

## Paldiski linna asutamise ja arengu ajaloo

L. V. Matsejevitsi koostatud ajaloolise lühiülevaate materjalide põhjal

Paldiski linna ajalugu on katkematult seotud Balti laevastiku ajalooaga. Ka oma sünni eest on meie linn tänu võlgu just laevastikule. Sellega on määratud linna välisilme, selle elulugu ja kogu selle elu.

Paldiski sadama (vene keeles Baltiiski, rootsi keeles Rogerwieki sadama) asutamise ajana nimetatakse ajalookirjanduses mõnikord aastat 1715 (23. juuli), mõnikord aastat 1723 (19. juuli), ehkki tuleks vist lugeda aastat 1718 (19.–20. juuli), mil lahe mandrikaldale pandi sadamatammi ja kindluse nurgakivi.

Ühena esimestest mõistis Paldiski suurt sõjalis-strateegilist tähtsust Peeter I, kes otsustas ehitada Rogerwieki sõjalaevade sadama. Veel enne Peeter I oskasid seda lahesoppi väärtustada aga rootslased, kes alustasid siin kivitammi ehitust mandrilt Väike-Pakri saareni ja kellel oli siin lahe mandripoolisel küljel oma väike kindlus. See asus praeguse Paldiski põhjapoolses osas. Selle rajatise jäänuseid pole praeguseks säilinud.

Paldiski paikneb Paldiski lahe ääres, 46 kilomeetri kaugusel Tallinnast. Kuni aastani 1762 kutsuti seda lahte Rogerwieki laheks, mis tähendab tõlkes rootsi keelest „rukkisaare laht“.

Paldiski laht tungib Pakri poolsaarest lääne pool sügavale kaldasse. Läänest on laht piiritletud Väike-Pakri saarega (endise nimega Lilla-Rågo saar) ja lõunast ulatusliku madalveealaga, mis läheb üle Kurkse väinaks (ka Kurkse salm). Sissepääs lahte asub Pakri neeme ja Bjärroddni neeme vahel. Paldiski linn asub lahe idakaldal, 5 kilomeetri kaugusel Pakri neemest. Kallas on siin kõrge ja järsk, kuid linnast lõuna pool läheb see järkjärgult madalamaks, muutudes lahe tipus täiesti laugeks.

Lahesuudmes küübib mere sügavus 45 meetrini, lahes endas kuni 20 meetrini. Laht on ligikaudu 13 kilomeetrit pikk. Laht on sulatud kõigi tuulte eest, välja arvatud põhja- ja loodetuuled, ning on Soome lahe lõunakalda läänepoolses osas kõige ohutum ja mugavam koht ankrus seismiseks.

Paldiski lahe eripäraks on jääperioodi lühike kestus, mis kõigub vahemikus 72 kuni 148 päeva. On täheldatud, et laht külmub kinni tavaliselt jaanuari lõpus ning vabaneb jääst märtsi lõpus või aprilli alguses. On registreeritud aastaid, kus see pole üldse kinni külmunud.

### Balti laevastiku uue baasi rajamine Rogerwieki

Ajalooline vajadus omada vaba pääsu merele, millest sõltus paljuski Vene riigi majanduslik, poliitiline, kultuuriline ja sõjaline areng, määras 18. sajandi alguse Tsaari-Venemaa välispoliitika põhisisu – selle eesmärk oli uue väljapääsu rajamine merele.

Aastal 1700 alustas Venemaa Põhjasõda, mille peaesmärgiks oli taastada Venemaa jaoks väljapääs Balti mere rannikule. Võitluses pääsu eest merele on tarvis laevastikku, mistõttu alustas Peeter I 1702. aastal Balti merel püsilaevastiku ehitamist ja selleks oli tarvis luua sõjalis-merelised baasid.

Peeter I mõistis, et Soome lahte ehitatud Peterburi ja Kroonlinna sadamad polnud noore laevastiku baassadamaks ja merelt peale tungiva sõja pidamiseks piisavalt mugavad. Need ei pakkunud laevastikule võimalust Balti merel vabalt tegutseda, mistõttu oli tarvis laevastiku baassadamate süsteemi laiendada.

Nõnda viidigi purjelaevastiku peasadam 1710. aastal üle Revelisse (Tallinna), aerulaevastik leidis aga seejärel oma uued kodusadamad Viiburis (1710), Helsingforsis (Helsingis) (1713) ja Åbos (Turus) (1714).

Samaaegselt Rootsi merebaaside ülevõtmisega hakkasid Vene kaptenid otsima oma laevastiku baaside jaoks kohti Soome lahe lääneosas ja otse Balti merele avaneval rannikul. Sel eesmärgil alustati aastal 1710 Peeter I käsul Soome ja Riia lahe kallaste uurimist.

Kõigi Soome lahe lõunaranniku abajate ning Riia lahe kallaste ja saarte läbiuurimise tegi Peeter I ülesandeks kapten-porutšik Hosslerile. Hossler kulutas neile otsinguile ligikaudu kolm kuud. Otsingute tulemused ei olnud kuigi lootustandvad. Peale Rogerwieki lahe ei leidnud Hossler tervel Soome lahe lõunarannikul ühtegi lahesoppi, mis olnuks uue sõjasadama jaoks sobilik. Ent ka Rogerwieki laht polnud Hossleri arvates sadamale kõlbulik, „... sest abaja kitsuse tõttu ei ole sinna võimalik ehitada kindlust, mistõttu poleks laevastikul mere poolt mitte mingisugust kaitset vaenlase eest ...“

Tuginedes Hossleri ettekandele, peatus Peeter I Reveli (Tallinna) sadamas – ainukeses kohas, mida oli mugav muuta sõjasadamaks, mille põhieesmärgiks pidanuks olema tõkestada Rootsi laevastiku laevade sissepääs Soome lahele ning toetada Vene armee vägesid Edela-Eestis.

Purjelaevastiku ankrupaigana otsustati kasutada linna kaubasadamat. Siiski oli Reveli

sadamal kõigi oma väärtuste kõrval sõjasadama vaatevinklist terve rida puudusi. Näiteks ei olnud kohta, kuhu ehitada sõjalaevade ankrukohta jaoks kaldakindlustusi; ei olnud kohta laevatehase ehitamiseks; sadam kasvab iga aasta umbe ja veetase selles muutus väga madalaks; sadam oli täiesti avatud põhjatuultele ning kõigele lisaks kattus see talviti tugevalt jääga.

Kõik need ebamugavused sundisid Peeter I jätkama otsinguid uue sõjasadama kohta. Nende otsingute peaesmärk seisnes selles, et leida sõjasadama jaoks täiesti uus ja jäävabam koht, mis võimaldaks Vene laevastikul pea aastaringelt Balti merel vabalt seilata.

Aastal 1715 vaatas Peeter I esimest korda isiklikult üle Revelist (Tallinnast) lääne poole jääva ranniku, sealhulgas ka Rogerwieki lahe. Olles selle lahe ja selle kaldad põhjalikult üle vaadanud, otsustas ta: „Saagu siia sõjalaevade sadam!“ See juhtus 23. juulil 1715.

Plaanides uue sadama rajamist Rogerwieki lahte, tegutses Peeter I väga ettevaatlikult, kuivõrd täpseid Soome ja Riia lahe kaarte tollal ei olnud. Olles lahe nii mere kui maa poolt läbi uurinud, jõudis ta järeldusele, et lahte on võimalik mahutada sada laeva ning et hea põhi ja mugav väljapääs lahest kindlustavad suurepärase ankrukohta. Jäi veel ainult üle kindlustada sadam tugevate tormide eest ja vaenlase rünnakute eest.

