

Hea lähtepunkt tulevastele uurijatele

Tõnu Raid. Eesti teedevõrgu kujunemine.
Punnpaap, Tallinn, 2005. 255 lk., ill.,
kaart. Kokkuvõtte inglise ja saksa keeles.

Eesti ala ajalooline teedevõrk, selle kujunemine, paiknemine maastikul ja eri piirkondade vaheline suhtlus on majanduslikust, sõjalis-poliitilisest või kommunikatsiooni aspektist huvi pakkunud nii arheoloogidele kui ka keskaja ja hilisemate perioodide uurijatele. Ometi ei ole erinevalt naabermaadest meil selle temaatikaga seni keegi terviklikult tegelenud. Nii on tulnud paljuskki rahulduda ajaloolaste erinevatesse töödessa laiali pillutatud tähelepanekutega teedevõrgu kohta või otsida tuge Läti ajaloolase Vilnis Pāvulānsi tödest¹ ja kanda tema uurimistulemused Liivimaa kontekstist üle Eestimaale. Samas on arhiiviallikaline baas siinse teedevõrgu kujunemise ja arengu uurimiseks ülimalt soodne, seda tänu viimase kolmesaja aasta jooksul ladesunud rikkalikule kaardimaterjalile ja kaartide juurde kuuluvatele kirjeldus(raamatu)tele. Nn. Suurt Rootsi katastrit ja teisi Rootsi võimuperioodist pärinevaid kaarte on seni eelkõige käsitletud asustus- ja agraarajaloolaste töödes.²

Lisaks 1680. aastate esimesel poolel reduktiooni käigus tekkinud katastrikaartidele on Rootsi võimuperioodist Eesti- ja Liivimaaal Eesti,³ Läti⁴ ja Rootsi keskarhiividesse talletunud hulgaliselt teisigi geomeetrilisi, m. h. teetrasse kujutavaid kaarte. 2001. aastal publitseeris Ulla Ehrensverd Rootsi arhiivides (valdavalt sõjaarhiivis) leiduvate Eesti ala kujutavate

kaartide kataloogi,⁵ millest kujunes paljudele ajaloolastele sõna otseses mõttes teejuht Rootsi arhiivirikkuste juurde. Kindlasti oli Ehrensverdi kataloog oluline abivahend ka Tõnu Raidile materjali leidmisel raamatu "Eesti teedevõrgu kujunemine" koostamiseks.

Võib kõhklusteta väita, et Raidi raamat on kirjutatud olulisel teemal, mis pakub huvi paljudele ajaloolastele, ja et raamatule on tagatud koht Eesti ajaloo historiograafias. Nii raamatu sissejuhatuses kui ka mitme alapeatüki juures on Raid selgitanud oma uurimuse eesmärki. Selleks on kaardimaterjali alusel jälgida teedevõrgu kujunemist ja arengut Eesti- ja Liivimaal keskaja algusest kuni esimeste kaartide ilmumiseni Rootsi riigi provintssides Eestis ja Põhja-Lätis ning sealt edasi kuni 1940. aastani (lk. 6). Samuti on autor püüdnud anda esialgse ettevaatliku käsitluse loodusolude mõjust teede tekkimisele, kujunemisele ja arengule ajaloolisel ajal (lk. 9). Raamatu keskel teeb Raid täpsustuse, et töö eesmärgiks on kaardivõrgustiku abil tõestada, et peaaegu kolme sajandi jooksul (1680–1940) pole Eesti peateede asukohad looduses muutunud (lk. 61, sarnane eesmärgiseade on ka lk. 74). Teiseks püüab Raid retrospektiivse kartograafilise käsitluse abil tõestada, et peamiste teetraside asukohad on püsinud samades paikades vähemalt alates 13. sajandi keskpaigast kuni 17. sajandini. Etteruttavalt võib öelda, et püstitatud uurimishüpoteesi autor ka tõestab. Võrreldes omavahel 17. sajandi kaardimaterjali, Eesti kaitseväe 1920. ja 1930. aastate kaarte, 19. sajandi lõpu nn. verstaseid ja 1856.–1866. a. 3-verstaseid kaarte, sedastab ta, et teedevõrk on vähemalt peateede osas püsinud alates 17. sajandi lõpust samal kohal rohkem kui 300 aastat (lk. 74–75). Mõneti probleemsem on 17. sajandist varasemasse aega tagasi minek, sest kaardimaterjal lõpeb ja võrdlusmaterjali otsimisel tuleb leppida

¹ Vt. nt. V. Pāvulāns. Satiksmes celi Latvija XIII–XVII gs. Zinatne, Rīga, 1971.

