustiku loomisel mängis olulist rolli rahandusminister Cancrin, kes oli veendunud, et börsi spekulatsioone tuleb igal juhul vältida ja parim moodus selleks on majanduse pidurdamine. Sellest tulenevalt järgisid määrustiku peamised punktid omavahel vasturääkivaid põhimõtteid, soovides julgustada lääneeuroopalikke äriühinguid, aga teha seda Vene bürokraatiale omasel kontrollitud moel. Kui 1807. aasta ukaas nägi ette, et riiklikult olulise tähtsusega äriühingute asutamine sai toimuda vaid tsaari nõusolekul, siis 1836. aasta seadusega nõuti juba igasuguste äriühingute põhikirjade kinnitamisest tsaari poolt, mis sisuliselt andis neile seadusega võrdväärse staatuse.⁴²

Vene Läänemere sadamate vahel aurulaevaühendust pidavate aktsiaseltside asutamiseks andis rahandusminister 1835. aastal välja veel täiendava juhendi, mis määratles täpsemalt selliste ettevõtete põhikirjade koostamise alused. Ka nende ettevõtete põhikirjad tuli kinnitada rahandusministri juures. Juhendis oli loetletud seitse punkti, mida soovitati ettevõtte põhikirjas määratleda: 1) tuli loetleda ühingule kuuluvad ja Vene Läänemere

³⁹ PSZ t. 11-2, № 9763, 06.12.1836.

⁴⁰ Sghybergson, "Joint stock companies in Finland in the nineteenth Century", 61.

⁴¹ Heller, "Russlands Wirtschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts", 1156.

⁴² Owen, *The Corporation under Russian Law, 1800–1917: a Study in Tsarist Economic Policy*, 12, 18–19.

sadamate vahel sõitvad aurikud; 2) noteerida 600 aktsiat nominaalväärtusega 250 bankorubla, mille eest tuli osta aurikud ja katta ettevõtte esialgsed tegevuskulud; 3) valida ettevõtte tegevuse juhtimiseks esimesel aastal aktsionäride hulgast kaks, hiljem kolm direktorit, kellest vähemalt üks pidi alati samaks jääma; 4) erakorraliste asjaolude ilmnemisel pidi aktsionäride enamus andma allkirjastatud otsuse; 5) tülid tuli lahendada direktorite hääleteenamusega kolme aktsionäri juuresolekul; 6) aurulaevadel olid lubatud kõik tegevusalad, mis ei olnud seadustega keelatud või kehtestatud privileegidega vastuolus; 7) lisaks ettevõtte poolt direktoritele antud erilisele eesõigusele aktsiate haldamisel pidi sagedase edasimüümise vältimiseks olema direktorite kasuks sisse seatud eelisostuõigus mitte vähem kui ühe rubla eest aktsia kohta.⁴³

Kõik see siiski ei tähendanud, et määrustik tegelikku praktikat muutnud oleks. See tähendas, et kõik toimingud, mis nõudsid aktsiaseltsilt riiklike organite heakskiitu, olid vähem või rohkem reglementeeritud. Ettevõtteid jäid jätkuvalt riigi bürokraatiast sõltuvaks ja riigiga seotuks. Aktsiaseltsi asutamine toimus rahandusministri otsese järelevalve all. Talle tuli esitada ettevõtte põhikiri, mille kinnitas keiser. Saaremaa Rüütelkonna erakorralisel maapäeval 18. oktoobril 1872 oli päevakorras kolm teemat: panga asutamine saare jõukuse kasvatamiseks, Kuressaarde uue maabumissilla rajamine ja aurulaeva ostmine.⁴⁴ Viimase küsimuse lahendamiseks otsustati asutada aktsiaselts. Selleks volitasid ettevõtte asutajad rüütelkonna peameest Charles Freitag-Loringhovenit, kes pöördus Liivi-, Eesti- ja Kuramaa kindralkubernerit poolt palvega edastada rahandusministrile taotlus ettevõtte registreerimiseks seoses laevaühenduse rajamisega Saaremaa ja mandri vahel. Rüütelkonna hinnangul vajas saar ühendust mandriga, kuna kaubalaevad ei saanud randuda saare ranniku ääres, mistõttu elanikkonnal puudus võimalus põllumajandussaadusi ja kohaliku tööstuse toodangut müüa mujal kui Kuressaare turul (kus kohalikud kokkuostjad määrasid hindu oma suva järgi), saare majanduslik olukord oli kehv ja arenguvõimalusteta⁴⁵ ning ela-

⁴³ Eestimaa kubermanguvalitsuse publikaat 96, 1835.

⁴⁴ *Oeselsche Ritterschaft: Ritterschafts-protokolle 1699–1920 des Oeselschen Ritterschaftsarchivs*, koost Odert v. Poll (Frankfurt, 1993), 256.

⁴⁵ Kuressaare sadama kaubakäive oli 19. sajandi teisel poolel võrreldav Haapsalu sadama kaubakäibega. Mõlemat sadamat iseloomustas spetsialiseerumine põllumajandussaaduste ekspordile ning tagamaal asuvate tööstusettevõtete puudumine. Näiteks ligi kaks ja pool korda väiksema naabersaare Hiiumaaga võrreldes olid kaubamahud 1866. aastal järgmised: väljavedu Kuressaare sadamast 103 868 rubla väärtuses, seejuures väliskaubanduse maht sellest 46 110 rubla; sisseveo koguväärtuseks oli 17 546 rubla. Kärkla sadamast toimus väljavedu 1866. aastal 400 620 rubla väärtuses; sissevedu 277 130 rubla väärtuses. Veel 1880. aastatel ületas Kärkla väliskaubanduse käive ligikaudu

nikkond mandriga võrreldes ebavõrdses olukorras. Seega vajas Saaremaa kindlat ja korrapärast aurulaevaühendust mandriga.⁴⁶

Lisaks põhikirja kinnitamisele tuli rahandusministrilt kinnitus saada ka ettevõtte omakapitalile. Seaduse kohaselt oli mitte ainult investorite vaid ka ettevõtte juhtide tegevus piiratud vastutusega, mis oli ministri ja keisri poolt põhikirjale kinnituse saamise eelduseks. Need tingimused olid omakorda vältimatud, saamaks riigi poolt jagatavaid privileege, näiteks monopoliõigusi, maksuvabastusi ja toetusi. Aurulaevandusettevõtte asutamise küsimuse kiiremaks menetlemiseks Peterburis volitas rüütelkonna maapäev 10. veebruaril 1873⁴⁷ aurulaevanduse küsimusega tegelema Peterburis resideerunud kolleegiumiassessorit parun Buxhövdent, ⁴⁸ kes kuulus ka ise ettevõtte asutajate hulka.