1718. aastal pandigi sadamamuulile ja kaldakindlusele nurgakivi. See tseremoonia viidi läbi pidulikus õhkkonnas ning Peeter I ja kogu laevastiku juuresolekul. Peeter I viskas oma käega merre esimese kivi, pannes sellega aluse uuele sadamale.

Samuti käskis ta tähistada lahe mõlemal kaldal kaitsemuuli suund, ehitada endale kaks maja: üks mandrile, teine Lilla- Rågo (Väike-Pakri) saarele, leida nii mandrilt kui saartelt magedat vett ning alustada metsavedu uue sadama juurde kaide, kasarmute ja töökojade ehitamiseks.

Pärast seda sündmust hakati Rogerwieki lahe äärde vedama ehitusmaterjale (puitu, kive, rauda jms) nii Eesti- kui Liivimaalt. 1719. aasta sügisel väisas Peeter I uuesti Rogerwieki ja kontrollis seal ettevalmistustööde seisu. Ta vaatas lahe veel kord üle, tegi sügavusuuringuid ja kontrollis selleks ajaks Lilla-Rågo saartelt leitud magevee kvaliteeti.

Ajalooülevaate jätku võite lugeda meie aja- lehe järgmisest numbrist.

## Paldiski linna asutamise ja arengu ajaloost

(Järg. Algus Paldiski Linnalehes nr 44/62)

### Balti laevastiku uue baasi ehitamine

Rogerwieki sõjasadama põhirajatiste ehitamise juurde ei asunud Peeter I mitte kohe pärast asutamist (juulis 1718), kuna ta ei tahtnud alustada selle keeruka ja grandioosse projektiga enne korralikku ettevalmistust ja põhjalikke uuringuid. Peale selle segas läbimõeldud ehitust tugevalt sõda Rootsiga. Seetõttu kestsid kuni 1723. aasta keskpaigani Rogerwiekis põhiliselt ettevalmistustööd: ehitati kasarmuid, vangikonge, ohvitseride elamuid ning varuti paekivi, mida ammutati soldatite ja vangide jõuga siitsamast, lahe kaljuselt rannikult. Alles pärast Põhjasõja lõppu (augustis 1721) asus Peeter I täie põhjalikkusega ellu viima oma kavatsust rajada Rogerwieki Balti laevastiku uus baas.

1721. aasta sügisel kutsus Peeter I kõik tol hetkel Peterburis viibivad kindralid ja insenerid kokku sõjakollegiumi istungile. Peeter I selgitas neile põhjalikult kõiki tema plaanitava Rogerwieki ehituse häid külgi. Lõpuks esitas ta küsimuse: „... kas Rogerwieki sadama ehitamine oleks kasulik või mitte?“ Pärast üksikasjalikku arutelu vastasid kõik istungist osavõtnud kui ühest suust: „...laevastiku säästmiseks ja selleks, et vastane ei saaks meid sõjategevusega üllatada, on Tema Kõrgeaususe projekteeritud sadama ehitus hädatarvilik.“ Selleks oli tarvis ehitada Rogerwieki sõja- ja kaubalaevade sadamarajatised, admiraliteedi laevatehas ja linn. Kõik need ehitised tuli kindlustada asjakohaste sõjaliste kaitserajatistega. Samuti oli vaja kaitsta sadamas seisma hakkavaid laevu tugevate tuulte ja tormide eest. Selleks oli tarvis ehitada Rogerwieki lahte kaks kaitsemuuli: üks Väike-Rooge (Väike-Pakri) saare ja mandri (Packerorti) kalda vahele läbipääsuga laevadele ning teine Väike- ja Suur-Rooge (Väike- ja Suur-Pakri) saare vahele.

1721. aasta lõpus saadeti Rogerwieki põhjalikke uuringuid tegema insener-polkovnik Luberace ja kapten-porutšik Dein ning lahe põhjalikuks uurimiseks ja sügavuste mõõtmiseks kapten-porutšik Hans. Uurimistööde lõppedes koostas insener Luberace Rogerwieki lahe kaitsekindlustuste projekti ning kapten-porutšik Hansu uuringute alusel koostas Peeter I ise kaitsemuuli projekti ja tegi vastava joonise. Samuti märkis tema ära kohad, kuhu pidi tulema kaubasadam, kuhu linn ja kuhu admiraliteedi laevatehas.

19. juulil (vana kalendri järgi) 1723. aastal viskas Peeter I pidulikult vette esimese kaitsemuuli kivi, käskides alustada muuli ehitust tema tehtud joonise järgi. Samal ajal näitas ta kätte uued kohad, kuhu pidi tulema kaubasadam, laevatehas, linn ja tuletorn. Kõik rajatised peale tuletorni otsustati ehitada Väike-Rooge saarele. Rogerwieki ehituse kõrgeimaks ülemjuhatajaks määrati insener-polkovnik Luberace.

Selleks ajaks oli juba valmis 68 kasarmut, kaheksa staabiohvitseride korterit, kuus tuuleveskit, kirik ja terve hulk muid sadamale vajalikke abiehitisi ning samuti kaks sadamasilda aluste tühjakslaadimiseks, Väike-Rooge saarel aga loss tsaari jaoks.

Pärast Peeter I ärasõitu läks uue sadama ehitus lahti suure hooga ja üsna kiires tempos. Peamine ehitustööde rinne avati mandri (Packerorti) kaldal, Väike-Rooge saarel käisid peamiselt ettevalmistustööd: kivivarumine ning kasarmute ja vanglate ehitus. Juba 1724. aasta lõpus ehitati Rogerwieki täiendav kroonumaja, toidumoonapood kümne aidaga, sööda- ja materjalialaid, tööriistapood. Püstitati edukalt mandrikindluse bastionid ja keskvallid, viimistleti kaitsemuuli, mis oli oma 5meetrisel laiuse ja 2,1meetrisel kõrgusel juures 136 sülda (289 meetrit) pikk.

Samal perioodil ehitati Packerorti (Pakri) maaninale ka kivist tuletorn. Torni ehituse koha valis välja Peeter I isiklikult: „... Teha näidatud kohta majaka jaoks torn kõrgusega 4 kuni 5 sülda (10,5 meetrit).“ 24. juunil 1723 asus Luberace oma projekti järgi tuletorni ehituse kallale. Majaka torn ehitati valmis suhteliselt kiiresti: juba 22. oktoobriks 1724. Just seda kuupäeva peetakse Pakri tuletorni – Balti mere ühe vanima majaka – rajamise kuupäevaks.



*Peeter I ajastu mälestusmärk: Baltimaade üks vanimaid tuletorne on hukkumise äärel.*

*Foto: <http://www.flot.com/news/other/pakri.htm>*

Ehitise valmimise hetkest alates teenindas majakat sõjaväekomando, kes süütas torni tipus õhtuti signaallõkke. Selle lõkke jaoks varuti iga aasta üle 300 kuupmeetri puid.

19. sajandi alguses paigaldati tuletorni dioptriline süsteem, mis oli ostetud Prantsusmaalt. Valgustava seadme läbimõõt oli 2,66 meetrit. Seda oli näha pea 10 miili kaugusele.