² Mõningaid näiteid Suure Rootsi katastri tekkimise ja kaardimaterjali kasutamise kohta agraarajaloo kontekstis: H. Ligi. Põllumajanduslik maakasutus Eestis XVI–XII sajandil. Tallinn, 1963, lk. 6 jj.; Ü. Liitoja-Tarkiaenen. Hajatalud ja külad Põhja-Liivimaal 17. sajandil. Tartu, 2000, lk. 40 jj.; Ü. Tarkiaenen. Geometrisk kartor från Estland och norra Livland som källor för bosättningshistorisk forskning. In: Nationalutgåva av de äldre geometrisk kartorna: konferens i Stockholm 27–28 november 2003. Kungl. Vitterhets historie och antikvitets akademien. Stockholm, 2005, lk. 61–80.

³ Eesti Ajalooarhiivi ajalooliste kaartide register: <http://www.eha.ee/kaardidreg/kaardid/kaardid.php?module=85&op=1&lang=ee> (15.12.2005)

⁴ Fondid 7404 ja 6828.

⁵ U. Ehrensverd. Topographica Estoniae: handritade kartor och ritningar över Estland i svenska offentliga samlingar = Handgezeichnete Karten und Zeichnungen von Estland in schwedischen öffentlichen Sammlungen. In: Eesti teadusliku seltsi Rootsis aastaraamat, 12 (1991/1999). Stockholm, 2001.

teistesse allikatesse talletunud andmete ja kohanimedega (lk. 72).

Enne, kui asuda Raidi raamatut sisuliselt lahkama, tuleks teha mõned märkused töö struktuuri kohta. Raamatut lugedes jääb mulje, et see on kokku pandud eri aegadel kirjutatud artiklite põhjal, mistõttu on kannatada saanud teadusraamatule sobilik, loogiline ja terviklik ülesehitus. Töö eesmärgiseade paiknemisele raamatu eri peatükkide juures sai juba viidatud. Keerulisem lugu on historiograafiaga, millele võiks pretendeerida peatükk "Teede ajaloo uurimisest meil ja naabermaades" (lk. 50–53), kuid historiograafilisi märkusi on teisteski peatükkides, näiteks "Teede uurimise meetodid" (lk. 61–67). Historiograafia osa võinuks olla raamatu alguses. Skandinaavia maadest julgeks juurde pakkuda Taani, Norra, Rootsi ja Soome postimuuseumide 2004. a. ühisväljaannet "Piki Põhjala vanimaid postiteid", mis ilmus 2004. aastal viies keeles (lisaks rahvuskeeltele ka inglise keeles).⁶ Raamatus on toodud kõik peamised Põhjala 17. sajandi postimaanteed. Lisaks üllitas Rootsi postimuuseum samal aastal rootsi, soome ja inglise keeles raamatu "Postitee üle maa ja mere".⁷ Arusaamatu on, miks Pävulänsi kõrval esindavad Läti ajalooteadust A. Karnupsi ja G. Jenšsi 1930. aastate tööd, samas kui viimasel kümmekonnal aastal on Läti tunnustatud postiajaloolaseks kujunenud Pärsla Pētersone, kes on oma töödes arhiivimaterjalidele tuginedes jälginud postiteede võrgu arengut Liivimaal, sh. selle Eesti osas.⁸

Eesti ajaloolaste panust on historiograafilistes märkustes selgelt alahinnatud. Ära on

märgitud küll arheoloogid A. Lavi ja E. Tõnison, kuid oleks võinud esile tuua ka J. Bleyeri, O. Liivi, A. Soomi, K. Aluve, E. Selli, E. Ojaste, A. Loko jt. panuse teedeajaloo uurimisse. Arusaadavalt oli teedevõrgustik nimetatud autorite töödes sekundaarse tähtsusega, kuid nad on siiski käesolevat teemaringi käsitlenud. Näiteks A. Soom vaatlleb oma 1940. a. avaldatud doktoritöös Pärnu–Viljandi–Tartu–Pihkva veetee rajamise problemaatikat.⁹ See liikumistee leiab Raidi raamatus lk. 10 küll käsitlemist, kuid ilma Soomi seisukohtadeta. Ka sinkkirjutaja on oma 17. sajandi postiajaloo alastes töödes arhiivialikatele tuginedes toonud välja uusi andmeid postitraktide kulgemise ja muutumise kohta. Neid andmeid Raid kasutab, ehkki joone all alati ei viita. Samuti oleks raamatule kasuks tulnud Arvo Teringu¹⁰ ja Kalev Koppeli¹¹ asjakohaste artiklite kasutamine. Kokkuvõttes ei taha lõpuni nõus olla autori väitega, et Eesti teedevõrgu kujunemist või teede arengut pole eriuurimiste vääriliseks peetud ning et siiani ei ole keegi Eestis tähelepanu pööranud teedevõrgu asukohale ja selle kujunemisele (lk. 50 ja 64). Eriuurimusi ei ole, küll aga on teemaga tegeldud.

