

POSTIJAAMADE VÕRGU KUJUNEMINE JA ARENG EESTIS XVIII JA XIX SAJANDIL

E. Selli

NSV Liidu ajaloo kateeder

Postijaamad kui posti- ja reisijateveo asutused olid tuntud juba antiikajal Assüürias, Pärsias, Hiinas ja Vana-Roomas. Eestis rajati esimesed postijaamad Rootsi võimude poolt tähtsamate teede (sõjateede) äärde 1636. a. 2. märtsi postikorraldusega.¹

17. sajandil täiustati Eesti- ja Liivimaal tegutsenud postijaamade võrku pidevalt. 1693. aastaks olid Liivimaal postijaamad Riia—Tartu—Rakvere, Riia—Tallinna, Tartu—Helme—Pärnu ja Tartu—Vastseliina teel.²

1700. aastal puhkenud pikk ja raske Põhjasõda lõpetas senise Eesti- ja Liivimaa postkontorite ja postijaamade võrgu tegutsemise.

Postijaamade taastamine ja edasiarendamine pärast Põhjasõja võitluste lõppu Eestis oli seotud Peeter I täievolilise esindaja vabahärra Gerhard Johann von Löwenwolde tegevusega.³ Postijaamade võrgu taastamist nõudsid Vene riigi sõjalisel, kaubanduslikul ja kultuurilisel huvidel, eriti laienev suhtlemine Lääne-Euroopaga.

Juba 29. septembril 1710. a. Tallinna linna ja Vene vägede juhataja kindralmajor R. F. Baueri vahel Harkus sõlmitud kapitulatsiooni 16. punkt lubas Tallinnas taasavada maapostijaama (postijaama).⁴

17. oktoobril 1710. a. G. J. von Löwenwoldele antud valitsemise juhendis Liivimaa kubermangu kohta kästi tal taastada postikorraldus endise kombe kohaselt⁵, ehkki pikaajalisest sõja-

¹ G. Jensch. Das Postwesen in Livland zur Schwedenzeit (Sonderdruck aus der Sitzungsberichten des Ges. für Geschichte und Alterumskunde a. d. Jahren 1932—1933). S. 3.

² Eesti NSV Riiklik Ajaloo Keskarhiiv (edaspidi RAKA), f. 278, nim. 1, s.-ü. XI : 1, l. 72—74.

³ Eesti rahva ajaloost Põhjasõja aastail 1700—1721. Dokumentide kogumik. Tallinn, 1960, lk. 387.

⁴ Samas, lk. 243.

⁵ Samas, lk. 266.

tegevusest ja katkust laastatud maa ei olnud otsekohe võimeline looma korrapäraselt, kindlatel alustel seisvat postijaamade võrku.

25. novembril 1710. a. avaldatud kindralkuberneri patendiga asutati tähtsamate teede äärde postijaamad. Postijaamadesse paigutati igaühte 20 kasakate hobust ja neli tragunit. Umbruskonna mõisaid kohustati neid ülal pidama.⁶ Kasakate postijaamad asutati Tallinn—Pärnu—Riia, Tallinn—Voka—Peterburi ja Riia—Tartu—Peterburi sõjateede äärde.

1712. aastaks oli kujunenud raske olukord, sest pärast kasakate maalt väljaviimist pandi postivedu teeäärsete mõisate talupoegadele.⁷

Talupoegadele (ka mõisatele) oli postivedamine raskeks koormaks. Selle all kannatasid nii talu- kui ka mõisamajapidamised, sest talupoeg pidi mõneks ajaks põllutöödest hoopis eemale jääma. Kujunenud olukorra lahendamiseks tegi G. J. von Löwenwolde 1712. a. Liivimaa rüütelkonnale ettepaneku asutada sõjateede äärde, nn. kasakate postijaamade asemele, rüütelkonna kulul ja tema ülalpidamisele jäävad postijaamad.⁸ Eestimaa rüütelkonnale tegi G. J. von Löwenwolde analoogilise ettepaneku 1713. aastal.⁹

Liivimaal rajati postijaamad Peterburi—Tartu—Riia, Riia—Pärnu ja Riia—Alüksne—Vastseliina—Pihkva teele.¹⁰

Rüütelkondadele allunud postijaamade võrgu kujunemist võib jagada kahte perioodi, kusjuures esimene hõlmaks ajavahemikku 1712. a. kuni 1870. a., s. o. raudteede rajamiseni. Teine periood hõlmaks aastaid alates 1870. kuni Esimese maailmasõjani.

Postijaamade võrgu arengu uurimine on üheks vajalikuks etapiks XVIII ja XIX sajandi posti- ja reisiliikluse uurimisel. Artikli koostamisel on kasutatud põhiliselt Eesti- ja Liivimaa rüütelkondade materjale, ülevenemaalisi postiteatmikke, reisi- ja aadressraamatuid ning kalendreid.

Seni ei ole postijaamade küsimus leidnud olulist käsitlemist ei balti-saksa, eesti kodanlike ega ka nõukogude ajaloolaste poolt. Käesoleva artikli eesmärgiks on selle lünga osaline täitmine.

⁶ F. Eckhardt. Inhalt der in der Rigischen Statthaltschaft emanirten gedruckten Patente von 1710 bis Ende 1788. Riga, 1789, S. 178.

⁷ NSVL Riiklik Ajaloo Keskariiv Leningradils (NSVL RAKA), f. 1289, nim. 1, s.-ü. 57, l. 41 pööre.

⁸ Fr. K. Gadebusch. Livländische Jahrbücher, 4 Theil, I Abschnitt. Riga, 1783, S. 14.

⁹ H. von Wedel. Die Estländische Ritterschaft und ihre Institutionen, vornehmlich zwischen 1710 und 1783. Berlin, 1935, S. 35.

¹⁰ Alexander von Tobien. Die Agrargesetzgebung Livlands im 19. Jahrhundert, I Band. Berlin, 1899, S. 88.

I. RIIKLIKE JA KUBERMANGUDE VAHELISTE SUURTE POSTITRAKTIDE KUJUNEMINE

1. Peterburi—Tartu—Riia postitrakt

1712. a. paigutas Liivimaa rüütelkond Peterburi—Tartu—Riia teele 15 postijaama.¹¹

Alates Riiaast asusid postijaamad Adazis (Neuermühlen), Ilkenes (Hilchensfer), Engelärtes (Engelhardshof), Straupes (Roop), Lenčis (Lenzenhof), Valmieras (Wolmar), Strenčis (Stackeln) ja Gulbises (Gulben). Neile järgnesid Eesti distriktis asuvad postijaamad Tõllistes (Teilitz), Kuigatsis (Kuikatz, ka Löwenhof), Udernas (Uddern), Tartus (Dorpat), Igaveres (Iggafer), Tormas (Torma) ja Ninasil (Nennal).¹² Ninasile järgnesid Eestimaal asuvad Kauksi (Kauks), Pungerja (Pungern), Puru (Purro) ja Voka (Fockenhof) postijaamad.¹³

1735. a. paigutati Kauksi postijaam ümber kolme versta kaugusele Rannapungerja jõe äärde. Eestimaa rüütelkond võttis sellise abinõu tarvitusele kahel põhjusel. Esiteks oli Kauksi postijaama seisund äärmiselt vilets ja teiseks ei suutnud armetud koplid postihobuseid suvekuudel (maist oktoobrini) toita.¹⁴

Edaspidi hakati senist Pungerja postijaama nimetama Väike-Pungerja (Klein-Pungern). Endine Kauksi postijaam sai nimeks Rannapungerja (Rannapungern).

Kuni 1782. aastani jäi Peterburi—Tartu—Riia ehk nn. suur Peterburi postimaantee muutumatuks. 1782. aastal suleti Puru postijaam hoonete tuleohtliku seisukorra pärast. Lisaks asus postijaam keset Puru küla, mis oma tuleohtlikkuse tõttu polnud sobivaks naabriks ehitada kavatsetavatele Puru postijaama uutele hoonetele. Eestimaa rüütelkonna peamees G. J. von Engelhardt soovitas Purule uute hoonete ehitamise asemel viia postijaam hoopis Jõhvi (Jewe) kiriku juurde üle.¹⁵ Nii ka tehti ja 1782. a. lõpetas Puru postijaam oma eksisteerimise.

Peterburi—Tartu—Riia teel asuvate postijaamade vahemaad olid järgmised:

Tõllistest Kuigatsisse 22 versta,
Kuigatsist Udernasse 24 versta,
Udernast Tartusse 25 versta,
Tartust Igaveresse 23 versta,

¹¹ RAKA, f. 909, nim. 1, s.-ü. 168, l. 20 ja 32.

¹² Н. И. Соколов. Санктпетербургская почта при Петре Великом. СПб., 1903, стр. 81.

¹³ Samas. A. von Gernet. Geschichte und System des bäuerlichen Agrarrechts in Estland. Reval, 1901, S. 67.

¹⁴ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. B I 77^b, l. 41.

¹⁵ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A I 33, l. 50 põõre.

Igaverest Tormasse 23 versta,
Tormast Ninasile 25 versta,
Ninasilt Rannapungerjale 13 versta,
Rannapungerjalt Väike-Pungerjale 24 versta,¹⁶
Väike-Pungerjalt Jõhvini 21 versta 300 sülda.¹⁷

Jõhvis (kuni 1782. a. Vokal) ristus tee Tallinn—Narva—Peterburi postitraktiga.¹⁸ Nimetatud kujul säilis Peterburi—Tartu—Riia postitrakt kuni raudteede ehitamiseni Eestis XIX sajandi 70. ja 80. aastateni. Peaaegu poolteise sajandi jooksul oli see tee üheks tähtsamaks impeeriumi pealinna ja Lääne-Euroopa vaheliseks ühendusteeks, millel oli suur osa posti- ja reisiliikluse, kultuuri-liste suhete arengus, kohalikus ja transiitkaubanduses.

2. Tallinn—Narva—Peterburi postitrakt

Teiseks tähtsamaks Eestimaa postitraktiks oli 1713. aastal asutatud Tallinn—Voka—Narva liin.¹⁹ Esialgu paigutati postijaamad teeäärsetesse kõrtsidesse. Juba 1712. a. kasutati kasakate postijaamadena Jõelähtme, Põdruse, Pada(-oru), Voka ja Vaivara kõrtse.²⁰ 1714. aastal paiknesid postijaamad sel teel veel Läsna ja Raudna kõrtsides.²¹ 1719. aastaks oli Läsna kõrtsis asuv postijaam viidud üle Loobu ja Pada(-oru) Pikaristile. Teiste sellel postimaanteel asuvate postijaamade osas muudatusi ei esinenud.

1780. a. 10. märtsil arutati Eestimaa rüütelkonna konvendil Tallinn—Narva—Peterburi postimaantee osalise muutmise küsimust. Nimelt kulges tee Varja ja Voka postijaamade vahel piki kõrget ja ohtlikku pankrannikut. Arutusel lisati veel, et Toila org olevat liiga sügav ja selle läbimine kurnavat liialt hobuseid.²² Konvent otsustas suunata postimaantee üle Pavandu Jõhvi kiriku peale.²³

Edaspidi oli sellel postimaanteel vaid väiksemaid muudatusi.