Rüütelkonna peamehe Freitag-Loringhoveni hinnangul võis piirkonna tootlikkust tõsta täpse aurulaevaühenduse rajamine saare ja mandri vahel, mille korraldamiseks kavatseti kapital hankida aktsiate väljastamise kaudu. Kuna Saaremaal polnud tema hinnangul võimalik vajaminevat summat sel viisil kokku saada, pidas ta vajalikuks paluda valitsuselt ettevõtmise läbiviimiseks abiraha. Rahandusministrile esitatud taotluses tõi Balti kindralkuberner välja nii selle, et Saaremaa saareline olukord kui ka kindla ühenduse puudumine mandriga raskendab saare majanduslikku olukorda. Riigivara ministri poolt rahandusministeeriumile tehtud ettekandes märgiti, et kavandatava aurulaevaühenduse korraldamine nagu ka raudtee on tähtsad veel seetõttu, et ligi pool saare maadest on riigi omanduses, kuid ei anna riigile erilist tulu. Riigivara minister leidis, et aurulaevaühenduse sisseadmine võiks lisaks põllumajanduse ja üldise tootlikkuse kasvule parandada ka saarelt riigikassasse laekuvaid maksutuluseid ning seetõttu pole ühtki põhjust, miks valitsus ei peaks riigi nimel ettevõtte aktsiate ostmist

kümnekordselt Kuressaare väliskaubandust (andmed on antud tollipunktide kaupa, tollipunktid asusid Kuressaares ja Kärddlas ning kajastasid mõlema saare kõikides sadamates sisse- ja väljaklaaritud laevu). *Baltische Monatschrift*, 01.03.1867; Toomas Püvi, *Soome-kaubandus Eesti sadamates 19. sajandi viimastest kümnenditest kuni Esimese maailmasõjani* (Tallinn: Eesti Teaduste Akadeemia Ajaloo Instituut, 1990).

⁴⁶ RA, EAA.957.1.890, l. 41–42: Akte betreffend die Dampfschiffsfahrt Gesellschaft “Osilia”. Statut der Gesellschaft, 1876–1910.

⁴⁷ *Oeselsche Ritterschaft: Ritterschafts-protokolle 1699–1920 des Oeselschen Ritterschaftsarchivs*, 256.

⁴⁸ Karl Otto Heinrich Konstantin von Buxhövdent (1827–67), Kõljala mõisa omanik ja aurulaevaselts Osilia asutaja.

toetama.⁴⁹ Sellises riiklikus eestkostes, mis oli samal ajal Lääne-Euroopas tundmatu, ei muutunud Venemaal kuni 1917. aastani suurt midagi.⁵⁰

Nõustudes nii Balti kindralkuberneri kui ka riigivarade ministri seisukohtadega, leidis rahandusminister, et Saaremaale on vajalik kindlustada täpne ja kiire aurulaevauhendus toodete ja reisijate veoks. Kuna riigile ei olnud nimetatud laevauhenduse toetamine oluliseks rahaliseks koormaks ja riigipoolse abita võinuks ettevõtmine ebaõnnestuda, kiitis minister abinõu heaks. Valitsus ostis ühingu 300 aktsiat väärtusega 30 000 rubla, millele oli tagatud 5,5% dividendimakse. Lisaks soovitas rahandusminister teha muudatusi ühingu põhikirja §-des 4 ja 36: lähtudes ühingu asukohast, võib selle teateid avaldada ainult kohalikes ajalehtedes. Samuti tuli muuta § 34: kulude kokkuhoiuks ühingu arveid ei trükita, kuid kõik raamatud ja arved tuleb aktsionäridele avaldada ühe nädala jooksul aktsionäride üldkoosoleku toimumisest. Minister soovitas ka, et üldkoosoleku seaduslikkus ei peaks olema määratud mitte aktsiate arvu, vaid häältega, ning soovitas kohalike maaomanike suuremaks kaasamiseks anda hääleõigus igale aktsiale. Vastavate muudatuste põhikirja sisseviimise järel lubas rahandusminister tõelisel riiginõunikul ja täievolilisel Saaremaa rüütelkonna esindajal Freitag-Loringhovenil aktsiaselts Osilia kinnitada.⁵¹

Aastatel 1837–56 asutati Venemaal kokku 74 aktsiaseltsi. Olukorrast võitsid ka aurulaevandusettevõtted, mille arengus mängisid olulist rolli privileegid (monopoliõigus, maksusoodustused jms) ja riigipoolsed otsetoetused. Uute ettevõtete asutamise hoogustumine leidis Krimmi sõja järel aset ka Balti kubermangudes ja Soomes. Kuna Soomes järgiti pärast Venemaaga liitmist 1809. aastal varasemaid Rootsi seadusi, puudusid seal aga kuni 1864. aastani aktsiaseltsi kui organisatsiooni puudutavad õigusaktid. Sellegipoolest asutati aastatel 1809–64 Soomes 59 aktsiaseltsi, mille eestvedajaks olid enamasti linnade kaupmehed, kes rajasid avalikes huvides tegutsevaid ettevõtteid või hooneid, aga ka 17 aurulaevandusettevõtet, suurendades sel viisil oma kapitali. Kuna ettevõtete organisatsiooni puudutav seadusandlik pool oli üsna napp ja üldsõnaline, tugines laevandusettevõtete struktuur 1667. aasta Rootsi merendusseadusele. Krimmi sõja järel investeeriti kõige enam tootmisettevõtetesse, mille kapitalimahutavus ületas nüüd kõiki teisi valdkondi. Soome majandusajaloolane Per Sghybergson on järeldanud, et 1864. aastale eelnenud aktsiaseltsid tegid korporatiivsed

⁴⁹ RA, EAA.957.1.890, l. 43–45: Akte betreffend die Dampfschiffsfahrt Gesellschaft “Osilia”. Statut der Gesellschaft, 1876–1910.

⁵⁰ Heller, “Russlands Wirtschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts”, 1157–1158.

⁵¹ RA, EAA.957.1.890, l. 49–52: Akte betreffend die Dampfschiffsfahrt Gesellschaft “Osilia”. Statut der Gesellschaft, 1876–1910.

ettevõtted nii ettevõtjatele kui ka avalikkusele tuttavamaks ja valmistasid ette aktsiaseltside asutamise läbimurret 1864. aasta järel.⁵²

Stockholmi-Turu-Helsingi-Tallinna-Peterburi liinil 1837. aastal tegevust alustanud Turu Aurulaevaselts asutati 1835. aastal aktsiaseltsina. Asutajad tõid ajakirjanduses avaldatud ettevõtte ja aktsiate märkimise tingimuste tutvustuses esile, et kuna Peterburi-Lübecki laevaliin andis eelmisel aastal suuri kasumeid, siis plaanitakse samuti laevaihinduse sisseseadmiseks ja lisakapitali hankimiseks aktsionäre kaasata. Aktsionärideks kutsuti nii varakaid maainimesi kui ka “naabreid” (siin on ilmselt mõeldud Eestimaa ja Peterburi kubermangu elanikke). Ühe aktsia hinnaks oli määratud 200 assignaatrubla. Direktorite valimise ja koosolekutel osalemise õigus laienes ainult neile aktsionäridele, kes olid märkinud vähemalt viis aktsiat. Enam kui kümme aktsiat märkinutele eraldas ettevõtte juhatus dividendide jagamisel ühe vabapääsme esimeses klassis Stockholmi ja tagasi sõiduks, kuid see soodustus kehtis vaid seni, kuni ettevõttel ei esinenud raskusi. Aktsionärid, kes juhatuse poolt määratud aja jooksul aktsiate eest ei tasunud, jäid neist ilma. Ettevõtte tegevus loeti elluviidavaks niipea, kui aktsiate müügist oli kogunenud 100 000 assignaatrubla (kokku sooviti aktsiate müügiga kaasata ettevõtte tegevusse vähemalt 175 000 assignaatrubla).⁵³