Omaette küsimus on arhiiviallike tutvustamine. Kuna ajaloolised kaardid on Raidi raamatu keskne allikas, siis on ta nende informatiivsust, uurimistööks kasutamise võimalusi ja rakendatavat metoodikat suure põhjalikkusega tutvustanud, kuid seegi informatsioon on jagunenud raamatu eri osade vahel. Samuti võinuks suurendada esmapilgul ehk sekundaarsete allikate osatähtsust. Näitena võib tuua Rootsi kesk- ja kohalike võimude plakatid. Autor küll

⁶ Raamatu rootsikeelne tiitel: *Längs Nordens äldsta postvägar: de nordiska postvägarerna under 1600-talet*. Redaktion: Hans Runge Kristoffersen. København, 2004.

⁷ B. Andersson, J. Andersson, U. Clerc, G. Prenzlau-Enander o. P. Åström. *Postvägen över land och hav: Stockholm - Åland - Åbo: en historisk resehandbok genom tre regioner*. Meddelanden från Postmuseum, nr 52. Stockholm, 2004.

⁸ P. Pētersone. Entstehung und Modernisierung der Post- und Verkehrsverbindungen im Baltikum im 17. Jahrhundert. In: *Liber Annalis Instituti Baltici. Acta Baltica*. XXXV. 1997. Königsberg im Taunus, 1997, lk. 203–205; P. Pētersone. Riga als bedeutender Knotenpunkt im schwedischen Post- und Verkehrssystem des 17. Jahrhunderts. In: *Symposium zur Postgeschichte Lettlands*. Riga 11. August 2001, lk. 6, 9–10.; P. Pētersone. Riga als ein Knotenpunkt im schwedischen Post- und Verkehrssystem um die Ostsee im 17. Jahrhundert. In: *Der Westfälische Frieden von 1648 – Wende in der Geschichte des Ostseeraums*. Für Prof. Dr. Dr. H. C. Herbert Ewe zum 80. Geburtstag. Greifswalder Historische Studien, Bd. 3. Hamburg 2001, Horst Wernicke & Hans-Jürgen Hacker (Hrsg.), lk. 401–415.

⁹ A. Soom. Die Politik Schwedens bezüglich des Russischen Transithandels über die estnischen Städte in den Jahren 1636–1656. In: *Õpetatud Eesti Seltsi Toimetused*. XXXII, Tartu, 1940, lk. 235–237.

¹⁰ A. Tering. Ülikoolidesse sõitvate eesti- ja liivimaalaste reisiolud 17.–18. sajandil. In: *Kultuuriloolised ekskursid. Eesti Ajalooarhiivi toimetised*. 6 (13). Tartu, 2000, lk. 67–117.

¹¹ K. Koppel. Kuidas kaardid kõnelesid: 17.–19. sajandi katastriplaanide esitusmudel. In: *Artiklit kogumik. Eesti Ajalooarhiivi toimetised*. 9 (16). Tartu, 2002, lk. 13–32.

märgib, et Eestimaa kubermangus anti 48 aasta vältel (1661–1709) välja 31 plakatit korraldustega teede-sildade ehitamise, parandamise ja korrashoiu kohta, millest paraku küll suurt abi ei olnud (lk. 30). Samas oleks neist ja Liivimaa kindralkuberneril analoogsetest plakatitest saanud välja selgitada, milliste ehitustehnilistele tingimustele maanteetammid ja sillad pidid vastama. Mõneti arusaamatuks jääb, miks autor ei ole kasutanud Ajalooarhiivis Eestimaa rüütelkonna (fond nr. 854) ja Eestimaa rootsiaegse kindralkuberneril (fond nr. 1) arhiivis leiduvaid 17. sajandi lõpu Tallinnast lähtuvate põhimaanteed detailseid kirjeldusi. Ühte-teist on talle ka Rootsi Riigiarhiivi *Livonica* kogus. Nende abil võib jälgida punkte, mida mööda teetross maastikul kulges, milliseid looduslikke takistusi (jõed) ületas jms. Siinkirjutaja arvates ei olnud need kirjeldused seotud aadli kohustusega teid korras hoida, vaid kuulusid kirjeldustena Raidi poolt publitseeritud 1698–1700 teekaartide skitside juurde. Tõenäoliselt olid skitsid sõjaväele väljastatud kaartide aluseks. Viitab sellele ju ka arhiivifond, milles nad Rootsi sõjaarhiivis asuvad – Rootsi sõjad (*Sveriges krig*).¹²