1786. a. detsembris ja järgmise aasta alguses arutati Eestimaa rüütelkonnas Voka ja Vaivara postijaamade küsimust. Probleem

¹⁶ NSVL RAKA, f. 1289, nim. 2, s.-ü. 57, l. 35.

¹⁷ Samas, f. 1399, nim. 1, s.-ü. 1. (Генеральная Карта части России, разделенная на губернии и уезды с изображением почтовых и других главных дорог. Сочинена и графирована в 1799 году при Собственном Его Императорского Величества Делю Карт).

¹⁸ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. 1554, l. 166 pööre.

¹⁹ H. von Wedel, op. cit., S. 34.

²⁰ RAKA, f. 3, nim. 1, s.-ü. 448, l. 4, 16, 23, 47, 276, 306 pööre.

²¹ Samas, f. 854, nim. 1, s.-ü. 842, l. 253. VARKA, f. 248, 1719, nr. 1065,

l. 296.

²² Samas, nim. 2, s.-ü. B I 77^a, l. 1, 2, 4, 12 pööre.

²³ Samas, s.-ü. A I 33, l. 50.

seisis siin selles, et mõlema postijaama hooned vajasisid uuendamist, pealegi jäi Jõhvi ja Voka vahemaa liiga väikeseks.²⁴ Jõhvi ja Voka vahemaa oli 11 versta ja 380 sülda, Vokalt oli Vaivarasse 17 versta 220 sülda.²⁵

Arutati, kas ehitada mõlemale postijaamale uued hooned või sulgeda Voka hoopiski ja Vaivara tuua senisest asukohast Jõhvi suunas Lagena mõisa põldudele.²⁶

Seekord ja samuti hilisematel arutlustel a. 1794²⁷, a. 1809²⁸, a. 1815²⁹, ja a. 1820³⁰ jäid muudatused Voka ja Vaivara postijaamades tegemata. Arvatavasti püüdis rüütelkond mitte kanda postijaamade ümberpaigutamisega seotud kulutusi.

1789. a. arutati rüütelkonnas Kahala postijaama küsimust. Sealsed hooned olid lagunened ja tuleohtlikud. Arutlusel võitis seisukoht viia postijaam Kahala külast välja. Maanõunik krahv Stenbock pakkus uut platsi Kahala külast umbes ühe versta kaugusele. 10. septembril 1790. a. võttiski maapäev krahv Stenbocki ettepaneku vastu.³¹

1809. a. arutati Põdruse postijaama sulgemise küsimust, kusjuures uus postijaam kavatseti avada Rakvere linnas.³² Kuigi Virumaa kreisisaadikud pooldasid Põdruse säilitamist, tuli postijaam siiski ajutiselt Rakveresse paigutada. Ööl vastu 1. augustit 1809. a. hävis tulekahjus Põdruse postijaama peahoone ja osa kõrvalhooneid.³³

1810. a. põles Loobu postijaam peaaegu täielikult. Säilis ainult armetu postipoiste elamu.³⁴ 1813. aastaks olid Põdruse ja Loobu tules hävinud hoonete asemele uued valminud.³⁵ 1841. a., 1843. a. ja 1845. a. läbiviidud teede korrashoiu kontingentide jaotamisel olid Tallinn—Narva—Peterburi postitraktil asuvate postijaamade vahelised distantsid järgmised:

Tallinnast Jõelähtmesse (Jegelecht) 22 versta 345 sülda,
Jõelähtmest Kahalasse (Kahhal) 24 versta 280 sülda,
Kahalast Loopu (Loop) 23 versta 205 sülda,
Loobust Põdrusele (Põddrus) 22 versta 20 sülda,
Põdruselt Pikaristile (Hohenkreutz) 25 versta 485 sülda,
Pikaristilt Varjale (Warjel) 26 versta 200 sülda,

²⁴ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A I 37, l. 87 pööre, 98.

²⁵ Samas, nim. 1, s.-ü. 1554, l. 168 pööre, 170.

²⁶ Samas, nim. 2, s.-ü. A I 37, l. 87 pööre, 98.

²⁷ Samas, l. 6.

²⁸ Samas, s.-ü. A I 48, l. 78.

²⁹ Samas, s.-ü. A IX 100, lk. 113, 115.

³⁰ Samas, lk. 265.

³¹ Samas, s.-ü. A I 35, l. 246 pööre, 277 pööre, 278.

³² RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A I 48, l. 76, 78.

³³ Samas, l. 108.

³⁴ Samas, s.-ü. A I 49, l. 130.

³⁵ Samas, s.-ü. A I 52, l. 182—187.

Varjalt Jõhvi (Jewe) 21 versta 100 sülda,
Jõhvist Vokale (Fodkenhof) 11 versta 380 sülda,
Vokalt Vaivarasse (Waiwara) 17 versta 220 sülda,³⁶
Vaivarast Narva (Peterburi kub.) 20 versta.³⁷

Sellisel kujul jäi Tallinn—Narva—Peterburi postimaantee püsima kuni Paldiski—Tallinn—Peterburi raudtee kasutusele võtmiseni.

Tallinn—Narva—Peterburi postimaantee ühendas Eestimaa kubermangukeskust Vene impeeriumi pealinna Peterburiga. Mööda seda teed liikusid postiveokite kõrval arvukad riiklike lähetustega kullerid, sõjaväeosad ja arvukad reisijad ning kaubavoorid. XIX sajandi 20. aastaist alates tõusis Tallinn—Peterburi trakti tähtsus eriti suvekuudel, mil Tallinn muutus kiiresti areneva Peterburi suvituskohaks.

3. Tallinn—Pärnu—Riia postimaantee

Peterburi—Tartu—Riia ja Tallinn—Peterburi postitraktide kõrval oli tähtsuselt kolmandaks postimaanteeks Tallinn—Pärnu—Riia, mida mööda toimus Tallinna ja Riia vaheline posti- ja reisiliiklus.

See trakt avati nagu Tallinn—Narva—Peterburi postiteegi 1713. aastal. Arhiiviandmete puudulikkus ei luba kindlalt väita, kus asusid selle tee postijaamad ajavahemikus 1713—1719.

Mainitud aastatel tegutsesid Eestimaa piires postijaamad Kanamaal (Kannameggi, hiljem Friedrichshof), Ruunaveres (Runafer), Märjamaal (Merjama) ja Pipras (Pippara).³⁸

Liivimaa piires järgnesid postijaamad Halingas (Hallick), Pärnus (Pernau), Tahkurannal (Tackerort), Häädemeestel (Gudmannsbach), Treimanis (Dreymannsdorf) ning juba Läti alale jäid postijaamad Salaces (Salis), Kirbižis (Kürbis), Liepupes (Perningel), Peterupes (Peters Kapell) ja *Samuelsfehr*'is.³⁹

Eestimaa kubermangu piiridesse rajatud postijaamad on tihti vahetanud asukohti. Arvatavasti on põhjus selles, et esialgu ei rajatud spetsiaalseid postijaamade hoonete kompleksse, vaid kasutati teeäärseid kõrtse.

³⁶ RAKA, f. 854, nim. 1, s.-ü. 1543, l. 6, 11 pööre, s.-ü. 1556, l. 3 pööre, 7 pööre, 11 pööre, s.-ü. 1554, l. 144, 150, 168 pööre, 170.

³⁷ **Fr. von Bienenstamm**. Geographischer Abriss der drei deutschen Ostsee-Provinzen Russlands, oder Gouvernements Ehst-, Liv- und Kurland. Riga, 1826, S. 26.

³⁸ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. B I 77^a, l. 2.

³⁹ Läti NSV RAKA, f. 214, nim. 5, s.-ü. 132, lk. 27, s.-ü. 116, lk. 244, 266, 295, 308. *Samuelsfehr*'i lätipärase nime ei õnnestunud välja selgitada. Nimetatud postijaama asukoht peaks tänapäeval olema juba Riia linna piires.

Sagedasi asukohtade muudatusi tingisid ka rüütelkonna poolt valitud postijaamakavaleride (hilisemal ajal nimetati neid postijaamadirektoreiks) soovid. Tavaliselt valiti postijaamakavaleriks see mõisnik, kelle maal asus postijaam. Ümbervalimise korral soovis uus postijaamakavaler postijaama viia temale kuuluvasse kõrtsi. Omajagu põhjustas postijaamade sagedast ümberpaigutamist hoonete vilets seisund.

1728. aastaks on Märjamaa postijaam asendunud Haimre (Heimar) postijaamaga, 1736. a. aga esineb Märjamaa nimi uuesti.⁴⁰ Juba järgmisel aastal on postijaam üle viidud Paekülasse (Paenküll).⁴¹

1737. a. esineb esimest korda Jädivere (Jeddefer) postijaama nimi.⁴² 1741. a. tegutsesid Tallinn—Pärnu traktil Eestimaa piires Kanamaa, Pajaka (Pajack) ehk Ruunavere, Paeküla ja Jädivere postijaamad.⁴³

Järgnevatel aastatel, a. 1745, a. 1753 ja a. 1777, arutati rüütelkonnas Kanamaa postijaama küsimust. 1745. a. taheti ehitada uus postijaam Kanamaa ja Ruunavere vahele, kuid seda plaani ei viidud tookord ellu.⁴⁴ 1753. a. majutati Kanamaa postijaam Jõgi-soo mõisale kuuluvasse kõrtsi, kus ta asus kuni 1777. aastani, mil paigutati Väike-Saue mõisa kõrtsi.⁴⁵ 1795. a. lõpul viidi kubermangu aadlirmssal krahv Rehbinderi ettepanekul postijaam tagasi Saue mõisa Kanamaa kõrtsi.⁴⁶ 1791. a. põles maha Paeküla postijaam, postijaamaks muudeti Sõtkula (Sõtküll) kõrts.⁴⁷

Seega oli 1795. a. lõpuks kujunenud Tallinn—Pärnu—Riia trakt välja järgmiselt:

Tallinnast Kanamaale 19 versta 140 sülda,
Kanamaalt Ruunaveresse 29 versta ⁴⁸,
Ruunaverest Sõtkülasse 25 versta 65 sülda,
Sõtkülalt Jädiveresse 19 versta 360 sülda ⁴⁹,
Jädiverest Halingale 17³/₄ versta,
Halingalt Pärnusse 26 versta ⁵⁰,
Pärnust Tahkuranda 23 versta,
Tahkurannast Häädemeestele 15 versta,
Häädemeestelt Treimani 17 versta ⁵¹.

⁴⁰ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. 266, l. 4.

⁴¹ Samas, s.-ü. A II 16, l. 40 pööre.

⁴² Samas.

⁴³ Samas, s.-ü. A I 32, l. 43.

⁴⁴ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A I 32, l. 83.

⁴⁵ Samas, l. 43.

⁴⁶ Samas, s.-ü. A I 37, l. 124.

⁴⁷ Samas, s.-ü. A I 35, l. 277 pööre.

⁴⁸ Samas, nim. 1, s.-ü. 1547, l. 22, 38 pööre.