Sghybergsoni hinnangul olid need enne 1865. aastat Soomes asutatud aktsiaseltsid oma toimetulekus üsna ebastabiilsed, mistõttu nende tegevus jäi lühiajaliseks. Kõigist enne 1865. aastat asutatud aktsiaseltsidest ligikaudu pooled lõpetasid oma tegevuse või pankrotistusid enne kümnet tegevusaastat, enne kahekümnendat tegevusaastat lõpetas tegevuse veel üksteist ettevõtet. Ebastabiilsusel oli mitmeid põhjuseid alates ühtse seadusliku regulatsiooni puudumisest, mille tulemusel maksustati kõiki ettevõtte aktsionäre, kuni selleni, et isiklikel huvidel oli korporatiivsetes ettevõtetes märkimisväärne roll. Näiteks said aktsionärid ettevõtte nimel endale laenu võtta.⁵⁴ 1836. aastast Venemaal kehtestatud aktsiaseltside asutamise kord seadis sisse riikliku järelevalve selle ettevõtlusvormi üle ja maandas ettevõtjate jaoks teatud riske, kuid vähendas ka mingil määral ettevõtlusvabadust. Soomes oli küll enam riskimomente, aga kehtisid ka oluliselt suuremad vabadused.

Riiklik huvi Krimmi sõja järel järjest enam eraomanduses olevat raha majandusse kaasata tõi 1857. aastal kaasa rahandusminister Pjotr Broki otsuse langetada pangahoiuste intresse lausa 3%-le, et soodustada sellega

⁵² Sghybergson, “Joint stock companies in Finland in the nineteenth Century”, 62–64.

⁵³ RWN, 18.03.1835.

⁵⁴ Sghybergson, “Joint stock companies in Finland in the nineteenth Century”, 63–64.

hoiuste omanike investeringuid. See lõi olukorra, kus 1859. aasta varasuvel tekkisid pankadel likviidsusprobleemid ning aasta hiljem kukkus senine riigipankadel tuginev süsteem kokku. Seetõttu asutati krahhi järel keskpank ja mitmed eraomanduses krediidiasutused.⁵⁵

Privileegid ja teised aurulaevandusele kehtinud soodustused

Vene rahandusministeeriumil ja eelkõige selle kaubandus- ja tööstusosakonnal olid 19. sajandil tihedad sidemed suurkapitali omanikega.⁵⁶ Selle kaudu püüti sekkuda turuolukorda. Niisuguseid olusid tingis ühelt poolt sajandi esimesel poolel toimunud riiklik pangandussüsteem, kuid teisalt ka kontroll erinevate ettevõtlusharude üle. 1836. aasta määrustiku kohaselt, mis jätkas otseselt 1807. aasta ukaasiga kehtestatud riiklikult tähtsate valdkondade soosimist, oli Riiginõukogul õigus äriühingutele erinevate soodustuste või privileegide andmiseks kindlaksmääratud perioodil, juhul kui ettevõtte kasutas hiljuti patenteeritud seadet või tegutses riiklikult olulisel valdkonnas, nagu raudteed, laevaliinid, veevärk jms.⁵⁷ Üheks selliseks eraettevõtjate riigiga sidumise mehhanismiks olid riigi poolt ettevõtetele väljastatavad privileegid, millega teatud perioodiks (tavaliselt 5–15 aastaks) anti ühele ettevõtjale teiste ees eelis mingisuguste ressursside või soodustuste kasutamiseks, mõnikord ka monopoolne õigus.

Selleks, et soodustada aurulaevaühendust Venemaa ja välisriikide sadamate vahel, hakati aurulaevaühingutele, seejuures nii Vene kui ka välisühingutele, andma erinevaid soodustusi. 1831. aastal andis Vene valitsus kõigile Läänemerel reisijaid ja kaupu vedavatele ettevõtetele 16 aastaks eelisõiguse, juhul kui nende laevad teostasid liinivedusid sadamate vahel, millest üks asus 55 laiuskraadist lõunas ja teine Soome lahes. Sama privileegi alla arvati ka kõik aurulaevaühingud, mis pidasid Peterburiga otseühendust Suurbritanniast, Hollandist ja Prantsusmaalt ning Läänemerel Kopenhaagenist, Stockholmist, Ystadist ja teistest linnadest, eeldusel, et nad ei sõida sisse Riiga, Liibavisse ja teistesse sarnastesse Venemaa Läänemere sadamatesse. Aurulaevaühingule, mis soovis aga rajada laevaühendust Peterburi ja Lübecki vahel, tuli anda kõik soodustused ning vältida igasuguseid takistusi laevaliini rajamiseks. 1837. aastal väljastati kümneaastane privileeg titulaarnõunik Nevakovitšile ja näitleja Zenesile, neilt omakorda Le Havre'i kaupmehele Albrechtile alalise laevaliini käigus hoidmiseks

⁵⁵ Heller, "Russlands Wirtschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts", 1158–1160.

⁵⁶ *Ibid.*, 1346.

⁵⁷ Owen, *The Corporation under Russian Law, 1800–1917: a Study in Tsarist Economic Policy*, 12, 18–19.

reisijate ja kaupade veoks Kroonlinna, Le Havre'i, Hulli ja Elsneri sadamate vahel. Privileeg ei laienenud neile sadamatele, mis olid saanud eesõigused juba 1831. aastal, kuid tormi või avarii korral tohtisid need aurikud siiski pöörduda ka sadamaisse, mille kasutus muidu privileegiga piiratud oli.⁵⁸

Privileegid tähendasid enamasti monopoolset õigust määratud aja jooksul ilma konkurentsita kindlal liinil tegutseda. Teiseks anti mitmetele laevadele ka maksusoodustusi. Tolliseaduse §-de 988 ja 992 kohaselt nõuti lastiraha kõikidelt laevadelt, mis saabusid ja lahkusid üle piiri.⁵⁹ Le Havre'i, Lübecki ja Dunkerque'i ning Peterburi vahel sõitvatelt aurikutelt küsiti lastitasu navigatsioonihooaja jooksul vaid korra.