Raskusi tekitab ka raamatus kasutatud viite-aparaatuur. Esiteks võiks viiteid oluliselt rohkem olla, et jälgida, kust autor ühe või teise fakti on võtnud. Samuti ei ole olemasolevate viidete puhul olnud järjekindel. Nii viidatakse vahel autori(te)le, siis autori(te)le koos raamatuga. Sageli puuduvad leheküljenumbrid. Mõned arhiivi viited on eksitavad, näiteks Tartumaa 1695. a. teedeatlase puhul.¹³

Tulles tagasi raamatu sisu juurde, tuleb eelkõige esile tõsta Raidi poolt publitseeritud 17. sajandi kaartide suurt ajalooteaduslikku väärtust. Siinjuures ei saa ette heita juba mainitud teedekaartide skitside madalat kvaliteeti. Tegemist on mõõtmetelt suurte planšettidega ja juba originaalis ei ole nende tekst hästi jälgitav, rääkimata siis raamatuformaati vähendamise järel. Seetõttu oleks võinud ehk kaaluda teede jagamist lõikudesse, nende suurendamist ja isegi retušeerimist, sest antud juhul on olulised nende kohtade nimed, mida maantee läbis. Muid maastikulisil tähelepanekuid nende kaartide abil teha ei saa.

Sama hinnatav on Ajalooarhiivi Liivimaa

kubermangu joonestuskoja arhiivi olulisemate kaartide publitseerimine. Selles arhiivifondis asub Ajalooarhiivi tõenäoliselt tuntuim kaardikomplekt – 1695. a. Tartu kreisi teede ja sildade atlas. See on paljuski sarnane Johan Abram von Ulrichi valmistatud Riia kreisi teedeatlasega. Sisuliselt moodustavad need kaks atlas ühe terviku. Mõlema kaardi koostamise taga on Riia kuberner Erik Soopi 1694. aasta korraldus inspekteerida Liivimaa maanteid. Läbi viidud revisjoni käigus mõõdeti maanteed üles.¹⁴

Kaardimaterjalide alusel on Raidi rekonstrueerinud kolm retrospektiivset kaart: 1) 17. saj. pea- ja kõrvalteede kaart (lk. 219); 2) 16. saj. keskpaiga teede kaart (lk. 220); 3) 13. saj. keskpaiga teede kaart (lk. 222).

Lisaks kaardimaterjalile ja kaartidel leiduva info tutvustamisele julgeks Raidi raamatu huvitavamaks osaks lugeda kolmandat peatükki teedevõrgu kujunemisest ja arengust, milles käsitletakse looduslikke ja kultuurilisi mõjureid teedevõrgu kujundajana, Euroopa teedevõrgu arengut, teedevõrgu kujunemist Vana-Liivimaal, samuti kaugeid, kohalike teede arengut ning teede nimesid ja trasse. Sellesse peatükki oleks sissejuhatavast osast võinud tuua lõigud siseveeteede ja talveteede kohta. Pärnu–Viljandi–Tartu–Pihkva veetee käsitluses on loogiline autori 24. ja 25. viitesse paigutatud mõte, et kuna kõik need linnad kuulusid Hansa ühendusse, siis võiks see olla kaudeks tõendiks kaubatee olemasolu kohta Pärnust Viljandi kaudu Pihkvasse. Samuti mõte, et selle veetee kadumise põhjus võib peituda maatõus. Terviklik veetee Pärnust Viljandi kaudu Pihkvasse puudus tõenäoliselt juba varasemal Hansa ajal ja ometi seda liiklustrassi kaupade veol kasutati. Paralleele võib otsida Loode- ja Põhja-Venemaa veeteede süsteemist, mis vaatamata jõgede rohkusele ei olnud samuti tervik, vaid ühest veekogust teise pääsemiseks, madalike, kärestikukohtade ja soostunud alade läbimiseks tuli kaupu vahepeal maad mööda vedada, seda isegi miilide kaupa. Samas julgeks arvata, et just 17. sajandi Rootsi majanduspoliitikut, näiteks kommertskollegium Stockholmis, tähtsustasid Pärnu–Viljandi–Tartu veetee taastamise võimalust. Loodeti ju nii Loode-Venemaa kaupade massilist liikumist läbi Rootsi valduste

¹² <http://www.ra.se/KRA/0425.html> (15.12.2005).