⁴⁹ Samas, s.-ü. 1551, l. 69, 74.

⁵⁰ Samas, f. 909, nim. 1, s.-ü. 175, l. 2.

⁵¹ Дорожный месяцеслов на 1776 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве, В Санктпетербурге при Императорской Академии Наук, стр. 7.

1793. aastaks kerkis Liivimaa aadlikonvendis üles küsimus muuta Tallinn—Pärnu—Riia postitrakti Pärnu ja Riia vahelisel teelõigul. Aadlimarssal von Sievers esitas plaani sulgeda mereäärse Riia—Pärnu tee postijaamad ja avada uus postimaantee Valmierast üle Renceni (Ranzen) ja Rūjiena (Rujen) Pärnusse.⁵²

Esialgu kavatseti suunata postitee Rūjienast Abja peale, kuid sellest loobuti kindralkubernerite ettepanekul ja postimaantee suunati Mõisaküla peale.⁵³

4. augustil 1793. a. toimunud hääletusel otsustati mereäärne Riia—Pärnu postimaantee sulgeda ja avada uus tee üle Valmiera ja Mõisaküla. Peamine põhjus, miks senine Riia—Pärnu postimaantee postiliikluseks suleti, näib olevat sügav liiv, mis seda teed pea terves ulatuses kattis.⁵⁴

Uue teelõigu avamise päevaks määrati 1. september 1794.⁵⁵ Tee avamine viibis postijaamahoone aeglase ehitamise ja tegemata jäetud teeremondi pärast.

17. septembriks 1800. a. olid uue tee postijaamahooned Surjul (Surrie), Lodjal (Kurkund) ja Mõisakülas (Moiseküll, lätipärane nimekuju Plātera) valminud ning kubermanguvalitsuse patendiga teatati uue Riia—Pärnu postimaantee käikuminekust alates 1. oktoobrist 1800.⁵⁶

Pärnust Surjule 17 versta,
Surjult Lodjale 22 versta,
Lodjalt Mõisakülasse 20 versta.⁵⁷

1800. aastal kujunes Tallinn—Pärnu—Riia postitrakt lõplikult välja. Kuni raudteede ehitamiseni tuli sel teel ühendada Liivi- ja Eestimaa kubermangulinnu Riia ja Tallinnat posti- ja reisiliikluses.

4. Riia—Valga—Vastseliina—Pihkva postitrakt

1715. aastal otsustas Liivimaa rüütelkonna maanõunike kolleegium paigutada postijaamad Riia—Alüksne—Vastseliina—Pihkva teele.⁵⁸ 1716. aastaks oli see trakt juba käiku läinud, nimelt reisis sel aastal lehestunud Kuramaa hertsoginna Anna (pärastine Vene keisrinna) üle Riia—Alüksne—Vastseliina ja Pihkva Peterburi.⁵⁹

⁵² Läti NSV RAKA, f. 214, nim. 5, s.-ü. 116, lk. 430.

⁵³ Samas, lk. 433.

⁵⁴ Samas, lk. 435.

⁵⁵ Samas, lk. 436.

⁵⁶ Samas, lk. 481.

⁵⁷ Российский Почт-Календарь с показанием расстояния между собою всех городов империи, также почтовых дорог к оным ведущих. СПб., 1801, стр. 318.

⁵⁸ Läti NSV RAKA, f. 214, nim. 5, s.-ü. 132, l. 29 pööre.

⁵⁹ Samas, l. 25 pööre.

Selle trakti puuduseks võib lugeda asjaolu, et siin ei ehitatud spetsiaalseid postijaamade hooneid. Postijaamadena kasutati siin, nagu Tallinn—Pärnu—Riia teel, kõrtse. Mitmel korral paigutati sellel teel postijaamu teistesse paikadesse. 1730. aasta 3. aprillil arutasid Liivimaa maanõunikud parun von Roseni ettepanekut uue postimaantee avamisest läbi Karula, Hargla ja Rõuge kihelkondade Vastseliinasse.⁶⁰ Võimalik, et Pihkva postitee asendi muutmine on varemgi arutusel olnud, sest XVIII sajandi 20. aastate teisel poolel püüdsid Eestimaa ja arvatavasti ka Liivimaa mõisnikud lahti saada neid kurnavast postijaamade ülalpidamisest.

1730. a. jäetigi senine Riia—Alüksne—Vastseliina tee kõrvale. Valgast üle Lipši (Lips)⁶¹, Mõniste (Menzen), Sänna (Sennen) ja Haanja (Hahnhof) Vastseliinasse (Neuhausen) kulgev tee sai uueks Riia—Pihkva postimaanteeks⁶².

Uus Riia—Pihkva postitee eraldus suurest Riia—Tartu—Peterburi postitraktist Gulbise postijaama juures. Postijaamade vahelised distantsid olid järgmised:

Gulbisest Lipšini 20 versta,
Lipšilt Mõnistesse 20 versta,
Mõnistest Sännale 20 versta,
Sännalt Haanjasse 20 versta,
Haanjalt Vastseliinasse 20 versta.⁶³

1784. a. asutati Tartu kreisi lõunapoolsetest kihelkondadest Võru kreis.⁶⁴ Uue kreisilinna asukohaks valiti Kirumpää linnuse lähedal asuv Võru mõis, mille järgi sai nime ka asutatav linn.⁶⁵

Ut kreisilinna postimaantee ei läbinud. Haanja postijaamast jäi Võruni umbes 10—15 versta. Sellise olukorra muutmiseks saatis kindralkuberner markii Ph. Paulucci 1813. aastal Liivimaa rüütelkonnale reskripti viia Haanja postijaam Võrru. Pärast arupidamist lükkas rüütelkond ettepaneku tagasi.⁶⁶ Järgmisel aastal üritas kindralkuberner uuesti Haanja postijaama Võrru üle viia, kuid jällegi tagajärjeta.⁶⁷

1818. a. taotles Paulucci luba viia Haanja postijaam üle Võrru juba Aleksander I, kui viimane viibis Riias. Luba saadigi ja seekord ei olnud Liivimaa rüütelkonnal enam võimalik vastu puihelda ning 1820. aastast alates tegutses Võrus postijaam.⁶⁸

⁶⁰ Läti NSV RAKA, f. 214, nim. 5, s.-ü. 822, l. 1.

⁶¹ Lipši postijaam jääb Läti NSV Valka rajooni territooriumile.

⁶² Läti NSV RAKA, f. 214, nim. 5, s.-ü. 132, l. 138 pööre.

⁶³ NSVL RAKA, f. 1399, nim. 1, s.-ü. 1.

⁶⁴ Eesti NSV ajalugu. Tallinn, 1957, lk. 609.

⁶⁵ Eesti NSV ajalugu. 1 kd. Tallinn, 1955, lk. 526.

⁶⁶ Läti NSV RAKA, f. 214, nim. 5, s.-ü. 116, lk. 511.

⁶⁷ Samas, lk. 513.

⁶⁸ Полное Собрание Законов Российской Империи (ПСЗ), том XXXV, СПб., 1818, № 2754, стр. 567—568, RAKA, f. 909, nim. 1, s.-ü. 199, lk. 58. Läti NSV RAKA, f. 214, nim. 5, s.-ü. 116, lk. 524.

Võru postijaama avamisega muutusid Pihkva tee postijaamade vahemaad. Sännast oli Võrru 29 versta ja sealt oli Vastseliinasse 27 versta.⁶⁹

Kindralkuberner Paulucci kavatses postiveo ja reisiliikluse kiirendamiseks avada postimaantee Tartu ja Võru vahele. Paulucci plaanitses avada kavatsetavale postiteele kaks postijaama. Rüütelkonna vastuseisu tõttu, kuigi postijaamade avamiseks oli kindralkuberneril Aleksander I nõusolek olemas, jäi Tartu—Võru trakt veel aastakümneteks avamata.⁷⁰

1864. a. suleti Lipši postijaam.⁷¹ Muudeti ka osaliselt Riia—Valga—Pihkva postitrakti. Senine külavahetee Valga—Koiküla—Tiidreküla muudeti postimaanteeks. Uus postijaam avati Tiidreküla (Didriküll) kõrtsi hoones.⁷²

Sellisel kujul töötas Riia—Valga—Võru—Vastseliina—Pihkva trakt kuni Valga—Pihkva raudtee valmimiseni 1889. aastal. Seda trakti mööda käis reisi- ja postiliiklus Novgorodi ja Moskvaga. 18. sajandi esimesel poolel viibis õukond mitmel korral Moskvast, sellistel puhkudel omandas Riia—Valga—Pihkva trakt suurema tähtsuse. Suurenenud reisiliikluse tarbeks võeti sellistel kordadel Riia—Tartu—Peterburi teelt osa hobuseid ära ja paigutati täienduseks Pihkva teele.⁷³

II. KOHALIKU TÄHTSUSEGA POSTITRAKTIDE KUJUNEMINE

1. Tallinn—Haapsalu postitrakt

11. veebruaril 1724. aastal esitas Eestimaa kubermanguvalitsus rüütelkonnale plaani avada postijaamad Tallinn—Haapsalu teele. Rüütelkond motiveeris oma keeldumist mõisate viletsa majandusliku olukorraga. Mõisad olevat nii viletsad, et pole võimalised lisakoormust taluma.⁷⁴

1727. a. sai Vene impeeriumi peapostmeistriks viitsekantsler Andrei Ivanovitš (Heinrich Johann Friedrich) Ostermann (1666—1747).⁷⁵ Ostermanni korraldusel ja Tallinna postimeistri ettepanekul oli Eestimaa rüütelkond sunnitud avama Tallinna ja Haapsalu vahelise postitrakti.⁷⁶

⁶⁹ Fr. von Bienenstamm, op. cit., S. 177.

⁷⁰ R. Baron Stäel von Holstein, Die Gefährdung der Landrechte durch Marquis Paulucci. Baltische Monatschrift. LX Bd. Riga, 1901, S. 249.

⁷¹ Willandi kalender. 1864, lk. 24—25.

⁷² Samas.

⁷³ Läti NSV RAKA, f. 214, nim. 5, s.-ü. 116, lk. 277.

⁷⁴ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A I 10, l. 12 rööre, 13.

⁷⁵ И. П. Хрушев. Очерк ямских и почтовых учреждений от древних времён до царствования Екатерины II. СПб., 1884, стр. 59.

⁷⁶ Samas, lk. 74.

Et Eestimaa rüütelkond asutas selle trakti äärmise vastumeel-
susega, selgub järgnevast.