Kalda tugeva erosiooni tõttu tuli tuletorn 19. sajandi lõpus viia teise kohta, selleks ehitati 143 meetri kaugusele kaldaservast uus 52 meetri kõrgune torn koos uue optilise süsteemiga. Uus tuletorn avati 1. oktoobril 1889.



*Praegu saab Pakril veel näha mõlemat tuletorni, mis saatsid Baltimaade meremeestele lootust.*

*Foto: <http://images.yandex.ru/>*

18. sajandil nimetati seda tuletorni Rogerwieki tuletorniks, seejärel mõne aasta vältel Packerorti tuletorniks, 1762. aastal nimetati see ümber Balti tuletorniks, 19. sajandi alguses tagasi Packerorti tuletorniks, kuni see sai 1920. aastal nimeks Pakri tuletorn.

Pärast Peeter I surma (1725. aastal, vana kalendri järgi 28. jaanuaril) tööd Rogerwiekis ikkagi jätkusid, kuid mitte enam endise hoo ja tempoga, 1726. aastal need aga peaaegu katkesid. Seda võib seletada tõsiasjaga, et pärast tsaari surma saabus õukonnapöörete ajajärk, mistõttu Venemaa valitsevad ringkonnad ei pööranud laevastikule enam nii palju tähelepanu. Selle tagajärjel hakkas Venemaa suure ja tugeva mereriigi positsiooni kaotama.

Laevastiku vajadusteks eraldatud rahad kulusid muuks otstarbeks. Raha ja riidevarustuse väljastamine viibis alailma. Reakosseis ei saanud teinekord mitme aasta vältel oma mundreid kätte. Eriti halvaks muutus toiduainetega varustamine. Mereametkonna ametnike seas löid lõkkele riigivargused ja altkäemaksuvõtmine.

Kõik see puudutas täiel määral ka Rogerwieki ehitajaid. Rogerwieki sadama ülem, insener-polkovnik Luberace teatas Peterburi admiraliteedi kolleegiumile, et soldateid, kes lasti oma garnisonidesse vabaks, ei olnud asendatud uutega ning arreteeritud oli alles vaid 450; varutud kivid on muutumas pikaajalisest vedelemisest kasutuskõlbmatuks; Rogerwieki töödel viibivad inimesed pole terve aasta vältel palka kätte saanud ning kannatavad igas mõttes äärmusliku puuduse käes. On ilmne, et Luberace, nähes niisugust suhtumist ehitusse, ei hakanud ka innukalt peale käima, vaid koostas seda aruannet tervelt neli aastat, saates selle Peterburisse alles 1730. aastal.

1731. aastal määrati Luberace'ile uus ülesanne ning ta sõitis Rogerwiekist minema. Ehkki ta jäi küll sinise ehituse eest vastutavaks, ei tundnud ta edaspidi selle vastu enam kuigivõrd huvi ja linna tagasi ta enam ei tulnud. Pärast tema ärasõitu jäid tööd Rogerwiekis 15 aastaks seisma.

Ajalooülevaate jätku võite lugeda meie ajalehe järgmisest numbrist.

## Paldiski linna asutamise ja arengu ajaloost

(Järg. Algus Paldiski Linnalehes nr 44/62)

### Balti laevastiku uue baasi ehitamine

1752. aastal määrati Rogerwieki ehitustööde eest vastutajaks eru-kindralleitnant von Bradke. Olles asjade seisuga põhjalikult tutvunud, koostas ta 1753. aastal sadama edasiste ehitustööde projekti ning esitas selle Admiraliteedi Kolleegiumile, kes saatis projekti pärast läbivaatamist edasi Laadoga kanali komisjonile. Komisjon võttis projekti kohta vastu küllaltki veidra otsuse: ta käskis ehitada kaitsemuuli sama kõrge kui on vee pinna tase, et tugev lainetus ei saaks muuli harja lõhkuda.

Von Bradke ajal hakkas muuli ehitus jõudsalt edenema, ehkki muuli taldmiku täitmine kulges suurte kõrvalekaldumistega tehnilistest nõuetest ja ei paistnud silma just erilise täpsusega. Selle tagajärjena pühkisid tugevad tuuled ja tormid inimeste mitmete kuude töö olematusse.

Erukindral oli energiline inimene, kes kandis pea iga kuu Admiraliteedi Kolleegiumile ehitustööde käigust ette. Ilmselt just sel põhjusel pöördus Admiraliteedi Kolleegium 1756. aastal Senati poole: „... kas poleks otstarbekas Peeter Suure alustatud Rogerwieki tööd jätkata, sest needsinatsed tööd oleks väga vaja lõpule viia.” Veel samal aastal külastas keisrinna Jelizaveta Petrovna Rogerwieki ja tunnistas: „... riigile tõuseb sellest vaieldamatut tulu, kui tema suursuguse asutaja alustatud ettevõtmine lõpule viiakse.” Kohe pärast seda külastust ilmus ukaas, millega anti käsk „... alustatud töid jätkata”. Nimetati ametisse vajalikud inimesed ning määrati kindlaks kohad, kust tuua ehitusmaterjale. Paraku aga kõrgelt antud ukaasist kaugemale asi ei jõudnudki. Kõik uppus bürokraatlikku kirj vahetusse.

1760. aastal von Bradke suri ja tema asemele määrati kindralmajor Schilling. Uue ülemuse aegu tööd paraku edasi ei liikunud, sest ehituseks polnud vahendeid. Schillingi ettekande peale ehituse katastroofilisest olukorrast ning kinnipeetavate ja tööliste ülimalt raskest olukorrast vabanes valitsus probleemist, lähetades Rogerwieki kindral Rezanovi, kes pidi ehituse ja inimesed üle vaatama.

1761. aastal võimule tulnud Peeter III käskis ehitustöid palgatööjõuga jätkata, sunnitöölised saata aga Nertsinskisse.

1762. aastal troonile tõusnud Katariina II muutis selle ukaasi aga ära. Selsamal aastal määrati Rogerwieki tööde juhatajaks kindral-feldmarssal krahv Münnich (kes oli tol hetkel juba 79aastane), kellele Katariina II sõnas: „... et Teie püüdlustega see kuulsusrikas ettevõtmine lõpule viia.” Münnich

suundus Rogerwieki ning, olles tööd üle vaadanud, käskis kindral Rezanovil muuli ehitust jätkata, taastada Väike-Pakri saarel Peeter I palee, ehitada uued kasarmud ja kivikirik. Aasta pärast tema ametisse määramist, 1763. aastal, esitas feldmarssal sõjakolleegiumile enda välja töötatud laiaulatusliku Baltiiski sadama projekti (Katariina II spetsiaalse 20. augusti 1762. aasta ukaasiga nimetati Rogerwiek ümber Baltiiski sadamaks). Sõjakolleegium uuris tema projekti kolm päeva ning tuli mitte just rahustavale järeldusele: „... ilma spetsiaalse maksuta ei ole võimalik neid töid lõpule viia.” Seepeale käskis Katariina II lahendada krahv Panini juhital komisjonil küsimus, „... kas Baltiiski sadamat on riigile ikka tarvis ja milliseid vahendeid on vaja selleks, et kasulikkus kaaluks luksuslikkuse üles?”

1764. aastal käis keisrinna Baltiiski sadamas, kus väisas krahv Münnichit ja vaatas üle ehitustööd.