Privileege ei antud vaid välisriikidega otseühendust pidavatele auru-laevaseltsidele. 1833. aasta jaanuaris kinnitati keisri ukaasiga privileeg Riia kaupmeeste 2. gildi kaupmehele Müllerile ja Riia Börsikomiteele aurulaevaühenduse sisseseadmiseks reisijate, posti ja kaupade veoks Riia, Lübecki ja Liibavi vahel. Ettevõttele tehti soodustusi kolmes punktis: 1) Riia ühingu laev vabastati laevamaksudest, väljaarvatud ühel korral aastas Riiga või Liibavisse sissesõidul või sealt lahkumisel; 2) makse ei tohtinud nõuda laevalt, mis tormi tõttu mõnda teise Läänemere sadamasse sisenes; ning 3) laeval lubati postivedu vastavalt postiülema sätestatud põhimõtetele.⁶⁰

Sama aasta lõpus andis keiser ukaasiga viieaastase privileegi Riia Börsikomiteele, kes soovis ainuõigust väikesele puksiirlaevale *The Lady of the Lake*. Laev kuulus algselt inglasele Cooksonile ja oli juba 1832. aasta navigatsioonihooajal olnud kasutuses suurte purjelaevade Riia sadamasse pukseerimisel. Omanik oli nõus selle sobiva summa eest börsikomiteele müüma. Börsikomiteele väljastati viiest punktist koosnev privileeg, mille kohaselt tuli puksiirlaeva muuhulgas kasutada ka laevade päästetöödel.⁶¹

Venemaa investeringuid transpordi infrastruktuuri uurinud majandusajaloolane Stuart Thompson on järeldanud, et riiklik investeerimisstrateegia oli ebaratsionaalne ja mitmed kaubanduslikku meresõitu subsideerivad meetmed ei täitnud oma eesmärki, mistõttu oleks võinud investeerida hoopis sadamate taristu ja tehnoloogia arengusse. Ta toob välja, et looduslike eeldustega heade sadamakohtade nappus ja laevade süvise kiire kasv hakkas 19. sajandi teisel poolel oluliselt piirama kauba-veo võimekust.⁶² Ehkki Thompsoni uurimus tugineb peamiselt kauba-

⁵⁸ *Svod ustavov kazennago upravleniya. Chast' vtoraya. Uchrezhdeniya i ustavy tamozhennyje* (Sanktpeterburg, 1842), 207–208.

⁵⁹ *Ibid.*, 164–165.

⁶⁰ RWN, 15.05.1833.

⁶¹ RWN, 25.06.1834.

⁶² Thompson, "Tsarist Russia's investment in transport", 64.

veo analüüsidel, võib selles väljatoodud asjaolusid näha ka kitsaskohtadena reisilaevandusse panustamisel. 1844. aastal, mil Francis Baird alustas oma laevadega reise Peterburi-Tallinna-Virtsu-Riia liinil, pidi ta juba kuu aega pärast liini avamist teada andma, et laev enam Virtsus ei peatu, kuna sellesse sadamasse sissesõit on laevadele ohtlik.⁶³ Sarnased probleemid esinesid teisteski sadamates, näiteks Haapsalus ja Kuressaares, kuhu suuremad reisiaurikud sisse ei sõitnudki, peatudes Hari kurgus asuval Harilaiul ning Kuressaares reidil, kust reisijad väikeste paatidega linna toimetati. Riiklikult vähetähtsate sadamate arendamine oli jäetud pigem kohalike võimude ja ettevõtjate kanda.

Eelisõiguste andmine ei olnud 19. sajandi esimese poole laevanduses omane ainult Venemaale, seda kasutasid ka teised riigid aurulaevanduse kiiremale arengule kaasaaitamiseks. 1830. aastatel Prantsusmaa ja Austria põhimõtteliselt monopoliseerisid reisijate ja postiveo Euroopa ja Lähis-Ida Levanti piirkonna vahel.⁶⁴ Postiveo toetuse nime all soodustasid aurulaevaliiklust veel paljud teisedki Euroopa riigid. Riigi poolt teatud majandusharudele või valdkondadele eeliste andmist võib hinnata kaheti. Ühelt poolt soodustas selline lähenemine aurulaevanduse kiiremat arengut, mille suhtes Venemaal oli võrreldes muu Euroopaga tekkinud teatav mahajäämus. Samal ajal aga pärssis privileegide jagamine konkurentsi. Mõningatel juhtudel oli valitsuse toetus aga määrava tähtsusega, et tagada laeväihendus eraldatud äärealadega.

Laevaliikluse korraldus Läänemere kubermangudes

Eesti alasad puudutas Vene õigusruum esmakordselt 18. sajandi algul, mil tänapäeva Eesti alad liideti Põhjasõja (1700–21) käigus Venemaaga. Juba enne sõja lõppu 1720. aastal anti välja meremäärustik (*Morskoj ustav*) ja laevalastijate määrustik (*Ustav ob eversah*),⁶⁵ mille eesmärgiks oli kaubandusliku suhtlemise elavdamine Lääne-Euroopaga. Esimese määruse kaubalaevastikku käsitlev osa puudutas vaid eeskirju laevajuhi ja laeva lipuõiguse kohta, teine reguleeris laevaomaniku ja lastisaatja õiguslikke suhteid. Viimane tugines paljuski Saksa ja Hollandi mereõigusele. Olulisema kaaluga mereõigust puudutav seadus – veeteede kaubanduse määrus (*Ustav o kupčeskom vodohodstve*) – anti välja 1781. aastal ja see reguleeris laevade liiklemist nii järvedel, jõgedel kui ka merel. Nimetatud seadus kehtis üle

⁶³ RWN, 12.06.1844.

⁶⁴ Servantie, "Development of steamship travelling in the Mediterranean (1833–1860)", 509.

⁶⁵ Vaata PSZ t. 6, №. 3485, 13.01.1720; PSZ t. 6, №. 3615, 26.07.1720.

saja aasta ja võeti peaaegu muutumatult üle 1887. aastal kehtima hakanud Vene kaubandusseaduse II raamatusse. Seadus koosnes kuuest peatükist, mis käsitlesid vastavalt merekaubalaevu, merekaubandust, bodmeriid⁶⁶ ja moonalaenu merel, avariid, päästmist ja abiandmist laevaõnnetuse korral ning merekindlustust. Paraku ei olnud see seadusandlus siiski reaalse elu vajadustega kooskõlas. Hoolimata 1781. aasta seaduses kehtestatud põhimõtete tunnustamisest ja selgusest, oli tungiv vajadus kaasaegseid olusid rahuldavate regulatsioonide järele. Esiteks ei käsitletud mitmeid tähtsaid teemasid üldse, teiseks pärines see ajast, mil merekaubanduse tingimused olid teisiti korraldatud. Praktilisest vaatepunktist lähtuvalt oli soovitatav, et laevaomaniku, laevajuhi, meeskonna ja prahtija omavahelised suhted ning kohustused oleksid lepingus esitatud. Samas aga olid paljudel seadusega nõutavatel juhtudel lepingu vorm ja teostus erinevad või sisuliselt liialt laialivalguvad. Mõnel juhul võis isegi lepingu sõlmimine mõttetuks osutada, näiteks kui laeva juht oli ühtlasi selle omanik, polnud võimalik lepingut sõlmida. Nii ettevõtjate kui ka laevaliikluse huvides oli kahtlemata pigem seadusele kui lepingutele tugineda. Lisaks tekkis vaidluste korral välismaiste laevaomanike, prahtijate, laevameeskonna liikmete või laevajuhtidega Vene sadamalinnade kohtutes probleem, kuna välismaistel laevadel sageli nõutud lepinguvorme ei olnud.⁶⁷ Seaduse puudusi püüti mitmel moel kõrvaldada. Näiteks koostas Riia Börsikomitee 1853. aastal Läänemere laevanduse tarbeks omaette Vene mereõiguse kava,⁶⁸ mis oli koostatud kaubandusseaduste kogu kolmanda raamatu põhjal ja mis oli spetsiaalselt Läänemere merekaubanduse vajadusi arvestades kokku pandud. Riia Börsikomitee poolt välja töötatud kava ei omanud aga seadusandlikku jõudu.⁶⁹ Lisaks kaubandusseadustele reguleerisid merekaubandusega

⁶⁶ Bodmerii on laeva, prahiraha või laeva lasti pantimine kapteni poolt, et hankida merereisi lõpetamiseks puuduolev rahasumma. Pärast merereisi lõppu tasutakse bodmerii saadud prahirahast. *Mereleksikon*, koost Olev Luhaveer (Tallinn: Eesti Entsüklopeedia Kirjastus, 1996), 41.