4. veebruaril 1740. a. tõstatas parun Maydel (Keilast) üles
Haapsalu posti küsimuse ja nimetas seda posti tarbetuks ette-
võtmiseks.⁷⁷ 6. veebruaril öeldi rüütelkonna koosolekul otseselt
välja, et Haapsalu postist on kasu ainult selle linna kodanikel,
mitte aga Eestimaa rüütelkonnal.⁷⁸

13. märtsil 1740. a. saadeti viitsekantsler krahv Ostermannile
rüütelkonnast kiri palvega sulgeda 9. juunil 1739. a. avatud Tal-
linna ja Haapsalu vaheline postivedu. Rüütelkond lisas, et sellist
postivedu ei eksisteerinud Rootsi võimu ajal. Tallinn—Haapsalu
postist ei saavat rüütelkonna arvates kasu isegi mitte Haapsalu
kaubandus. Lisaks pidavat Haapsalu kodanikud ülal spetsiaalset
ratsakäskjalga, kes kord nädalas toimetab Haapsalu korrespon-
dentsi Tallinnasse ja tagasi. Mõisaid kodanike huvides sissesea-
tud post ei huvita, pealegi kandvat teeäärsed mõisad suurt raha-
list kuhjumit.⁷⁹

1741. a. pärast Jelizaveta Petrovna troonile astumist
tagandati Ostermann ametist ja saadeti asumisele Berjozovosse.⁸⁰
Pärast Ostermanni kukutamist taotles Eestimaa rüütelkond Tal-
linn—Haapsalu posti sulgemist. Senat nõustus rüütelkonna
arvamusega ja leidis, et kui Haapsalu ja Tallinna vaheline posti-
vedu on kasulik ainult Haapsalu kodanikele, siis vedagu nad seda
edaspidi ise. Senati ukaasiga 6. juulist 1743. a. suleti Tallinn—
Haapsalu traktil postivedu.⁸¹

Ligi neljakümneks aastaks jäid Haapsalu ja Tallinn postijaa-
madega ühendamata. 1780. a. 13. augustil saadi kindralkuberner
Petrovne'ilt reskript avada Tallinna ja Haapsalu vahel uuesti
postivedu. Rüütelkond vastas kindralkubernerile, et küsimuse
lahendamine kuulub maapäeva kompetentsi.⁸² Nähtavasti suutis
kindralkuberner Browne järjekindlalt trakti avamist nõuda. See
avatigi 1783. a., postijaamad olid Keilas, Padisel, Haudeväljal,
Seljakülas ja Haapsalus.⁸³

Esialgu veeti Tallinn—Haapsalu traktil ainult korrespon-
dentsi, reisijate vedu ei toimunud.⁸⁴

21. jaanuaril 1798. a. saabus Eestimaa rüütelkonnale kindral-
kubeneri reskript ettekirjutusega avada Haapsalu teel postijaa-
mad ka reisijate veoks, s. o. üldiseks kasutamiseks.⁸⁵ Seniste

⁷⁷ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A I 18, l. 149.

⁷⁸ Samas, l. 168—169.

⁷⁹ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A I 18, l. 236—242.

⁸⁰ БСЭ, том 31, стр. 331.

⁸¹ И. П. Хрущев, op. cit., стр. 74.

⁸² RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A I 33, l. 116.

⁸³ H. von Wedel, op. cit., S. 35.

⁸⁴ Samas, lk. 36.

⁸⁵ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A I 39, l. 4.

Tallinn—Haapsalu tee postijaamade tegevuse laiendamist soovis ka postidepartemangu direktor A. A. Bezborodko, kes 20. oktoobril 1798. a. esitas Valitsevale Senatile rapordi Tallinn—Haapsalu vahelise postitee üldiseks kasutamiseks. Senat võttis Bezborodko ettepaneku 18. novembril 1798. a. vastu.⁸⁶

Eestimaa rüütelkond püüdis veelgi vastu puigelda. Rüütelkonna pealik von Salza palus edaspidigi vedada Haapsalu ja Tallinna vahelist posti kroonu kulus. Teda ei võetud aga enam kuulda.⁸⁷ 15. jaanuaril 1799. a. võttis maapäev vastu otsuse viia postitrakt üle Kanamaa ja Keila. Rüütelkonda sundis taganema 22. novembril 1798. a. avaldatud Valitseva Senati ukaas, milles nõuti kreisilinnade ühendamist kubermangulinnadega postimaantee abil.⁸⁸ 12. märtsil 1799. a. teatati rüütelkonnale, et Tallinn—Haapsalu vahelisest reisijateveost on huvitatud Paul I isiklikult.⁸⁹

1799. a. läks Tallinn—Haapsalu traktil reisijatevedu käiku, kusjuures kasutati teed üle Keila ja Padise. Selle trakti postijaamade vahemaad olid järgmised:

Tallinnast Keilasse 22 versta,
Keilast Padisele 20 versta,
Padiselt Seljakülasse 29 versta,
Seljakülast Haapsalusse 26 versta.⁹⁰

1803. a. otsustas rüütelkond taotleda Tallinn—Haapsalu trakti sulgemist. Rüütelkond oli seisukohal, et kroonu nõudis tungivalt Tallinn—Haapsalu trakti avamist põhiliselt Haapsalus ja selle ümbruses paiknevate rügementide pärast. Nüüd, mil need sõjaväeosad olid siit ära viidud, taotleti reisijateveo lõpetamist.⁹¹ Aleksander I käsul suleti Tallinn—Haapsalu trakt 1804. a. Korrespondentsi vedamise võttis endale von Knorring Kiltsi (Weissenfeldt) mõisast.

Tallinn—Haapsalu vahel vedasid ümbruskonna mõisnikud posti kuni Krimmi sõjani. Siis avati uuesti rüütelkonna ülalpidamisel olev trakt.

2. Pärnu—Kuressaare postitrakt

Saaremaa ja mandri vahelise postiveo algus kuulub 1532. aastasse, mil ordumeister Wolter von Plettenberg kohustas Muhusaare elanikku Hansket (ka Hans, Ants) ja tema järglasi (Schmuulid, Smuulid) tegutsema käskjaljadena.

⁸⁶ NSVL RAKA, f. 1374, nim. 64, s.-ü. 254, l. 1—2 pööre.

⁸⁷ NSVL RAKA, f. 1374, nim. 64, s.-ü. 254, l. 1 ja pööre.

⁸⁸ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A I 39, l. 24—25.

⁸⁹ Samas, l. 31 ja pööre.

⁹⁰ NSVL RAKA, f. 1374, nim. 64, s.-ü. 254, l. 15.

⁹¹ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A IX 100, l. 32.

W. von Plettenbergi antud kohustused kinnitati 1565. a. taanlaste ning 1669. a. rootslaste poolt. Muhu postitalupoegi, Koguva külast, kohustati vedama posti esialgu üks kord nädalas Kuivas-
tust üle Suure-Väina Virtsu, mille eest neile tasu ei makstud. Küll
aga saadi väikest tasu postiveo eest Pärnusse.⁹²

Selline kord kestis kuni 1786. aastani. Mainitud aasta
5. oktoobril nõudis kindralkuberner Browne Liivimaa rüütelkon-
nalt postijaama asutamist Pärnu—Kuressaare (Virtsu) teele.
1787. a. maapäev lükkas kindralkubeneri esildise tagasi. Tallinna
asehalduskonna mõisnikud andsid 26. juunil 1787. a. nõusoleku
avada Eestimaa pinnal Pärnu—Kuressaare teele kaks postija-
ama.⁹³

1789. a. paigutaski Eestimaa rüütelkond postijaamad Vatla
(Wattel) ja Väänja (Wenia) kõrtsi. Liivimaa rüütelkond avas
postijaama Võlla (Wella) kõrtsis.⁹⁴ Muhu ja Saaremaal kasutati
postijaamadena Suuremõisa, Uuemõisa ja Kangurselja kõrtse.⁹⁵
1790. aastaks olid mandril postijaamad Nehatus ja Pajumetsal.⁹⁶
1801. aastaks olid Saaremaal postijaamadena kasutusele võetud
Orissaare, Levala ja Sakla kõrtsid.⁹⁷

1813. a. taotlesid rüütelkonnad Pärnu—Kuressaare tee postija-
amade sulgemist.⁹⁸ Arvatavasti on see ettepanek ka läbi läinud
ja postijaamad suletud. 1818. aastal otsustas Eestimaa rüütelkond
kindralkuberner Paulucci nõudel taastada Virtsu ja Vatla postija-
amad.⁹⁹ Liivimaa resideeriv maanõunik von Sievers tahtis viia
Vatla postijaama neli versta Liivimaale lähemal asuvasse Risti
kõrtsi. Liivimaal asutada kavatsetavasse Ahasti postijaama oleks
olnud liiga pikk maa.¹⁰⁰

19. veebruaril 1820. a. kogunesid Pärnusse Saaremaale viiva
postitrakti küsimust arutama maanõunik Sievers (Liivimaa), parun
Rosen (Eestimaa rüütelkonna peamees) ja Saaremaa maamarssal
von Buxhōwden. Istungil otsustati stabiliseerida Pärnu—Virtsu
(Kuressaare) teel olevad postijaamad ja avada sellel teel veel
Kiska (Eestimaal) ning Liivimaal Raja (Friedenthal).¹⁰¹

13. juunil 1822. a. läksid Virtsu ja Kiska postijaamad käiku.¹⁰²

⁹² Eesti-Rootsi Posti Juubelialbum. 1636—1936. Eesti Postivalitsus. Tallinn, 1936, lk. 72.

⁹³ Läti NSV RAKA, f. 214, nim. 5, s.-ü. 116, lk. 395.

⁹⁴ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A I 52, l. 182—187.

⁹⁵ Описание почтовых станций в Российском государстве с месяцесловом на 1790 год. В Санктпербурге при Императорской Академии Наук 1790, стр. 79.

⁹⁶ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A I 35, l. 266.

⁹⁷ Российский Почт-Календарь..., стр. 318.

⁹⁸ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A IX 100, lk. 143.

⁹⁹ Samas, lk. 245.

¹⁰⁰ Samas, lk. 246. «Ahast'i» eestikeelset vastet ei õnnestunud välja selgi-
tada.

¹⁰¹ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A II 90, l. 33—34 pööre.

¹⁰² Samas, s.-ü. A I 62, l. 129.

Postivedu Orissaarest üle Väikese-Väina ja Suure-Väina Virtsuni jäi endiselt Koguva postitalupoegade Smuulide ülesandeks.¹⁰³

1839. a. taotles Eestimaa rüütelkond siseministrilt luba viia Kirska postijaam Lihulasse (Leal) üle. Minister keeldus, põhjendades oma keeldumist trakti pikenedamisega 10 versta võrra, pealegi olevat Kiska—Lihula teelõik väga halvas olukorras.¹⁰⁴

Kuni Krimmi sõjani jäi Pärnu—Kuressaare postitrakt muutumatuks. 1854. a. trükitud Liivi-, Eesti- ja Kuramaa üldkaart näitab, et sellel ajal asusid postijaamad Rajal, Kiskas, Virtsus, Kuivastus, Orissaares, Saklas ja Kuressaares.¹⁰⁵ Sel ajal olid Pärnu—Kuressaare trakti postijaamade vahemaad järgmised:

Pärnust Rajale $21\frac{3}{4}$ versta,
Rajalt Kiskale $26\frac{1}{2}$ versta,
Kiskalt Virtsu 21 versta,
Virtsust Kuivastusse 8 versta,
Kuivastust Vahtnasse (Väike-Väina äärne kõrts) 8 versta,
Vahtnast Orissaarde 3 versta,
Orissaarest Uue-Lövele (ka Sakla) 29 versta,
Uue-Lövelt Kuressaarde 26 versta.¹⁰⁶

Krimmi sõja ajal 1855. a. ühendati, tingituna sõjalistest vajadustest ja senise Kuressaare—Pärnu—Tallinna postiveo kohmakusest, Tallinn ja Virtsu postijaamadega Lihulas (Leal), Turplas (Turpel), Ristil ja Liival.¹⁰⁷ Risti postijaamast läks harutee Haapsalusse.