¹³ Eesti Ajalooarhiiv, 308-2-70 (Raidil säilik nr. 346, mis on 1984. a. arhiivifondi ümberkorraldamise eelne viitenumber).

¹⁴ Vt. P. Petersone saatesõna Läti Riikliku Ajalooarhiivi 1995. a. kalendril, mille 13 lehel publitseeriti olulisemad kohad Ulrichi Riia kreisi teedeatlasest.

Lääne-Euroopasse. Mõneti sama utoopilise plaaniga tuldi välja 18. ja veel ka 19. sajandil, kui kavandati Peipsi järve ja Läänemerd ühendava kanali rajamist.

Olulised on Eesti tähtsamate teede kirjeldused Raidi raamatu neljandas peatükis. Nii tutvustatakse näiteks Tallinna–Pärnu–Salatsi–Riia, Riia–Valga–Tartu–Narva, Tallinna–Jägala–Järva–Jaani–Vaimastvere–Tartu, Tallinna–Kahala–Rakvere–Pühajõe–Türsamäe–Narva maanteed ja teisi, kokku kümnet maanteed. Sisuliselt on küll tegu kompilatsiooniga, kuid kokku on kogutud igasugune autorile kaartidel, allikates ja kirjanduses kättesaadav informatsioon 13.–17. sajandi kohta.

Järgnevalt keskenduiski peaaesjalikult 17. sajandi teedeajaloole ja küsimustele, mida Raid käsitleb oma raamatu esimeses peatükis – “Ajalooline ülevaade”. Seda eelkõige seetõttu, et Raidi töö keskseks küsimuseks on 17. sajandi teedekaardid, millele tuginedes ta vaatab ajas nii edasi kui mõningal määral ka tagasi. Samuti on siinkirjutaja kokku puutunud Eesti Ajalooarhiivis leiduvate teedealaste arhiiviallikatega ja julgeks mitmes küsimuses sõna sekka öelda. N.-ö. Vana-Liivimaa periood jääb siinses retsensioonis käsitlemata.

Üldiseks tõsiasiaks on, et nii arheoloogide kui ka ajaloolaste arvates kujunes Eesti ja Läti ala teedevõrk välja juba muinasajal. Samas pole meil varasema perioodi kohta adekvaatset materjali, eelkõige kaardimaterjali. Teavet saab arhiiviallikatesse jäänud üksikteadetest, nt. saatkondade liikumiste kohta; samuti saab jälgida nt. orduaegsete kirjade ümbrikutele tehtud kuupäevalisi märkusi, kirja liikumist ühest ordu kindlustatud punktist teise. Itineraarid (teos andmetega kindla teekonna jaoks) ja kauguste tabelid hakkavad levima alates 16. sajandist.

Tuleb nõustuda Raidi märkusega, et tänaseni puudub meil ülevaade Eesti- ja Liivimaaga seonduvatest reisikirjeldustest, itineraaridest ja reisujuhtidest. Autor annab lühiülevaate tuntumatest neist (lk. 16–23). Arusaadavalt on seda liiki allikaid rohkemgi. Kahtlemata on valdav osa reisikirjeldusi veel varjul arhiivides. Eelkõige olid need seotud lääneeurooplaste

reisidega Venemaale, kuid sinna jõudmiseks tuli läbida Eesti- ja Liivimaa. Kõikide diplomaatiliste missioonidega kaasnes rohke bürokraatia. Siinkirjutaja on tutvunud näiteks Rootsi Venemaa-saatkondade diplomaatiliste materjalidega. Saatkondade päevikutesse pandi kirja kogu reis alguspunktist sihtpunkti ja tagasi. Reisil olles näidati ära päevateekonna pikkus, punktid, mida läbiti, kohad, kus söödi, inimesed, kellega kohtuti, ja loomulikult kõik muu märkimisväärne. Rootsi diplomaatide aruanded on hoiul Rootsi Riigiarhiivis ja ootavad riikidevaheliste suhete uurimise kõrval ka neist n.-ö. sekundaarse informatsiooni ammutamist, nt. kasutatud reisimarsruutide kohta. Reisikirjeldusi ülemereprovintside kohta on oma aruannetele lisanud ka mitmed kuninglikud ametnikud, kes andsid ülevaate tänapäevases mõistes oma komanderingust. Viimati ilmunud reisipäevikutest mainigem Rootsi lingvisti Johann Gabriel Sparwenfeldi 2002. a. Ulla Birgegårdi poolt publitseeritud reisipäevikut, milles kirjeldatakse reisi Venemaale aastatel 1684–1687 ning kus on pikemalt juttu ka Narvast, selle tagamaast ja juurdepääsuteedest.¹⁵ Samas ei saa reisikirjeldusi alati aluseks võtta maanteede kulgemise uurimisel. Sageli liiguti ühest mõisast või pastoraadist teise ning need ei olnud alati põhimaanteede ääres.