⁶⁷ *Projekt Rossiiskogo morskogo prava, sostavlennõi na osnovanii tret'eï knigi Svoda torgovõh ustavov, s primeneniem k potrebnostiam baltiiskogo moreplavaniia: (prilozhenie k Morskomu sborniku) = Entwurf zu einem Russischen Seerecht: auf Grundlage des dritten Buchs des Handelsgesetzbuchs und mit besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse der Baltischen Schifffahrt* (S.-Peterburg. Tip. Akademii nauk, 1861), 4–12.

⁶⁸ *Projekt Rossiiskogo morskogo prava, sostavlennõi na osnovanii tret'eï knigi Svoda torgovõh ustavov, s primeneniem k potrebnostiam baltiiskogo moreplavaniia: (prilozhenie k Morskomu sborniku) = Entwurf zu einem Russischen Seerecht: auf Grundlage des dritten Buchs des Handelsgesetzbuchs und mit besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse der Baltischen Schifffahrt* (S.-Peterburg. Tip. Akademii nauk, 1861).

⁶⁹ Imant Siimer, "Eesti mereõiguse uuendamisest", *Eesti Laevanduse aastaraamat*, toim August Gustavson, Evald Past, Imant Siimer, Vello Pekomäe (Tallinn: Tallinna

seotud tegevust ka teised õigusaktid, nagu Tolliseadus (lähemalt käsitletakse siinses artiklis 1842. aasta redaktsiooni) ja ministeeriumitest saadetud ukaasid, tsirkulaarid, eeskirjad ning kubermanguvalitsuste publikaadid.

1802. aastal alustati Venemaal administratiivsete reformidega, et kaasajastada riigi haldussüsteemi ja muuta see sarnasemaks Lääne-Euroopaga. Aleksander I manifestiga moodustati septembris 1802 ministeeriumite süsteem, mis pidi asendama varasemad kolleegiumid. Esialgu rajati kaheksast ministeeriumist koosnev valitsemisaparaat, kuhu kuulusid sõja-, mere-, välis-, justiits-, sise-, rahandus-, kaubandus- ja rahvaharidusministeerium. Ministeeriumite struktuuriüksusteks olid ministri kantselei ja erinevad departemangud. Reformi eesmärgiks oli lihtsustada asjaajamist ja täpsustada eri ametkondade võimupiire ning ülesandeid. Tegelikult jäi aga alles mitmeid jäänukeid vanast struktuurist, mistõttu reform ei täitnud täielikult oma eesmärki: ülesannete jaotus ja võimupiirid ministeeriumite vahel jäid endiselt hajusaks.⁷⁰ Heaks näiteks on kaubalaevanduse valdkond,⁷¹ mida puudutavad vastutusosalad jagunesid erinevate ministeeriumite ja ametkondade vahel. Järgnevalt vaadeldakse lähemalt, milliste küsimuste eest erinevad ametkonnad vastutasid.

19. sajandi esimesel poolel kujunesid Venemaa sisemise riikliku korralduse juures mõjukaimateks kaks ministeeriumi, rahandus- ja siseministeerium, mis koos oma arvukate allasutustega korraldasid riigi haldamist. Mõlemal oli keskne roll nii riigi juhtimises kui ka selle arengu suunamises.

Vastavalt rahandusministeeriumi asutamise seadusele 8. septembrist 1802 kuulusid selle haldusalasse mäe- ja mündiasjandus koos nende allasutustega, assignaat- ja laenupank ning metsade valitsus. Kui kaubandusministeerium 1810. aasta juuli lõpus suleti, toimus ministeeriumite vahel vastutusosalade ümberjagamine. Selle tulemusel tulid rahandusministeeriumi haldusalasse kaubandusministeeriumist kaubandus- ja tollivaldkond, siseministeeriumist soolavalitsus, mis liideti mäeasjandusega, ja domeenivalitsus (*die Domänenverwaltung*). Kaubandusministeeriumi sulgemisega poolitati ka kaubanduse valdkond, rahandusministeeriumi alluvuses asutati väliskaubanduse osakond ja siseministeeriumis manufaktuuride ja sisekaubanduse osakond. 1819. aastal võttis rahandusministeerium

Merekooli Lõpetanud Kaugesõidukaptenite Ühing, 1936), 87–88.

⁷⁰ Ministerskaya sistema v Rossijskoï imperii, 5–9; Tannberg, “Sajandivahetus. Aleksander I (1801–1825)”, 116.

⁷¹ Kaubalaevanduse all on käesolevas alapeatükis mõeldud kaubanduslikku meresõitu, mis hõlmab tsiviilotstarbel tehtavaid merevedusid, mille käigus transporditakse inimesi või kaupu.

siseministeeriumilt üle veel manufaktuurid ja sisekaubanduse, sellega sai rahandusministeeriumist kogu riigi majanduselu juhtiv ametiasutus.⁷²

Alates 1811. aastast rahandusministeeriumiga liidetud kaubanduse valdkond oli kuni 1864. aastani jagatud kaheks eraldi osakonnaks – väliskaubandus ning tööstus- ja sisekaubandus. 1864. aastal nimetati väliskaubandusosakond ümber tolli osakonnaks, mis säilitas oma struktuuri kuni 1917. aastani, ja sisekaubandusest sai kaubandus- ja tööstusosakond. Kaubandus- ja tööstusosakonnast moodustati 1900. aastal kaubandus- ja tööstusamet, mille alla kuulusid osakondadena kaubandus, tööstus, kaubalaevandus, haridus ja kantselei. 1902. aastal kaubalaevanduse osakond eraldus ja anti üle selleks otstarbeks asutatud keskvalitsusele. 1905. aastal asutatud kaubandus- ja tööstusministeeriumile läksid kõik teised seni rahandusministeeriumi koosseisus olnud kõnealused osakonnad ja samuti alates 1902. aastast iseseisvana tegutsenud kaubalaevanduse ja sadamate keskvalitsus, mille koosseisu kuulusid tehniline nõukogu, kaubalaevanduse osakond ning kaubasadamate osakond ja muuhulgas ka kõik vastavad kohalikud ametiasutused.⁷³