Tallinna ühendus Kuressaarega paranes Virtsu—Risti—Tallinna trakti avamisega tublisti. Kui enne oli Tallinnast üle Pärnu 205 versta, siis otseliini avamisega lühenes see 132 verstale. Sõja ajal oli vajalik saada eriti kiiresti teateid Saaremaalt ja Haapsalust. Liiklus algas Tallinn—Risti—Virtsu ja Risti—Haapsalu traktid 1. septembril 1855. a. Samal ajal suleti Kiska postijaam. Kindralkuberner vürst Suworov taotles 1856. a. lõpul Eestimaa rüütelkonnalt Kiska postijaama taastamist, sest Kiska sulgemisega oli Raja ning Lihula vahemaa liiga pikaks ($33\frac{3}{4}$ versta) muutunud.¹⁰⁸

Kiska postijaama siiski ei taastatud. Kuni 1917. aastani nendel traktidel muudatusi ei esinenud.

¹⁰³ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A II 92, l. 222.

¹⁰⁴ Samas, s.-ü. A II 111, l. 787—800.

¹⁰⁵ General-Karte der Russischen Ost-See-Provinzen Liv-, Ehst- und Kurland, . . . von C. Neumann, C. G. Rücker und J. H. Schmidt. Reval, 1854.

¹⁰⁶ Dörptscher Kalender auf das Jahr 1855, S. 25.

¹⁰⁷ ПСЗ. Собрание второе, том XXXII, отделение первое, 1857. СПб., 1858, стр. 1034. № 32581.

¹⁰⁸ NSVL RAKA, f. 1289, nim. 1, s.-ü. 1042, l. 1—23.

3. Tallinn—Tartu postitrakt

Kuni 1830. a. oli Tallinna ja Tartu vaheline ühendus võrdlemisi kohmakas. Neid linnu ühendavatel maanteedel puudusid postijaamad. Posthobustel võidi küll sõita kuni Tallinn-Peterburi traktil asuva Jõhvi postijaamani, kuid see oli liiga pikk (297 versta) ja aegaviitev.¹⁰⁹ Sellise vahemaa läbimiseks kulus keskmiselt 2 ööpäeva.

Tallinna ja Tartu vahelise liikluse parandamise algatus kuulub tõenäoliselt kindralkubernerile. Nimelt saatis kindralkuberner 13. juunil 1830. a. Liivimaa maanõunike kolleegiumile kirja sooviga parandada Tallinna ja Tartu vahelist ühendust ja pani ette avada Liivimaa piires Tartust Rakveresse viivale teele kaks postijaama.¹¹⁰

Maapäeval arutati seda ettepanekut ja nõustuti. Ühe postijaama asupaigaks peeti Kärde (Cardis) mõisa, teise avamisest taheti aga esialgu loobuda. Arutusel olnud variandi järgi taheti suunata postitee Jõgeva mõisa juurest üle Laiuse Torma postijaama. Sellest kavast sundis Liivimaa rüütelkonda loobuma järsk Laiuse mägi, mida peeti posthobuste kurnajaks. Niisiis tuli kaaluda teise postijaama avamist Tartu ja Kärde vahele. Sellele postijaamale peeti sobivaks Visusti mõisa Mõisamaa kõrtsi.¹¹¹ Samasuguse ettepaneku oli kindralkuberner teinud Eestimaa rüütelkonnale, kes nõustus avama postijaama Pandivere (Pantifer) kõrtsi. 1. sept. 1830. a. algas Tartu ja Rakvere vaheline reisijatevedu.¹¹²

Tartust oli Mõisamaale (Moisama) 26 versta, sealt Kärdesse 34 versta. Kärdest oli Pandiveresse 27 versta ja sealt Põdruse postijaamani 28 versta. Tallinna ja Tartu vahemaa vähenes 218³/₄ verstale.¹¹³

1846. a. avaldas Eestimaa kubermanguvalitsus kirjas Peterburi postidepartemangule teravat rahulolematust Tallinna ja Paide vaheliste viletsate posti- ja reisiolude üle.¹¹⁴ 1848. a. 10. märtsil avati Tallinn—Paide trakt postijaamadega Vaidal (Wait), Rõõsal (Rösa) ja Annal (St. Annen).¹¹⁵

1854. a. aprillis anti Liivimaa maanõunike kolleegiumile teada, et Eestimaal paiknevate vägede juhataja kindraladjutant von Bergi ettepanekul ja Nikolai I käsul tuleb asutada postijaamad Tallinna ja Tartu vahelisele teele.¹¹⁶

¹⁰⁹ Dörptscher Kalender auf das Jahr 1854. S. 28.

¹¹⁰ Läti NSV RAKA, f. 214, nim. 5, s.-ü. 125, lk. 3674.

¹¹¹ Samas.

¹¹² RAKA, f. 291, nim. 1, s.-ü. 4817, l. 1, 3—4.

¹¹³ Dörptscher Kalender auf das Jahr 1840. S. 23.

¹¹⁴ Läti NSV RAKA, f. 1, nim. 4, s.-ü. 2116, l. 1—5.

¹¹⁵ Samas, l. 18—19.

¹¹⁶ ПСЗ. Собр. второе, том XXXIX. СПб., 1855, № 28163, стр. 423.

Nikolai I ukaasiga nähti ette postijaamade asutamine Aavikul, Saulal, Palveres, Mustlanõmmel, Anna kiriku juures ja Paides. Paidest edasi pikendati postiteed Põltsamaa kaudu Peterburi traktini välja. Peeti vajalikuks avada postijaamad Nurmsil (Nurms), Pajul (Paiu), Põltsamaal (Oberpahlen), Aidul, Laiusel (Lais) ja Peterburi—Tartu—Riia trakti ääres asuvasse Torma (Tormahof) mõisa.¹¹⁷

26. aprillil 1854. a. soovitas kindralkuberner mitte kasutada Laiuse ja Tormamõisa postijaamu, vaid pöörata praeguse Jõgeva teeristi juurest otse Tartu peale ning kasutada Tartu—Rakvere—Põdruse traktil asuvat Mõisamaa postijaama.¹¹⁸ Laiuse ja Tormamõisa postijaamad avati siiski.¹¹⁹ Samal ajal käskis kindralkuberner pikendada Tallinn—Tartu trakti Pihkvani välja. Trakti pikendamist oli soovinud Nikolai I isiklikult.¹²⁰

1854. a. avatud Tallinn—Tartu traktil asusid postijaamad järgmiselt:

Tallinnast Aavikule 15 versta,
Aavikult Saulale 16 $\frac{1}{2}$ versta,
Saulalt Palveresse 16 $\frac{1}{2}$ versta,
Palverest Mustlanõmmele 14 $\frac{1}{2}$ versta,
Mustlanõmmelt Annasse 16 $\frac{1}{2}$ versta,
Annast Paidesse 14 versta,
Paidest Nurmsile 16 versta,
Nurmsilt Pajusse 14 $\frac{1}{2}$ versta,
Pajust Põltsamaale 16 versta,
Põltsamaalt Aidule 15 $\frac{1}{2}$ versta,
Aidult Laiusele 18 versta,
Laiuselt Tormamõisa 17 versta,
Tormamõisast Torma postijaama 6 $\frac{1}{2}$ versta,¹²¹
Torma postijaamast oli Tartusse 46 versta.¹²²

Torma—Võru traktil mahutati postijaamad samuti kõrtsidesse, nii olid postijaamad Kuuste, Karilatsi, Tilleoru kõrtsides. Nende postijaamade vahemaad olid järgmised:

Tartust Kuustesse 16 $\frac{1}{2}$ versta,
Kuustest Karilatsile 15 versta,
Karilatsilt Tilleorgu 14 versta,
Tilleorust Võrru 20 versta.¹²³

¹¹⁷ ПСЗ. Собр. второе, том XXXIX, СПб., 1855, № 28163, стр. 424—425.

¹¹⁸ Läti NSV RAKA, f. 214, nim. 3, s.-ü. 104, l. 15.

¹¹⁹ Samas, l. 29.

¹²⁰ Samas, l. 16.

¹²¹ Dörptscher Kalender auf das Jahr 1855, S. 28.

¹²² Läti NSV RAKA, f. 214, nim. 3, s.-ü. 104, l. 109.

¹²³ Samas.

Tallinn—Paide—Tartu—Võru trakti eksisteerimise periood oli lühike. 1856. a., pärast Krimmi sõja lõppu, öeldi üles nii Eestikui ka Liivimaa rüütelkondade poolt kõik postijaamad alates Paidest üle Tartu Võruni välja.¹²⁴ Liiklus ja postivedu lõpetati 1. jaanuarist 1857. aastal.¹²⁵

Trakti sulgemise peamiseks põhjuseks võis olla asjaolu, et trakt avati Krimmi sõja ajal Eestimaal viibivate vägede tarbeks. Trakti ülesandeks oli tagada Tallinnas viibivale vägede juhatajale kiire ja sage ühendus Venemaa sisepiirkondadega.

Trakti vajalikkus rahuajal oli samuti selge. 21. jaanuaril 1857. a. soovitas Eestimaa rüütelkonna peamees parun C. von Ungern-Sternberg rüütelkonna konvendil tehtud ettekandes mõningaid muudatusi seoses postijaamadega. Ta soovitas viia Paide postijaam Koeru kiriku juurde Aruküla mõisa kirikukõrtsi, kusjuures Paidet hakkaks reisijate ja postiveoga teenindama asutatav Mäeüla postijaam. Samas kavatses rüütelkonna peamees organiseerida otseühenduse Haapsalu ja Paide vahel, kusjuures läbitaks Liiva, Ruunavere ja Aru postijaamad.¹²⁶ Avatavast Koeru postijaamast (Marien-Magdalenen) kulgeks otsetee Kärde postijaama kaudu Tallinn—Peterburi teele ja Tartusse.¹²⁷ Eestimaa viitsekuberneri parun Roseni arvates oli Paide—Tartu trakti taasavamine igati vajalik Tallinna ja Tartu vaheliseks kiireks postiveoks ja reisijate liiklemiseks.¹²⁸

Uue muudatusega jäi Põltsamaa piirkond postiteest kõrvale. Väljapääsuks rajati ümbruskonna elanike poolt Kaava mõisa erapostijaam, mille ülesandeks seati reisijate vedu Mõisamaa postijaamast Põltsamaale.¹²⁹

20. detsembril 1857. a. kinnitas Aleksander II postidepartemangu ettepanekud Eestimaa postitraktide osalisest muutmisest ja uute postijaamade avamisest. Tallinn—Tartu postimaantee kujunes järgmiseks:

Tallinnast Arule 25 $\frac{1}{2}$ versta,
Arult Palveresse 22 $\frac{1}{2}$ versta,
Palverest Mustlanõmmele 14 $\frac{1}{2}$ versta,
Mustlanõmmelt Annasse 16 $\frac{1}{2}$ versta,
Annast Paidesse 14 versta,
Paidest Sargveresse 32 $\frac{1}{2}$ versta,
Sargverest Koeru 22 versta,
Koerust Kärdesse 27 versta.¹³⁰

¹²⁴ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A IX 94, l. 88 pööre.