Krahv Panini komisjon vaagis Baltiiski sadama lõpuehitamise küsimust pikalt, kuid võttis selle kohta vastu otsuse Kroonlinna kasuks. Tunnistati, et Baltiiski sadama ehitus on keeruline seoses inimtüühuse ja mahajäetud asukohaga. Seepärast otsustati vaid täiustada mandrikaldal olevat linna ja kindlust. Sellest otsusest kanti keisrinnale ette alles 1768. aastal. 18. novembril 1768 kirjutas Katariina II Senati ettekandes sadama saatuse kohta: „Tööd peatada, sunnitöölise osas uurida aga võimalusi, et nad jõude ei istuks.”

Pärast tööde peatamise otsust ehitustööd Baltiiski sadamas katkestati, peaaegu kõik kinnipeetavad saadeti Siberisse, suur osa soldatitest lähetati Poola, kõik teenistujad viidi üle Peterburi.

Münnich jäi aga ikkagi küllaltki jõuliselt Baltiiski sadama ehitamisele kindlaks. Ühes oma kirjas Katariina II-le tõi ta uue sadama poolt rääkivate põhjendustena välja järgmised: „Baltiiski sadamas on olemas veealuste kivide ja liivamadaliketa reid, st puhas, vaba ja ohutu reid kõigi sadamasse ja sadamast välja sõitvate laevade jaoks. Baltiiski sadamal on olemas 3–4 versta laiune eessadam, mis on sissepääsu juures 6 versta lai. Baltiiski sadama akvatoorium on üks suuremaid Euroopas, ulatudes 10 versta sügavusele mandrissse. Baltiiski sadama akvatooriumisse ei kandu liiva ega mulda, kuna sellesse ei suubu ühtegi jõge. Ankrupinnas on Baltiiski sadamas parim, millist mere-mehed soovida oskavad. Baltiiski sadamas külmub vesi kinni või kattub uhtjääga ainult üsna lühikeseks ajaks. Baltiiski sadamas on kolm basseini, mis asetsevad niivõrd sügaval

sadamas, et pommitada on neid raske ...” Kahtlemata saanuks kindluse kaitserajatised, sadamasillad, admiraliteedi laevatehas ja linn Peetri-järgse ajastu troonipärijate vastava suhtumise korral valmis ehitatud. Raskus seisnes kaitsemuuli ehituses. Venemaal puudus tollal selliste keerukate mere hüdrotehniliste rajatiste ehitamise kogemus. Polnud ei hüdrotehnikaspetsialiste ega vastavat tehnikat. Muuli ehitus muutus eriti raskeks siis, kui jõuti 15 meetrist sügavemale. Samuti polnud Peeter I valitud muulikonstruktsioon mitte kõige parem. Ehitajad olid sunnitud seda ehitustööde käigus muutma, ehkki ka see ei andnud märkimisväärselt edukamaid tulemusi. See on näha mõõdetest, mis muul oli saavutanud ehitustööde katkestamise hetkeks. Muuli pealisharja laius küündis 4 meetri asemel 21 meetrini, kõrgus aga 2,1 meetri asemel 6,4 meetrini. Seejärel jäi Baltiiski sadam pikaks ajaks unustusse. Hoolduse ja remondita jäetud muul ning ehitised hakkasid lagunema ja muutuma kasutuskoõlbmatuks. Ajapikku muul haihtus, moodustades oma endisel asukohal suure leetseljaku. Lagunesid ka esimesed sadamaehitised, eelkõige puitehitised.

Lüüasaamine Krimmi sõjas sundis tsaarivalitsust oma sõjaehitustegevust üle vaatama. 1856. aastal moodustatud sõjalise võimekuse parendamise erikomitee tunnistas vajadust luua Balti laevastikule uus peatugipunkt. Siis meenusidki komitee liikmeile taas Baltiiski sadama väärtused. Komitee tegi ettepaneku muuta Baltiiski sadam laevastiku põhijõudude baasiks.

Valitsus kiitis komitee ettepanekud heaks, misjärel läksid 1857. aastal Baltiiski sadamas viitseadmiral Panfilovi juhtimisel lahti uuringud. Viitseadmirali juhitud komisjon esitas 1859. aasta alguses kõigi Baltiiski sadama rajatiste kohta enda koostatud projekti kogumaksumusega 24 miljonit rubla. Ellu seda projekti paraku aga ei viidud.

Enne revolutsiooni tuldi veel viimast korda Baltiiski sadama ehitamise mõtte juurde tagasi aastal 1907 Peeter Suure kindluse rajamise ajal Reveli (Tallinna) piirkonda.

Veel üks kord pöörduti Peeter I projekti juurde tagasi aastal 1940, juba Nõukogude võimu ajal. Siis otsustati ehitada Baltiiski sadamasse Balti laevastiku mereväebaas – teaduse ja tehnika viimase sõna järgi. Tehti uuringud ja alustati isegi sõjaliste objektide ehitusega, kuid sellele segas vahele 1941. aastal alanud Suur isamaasõda.

Ajalooülevaate jätku võite lugeda meie ajalehe järgmisest numbrist.



# Paldiski linna asutamise ja arengu ajaloost

(Algus Paldiski Linnalehes nr 44/62)

## Rogerwieki sunnitöölaager

17. sajandil kasutati Venemaal linnade, sadamate, kindlustejakanalirajatistehitusel laialdaselt sunnitöölisi. Aastal 1722 rajati Rogerwieki üldkaelakohtu sunnitöövangla – Rogerwieki sunnitöölaager. Peeter I andis oma 27. oktoobri 1722. aasta ukaasiga korralduse: „... pöörata Nižni Novgorodist Siberisse saadetud lahkusulised tagasi tööle Rogerwieki.“ Seda kuupäeva loetakse Rogerwieki sunnitöölaagri asutamise kuupäevaks, ehkki jalapakkudes vangid ilmusid sinna juba mõnevõrra varem.

Esimesed Rogerwieki sunnitöölised olid Reveli (Tallinna) kinnipeetavad, kelle arv ei ületanud mõndasadat. Lisakssunnitöölisele saadeti Baltiiski sadamasse ka inimesi, kes pidid oma trahve tasa teenima, ning habemikke (mehi, kes olid rikkunud Peeter I käsku habe maha ajada).

Alates 1722. aastast hakkas sunnitöölise arv kiiresti kasvama. Aastaks 1726 oli neid Rogerwiekis juba üle 2000 inimese; 1726. aastal seoses tööde katkestamisega saadeti osa sunnitöölisi Siberisse, Rogerwieki jäeti aga alles ainult 300 inimest.

1751. aastal taaslustati tööd sadamas, ning aasta jooksul tõusis sunnitöölise arv 1500 inimeseni. Tsaarivalitsuse ukaas kõlas: „... saata kõik eluaegsele asumisele või surma mõistetud kurjategijad kogu Venemaalt Rogerwieki, /.../, kus kasutada neid tööks...“

1764. aastal saadeti jälle peaaegu kõik sunnitöölised Siberisse; Baltiiski sadamasse jäeti 364 inimest. Alates 1768. aastast hakkas sunnitöölise arv Baltiiski sadamas vähenema ning 18. sajandi lõpuks polnud neid enam järel üle kolmekümne. Ilmselt pandi sunnitöölaager Baltiiski sadamas 19. sajandi alguses kinni, kuivõrd viimased sunnitöölised (12 inimest) olid 1804. aastaks juba invaliidistunud.