Lisaks rahandusministeeriumile andis erinevaid laevandust puudutavaid regulatsioone välja ka teedeamet (*Vedomstvo putej soobšhenija*). 1782. aastani oli veeteede kasutamine kohaliku võimu pädevuses. Esimesed katsed kõigi teeühenduste ühtseks juhtimiseks tehti juba 18. sajandi lõpul. Esialgu püüti koondada maanteede ja siseveeteede juhtimine sama asutuse alla. 1802. aastal, kui ministeeriumid loodi, puudus ministeerium, mis oleks tegelenud teedeühendustega. Veeteedeühenduste ja tee-ehituse ekspeditsioon määrati kaubandusministeeriumi alluvusse. 1810. aastal moodustati veeühenduste ekspeditsioonist ja teedeühenduste ekspeditsioonist ühtne teedeühenduste peavalitsus (*Glavnyj Upravlenie putej soobshhenija*), mis jagunes kolmeks üksuseks: veeteede ühendused, maismaateede ühendused ja kaubasadamad. Veeteede ühenduste üksus koosnes omakorda kolmest osakonnast. Esimene, majandusosakond, kogus makse veeteede kasutamiselt, korraldas vee-ehitiste rajamist ja teostas töid, arvestas ehitushindu ning ressursse hüdrotehniliste rajatiste ehitamiseks ja remondiks, koostas eelarveid, vaatas läbi ja lõpetas teostatavate tööde lepinguid, jälgis nende teostamist ning vaatas läbi taotlusi ja kaebusi, mis olid seotud veeühenduste korraldamise ja valitsemisega. Teine, täidesaatev osakond, töötas välja asutuse struktuuri, valmistas ette muudatusi ja lisisid laevasõidu

⁷² Amburger, *Geschichte der Behördeorganisation Russlands von Peter dem Grossen bis 1917*, 225–226.

⁷³ *Ibid.*, 204, 207, 226–228.

suhtes juba kehtivatele ja uutele määrustikele ning reeglitele (näiteks praktikirjade määrus),⁷⁴ teostas kontrolli kehtivate reeglite täitmise üle, vaatas läbi laevasõiduga seotud kaebusi, valmistas laevasõidu inspektorite ja lootsiteenistuse juhendeid ning juhtis hüdrograafiliste ja statistiliste andmete kogumist veeteede ühenduste kohta. Kolmas, arvutusosakond, teostas järelevalvet eelarve summade õige kasutamise ja laevasõidumaksude tasumise üle, nõudis sisse trahve laevasõidu reeglite ja korralduste rikkumise eest ning tegeles jooksvate finantsarvestustega.⁷⁵

Meresõidu reeglistikke koostas ka mereministeerium, juhul kui oli vaja reguleerida nii tsiviil- kui ka sõjalaevastikku puudutavaid määrustikke üheaegselt, peamiselt oli tegemist meresõiduohutust puudutavate küsimustega.⁷⁶ Samuti oli meresõidu valdkond tihedalt seotud tolliametiga, kuna laevade laadimine, lastimine, kontroll sadamates jms oli reguleeritud tolliseadusega. Lisaks ministeeriumitele ja ametkondadele pidid laevauhingud teavitama oma tegevusest ka kohalikku kubermanguvalitsust ning sageli käis ettevõtete suhtlus riiklike institutsioonidega läbi kubermanguvalitsuse.

Aurulaevauhing Mediator esitas 1835. aasta jaanuaris Baltimaade kindralkubernerile taotluse tollimäärustikes lihtsustuste saamiseks kavandatavale laevaliinile, mis pidi hakkama tegutsema Peterburi, Kroonlinna, Tallinna, Haapsalu, Saaremaa, Virtsu, Riia ja Liibavi ning Muhu väinas Eestimaa kubermangu mandriosa ja asustatud saarte vahel. Kiire ja täpse laevauhenduse rajamiseks sooviti, et igal aurikul sõidaks kaasa tolliametnik, millega väheneks reisijate ja kaupade kontrolli aeg sadamas. Peterburist või Riias laevale tulnud ja Balti kubermangude sadamaisse suundunud reisijate passid paluti registreerida kohe sadamast väljumisel, et ei peaks selleks eraldi aega kulutama Kroonlinnas ja Dünamündes. Paluti luba, et reisijad ja lasti võiks Tallinna sadamas maha laadida igal ajal, kuna Muhu väina kitsas faarvaatris oli lubatud sõita vaid päevasel ajal ja seetõttu saabusid

⁷⁴ Eestimaa kubeneri publikaat 23, 1836.

⁷⁵ *Ministerskaya sistema v Rossiiskoi imperii*, 432–433.

⁷⁶ *Pravila dlya proizvodstva lochmanskikh signalov v Russkikh portah, utverzhdenyia Ego Imperatorskim Vysochestvom General-Admiralom 9 Marta 1861 goda* (Gidrograficheskii Departament Morskago Ministerstva, 1861); *Polozheniya, pravila i instruktsii dlya rukovodstva stroitel'noi chasti v portah* (Sanktpeterburg: Morskoe Ministerstvo, Tipografiya M. Èttingera, 1860); *Polozhenie po Morskomu vedomstvu o vzyskaniiah distsiplinarnykh: Vysochaishe utverzhdennoe 27 Aprelya 1864 goda, ispravlennoe i dopodnennoe soglasno pozdneishimi postanovleniiami* (Morskoe Vedomstvo, 1866); *Proekt polozheniya o mayakakh i lotsii Baltiiskago morya, Inspektorskii Departament* (Sanktpeterburg: Morskago Ministerstva, 1856); *Prikaz Upravlyayushchago Morskim Ministerstvom: Raspredelenie stepeni distsiplinarnoi vlasti mezhdru nachal'stvuyushchimi litsami nevoshedshimi v polozhenie o vzyskaniyah distsiplinarnykh* (Sanktpeterburg: Upravlyayushchii Morskim Ministerstvom, 1864).

laevad Tallinna sadamasse peale päikeseloojangut või lausa öösel. Viimasena avaldati soovi avada Saaremaal Pamma ja Paaste vahel Meiusti külas uus sadam, mis võimaldaks pidada saarega laevaihendust kogu navigatsiooniperioodi jooksul.⁷⁷

Liivimaa kuberner krahv Aleksander Suvorov⁷⁸ selgitas oma vastuses Riia sõjakubernerile ja Eesti-, Liivi- ja Kuramaa kindralkubernerile, et on palunud riiginõunik von Brevernilt⁷⁹ suhelda selles küsimuses Eestimaa kubeneri ja Riia ning Liibavi tolliringkonnaga.⁸⁰ Tolliringkonna ülem oli tolliseaduse kohaselt iseseisev ja allus otseselt rahandusministeeriumi väliskaubanduse osakonnale, ühelgi tsiviil- ega sõjalisel ülemusel või ametnikul ei olnud voli selles valdkonnas korraldusi teha ega käske jagada. Juhul kui ametnik esitas tollile nõude, mis sõltus tolliseadusest, pidi vastav tolliametnik sellest igal juhul ringkonna ülemat ja väliskaubanduse osakonda teavitama.⁸¹ Vastavalt saadud andmetele leidis Suvorov, et kiire ja täpne ühendus Venemaa Läänemere sadamate vahel toob kasu ja seetõttu nõustub ta Riia tolli arvamusega, et juhul kui laevas on tolliametnik, ei ole vaja reisijaid ja kaupu täiendavalt sadamasse jõudmisel üle vaadata, samuti, kui ei ole vastuolu rannavalve reeglitega, ei peaks olema vajalik reisijate passide registreerimine sadamast väljumisel. Reisijate väljumisele Tallinna sadamas ei olevat ka Eestimaa kubeneri poolt mingeid kohalikke takistusi esitatud. Saaremaale sadama rajamise leidis ta samuti olevat erakordselt kasuliku.⁸²

Tallinna tolliameti poolt Eestimaa kubermangu valitsusele saadetud otsuses aurikute sissesõidu kohta peale päikeseloojangut⁸³ täpsustati, et reisijate mahalaadimisel võib eriti suvekuudel, kus reisijate arv ühel aurikul võib olla üle 200, tekkida segadus, kus reisijad unustavad oma pagasi laeva või ajavad selle segamini võõraste asjadega. Samamoodi avaldati arvamust kaupade lossimise kohta, kuna pimedal ajal ei ole võimalik teostada piisava

⁷⁷ RA, EAA.291.1.14071, l. 9–10: Delo po pros'be uchreditelei tovarishestva "Mediator" ob uchrezhdenii parohodstva na severnom beregu ostrova Ėzelya, 1853–1856.