¹²⁵ Samas, s.-ü. A III 36, l. 18.

¹²⁶ Samas, l. 23 pööre.

¹²⁷ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A III 36, l. 23 pööre.

¹²⁸ Samas, l. 111—112.

¹²⁹ Das Inland, 1857. Nr. 13, 1. aprill.

¹³⁰ ПСЭ, Собр. второе, Том XXXII, отд. первое 1857. СПб., 1858, № 32581, стр. 1033—1035.

Sama ukaasiga avati Paide—Pikaristi trakt. Koeru postijaamast oli Tartu—Rakvere teel asuvasse Pandivere postijaama 28 versta ja sealt Tallinn—Peterburi teel olevasse Pikaristile 36½ versta.¹³¹

Edaspidi toimusid Tallinn—Paide—Tartu teel veel mõningad muudatused. Nii oli 1859. a. avatud Kuritsa postijaam. 1863. a. viidi Kärde postijaam Vägevale üle.¹³² Samal aastal asusid postijaamad Tallinn—Paide—Tartu teel Arul, Kiisal, Mustlanõmmel, Anikülas, Koerus, Vägeval, Kuristal ja Mõisamaal.¹³³

1863. aastaks oli Tartu—Võru teele rajatud Maidla ja Võru postijaamad. Lõplikult väljakujunenud Tallinn—Paide—Tartu trakti pikkuseks oli 208 versta. Tartust oli Maidla postijaama 22 versta, Maidlast oli Varbusele 23 versta ning Võrru oli Varbusest 22 versta.¹³⁴

4. Viljandi—Kuigatsi ja Viljandi—Pärnu postitradid

XVIII sajandil ei läbinud Viljandi kreisi ükski postimaantee. 1786. a. teada, et sel aastal korraldati kirjaposti¹³⁵ vedu Viljandisse Kuigatsi postijaamast.¹³⁶

1799. a. avati kindralkuberneri reskripti alusel postitee Viljandist Kuigatsisse.¹³⁷ Trakti avamist nõudes tugines kindralkuberner Paul I ukaasile 22. novembrist 1798. a., mis nägi ette kreisilinnade ühendamist postimaantee abil kubermangulinnadega.¹³⁸

1846. a. tekkis kavatsus ühendada Viljandi Mõisaküla kaudu Pärnuga. Postidepartemang nõudis Viljandi—Mõisaküla teele ühe postijaama asutamist.¹³⁹ 1847. a. arutas Liivimaa rüütelkond selle trakti asutamist, kuid mingit otsust seekord vastu ei võetud. 1848. a. nõudis rüütelkond Viljandi linnalt, et see võtaks enda kanda postiveo Viljandist Oisuni.¹⁴⁰ Trakti avamine viibis. 1849. a. vastas maanõunike kolleegium kindralkubernerile, kui see huvitus Viljandi trakti avamisest, et Viljandi linn peab maanõunike arvates enda peale võtma postiveo kuni Oisuni. Arvatavasti võttis Viljandi tingimuse vastu ja 27. märtsil 1850. a. otsustas maapäev

¹³¹ ПСЗ. Собр. второе, Том XXXII, отд. первое 1857. СПб., 1858, № 32581, стр. 1033—1035.

¹³² RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A IX 94, l. 111 rööre.

¹³³ Почтовой дорожник Российской Империи на 1863 г., СПб., 1863, стр. 424.

¹³⁴ Neuer Dorparter Kalender für 1863, S. 45.

¹³⁵ Kirjaposti veokitel edasitoimetatav post (kirjad, väiksemad pakid). Reisijaid selle postiga ei veetud.

¹³⁶ Anzeiger von welchen Postämter und Postirungen in den Rigischen Statthaltschaft, die Bote, die Patenten, Publicationen und gerichtliche Briefe abholen lassen. Riga, am 7^{ten} Februar 1786. Auf Befehl Kollegiensekretär J. G. A. Brückner.

¹³⁷ NSVL RAKA, f. 1289, nim. 1, s.-ü. 118, l. 111.

¹³⁸ Läti NSV RAKA, f. 214, nim. 5, s.-ü. 108, lk. 760—761.

¹³⁹ Samas, s.-ü. 125, lk. 3774—3775.

¹⁴⁰ Samas, lk. 3731.

Viljandi—Mõisaküla trakti veel sel aastal käiku lasta.¹⁴¹ Esialgul oli lahtine, kas ehitada spetsiaalsed postijaamahooned Öisu või Apja.¹⁴²

Arutlemisel võitis Öisu. Postijaama tarbeks otsustati ümber ehitada Öisu mõisale kuuluv Raadi kõrts, mis jäi Viljandist 24½ versta ja Mõisakülalt 17½ versta kaugusele.¹⁴³

1799. a. ühendati Viljandi linn tähtsa liiklussoone Riia—Tartu—Peterburi teega, 1850. a. Pärnuga. Tee sinna lühenes. Viljandi—Mõisaküla trakti avamine kiirendas reisimist ja postiliiklust, millest olid huvitatud riik ja elanikud.

* *
 *

Riigi poolt oli postijaamade võrgule ja postiteedele seatud ülesandeks ühendada ühelt poolt pealinna Peterburi kubermangulinnadega, teiseks ühendada kubermangulinnu Tallinnat ja Riiat omavahel ning kreisilinnu kubermangulinnadega. Arvatavasti ei saanud riigil olla Eesti- ja Liivimaa postijaamade võrgule suuri etteheiteid. Ilmselt oli postiteede võrk ebapiisav reisiliikluse seisukohalt. Suured keskused, linnad, olid küll üksteisega postimaanteede abil ühendatud, kuid küllalt suured alad jäid postimaanteedest kaugele. Kõrvalistesse paikadesse pääsemiseks tuli reisijatel palgata teede äärsetest mõisatest või taludest küüthobuseid, see tegi reisimise aeglaseks ja ebakindlaks.

III. RAUDTEEDE MÕJU PÕSTIJAAMADE VÕRGULE

Kapitalistlike suhete arengu, tööstusliku pöörde käigus tekkis uus transpordiliik ja, võrreldes hobutranspordiga, oli see tunduvalt kiirem, mugavam ja odavam. Majandusliku arengu kõrval oli raudtee kasutusele võtmisel suur tähtsus ka posti- ja reisiliikluse arengus. Eestis kerkis raudteede ehitamine päevakorda 1860. aastail. Nende ehitamine tõi endaga kaasa suuri muutusi ka postijaamade võrgus. Kohalikud rüütelkonnad olid sunnitud mõtlema postijaamade võrgu reorganiseerimisele.

1865. a. 18. detsembril moodustas Eestimaa rüütelkond postijaamade võrgu reorganiseerimiseks komisjoni, kes pidi uurima ehitamisele tuleva Paldiski—Tallinn—Peterburi raudtee mõju Eestimaa postijaamadele.¹⁴⁴

18. septembril 1869. a. esitas komisjon aruande, milles väideti, et kõik Tallinn—Peterburi tee postijaamad kuuluvad sulgemisele,

¹⁴¹ Läti NSV RAKA, f. 214, nim. 5, s.-ü. 108, lk. 3740.

¹⁴² Samas, lk. 3776.

¹⁴³ RAKA, f. 909, nim. 1, s.-ü. 186, l. 1.

¹⁴⁴ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A IV 61, l. 564.

sest Balti raudtee ehitatakse vahetult postimaantee lähedusse.¹⁴⁵ Teiste seas kuulusid sulgemisele Põdruse ja Jõhvi postijaamad, mis olid seni olnud lähtepunktideks kahele Tartusse viivale postimaanteele. Komisjon otsustas Põdruse postijaama sulgeda, Jõhvi aga jätta esialgu alles.¹⁴⁶

Et esialgu Rakvere—Tartu trakt sulgemisele ei kuulunud, otsustati asutada uus postijaam Rakvere linna.¹⁴⁷ Komisjonis arutati raudtee lähedusse jääva Kanamaa postijaama küsimust. Kanamaa postijaama ei suletud ka seekord, sest teda peeti vajalikuks kohalikus liikluses. Keilasse ei peetud vajalikuks ehitada spetsiaalseid postijaamahooneid suurte ehituskulude pärast.¹⁴⁸ 1869. a. öeldi üles Jõelähtme, Kahala, Loobu, Põdruse, Pikaristi, Varja, Voka ja Vaivara postijaamapidajatega sõlmitud rendilepingut.¹⁴⁹

24. oktoobril 1870. a. algas Paldiski—Tallinn—Peterburi raudteel liiklus.¹⁵⁰ Sellest päevast alates suleti Tallinn—Peterburi teel posti- ja reisijate vedu.

Postijaamu asendasid nüüd raudteejaamad. Endise Jõelähtme postijaama piirkond sai posti Raasiku raudteejaamast, Kahala piirkond Aegviidust, Loobu piirkond Kadrinast, Põdruse Rakverest, Pikaristit asendas Kabala raudteejaam, Varjat Püssi raudteejaam, Jõhvi postijaama toodi post Jõhvi raudteejaamast, Voka ja Vaivara postijaamade piirkonnad said posti kätte Vaivara raudteejaamast.¹⁵¹ Edaspidi kerkis oht Rakvere—Tartu ja Jõhvi—Tartu postitraktide kohale. 1875. a. mais alustati Tapa—Tartu raudtee ehitamist.¹⁵²

15. septembril 1875. a. otsustasid Viru- ja Järvamaa kreisisaadikud rajada ehitatava Tapa—Tartu raudtee äärde ühe uue postijaama. Kõne all olid Rakke ja Vao. Hääletamisel võitis Rakke.¹⁵³

Liivimaa maanõunike kolleegium otsustas 16. detsembril 1876. a. lõpetada Tartu—Rakvere ja Tartu—Jõhvi traktide kõigi postijaamade tegevuse.¹⁵⁴ Kavatseti avada uus postimaantee Kuristalt Mustveesse.¹⁵⁵ Eestimaa rüütelkond lubas omalt poolt sulgeda Väike-Pungerja ja Rannapungerja postijaamad.¹⁵⁶

¹⁴⁵ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A IV 85, l. 181—184.

¹⁴⁶ Samas.

¹⁴⁷ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A IV 85, l. 181—184.

¹⁴⁸ Samas.

¹⁴⁹ Samas, s.-ü. A IX 94, l. 213.

¹⁵⁰ Perno Postimees ehk Näddalileht, 1870, Nr. 45, 11. november.

¹⁵¹ Neuer Dorpater Kalender für 1874, Pernau, S. 115.

¹⁵² V. Gussarova, O. Karma, G. Lukin. Sada aastat Eesti raudteed. Tallinn, 1970, lk. 40.