Alles maamöödistamiste ning detailsete ja ühtlastel printsiipidel valmistatud kaartide tulek võimaldab jälgida teede asendit erinevate geograafiliste punktide suhtes. Rootsis saab maa ulatuslik möödistamine alguse 1630.–1640. aastatel. Kindlasti oli Rootsi 17. sajandi II kolmandikul kaarditööde osas Euroopas esirinnas, kuid Raidi märkusele, et peaaegu võimatu on üheselt selgitada, miks selline töö sündis just Rootsis, on tegelikult lihtne vastata. 4. aprillil 1628 väljastas Gustav II Adolf instruksiooni, milles seati Rootsi maamöötmise eesmärgiks ulatuslike kaarditöödega katta kogu riik, et keskvoim saaks seda paremini hallata. Tuli luua geograafilisi piirkonnakaarte, mis kokku andnuksid kogu riiki haarava üldkaardi. Mõeldi ka küla- ja mõisakaartidele, et saada ülevaade nende majanduslikust kandevõimest, mis oli oluline maksude määramisel. Tagantjärele teame, et seda põhimõtet ei suudetud 17. sajandil täies

¹⁵ J. G. Sparwenfeld's diary of a journey to Russia 1684-87 / edited, translated and with a commentary by Ulla Birgegård. Kungl. Vitterhets historie och antikvitets akademien. Stockholm, 2002.

¹⁶ C. Tollin. Den svenska storskaliga karteringen 1633 till 1655. In: Nationalutgåva av de äldre geometriska kartorna : konferens i Stockholm 27–28 november 2003. Kungl. Vitterhets historie och antikvitets akademien. Stockholm, 2005, lk. 6–21.

ulatuses ellu viia ja ometi on just sellest perioodist säilinud väga hea kaardimaterjal.¹⁶ Samas oli maamõõtmise sisseseadmine ja igas läänis maamõõtja ametissemääramine osa Rootsi riigi reformimise protsessist Gustav II Adolphi ja riigikantsler Axel Oxenstierna ajastul, kui loodi uus bürokraatlik riigiparaat, reorganiseeriti kohtusüsteem, käivitus kogu riiki hõlmav posti-korraldus, viidi uutele alustele sõjavägi, alguse sai terviklik gümnaasiumite programm, rajati uusi linnu, ergutati kõikvõimalike vahenditega sisekolonisatsiooni jne.

Samuti tuli vallutatud provintse alles tundma õppida. Sisuliselt ei tuntud oma riiki, mis 17. sajandi I kolmandiku vallutuste tulemusel oli tohutul määral kasvanud. Heaks näiteks on Stolbovo rahu (1617) järgne Ingerimaa. Uue provintsi liitmise järel ei evinud Stockholmi keskvoimud mõnda aega arusaama, kui kaugele põhjas nende valdused ulatuvad. Järgnesid ulatuslikud maarevisjonid ja 1640. aastate algul võeti ette kaardistamistööd. Arusaadavalt teenisid need ka maa maksustamise eesmärki. Tulemuseks oli, et ajalooline Ingerimaa oli Rootsi riigis üks paremini kaardistatud provintse.¹⁷

Sama skeemi alusel algasid 1640. aastatel ka Läänemere provintsidest mõõdistustööd, mille üheks osaks oli kaardistustöödel maanteede ja talveteede asukoha silmaspidamine. Et seda tööpoolest nii tehti, näitab ilmekalt Ajalooarhiivis leiduv umbes 1640. aastatel koostatud Narva ja Ivangorodi lääni kaardiskits.