⁷⁸ Krahv Aleksander Suvorov (1804–82) oli aastatel 1848–61 Eesti-, Liivi- ja Kuramaa kindralkuberner.

⁷⁹ Iwan von Brevern (1812–85) oli aastatel 1852–58 Liivimaa asekuberner.

⁸⁰ Tolliringkonnad koosnesid kindlaksmääratud tollipunktidest ja kordonitest. Kõigis kolmes Balti kubermangus tegutses oma tolliringkond, Eestimaal Tallinna, Liivimaal Riia ja Kuramaal Liibavi tolliringkond.

⁸¹ *Svod ustavov kazennago upravleniya. Chast' vtoraya*, 41.

⁸² RA, EAA.291.1.14071, l. 6–8: Delo po pros'be uchreditelei tovarishestva "Mediator" ob uchrezhdenii parohodstva na severnom beregu ostrova Ėzelya, 1853–1856.

⁸³ Vastavalt 1842. aasta tolliseadusele oli laevadel keelatud sildumisel peale päikeseloojangut ehk pimedal ajal kontrolli läbi viimine, kuna see võis põhjustada segadust ja kuritarvitamisi, mille suhtes hiljem riigi vastu nõudeid esitatakse. *Svod ustavov kazennago upravleniya. Chast' vtoraya*, 40.

täpsusega kontrolli. Leiti samas, et kui kõrgem ülemus taotluse rahuldab, tuleb laevaühingul endal tagada, et nii reisijate kui ka kaupade lossimise juures oleks pidevalt ühingu enda vastutav esindaja, millega kindlustatakse, et tolliametile ei esitataks süüdistusi.⁸⁴

1856. aasta mais pöördus Eestimaa kubermangu valitsus Tallinna sadama ülema poole, küsides, kas krahv Theodor von Buxhövdenile kuuluvale aurulaevale Wiems, mis varem kandis nime Naslednik ja tegi 1855. aastal avarii ning mis teeb käesoleval ajal lõbureise Naissaarele ja Helsingisse, on väljastatud seaduslik patent reisijate vedamiseks. 30. juunil rahandusministeeriumi väliskaubanduse osakonnast kubermanguvalitsusele saadetud vastuses anti teada, et krahv Buxhövden on esitanud väliskaubanduse osakonnale taotluse laevaga Wiems ühenduse pidamiseks Peterburi, Tallinna, Riia ja Helsingi vahel samadel soodustingimustel, mis on ettenähtud kõigile Venemaa ja Soome vahel sõitvatele aurikutele. Seetõttu palus väliskaubanduse osakond Eestimaa kuberneril esitada korraldus Peterburi, Tallinna ja Riia tolliringkondade teavitamiseks krahv Buxhövdeni taotluse rahuldamise kohta ja temalt sissenõutud tasu ära saata.⁸⁵

Ühelt poolt täitis kubermanguvalitsus rolli kohaliku elanikkonna ja ettevõtete ning riigiasutuste vahelise suhtluse hoidjana, teisalt aga oli kubermanguvalitsuse kohuseks jagada teavet valitsusasutuste otsuste ja korralduste kohta. Eestimaa kubermanni poolt 28. augustil 1861 Tallinna politseivalitsusele saadetud kirjast selgub, et juba 1859. aasta augustis läbi Eestimaa Kubermangu Teataja teatavaks tehtud mereministeeriumi otsust reisilaevade peatumise kohta Tallinna sadamas ei täidetud ikka veel nõuete kohaselt. Nimelt lubas mereministeerium 1859. aastal reisiaurikutel uude Tallinna sõjasadamasse sisse sõita, kuid vastavalt kubernerile esitatud ettekandele jätkas enamik Tallinnas peatuvaid aurikuid reisijate mahaadimist reidil, mis tekitas ohtlikke olukordi. Seetõttu nõudis kuberner Tallinna Tolliameti ülemalt, et järgitaks mereministeeriumi korraldust ja reisiaurikute kontrolli teostatakse edaspidi ainult sadamaplatsil. Politseivalitsuse ülem pidi selle korralduse ka kõigile reisiaurikute esindajatele linnas teatavaks tegema.⁸⁶

⁸⁴ RA, EAA.291.1.14071, l. 20–22: Delo po pros'be uchreditelei tovarishstva "Mediator" ob uchrezhdenii parohodstva na severnom beregu ostrova Ėzelya, 1853–1856.

⁸⁵ RA, EAA.29.3.4028, l. 1–1p: Akte betreffend die Ertheilung des Patents des Dampfschiffes "Wiems", 10.05.1856–08.07.1857; RA, EAA.30.11.533, l. 1–1p: Akte betreffend die Aussenhandelsfahrten des dem Grafen Buxhoewden gehörigen Dampfschiffes "Wiems", 05.07.1856–05.09.1856.

⁸⁶ RA, EAA.29.3.4976, l 2: Akte betreffend die den Passagierdampfbooten erteilte Erlaubnis zur Einfahrt in den neuen Kriegshafen in Reval, 05.08.1859–02.10.1861.

Kohalik võimutasand ehk kubermanguvalitsused olid kaubalaevanduse valdkonnas pigem ettevõtjate ja riigi vahelise suhtluse vahendajad, kes said anda ka nõuandvaid juhiseid või hinnanguid. Kaubalaevanduse haldamisega tegeleti nii rahandus- kui ka mereministeeriumis ning samuti teedeametis. Neist olulisimat rolli mängis rahandusministeerium, mis haldas nii sise- kui ka väliskaubandust ja mille haldusalas oli tolliamet.

Kokkuvõte

Aurulaevade kasutuseletulek 19. sajandi esimestel kümnenditel tõi suuri muutusi lisaks laevandusele ka majanduses laiemalt. Aurulaevandusettevõtted olid esimesed transpordiettevõtted, mis tegutsesid aktsiaseltsidena. Ettevõtete rajamise ja laevaliinide korraldamisega seotud aspektid on seni aurulaevanduse uurimisel varju jäänud, millist lünka on käesoleva artikliga püütud täita.

Aastatel 1837–70 kujunes suures osas välja Eesti rannikut ühendav reisi-laevaliinide võrgustik. Geograafilise asukoha tõttu tegutsesid neil liinidel nii Balti kubermangude kui ka Soome ettevõtjad, mistõttu vaadeldi artiklis laevandusettevõtete asutamise tingimusi nii Vene impeeriumis kui ka sellele kuulunud Soome Suurvürstiriigis, kus ka peale Venemaaga liitmist 1809. aastal järgiti varem kehtinud Rootsi seadusi.