Sunnitöölisi peeti linnuses. Tänaeni säilinud plaanide järgi asus esimene linnus **praeguse Vene Gümnaasiumi** territooriumil. Seekujutas endast ulatuslikku platsi, mida ümbritses 4–5 m kõrgustest teritatud otstega palkidest pihttara. Sellele platsile oli ehitatud hiiglaslik puitehitis, kus oli nii üksik- kui ühiskonge. Aastal 1755 valvas ühena ohvitseridest Rogerwieki kaelakohtu-sunnitöövanglat Katariina kaasaegne, teadlane ja ajakirjanik Andrei Bolotov, kellel oli võimalus tollaegset sunnitööd kõrvalt jälgida: „Nende eluase

oli püstitatud sinnasamasse ning see kujutas endast ülisuurt ja paksude seintega linnust (suletud, palkidest pihttara), mille keskele oli ehitatud ülisuur ja hiiglaslik ühenduskeskus (hoone), mis oli seestpoolt jaotatud erinevateks kasarmuteks või kongideks. Need olid tuubil täis kurjategijaid, keda oli minu ajal tuhande ringis; mõned elasid all, alumistel või ülemistel naridel, ent suur osa neist magas lakke riputatud koikudel (sellist asja polnud Tsaari-Venemaa vanglates nähtud ei enne ega pärast Rogerwieki sunnitöölaagrit, et sunnitöölised oleksid maganud rippkoikudel). See ausameelsete ja kuritegelike inimeste seltskond koosnes igat liiki, auastmega ja seisusest tegelastest. Siin on olnud aristokraate, aadlikke, kaupmehi, käsitöömeistreid, vaimulikke ja kõiksugu inimrämpsu. /.../ Suur osa neist elatus oma käsitööst ja teenis suurt raha, ehkki nende juurde määratud komandörid ei lõiganud mitte vähem kasu, vaid läksid aina rikkamaks. Peale venelaste on siin muide olnud ka muudest rahvustest inimesi: prantslasi, sakslasi, tatarlasi, tšeremisse jt. Need, kel oli rohkem jõukust, nautisid ka siin mõningaid teistest priskemaid hüvesid: neil olid kenakesed kamorkad ja nende narisid ümbritsesid isiklikud vahepiirded ning tänu komandöride soosingle ei käinud nad kunagi töö. /.../

Kõik eranditult olid raudusse aheldatud ja paljud kandsid ohutuse mõttes kahe- või kolmekordseid raudu, et nad ei saaks töölt jalga lasta. Valve nende üle on ülirange, ehkki teistmoodi nende kurjategijatega hakkama ei saakski. Nende väljamõeldised, kavalused ja riukad olid nii nutikad, et kogu rangusele vaatamata leidsid nad vahendeid, kuidas linnusest või töö juurest põgeneda, millega töid vahimeestele õnnetuse kaela. Seepärast oli siin valves passimine seotud väga suure ohuga ja harva läks mõni kuu, mil mingeid korrarikumisi aset ei leidnud. Meil läks siiski korda oma kuu õnnelikult ära seista ja midagi halba sellele ei järgnenud.“

Rogerwieki sunnitöölaager oli ainuke kaelakohtu-sunnitöövangla Venemaal, mis asus mere kaldal ja kus sunnitöölised elasid hiiglasuurtes hoonetes, kuhu mahtus kuni 1000 inimest.

Sunnitöölise elutingimused olid äärmiselt rasked. Nende tööpäev algas päikesetõusuga ja kestis väikese vaheajaga kuni õhtuni. Nad rassisid käe- ja jalaraudus ning need, kes vedasid kärudega killustikku, olid

aheldatud kettidega kärude külge. A. Bolotov kirjeldab sunnitöölise rügamist niiviisi: „Kui sunnitöölisi tööle viidi, ümbritses neid igast küljest katkematu laetud püssidega soldatite rivi. Et nad aga töö ajal minema ei kõnniks, oli muuli algusesse tehtud sellest samast ehituskivist väike viimistlemata kindlusekene, kuhu arreteeritud viidi. Ümber valli paigutati väga tihedalt tunnimehi ning vajalikesse kohtadesse valvesalku ja -komandosid. Sunnitöölise töö oli siinsest kivikaldast kivide murdmine ning nende merre tassimine ja vette viskamine, et teha kaldast saareni ulatuv lai kivitamm, mida nad kutsusid muuliks.“

Raske ja kurnava füüsilise töö, niiske kliima, liigasustatuse, kehva toidu ja ebasanitaarsete tingimustega kaasnesid sunnitöölise massilised haigestumised ja surmad. Ainuüksi aastail 1753–1756 suri 1324st kohale saadetud sunnitöölisest 1310, aastal 1758 suri aga ainuüksi märtsi- ja aprillikuu jooksul linnuses 244 inimest. Üheks nii suure suremuse oluliseks põhjuseks oli asjaolu, et tsaarivalitsus lihtsalt „unustas“ eraldamast raha linlaste ülalpidamiseks, määrates nad sellesamaga haigustesse ja näljasurma. Seetõttu puhkesid sunnitöölise seas sageli rahutused ning ajuti oli ka põgenemisi.

Rogerwieki (Baltiiski) sunnitöölaagrisse ei saadetud mitte ainult kriminaalkuriteo sooritanud inimesi, vaid lõviosa moodustasid siin rahvaületoetusudest osavõtnud. Rogerwieki saadeti ka pugatšovlased – 1773.–1775. aasta talurahvasõjas osalenud mehed.

1775. aasta novembri lõpus toodi siia pärast karmi ihunuhtlust ka isa ja poeg Julai Aznalin ja Salavat Julajev. Baškiiri rahva sõdalane ja poet Salavat Julajev veetis Baltiiskis sunnitööl 25 aastat. Siin ta 26. septembril 1800. aastal 46 aasta vanuselt ka suri.

Kõik sunnitöölised maeti spetsiaalsetele sunnitöölise kalmistutele, mis võtsid enda alla küllaltki suure maa-ala. Eriti palju sunnitöö perioodil maetute jäänuseid leiti Paldiski linnahaigla ehituse ajal praeguse haiglalinnaku territooriumilt.

L.V. Matsevitsi koostatud ajaloolise lühiülevaate materjalide põhjal

Ajalooülevaate jätku võite lugeda meie ajalehe järgmisest numbrist.

# Paldiski linna asutamise ja arengu ajaloost

(Järg. Algus Paldiski Linnalehes nr 44/62)

## Rogerwieki merekindlus

„Kindlus on strateegilises mõttes kõige tähtsam asustatud punkt (linn), millel on kindel vaateväli ja relvastus ning mis on varustatud vahenditega pikaajaliseks fortifikatsiooniks\* piiramisrõngasse sattumise puhuks ning kindlustatud kõige vajalikuga kestvaks võitluseks piiramise tingimustes.“

(Suur nõukogude entsüklopeedia, 13. kd, lk 389)

„Mereäärsed kindlused on kuival maal seisvatega võrreldes hoopis teistsugused, kuna kuiva maa kindluses on alati võimalik vaenlase tulekust varakult teada saada – maad mööda marssimine võtab vägedel kõvasti aega; merel on aga mehele kõik samavõrd teadmata kui ta enda surmatund.“

(Peeter I, „Tsaari päevik“)

Rogerwieki merekindlus pidanuks Peeter I plaani järgi olema üks kaheteistkümnest kindlusest, mis olid ette nähtud kaitsma Venemaa loodepiiri. Tegelikult pidi kindlus esialgse kava kohaselt koosnema kahest kindlusest: mandrikindlusest (Pakri poolsaarel) ja saarekindlusest (Väike-Pakri saarel).