Teede, külade ja kõrtside kajastamine kaartidel tulenes sõjavajadusest. Raid kirjutab, et pideva sõjaolukorra tõttu pöörati kohalike maanteede kontrollimisele ja renoveerimisele Liivimaal suurt tähelepanu, edasi räägib ta põhjalikult sillakohtute teede ja sildade järelevalve funktsioonist ja seda reguleerivast seadusandlusest. Liivimaal oli see tööpoolest nii, kuid täiesti jäävad käsitluse alt välja Eestimaa 17. sajandil samades funktsioonides olnud adrakohtunikud, kellel lasus samuti aadli ja talupoegade teetöödekohustuse kontroll. Samuti ei ole Raidi raamatus märkimist leidnud, et teede ja sildade üldjärelevalve kuulus provintsidest vastavalt instruksioonile (kindral-)kuberneri ametiülesannete hulka, kuid teede ja sildade korrashoid

ning uute ehitamine toimus nii Eesti- kui ka Liivimaal rüütelkonna kulul. Selle kohustuse unarusse jätmine tõi kaasa trahvi.¹⁸ Et näiteks Eestimaa (kindral)kuberner oli sunnitud teede korrashoidu käsitlevaid plakateid väljastama, viitab ühelt poolt teede halvale seisukorrale ja teiselt poolt rüütelkonna suutmatusele ja ehk soovimatuselegi talle pandud kohustust täita.

Kui 17. sajandi keskpaigas Eesti- ja Liivimaal läbi viidud maamõõdu- ja kaardistamistöödest on arhiiviallikatesse jõudnud vähe kartograafilist materjali ja peaaesjalikult asub see Rootsis, siis suures koguses katastrikaarte on säilinud aastatel 1681–1684 läbi viidud maamõõdutöödest. Teine maamõõtmine viidi läbi 1687. aastast Põhjasõjani. Raid osundab, et Edgars Dunsdorfsi andmeil töötas Liivimaa Läti aladel aastail 1681–1699 kokku 44 maamõõtjat. Ülle Liitoja-Tarkiainen andmeil oli Põhja-Liivimaal maamõõtjaid kokku 38 ja neile anti Riia garnisonist abiks 30 allohvitseri. Maamõõtjatest 12 nooremad olid Uppsala ülikooli üliõpilased. Samuti toob Liitoja-Tarkiainen välja Pärnu- ja Tartumaa maamõõtjate nimed.¹⁹ Kokku on Raidi andmeil Eesti- ja Liivimaal maamõõdutöödel osalenud kuni 70 erineva tasemega maamõõtjat, neile lisandub Läti Riigiarhiivi fondides asuvate mõisa-kaartide koostajatena veel 6 või 7 isikut (lk. 32). Siinkirjutaja tähelepanekute järgi saab kõikide maamõõtjate nimed kätte Eesti- ja Liivimaa kindralkubeneri arveraamatutest ja võimalik, et arveraamatute lisadest n.-ö. verifikatsioonide alt ka nende poolt täidetud tööülesanded.

Katastrikaardid, nii palju kui neil kajastatud piiratud territoorium seda võimaldas, sisaldavad ka teedelõike. N.-ö. tõelisi teedekaarte (alates teadaolevalt esimesest 1686. a. Lõuna-Eesti ja Põhja-Läti maakondade kaardist ja s. a. Liivimaa teede kaardist kuni aastatel 1698–1700 valmistatud kaardiskitsideni) tutvustab Raid, nagu juba öeldud, suure asjatundlikkusega (lk. 32–41) ja neilt saadud informatsiooni on ta lülitanud tähtsamate teede kirjeldusse (lk. 149–207). Raidi teedekirjeldusi saadavad publitseeritud kaardid.

Raidi raamatut lugedes tekib veel üks keskne küsimus. Kuivõrd konservatiivsed olid teetrassid maastikul ja kas kord juba rajatud teed ikka

¹⁷ U. Èrensverd, Švedskoe kartografirovanie Ingermanlandii. Švedy na beregax Nevyy. Sbornik statej. Stokholm, 1998, lk. 18–25.

¹⁸ A. Perandi. Die Aufgaben und Funktionen der estländischen Generalgouvernementsregierung während der schwedischen Zeit. In: Eestimaa rootsiaegse kindralkubeneri arhiivi kataloog I. (Eesti Riigi Keskarhiivi Toimetised nr. 3, I:2), Tartu, 1935, lk. 66–69.