¹⁵³ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A IV 121, l. 69 ja pööre.

¹⁵⁴ Samas, f. 322, nim. 1, s.-ü. 549, l. 105.

¹⁵⁵ Samas, f. 854, nim. 2, s.-ü. A IV 127, lk. 34.

¹⁵⁶ Samas, lk. 36.

Ajutise liikluse avamisega Tapa—Tartu raudteel lõpetati 19. detsembril 1876. a. posti- ja reisijate vedu Tartu—Rakvere ja Tartu—Jõhvi postimaanteedel.¹⁵⁷

Mõni aeg enne liikluse algust Tapa—Tartu raudteel teatati Peterburi postidepartemangust, et edaspidi lähtub Paidesse viiv trakt Rakke raudteejaamast.¹⁵⁸ Rakke raudteejaam avas ukсед 1. jaanuaril 1877. a.¹⁵⁹

1889. a. otsustas Liivimaa kubermanguvalitsus pärast Tartu—Valga—Riia ja Valga—Pihkva raudteede valmimist sulgeda Riia—Valga—Tartu ja Valga—Võru—Pihkva traktid.¹⁶⁰

Ühtlasi pikendas kubermanguvalitsus Jõgeva (Kurista)—Mustvee trakti Viljandini välja.¹⁶¹ Viljandi—Jõgeva teelõigule avati postijaam Parika kõrtsis.¹⁶²

1896. a. valmis Valga—Mõisaküla—Pärnu raudtee.¹⁶³ Tarbetuiks muutusid Surju, Lodja ning Mõisaküla postijaamad. Liivimaa maanõunike kolleegiumil tuli nad sulgeda.¹⁶⁴ Harutee Mõisakülalt Viljandisse valmis samuti 1896. a.¹⁶⁵ ja tingis ühtlasi Mõisaküla—Viljandi postitrakti sulgemise. Raudteel hakati posti vedama 3. detsembril 1896. a.¹⁶⁶

1. augustil 1901. a. algas liiklus Viljandi—Türi—Tallinna kitsarööpmelisel raudteel.¹⁶⁷ Lauri (hilisem Käru) raudteejaama lähedale asutati 1905. a. Lauri postijaam, mille ülesandeks seati kergendada liiklust Paide ja Vändra vahel.¹⁶⁸

1906. a. avati liikluseks ja postiveoks Keila—Haapsalu raudtee.¹⁶⁹ Edaspidi sai Virtsu suunduv trakt alguse Risti raudteejaamast.

* *
*

Raudteede rajamine tingis postijaamade asutamise raudteejaamadesse, kust said alguse kõrvalistesse paikadesse suunduvad uued postitraktid.

1872. a. asutati postijaam Raasiku raudteejaama.¹⁷⁰ 1874. a.

¹⁵⁷ RAKA, f. 322, nim. 1, s.-ü. 549, l. 107.

¹⁵⁸ Samas, l. 46.

¹⁵⁹ Samas, l. 100.

¹⁶⁰ Лифляндския губернская ведомости. 1889 г., 14 август, № 91.

¹⁶¹ Samas.

¹⁶² RAKA, f. 322, nim. 1, s.-ü. 589, l. 93—94.

¹⁶³ O. Gussarova, O. Karma, G. Lukin, op. cit., lk. 67.

¹⁶⁴ RAKA, f. 322, nim. 1, s.-ü. 613, l. 47.

¹⁶⁵ Eesti Entsüklopeedia, VII kd., Tartu, 1936, veerg 72.

¹⁶⁶ RAKA, f. 322, nim. 1, s.-ü. 613, l. 274.

¹⁶⁷ O. Gussarova, O. Karma, G. Lukin, op. cit., lk. 69.

¹⁶⁸ Eesti Entsüklopeedia, VII kd., Tartu, 1936, veerg 72.

¹⁶⁹ Samas.

¹⁷⁰ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A IX 95, l. 20.

asutati postijaam Kose-Ristile (Kose-Uuemõisa), mis Kose-Uuemõisa omaniku parun Uexkülli ettepanekul ühendati postimaantee abil Raasikuga.¹⁷¹ Samal aastal ühendati Kose-Risti postijaam Kapa (-Kohila) ja Liiva postijaamadega.¹⁷² 1878. a. pikenes Raasikult algav trakt veelgi. Avati postijaamad Vahastusse (Wahhast) ja Türile (Turgel).¹⁷³ Türi postijaam lõpetas eksisteerimise 1889. a.¹⁷⁴

1892. a. pikendati Tallinnast üle Kapa (-Kohila) Raplasse ulatavat trakti veelgi. Trakt pikenes kuni Halinga postijaamani (Tallinn—Pärnu postiteel) välja.¹⁷⁵

1899. a. on pikendatud Vahastust jätkuvat trakti Võhmani (nimetatud ka Pahajänese).¹⁷⁶ Paranes Viljandi ühendus Järva- ja Harjumaaga.

Uusi trakte avati veel mitmetel aastatel. Nii avati postijaam Rannamõisas (Vogelsang) Läänemaal, et lühendada liiklust Lihula ja Haapsalu vahel.¹⁷⁷ Seni käis Haapsalu ja Lihula vaheline liiklus üle Turpla ja Risti postijaamade.

1877. a. tahtsid Martna kihelkonna mõisnikud asutada postijaama Martna kiriku juurde, kuid Eestimaa rüütelkond lükkas selle plaani tagasi.¹⁷⁸ Aastail 1890 ja 1895 on kahel korral arutatud Rannamõisa postijaama üleviimist Martnasse, kuid asjata. Rüütelkond ei olnud nõus ka parun Ungern-Sternbergi plaaniga, mis nägi ette Rannamõisa postijaama üleviimist Keskvere mõisa Utto kõrtsi.¹⁷⁹

Aastatel 1883—1890 oli Lihula ühendatud Keblaste postijaama abil Halinga postijaamaga.¹⁸⁰ 1883. a. avati reisiliikluse kergendamiseks Jõhvi—Tartu teele Iisaku postijaam, mis aga töötas ainult neli aastat.¹⁸¹ 1887. a. avati Viljandi—Kuigatsi traktil postijaamad Pikasillal ja Mustlas.¹⁸² 1889. a. suunati Viljandi—Kuigatsi trakt läbi Kärstna (Kerstenhof) mõisa asutatud postijaama. 1892. a. pikendati seda trakti üle Antsla Võruni välja. Antsla raudteejaama asutati postijaam.¹⁸³

1889. a. avati Lelle postijaam, mis ühendati Halinga postijaamaga.¹⁸⁴

¹⁷¹ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A IX 95, l. 45.

¹⁷² Samas, s.-ü. A IX 94, l. 244 pööre

¹⁷³ Samas, s.-ü. A IX 95, l. 143.

¹⁷⁴ Samas, s.-ü. A IX 96, l. 168.

¹⁷⁵ Памятная книжка Лифляндской губернии на 1892 год, стр. 174.

¹⁷⁶ RAKA, f. 854, nim. 1, s.-ü. 36 (Liivimaa postijaamade kaart a. 1899).

¹⁷⁷ Samas, nim. 2, s.-ü. A IX 94, l. 239.

¹⁷⁸ RAKA, f. 854, nim. 2, s.-ü. A IX 95, l. 128.

¹⁷⁹ Samas, s.-ü. A IX 96, l. 222 pööre.

¹⁸⁰ Samas, nim. 3, s.-ü. 586, l. 1 ja 5.

¹⁸¹ Samas, nim. 2, s.-ü. A IX 96, l. 14 ja 196 pööre.

¹⁸² Samas, l. 36 ja 103 pööre.

¹⁸³ Samas, f. 322, nim. 1, s.-ü. 589, l. 13.

¹⁸⁴ Samas, l. 47.

1. jaanuaril 1890. a. avati Pärnu—Tori trakt, mis 1892. a. pikendati üle Vana-Vändra ja Lehova Viljandisse.¹⁸⁵

1891. a. ühendati postijaamadega Võru ja Räpina paberivabrik. Postijaamad avati Leevile ja Räpinasse.

1895. a. avati Tartu—Viljandi postimaantee postijaamaga Sanglas.¹⁸⁶

XIX sajandi lõpul töötasid Eestimaal Tallinn—Pärnu, Paide—Rakke, Tallinn—Rapla—Halinga ja Tallinn—Virtsu traktid. Liivimaal töötasid samal ajal Viljandi—Jõgeva—Mustvee, Valga—Viljandi, Tartu—Viljandi ja Valga—Võru (kohalik liiklus).¹⁸⁷

1900. aastaks olid postijaamad avatud Nuustakule (Otepää) ja Puka raudteejaama.¹⁸⁸

1904. a. otsustas Liivimaa maanõunike kolleegium sulgeda Igavere postijaama. Kõik Põhja-Tartumaale sõitjad kasutasid pigem raudteed kui postihobuseid. Eriti Kodavere kanti oli pääsemine raskendatud. Asja parandamiseks kavatseti asutada kaks uut postijaama, neist esimene Tabivere raudteejaama ja teine Igaverest 12¹/₂ versta Narva suunas asuvasse Saare kõrtsi. Avamisel seati postijaamade peaülesandeks kergendada liiklust Tartu ja Kodavere vahel.¹⁸⁹

1904. a. avati Koimula postijaam Viljandi—Jõgeva—Mustvee traktil. 1907. a. viidi see postijaam üle Vaiatu mõisa kõrtsi. Jõgeva postijaamast oli Vaiatule 20¹/₂ versta, Mustveesse oli Vaiatult omakorda 17¹/₂ versta.¹⁹⁰

Peipsi-äärsetesse valdadesse paremate liiklusolude tagamiseks asutati 1907. a. postijaam Koosa külla¹⁹¹ 1912. a. avati Sangaste raudteejaama postijaam kohaliku liikluse kergendamiseks.¹⁹² Töenäoliselt oli Sangaste viimaseks XX sajandi alul asutatud postijaamaks.

Esimese maailmasõja teiseks aastaks, a. 1915, tegutsesid Eesti- ja Liivimaal järgmised traktid: Raasiku—Kose—Risti; Tapa—Aravete—Paide; Viljandi—Jõgeva—Mustvee; Põltsamaa—Vana—Vändra; Pärnu—Tori—Käru; Halinga—Tori; Tartu—Koosa; Tabivere—Vaiatu; Uderna—Antsla; Tartu—Võru; Tallinn—Pärnu; Risti—Virtsu ja Pärnu—Virtsu—Kuressaare.¹⁹³

¹⁸⁵ Памятная книжка Лифляндской губернии на 1892 год, стр. 175.

¹⁸⁶ RAKA, f. 330, nim. 1, s.-ü. 1316, l. 22—24.

¹⁸⁷ Revalscher Kalender für das Jahr 1897 nebst Adressbuch für Estland. Reval, 1896, S. 22—24.

¹⁸⁸ Richters Verkehrs und Adressbücher. Riga, 1900, S. 120 ja 224.

¹⁸⁹ RAKA, f. 297, nim. 1, s.-ü. 4589, l. 1, 25—26.

¹⁹⁰ Läti NSV RAKA, f. 214, nim. 3, s.-ü. 98, l. 21.