Oma ülesehituselt olid need kindlused keeruka piirete ja kaitseratistite süsteemiga nn Hollandi tüüpi kindlused.

Rogerwieki kindlustuste rinne kuulus oma kindlusemüüride arvu ja asendi poolest kõigest tollal kasutatavatest kõige keerukamate ja tugevamate hulka.

Insener Luberasi projekt nägi ette saarekindluse ehitamise kokku seitsmest rindest, millest kaks ulatusid laheni, et tagada muulile tulekate. Kindluse rinnete kogupikkus küündis üle nelja kilomeetri. Mandrikindlus oli oma mõõtmetelt mõnevõrra väiksem. See koosnes viiest frondist kogupikkusega 1,5 kilomeetrit. Paraku jäi see projekt ellu viimata. Kogu sellest kaitsekompleksist ehitati valmis vaid lahe mandrikaldale jääv kindlus, mille ehitamine jõudis lõpule aastal 1768, ehkki osa kindluse kurtiine\* ja bastione\* olid püstitatud juba Peeter I eluajal. Nimetatud kindluse varemed on Paldiski põhjaosas säilinud siiani. Oma vormilt oli see kindlus peaaegu võrdkõlgse viisnurga kujuline. Piki selle viisnurga külgi püstitati sirged pinnasevallide ehk kurtiinide osad, mis olid käänukohtades seotud nurgakindlustustega, st bastionide või viidastega. Kaks bastioni ja üks kurtiin olid pööratud lahe poole, et tagada tulekate muulile ja selle juurdepääsudele.

Kindluse kurtiinid ja bastionid püstitati kärgkasttarinditele (puittrakted, mis olid täidetud killustiku ja kividega). Täitmine ja kärgkastvundament võimaldasid kasvatada kurtiinide ja bastionide seinad kuni 10–12 meetri kõr-

guseks. Selline kindluste ehitamise moodus oli tol ajal tavaline ning tolleaegsetest kindlusrajatistest ehitamise meetoditest kõige kiirem ja usaldusväärsem.

Kurtiinide ja bastionide mullavallidele paigaldati suurtükid. Ligikaudu 100 suurtükki paigutati bastionidele ning umbes sama palju kurtiinidele. Kindluse bastionid ja kurtiinid ümbritseti 7–8 meetri sügavuse ja kuni 30 meetri laiuse eelvallikraaviga (praeguseks on valikraavi laius hilisemate kivikaevandamiste tagajärjel merepoolses küljes kasvanud kuni 60 meetrini).

Kraavi ette puistati lameda välis-länguga muldvall ehk glassii, et ees laiuvat paikkonda oleks parem tule alla võtta ning kindluse kurtiine ja bastione saaks maskeerida (osa glassiist on kindluse põhjaosas siiani säilinud). Ümber kindluse rajati 600 meetri raadiuses avar esplanaad (väljak). Kindluse territooriumile paigutati garnisoni soldatite kasarmud, komandandi maja, moonalad\*, toidupoed, püssirohukelder, arsenal jms. Kindluse siseehitised olid puidust ja ei ole säilinud.

Kindlus likvideeriti aastal 1798.

\* **Fortifikatsioon** (tugevdamine) – sõja- ja ehituskunsti valdkond, teadus tehnikaitserajatistest ja -takistustest püstitamise võimalustest sõjaväe või elanikkonna kaitsmiseks sõjategevuse ajal.

\* **Kurtiin** (vall, kindluse piire) – muldtamm, mis teenis takistusena ründavale vaenlasele, lahingupositsioonina kaitsvatele laskuritele ja suurtükiväele, kaitsekihvina sihikulisel tule eest ning vaatluspaigana.

\* **Bastion** – viisnurkne kindlustus kindlusemüüri käändenurkades vallikraavi flankeerimiseks (piki rinnet tulistamisega kaitsmiseks) ja kindluse-esise paikkonna tule alla võtmiseks. Koosnes muldvallidest, millele pandi püsti kindluse suurtükid.

\* **Moonaladu** – sõjaline laoruum relvade ja varustuse hoidmiseks.

## Linna osalemine sõjategevuses

Paldiski lahe reidi hakati kohe uue sõjasaadama ehituse algusest peale kasutama Balti laevastiku laevade lahinguteks ettevalmistamise kohana ja kindla ankrupaigana. Ka Venemaa vastased ei jätnud seda kohta sõjaliste operatsioonide ajal tähelepanuta, hinnates selle operatiiv-strateegilist asendit väga kõrgelt. Näiteks 6. märtsil 1790, Vene-Rootsi sõja ajal (1788–1790), lasksid kaks Karlskronast Revalisse luurele saadetud Rootsi fregatti Baltiiski sadamas maale dessandi. Mitu paaditait dessantlasi, keda võis olla kuni 60 meest, hõivas linna kaldakindluse, needistas (muutis kasutuskõlbmatuks) seal 40 suurtükki, süütas põlema vürtsipoed ja mitu sadamas seisvat kaubalaeva. Haaranud kaasa püssirohu-, tina- ja kalevivarud ning võtnud linna

elanikelt 4000 rubla kontributsiooni (rahalist sunnimaksu), lahkusid rootslased Baltiiski sadamast.

Pealtnägijad kirjeldavad seda sündmust järgmiselt: „6. märtsi hommikul kell 11 heitsid Baltiiski sadama reidil ankrusse kaks Hollandi lipu all sõitnud Rootsi fregatti – „Jarra-mas“ ja „Ulla Fersen“ – ning heiskasid Rootsi lipu. Vaenlase fregattide saabumine tabas komandanti polkovnik de’Roberti täiesti ootamatult. Nii sadamas kui ka garnisonis valit-ses täielik tegevusetus – vaatamata sellele, et kindluses oli olemas üle 40 suurtüki. Rootsi kapten von Cederström saatis leitnant Arkovito juhtimisel paatidega maale 50–60 meest koosneva dessandi, kes randusid oma laevade tulekatte all muuli juurde, sisenesid kindlusesse ja hõivasid selle. Vaenlase dessantlased neetsid kinni kõik kindluse suurtükid, panid kolmele kroonupoele ja mõnele lahel seisvale meie kaubalaevale tule otsa ning haarasid kaasa kahe tuhande soldatimundri jagu kalevivarusid, püssirohtu, tina. Nad ründasid ka garnisoni, sundisid komandanti kirjutama alla kapituleerumisaktile, mille järgselt maksid elanikud 4000 rubla kontributsiooni – tingimusel, et rootslased ei puutu eraomandit. Järgmise päeva hommikul kell 9 hiivasid rootslased ankrud ja kadusid merele.“ Komandant de’Roberti anti selle eest kohtu alla, tema asemele määrati aga Revalist polkovnik Kulebjakin. Kohtus ennast õigustades tunnistas de’Roberti, et Baltiiski sadamale lähenedes heiskasid Rootsi fregatid Hollandi lipud, pettes ta sellega ära; pealegi koosnes tema garnison nekrutitest, kelle seas oli palju töbiseid. Sellest teada saades ütles Katariina II: „Närükael de’Roberti on sooritanud häbiväärse kapitulatsiooni; poed on maha põletatud, kahurid kinni needitud ja linn maksis välja neli tuhat rubla. Mida ta küll päästis, tahaksin ma teada? Ainult iseennast?“ (Tarassovi raamatust „Baltiiski sadam“, Peterburi, 1913).