¹⁹ Ü. Liitoja-Tarkiainen. Hajatalud ja külad Põhja-Liivimaal 17. sajandil, lk. 40.

funktsioneerivad samal kohal sajandeid ning soodsatel tingimustel isegi aastatuhandeid (lk. 71)? Raid on *soodsatest tingimustest* rääkides teatava ettevaatuse juba ise sisse kirjutanud. Retsensent on oma posti- ja kommunikatsioonialaloo alastes uurimistöödes täheldanud, et Liivimaa vallutuse lõppedes 1620. aastate lõpus, kui asustustihedus oli tugevalt vähenenud, muudeti posti edasitoimetamisel pidevalt teetrassi. Vajas ju postivedaja kas jalgsi või hobusega liikudes teatavat infrastruktuuri, s. o. kohta, kuhu maha jätta postikott ja kaasa võtta uus, kus vahetada hobuseid, kus keha kinnitada ja puhata. Samad vajadused olid riigiametnikest ja kaupmeestest reisijatel ning veelgi enam oli infrastruktuuri olemasolu vajalik teedel liikuvatele sõjaväeüksustele. Arhiivimaterjalidest ilmneb, et näiteks hobuvahetuspunkte on ühest kohast teise tõstetud. Siit edasi julgeks küsida, kas teetrasside asend võis 1620.–1630. aastatel teataval määral muutuda. Raidi toodud Varbuse ja Tilleoru näide, et sealne tee ei ole aastasadu oma asendit muutnud (lk. 71–72), toetub siiski alates 17. sajandi lõpust säilinud andmetele.

Teine küsimus on seotud taliteedega. Ei ole kahtlust, et need olid olemas, kuid kas neid kasutasid ka n.-ö. ametlikud reisijad, näiteks postiratsanikud? Taas julgeks arhiivimaterjalidele tuginedes tõdeda, et 17. sajandi II poolel liikus riiklik post nii suvel kui talvel ühte ja sama trassi mööda, sellest kõrvale kaldumata. Ainult nii sai vältida juhuslikkust ja tagada posti liikumise regulaarsust. Pole ka teada ühtegi postiteedega seonduvat korraldust, mis eristaks talve- ja suveteid.

Lõpetuseks tooks välja veel mõned väiksemad küsimused. Näiteks miili pikkus. Raidil on Liivimaa miili pikkuseks antud kord 7,24 (lk. 17), siis jälle 7,31 (lk. 90). Õiged võivad olla mõlemad, sest eri piirkondades ja eri perioodidel miili pikkus kõikus. Sellele viitab ka siinse ala parim ajaloolise metroloogia tundja Jānis Zemzaris.²⁰ Rootsi miili pikkus oli 10,6–10,7 km. Üldiselt arvestati kaasaegsetes, 17. sajandi allikates, et kolm Liivimaa miili vastab kahele Rootsi miilile. Samuti kirjutab Raid, et Venemaale lubatud saatkonnale või kaupmeeste voorile anti kaasa teejuht, kes muu hulgas jälgis võõramaalaste tegevust (lk. 28). Õige, kuid nii oli saatkondadega teisteski riikides. Samas ei saa nõustuda, et suured delegatsioonid riigist riiki

liiksid peamiselt talvel (lk. 11). Ainuüksi Rootsi saatkonnad Venemaale ja vastupidi on liikunud eri aastaaegadel, ehkki tõepoolest hilissügise teedelagunemiste aegadel on kehvade teolude tõttu reisimist välditud. Arusaamatuks jääb, millisest Kolmekümneaastasest sõjast Raid aastatel 1606–1636 räägib (lk. 28). Raid räägib ka 17. sajandi kontekstis Vana-Liivimaast (nt. pealkiri lk. 29). Samuti ei alanud Põhjasõda augustis 1700 (lk. 41). Üht puudujääki mainiks veel, nimelt ei ole näidatud Eesti teedevõrgustiku seost naaber-aladega, s. o. Eesti- ja Liivimaalt Venemaale, Kuramaale, Poola, Saksamaale ja mujale, aga isegi mitte emamaale Rootsi, kas siis otse üle mere või Soome kaudu. Mõningaid probleeme tekitas siinkirjutaja jaoks ka keelekasutus, näiteks tegusõnade kokku- ja lahkukirjutamine. Läbivalt on raamatus ühest punktist teise liigutud “üle kolmanda”, mis on kõnekeelne väljenduslaad. Tallinnast Narva sai näiteks Rakvere kaudu, ehkki Tallinnast Stockholmi jõudmiseks tuli üle Läänemere sõita.

Vaatamata esile toodud märkustele tuleb veel kord rõhutada, et Raidi raamat Eesti teedevõrgu kujunemisest on tõhus panus meie teede ja teedevõrgu kujunemise ajaloo uurimisse ning Raidi uurimistulemused on hea lähetepunkt selle ala tulevastele uurijatele.

Enn Küng

²⁰ J. Zemzaris. Mērs un svārs Latvijā 13.–19. gs. Rīga 1981, 64.–66. lpp.