Venemaa aktsiaseltside asutamist puudutav seadusandlus hakkas aegamööda kujunema juba 19. sajandi esimesel kümnendil ja 1836. aastal vastuvõetud õigusnormid olid Euroopa kontekstis ühed varasemad. Reeglid Läänemeresel tegutsevate aurulaevandusettevõtete asutamiseks olid kehtestatud juba 1835. aastal. Selle tulemusel kujunes olukord, kus ettevõtete asutamine sõltus väga paljuski riigist: põhikirja kinnitamiseks tuli saada kinnitus rahandusministeeriumilt ja keisrilt ning riik võis teha põhikirja ning ettevõtte kapitali kujundamisel omapoolseid ettepanekuid. Soomes seevastu olid ettevõtjad kuni 1864. aastani seadusandliku tagalata, toetuti 18. sajandi Rootsi ettevõtlust ja laevandust puudutavatele õigusaktidele, mille tulemusel oli ettevõtetes väga suur roll isiklikel aspektidel ja aktsionäride omavastutusel. Teisalt andis suurem omavastutus ka suurema tutsetsemisvabaduse.

Rahandusministri ja keisri kinnitatud põhikiri tagas aga ettevõttele võimaluse erinevate privileegide taotlemiseks, milleks olid mitmed maksumoodustused või monopolne õigus mingil laevaliinil tegutseda. Erinevad riiklikud toetusmeetmed olid mõeldud aurulaevaühenduste arengu kiirendamiseks, mistõttu laevaliinidele antavaid privileege väljastati ka välismaalastest ettevõtjatele, juhul kui nad tegutsesid riiklikult olulistel

liinidel. Nii said kõik aktsiaseltsid, mis teostasid liinivedusid sadamate vahel, millest üks asus 55 laiuskraadist lõunas ja teine Soome lahes, ja vedasid oma laevadel Läänemerel reisijaid ja kaupu, 16 aastaks eelisõiguse. Samuti väljastati privileeg kõigile laevandusettevõtetele, mis pidasid otseühendust Peterburi ja Lääne-Euroopa sadamate vahel. Soodustused ei puudutanud siiski ainult välislaevaliiniide monopoolseid õigusi, neid väljastati ka rannasõiduliinidele või isegi ettevõtjatele, kes tegelesid sadamates pukseerimisteenuse osutamisega. Lisaks monopoolsele liiniõigusele võis riik osaleda ka ettevõtte asutamisel, nagu seda tehti aurulaevaselts Osilia puhul, kus arvestades, et piiratud kogukonnas ei pruugi ettevõtte algkapitali hankimiseks piisavalt ressursse olla, omandas riik kokkulepitud mahus ettevõtte aktsiaid.

Ehkki 19. sajandi esimesel kümnendil loodud ministeeriumite kaudu püüti luua üheselt mõistetavat ja selgelt piiritletud ülesannetega ametiasutuste süsteemi, jäi see eesmärk tegelikkuses täitmata ja vastutus mitmete valdkondade eest jagunes eri ministeeriumide ja ametkondade vahel. Nii oli ka kaubandusliku meresõidu, sealhulgas reisilaevaliikluse korraldus Venemaal jagatud mitme ametkonna vahel, mistõttu kohalikust võimutandist ehk kubermanguvalitsustest kujunes kaubalaevanduse valdkonnas pigem ettevõtjate ja riigi vahelise suhtluse vahendaja. Seejuures said kohaliku võimu esindajad anda ka nõuandvaid juhiseid või hinnanguid, kuna nemad olid kohapealsetest asjaoludest kõige paremini teadlikud.

MÄRKSONAD: aurulaevad; seadusandlus; aktsiaseltsid; laevandusettevõtted; reisilaevandus

TEELE SAAR on Tartu Ülikooli ajaloo ja arheoloogia instituudi doktorant ja SA Eesti Meremuuseumi teadur.*

* Kirjavahetus: Ajaloo ja arheoloogia instituut, Tartu Ülikool, Jakobi 2, 51005, Eesti. E-post: teele@meremuuseum.ee

ABSTRACT: Conditions for opening steamship routes in Russia's Baltic provinces and Finland 1837–70

Russia's Baltic provinces and Finland differed from Russia's interior areas due to their long coastline. On the one hand, it helped to connect those areas, but on the other hand, the Baltic Sea played a crucial role in connecting Russia to Europe. In 1837–70, 16 passenger steamboat routes had been established that called at Estonian ports. Due to Estonia's geographical position, entrepreneurs from Turku, Riga and St Petersburg as well as from Tallinn operated those lines. With the exception of studies on migration policies, the roles of institutions and legislation have not been addressed in depth in maritime history studies. Therefore this article focuses on the following questions: how legislation impacted the establishment of steamboat companies, and how the state organised steamboat traffic.

Steamship companies were the first transportation organisations to operate as joint-stock enterprises. Joint-stock laws started developing in Russia in the first decades of the 19th century. The first legislation regulating steamship companies that operated between Baltic Sea ports was adopted in 1835. A comprehensive act regulating all joint-stock companies followed in 1836. According to the 1836 law, which was in force until 1917, the establishment of a joint-stock company depended a great deal on the state. Both the tsar and the Ministry of Finance had to approve the company statutes. Both had the right to make changes in the statute's clauses or in proposals for capital formation. The Grand Duchy of Finland followed its own separate path. Joint-stock companies in Finland were exempted from this legislation until 1864 because Finland adhered to the Swedish Law of Entrepreneurship and Shipping from the 18th century. Due to those circumstances, personal relations and the company's own contribution played a key role in joint-stock companies.

Statutes approved by the Ministry of Finance and the tsar provided companies with the opportunity to apply for benefits and prerogatives like tax relief or monopoly rights for certain routes for fixed time periods. Such various supportive measures were highlighted to foster the development of steamship connections on routes of national importance. The state could take part in the establishment process as well, as the case of the Osielia steamship company demonstrates. In cases where there was insufficient establishing capital, and to encourage the establishment of companies, the state bought a certain number of stocks in the company.

Russian merchant shipping legislation and organisation was introduced for the first time in contemporary Estonia at the beginning of the 18th century after the Great Northern War, whereby Estonian territory was incorporated into Russia. The organisation of both merchant and passenger shipping was divided between different authorities in Russia. The aim of establishment ministries in the first decade of the 19th century was to set up a system where tasks were clearly divided and unambiguous. In reality, this goal was not put into practice for the whole system. Hence merchant shipping was still divided between the Ministry of Finance, the Ministry of the Navy, and the Ministry of Internal Affairs, in addition local authorities. Local authorities became the link between the companies and state authorities because they were familiar with local circumstances and could provide consultative information.

KEYWORDS: steamboats; legislation; joint-stock companies; shipping companies; passenger shipping

TEELE SAAR is PhD student at the Institute of History and Archaeology, University of Tartu and Researcher at the Estonian Maritime Museum.*

* Correspondence: Institute of History and Archaeology, University of Tartu Jakobi 2, 51005, Eesti. E-mail: teele@meremuuseum.ee