Sama aasta 1. mail lähenes Paldiski lahele Rootsi eskaader Carl Zündermannlandsky juhtimisel eesmärgiga hävitada Vene laevu, kuid neid leidmata suundusid nad Revalisse, kus Rootsi ja Vene sõjalaevad pidasid 2. mail maha Revali merelahingu, mis lõppes Vene meremeeste võiduga. Roots-lased kaotasid selles lahingus kaks lahingulaeva – „Prins Carli“ ja „Riksens Ständeri“. Vaenlase kaotused küündisid selles tapluses 150 meheni (teistel andmetel 700 meheni), venelased kaotasid 8 meest ja 27 sai haavata (vt „Revelski boi“ („Revali lahing“), Morskoi atlas, 3. kd).

L. V. Matsejevitši ajaloolise lühiülevaate materjalide põhjal.

Ajalooülevaate jätku võite lugeda meie ajalehe järgmisest numbrist.

# Paldiski linna asutamise ja arengu ajaloost

(Järg. Algus Paldiski Linnalehes nr 44/62)

## Linna osalemine sõjategevuses

Vene–Rootsi (1808–1809) ja Vene–Inglise (1807–1812) sõja ajal sai Baltiiski sadamast Vene laevastikule turvaline varjatud ankrupaik.

1808. aasta juulis saadeti purjeeskaader admiral Hanõkovi juhtimisel Soome lahe suudmesse ülesandega purustada Rootsi laevastik enne selle ühinemist Inglise laevastikuga. Admiral Hanõkovi ebakindla tegutsemise tõttu ei õnnestunud aga Vene eskaadriil hävitada Rootsi laevastikku, vähe sellest, ta ise oli sunnitud pagema Baltiiski sadama kaldapatareide varju.

1808 aasta 14. augusti koidikul ründasid kaks vaenlase laevastiku avangardis seilavat Inglise laeva mahajäänud vana Vene lahingulaeva „Vsevolod“. Pärast „Vsevolodi“ meeskonna ägedat vastupanu ja Vene laevade katseid talle abi osutada süütas meeskond laeva põlema ja see vajus Väike-Pakri saare põhjaneeme juures põhja. (Veel möödunud sajandi alguses jutustasid kohalikud kalurid, et laeva jäänused on tuulevaikse ilmaga selles piirkonnas mere põhjas näha. Sügavused kõiguvad selles piirkonnas 7 kuni 39 meetrini.)

19. augustil 1808 blokeeris Inglise-Rootsi laevastik Baltiiski sadamas Vene laevastiku. Vastuseks sellele rakendas Vene juhtkond kiireid meetmeid blokeeritud eskaadri turvalisuse tagamiseks. Piki Pakri poolsaare kallast paigutati täiendavad patareid, suurendati tunduvalt garnisoniväelaste arvukust ning sissepääs sadamasse kaeti ujuvõrkedega. Nähes selliseid ettevalmistusi, ei jätkunud vastasel otsustavust Baltiiski sadamat rünnata ning sama aasta 16. septembril võttis ta blokaadi maha. Vene laevastik lahkus Baltiiski sadamast 30. septembril ja naasis Kroonlinna. Pärast Vene eskaadri lahkumist tabas nii sadamat kui linna ennast tugev pommirünnak tagasipöördunud Inglise laevadelt, mis tulistasid linna ja selle sadama suunas 460 pommi, sundides linnaelanikke põgenema.

Krimmi sõja ajal (1853–1856) üritasid Inglise laevad taas Baltiiski sadamat vallutada.

24. juunil 1854 tungis kaks aurufregatti

lahe reidile ning nõudis relvaga ähvardades, et neile antaks välja sadamas seisvad laevad (kindlus oli toleaks ajaks likvideeritud). Ühel 400-hobujõulisel Inglise laeval oli pardal 51 suurtükki ja selle meeskonda kuulus 530 inimest. Fregatti juhtis kapten Georgi Ramzai. Teisel kaunil 100-hobujõulisel laev-iludusel oli pardal 3 suurtükki ja meeskonnas 66 inimest. Laeva kapteniks oli N. Otter. Paraku sundisid aga garnisoni energilised ettevalmistused vastupanuks Inglise laevu lahest taanduma. Neile oli vastu seatud 25 kasakat ja 26 ulaani\* parimate laskurite seast (paigutatud positsioonidele erinevates kohtades piki kallast) ning samuti üks grenaderide pataljon, üks laskurrood ja neli eskadroni ulaane nelja ratsasuurtükiga, kes olid võtnud oma koha sisse Põllu mõisa juures. Selles sündmuses osales ka vene poeet A. A. Fet, kes juhtis ihukaitseulaanide eskadroni 3. rühma, mis asetses Pakri majaka läheduses Leetse mõisa ja Baltiiski sadama vahel.

1907. aastal alustati linna ümbruses uuringuid uue kindlustatud kaldakaitserajooni rajamiseks, mis kestsid kuni Esimese maailmasõjani.

Esimesse maailmasõtta astus Baltiiski sadam Balti laevastiku operatiivmanööverbaasina. Kergvägede rühma kergristlejad ja miinilaevad täiendasid siin oma kütuse-, lahingumoon- ja toidumoonavarusid, kui suundusid Läänemere keskossa või patrulli eesliini miinipositsioonile. Linnas paiknesid 12. armee väeosad ja Balti laevastiku maismaaväeosad.

Esimestel sõjaaastatel polnud Saksa laevastiku sõjategevus Balti merel kuigivõrd aktiivne. See piirdus Rootsist tulevate mereveoste kindlustamise, miinitõkete ülesseadmise ja demonstratiivse tegevusega sõjatandri kirdeosas. Aastatel 1915–1916 sooritasid Saksa allveelaevad Soome lahes mõned edukad operatsioonid Balti laevastiku vastu. Saksa ülemjuhtkond tegi sellest järelduse, et sissepääs lahte on kaitseta ning, omamata selget ettekujutust olukorrast selles piirkonnas, otsustas korraldada 10. miiniflotilli jõududega äkkrünnaku eesmärgiga leida ja hävitada Vene laevu Soome lahe lääneosas ning anda tuld

Baltiiski sadama pihta.

1915. aasta 9. jaanuari õhtul asus 11 uusimast miinilaevast ja kergristlejast „Straßburg“ koosnev Saksa 10. flotill Liibavist (praeguse nimega Liepāja) teele ja võttis kursi Soome lahe suudme suunas. Jõudnud suudmesse ja olles jätnud kergristleja sinna, hakkas flotill läbima eesmist miinipositsiooni. 10. novembril kella 20.30 ja 21.10 vahel lendas kaks miinilaeva miini otsa sõites õhku. Kolmas miinilaev võttis hukkunud laevade vähesed ellujäänud meeskonnaliikmed peale ja suundus Liibavisse. Ülejäänud 8 miinilaeva, millel õnnestus eesmisest miinipositsioonist läbi tungida, tegeles pimeduses üle kahe tunni Vene laevade otsingutega, kuid tulemusteta. Seejärel otsustas flotilli komandör avada tule Baltiiski sadama pihta. 11. novembri ööl lähenes flotill Paldiski lahele. Kolm miinilaeva sisenes lahte, viis jäi aga lahesuudmesse. Kell 01.20 avati linna ja sadama pihta tuli. Tulistamine kestis 20 minutit. Linnale ja sadamale heideti 162 mürsku. Linnas sai purustusi 24 hoonet, 10 inimest sai surma ja 8 vigastada. (Üks mürskudest langes kunstnik Adamsoni majale, tappes tema abikaasa.) Olles tulevalangu lõpetanud, lahkus flotill Paldiski lahest. Nende jõudmisel tagasi eesmisele miinipositsioonile lendas veel viis miinilaeva õhku. Need kõik hukkusid Paldiski lahte sissepääsust läänes.