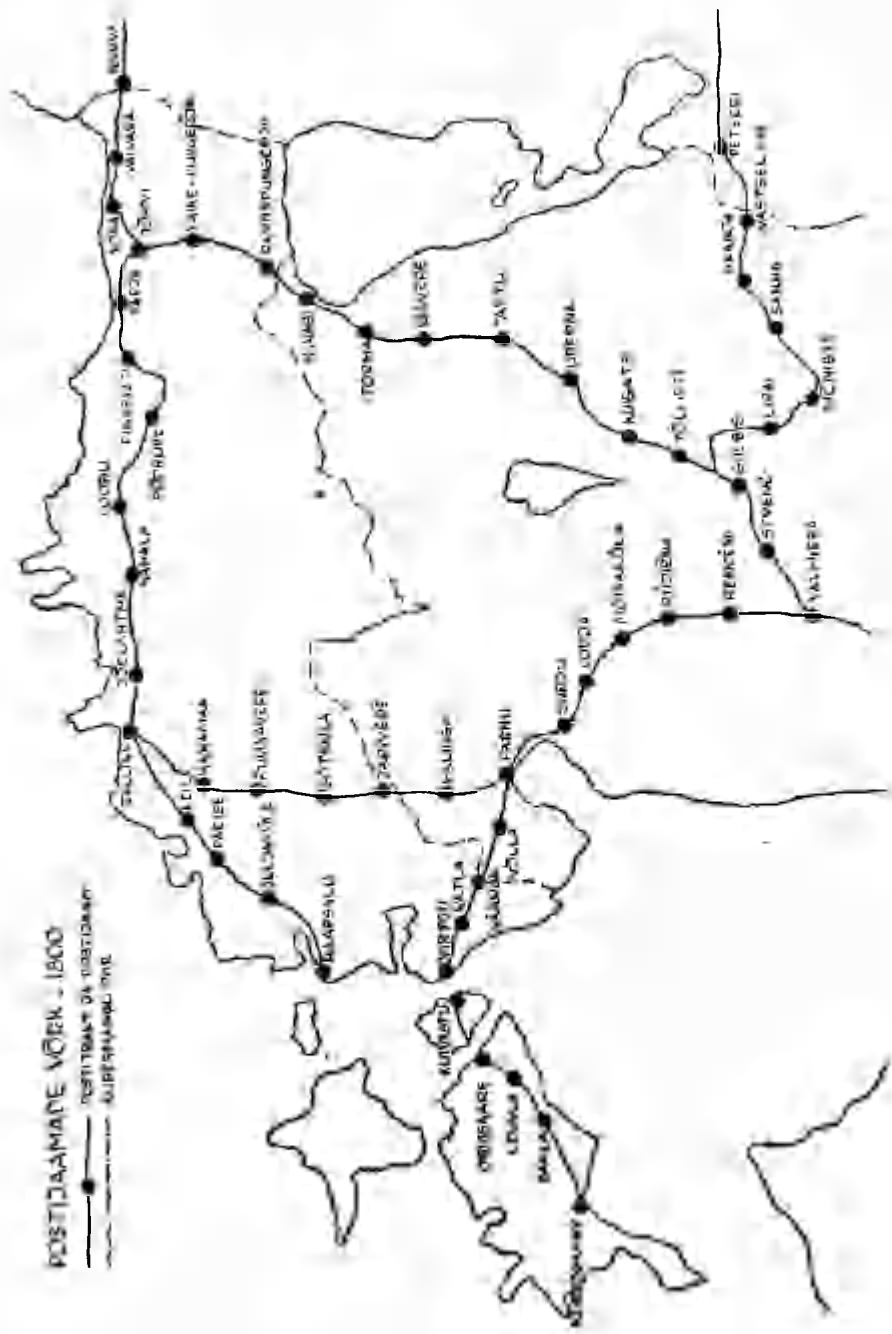
¹⁹¹ RAKA, f. 330, nim. 1, s.-ü. 1316, l. 37.

¹⁹² Läti NSV RAKA, f. 214, nim. 3, s.-ü. 98, l. 44—46.

¹⁹³ Почтовый дорожник на 1915 год. СПб., 1914 год, стр. 38—48.

POSTJAAMANE VÖER . 1800

● POSTJAAMANE
 ———— RISTITAMANE VÖER
 - - - - - SUPERSAMANE VÖER



POSTKAMADE VONN + 1000
 PORTANT SLETTURAR
 GÖRÐARVIRKI



KORTIJAMMADE NORRA 1815

- KORTIJAMMADE NORRA
- KORTIJAMMADE NORRA
- KORTIJAMMADE NORRA
- KORTIJAMMADE NORRA



— VIII—Morgens (1815) Pöytäkirja ja Värdin postijärjestelmä vuodelta 1815.

Eesti ala postijaamade võrgu kujunemist võib jaotada kahte perioodi. Neist esimene periood hõlmaks ajavahemikku 1712—1870. Sellel perioodil organiseeriti postijaamade rajamine sõjateede äärde peamiselt riigiametnike ja -asutuste initsiatiivil. Uute postitraktide kasutusele võtmine ja nendele postijaamade ehitamine pörkus enamikel juhtudel kohalike rüütelkondade vastuseisule, kes nägid neis mõisate majanduslike koormiste suurendajaid.

Postijaamade võrgu kujunemise teine periood hõlmaks ajavahemikku raudteede kasutusele võtmise algusest, s. o. a. 1870, ja kestaks esimese maailmasõja alguseni. Sellel perioodil rajatud raudteed tõrjusid tagaplaanile senised elava liiklusega postitraktid (Riia—Tartu—Peterburi; Tallinn—Narva jne.) ning sundisid postiteid rajama kõrvalistesse paikadesse. Raudtee, olles kiire ja mugav transpordiliik, koondas oma sõitjate hulka transiitreisijaid, viies need sihtpunktidele lähedastesse raudteejaamadesse. Raudteejaamad olid muutunud lähtepunktideks kõrvalistesse paikadesse suunduvatele postitraktidele.

Postijaamade võrk tegutses mõningal määral ka 1920.—1930. aastail neis paikades, kus puudusid autobussiliinid. Autobussi võibki pidada raudtee kõrval teiseks peamiseks teguriks, mis lõpetas postijaamade tegevuse.

Hinnates postijaamade tegevust Eesti- ja Liivimaal, võib väita, et nende panus oli suur nii kohalikus reisi- ja postiliikluses kui ka Vene riigi pealinna Peterburi ja Lääne-Euroopa vahelises posti- ja reisiliikluses.

СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ СЕТИ ПОЧТОВЫХ СТАНЦИЙ В ЭСТОНИИ В XVIII и XIX ВЕКАХ

Э. Э. Селли

Резюме

Начавшаяся в 1700 г. Северная война положила конец организованной шведскими властями в 17-ом столетии в Эстляндии и Лифляндии деятельности почтовых станций.

В 1710 году Эстляндия и Лифляндия были присоединены к России, и одной из первых мер новой власти было восстановление ранее существовавшей сети почтовых станций. Этого требовали прежде всего военные, торговые и культурные интересы России. Восстановление почтовых станций было поручено Петром Первым барону Г. И. фон Лёвенвольде, который в 1712—1713 гг. обратился к Эстляндскому и Лифляндскому дворян-

ствам с предложением — открыть вдоль военных дорог и содержать на свой счет почтовые станции.

Становление почтовой сети в Эстонии можно разделить на два периода. Первый период охватывает время между 1712—1870 годами, когда была организована, главным образом, по инициативе государственных чиновников сеть почтовых станций на дорогах Петербург—Тарту—Рига, Таллин—Нарва—Петербург, Таллин—Пярну—Рига, Рига—Валга—Вастселийна—Псков, Таллин—Хаапсалу, Таллин—Пайде—Тарту, Пярну—Виртсу—Курессааре и других. Основание новых почтовых станций требовало, конечно, материальных затрат и поэтому сталкивалось с сопротивлением местного дворянства.

Началом второго этапа развития сети почтовых станций можно считать начало эксплуатации железной дороги, т. е. период с 1870 года. Длился он до начала первой мировой войны. Построенные в этот период железные дороги обусловили закрытие до тех пор большой важности почтовых трактов как Петербург—Тарту—Рижского и Таллин—Нарва—Петербургского и вынудили основать почтовые станции и дороги в местностях, до тех пор не затронутых сетью почтовых станций.

Сеть почтовых станций действовала вплоть до 1930-х годов в местностях, куда не доходили автобусные линии.

DIE GESTALTUNG UND ENTWICKLUNG DES POSTWESENS IN ESTLAND IM XVIII UND XIX JAHRHUNDERT

E. Selli

Zusammenfassung

Der im Jahre 1700 ausgebrochene Nordische Krieg beendigte die Tätigkeit der von den schwedischen Behörden im 17. Jh. in Est- und Livland errichteten Poststationen.

Im Jahre 1710 unterwarfen sich Est- und Livland dem russischen Zarenreich, wobei der neuen Obrigkeit als eine der Hauptaufgaben die Wiederherstellung des früher hier existierenden Postwesens galt. Dieses forderten in erster Linie die Militär-, Handels- und Kulturinteressen des Russischen Reiches. Die Wiederherstellung des Postwesens, resp. des Poststationsnetzes, wurde von Peter I dem Freiherrn G. J. von Löwenwolde zur Aufgabe gemacht, welcher im Jahre 1712—1713 der Est- und Livländischen Ritterschaft den Vorschlag machte, an Heerstraßen Poststationen zu errichten, welche auch fernerhin von den Ritterschaften unterhalten werden sollten.

Die Gestaltung des Postwesens auf dem estnischen Gebiet kann man in zwei Perioden teilen. Die erste Periode würde die

Jahre 1712—1870 umfassen, während welcher Zeit hauptsächlich auf Initiative von Staatsbeamten Poststationen an folgenden Landstraßen errichtet wurden: Riga—Tartu—Petersburg, Tallinn—Narva—Petersburg, Tallinn—Pärnu—Riga, Riga—Valga—Vastseliina—Pleskau, Tallinn—Haapsalu, Tallinn—Paide—Tartu, Pärnu—Virtsu—Kuressaare usw. Die Errichtung neuer Poststationen stieß in den meisten Fällen wegen der materiellen Kosten auf Widerstand der örtlichen Ritterschaften.

Die zweite Stufe der Entwicklung des Postwesens begann mit der Ingebrauchnahme der Eisenbahnen, d. h. vom Jahre 1870 an, und währte bis zum Anfang des ersten Weltkrieges.

Die in dieser Periode erbauten Eisenbahnlinien bedingten die Sperre der bis dahin eine so große Bedeutung gehabt Poststraßen, wie Riga—Tartu—Petersburg, Tallinn—Narva—Petersburg u. a. und erzwangen die Errichtung von Poststationen und Wegen auf Stellen, die bisher von der Posthalterei unberührt geblieben waren.

Die Tätigkeit der Poststationen dauerte noch bis in die 1930er Jahre, jedoch nur in geringem Maße und zwar an Orten, wohin die Autobuslinien noch nicht reichten.