1917. aasta märtsis võtsid Baltiiski sadamas dislotseeruvate sõjaväeosade soldatid ja madrused aktiivselt osa revolutsioonilistes väljaastumistes tsari isevalitsuse vastu. 1917. aasta oktoobris, pärast sotsialistliku revolutsiooni võitu, moodustati Baltiiski sadamas sõjarevolutsioonikomitee, mille tegevust koordineeris Tallinnas asetsev Eestimaa Sõja-Revolutsioonikomitee – Nõukogude Eesti organ.

\* *Ulaan* – kergratsaväeosas teeniv piigiga relvastatud sõdalane.

L. V. Matsejevitši ajaloolise lühiülevaate materjalide põhjal.

Ajalooülevaate jätku võite lugeda meie ajalehe järgmisest numbrist.



# Paldiski linna asutamise ja arengu ajaloost

(Järg. Algus Paldiski Linnalehes nr 44/62)

## Baltiiski sadamalinna areng

Eestlased asustasid Paldiski lahe ranniku juba 10.–12. sajandil. 13. sajandi lõpus ja eriti 14. sajandil hakkasid piki mererannikut Haapsalu lahest kuni Kolga laheni ja lähedastel saartel tekkima rootslaste kolooniad. Saare-Lääne piiskop ning kloostri- ja Saksa võimud soodustasid rootslaste siia ümberkolimist igati, kuna see löi saksa kaupmeestele ja feodaalidele võimaluse piirata eestlaste meresõitu ja tõrjuda nad mererannikult eemale.

Maavalduste hulk iidsete sadamakohtade ligiduses (Pakril oli olemas sadamasild juba 13. sajandil) asuvates eestlaste küldes vähenes sellel ajavahemikul märgatavalt. Kui 13. sajandi alguses oli Laokülas (Paldiski lähedal asunud külas) eestlaste valduses 18 vakku\* maad, siis 14. sajandi lõpuks oli seda alles jäänud vaid 3. Arvatavalt tekkisid just sellel perioodil Paldiski lahe saartel ja mandrikaldal rootslaste asulad. (Rootslasi elas Väike-Pakri ja Suur-Pakri saarel jätkuvalt kuni 20. sajandi 30ndate aastateni.) Vene vägede saabumisel (1710. a) tekkis praeguse linna kohale väike eesti kaluriküla, mis sulas hiljem linnaga kokku.

Linna asutamise kuupäevaks võib lugeda 20. juulit 1718, mil Peeter I, viibides laevastikuga Rogerwieki lahel, pani nurgakivi sadamamuulile ja mandrikalda kindlusele ning käskis ehitada endale kaks maja – ühe Packerorti (Pakri) poolsaarele ja teise Väike-Pakri saarele – ning näitas kätte tulevase, Rogerwieki-nimelise linna asukoha. 1723. aastal muutis Peeter I oma otsust, käskides ehitada linna Pakri poolsaare asemel Väike-Pakri saarele. Sellest ajast peale hakati seda paika poolsaarel nimetama ülalinnaks, kohta Väike-Pakri saarel aga allinnaks, ehkki viimase ehitamiseni kunagi ei jõutudki. Ülalinna ehitiste ülesanne oli esialgu puhtsõjaline ja eriotstarbeline. Ehitati garnisoni soldatite kasarmuid, ohvitseride maju, ladusid, arsenaale, sepikodasid, vangitorne, veskeid jms. 1722. aasta lõpuks oli püstitatud juba ligikaudu sada ehitist, sajandi keskpaigaks oli neid aga juba mitusada. Enamik hooneid ehitati puust, katused kaeti katusekividega või kasetohtu ja murumätastega. Kivist (kohalikust paekivist ja sissetoodud tellistest) ehitati peamiselt kasarmuid, vanglaid ja teisi haldushooneid. Esimestest päevadest peale hakati ülalinna ehitamisel järgima korrapärast (plaani-kohast) paralleelsete/täisnurksete tänavate võrgustikku. Tol ajal oldi arvamusel, et “linna ehitamisel rakendatav korrapärusus nõuab, et tänavad oleksid laiad ja sirged,

väljakud suured ning avalikud hooned seisaksid silmapaistval kohal”. Selline tänavate plaan on säilinud tänase päevani. (Kui Võru linn välja arvata, siis rohkem sellist tänavate planeeringut Eestis ei kohta.) Osa tänavaid jookseb paralleelselt lahe kaldaga, teine osa on nendega risti. Mere poolt esimesel piki rannikut kulgeval tänaval asusid garnisoni soldatite kasarmud ja vanglad, teisel tänaval haldushooned (töödejuhataja maja, komandandi maja, kirik ja muud rajatised). Kolmandal ja neljandal tänaval paiknesid majad, milles olid garnisoni ohvitseride korterid, sissesõiduhoovid ja kõrtsid. Linna lõunaserva rajati sepikojad, materjali-aidad ja muud abihooned. Tänavad olid sillutamata. Joogiveega varustati linna kaevudest, mida kaevati kogu linna territooriumile.

Esimestel aastatel (1718–1726) oli linnas suhteliselt palju rahvast. Elanikke oli koos sõjaväelaste, kinnipeetavate, vabapalgaliste tööliste ja kaupmeestega mitu tuhat. Alalisi elanikke linnas kuni 1762. aastani tegelikult ei olnud, kuna Peeter I keelas asunikel endale sinna alalist elupaika sisse seada. Ehitada võis ainult sissesõiduhoove (varjupaiku), pisipoode ja trahtereid.

1762. aastal nimetati Rogerwiek Katariina II nimelise ukaasiga ümber Baltiiski sadamaks ning linlastel lubati ennast sinna alaliselt elama sättida. (Huvitav on tõsiasi, et tol ajal Rogerwieki tööde juhatajaks määratud krahv Münnich soovitas nimetada selle koha Jekaterinstadiks.) Paraku hakkas alaliste elanike arv pärast ehitustööde katkestamist ja linna alaliselt elama asumise lubamist kasvama siiski äärmiselt aeglaselt. Inimesi peletas eemale üldkurjategijate sunnitöövangla, kus puhkesid sageli rahutused ja tuli ette põgenemisi. Hirmutas ka ümbruskonna vähene asustatus ja heade põllumajanduskõlvikute puudumine. Pärast asevalitsuse\* kehtestamist Eestimaa kubermangus (1783. a) sai linn 1787. aastal maakonnalinna õigused koos kõigi toleaegsete haldusametustega.

1796. aastal Baltiiski sadama kindlus likvideeriti, garnison saadeti laiali, linnast jäi aga järele väike asula, mille elanike peamiseks tegevusalaks kujunesid kalapüük ja sadamatööd. Alalisi elanikke oli sellel perioodil pisut üle kaheksaja.

Paljud ehitised olid sajandi lõpuks muutunud kasutuskõlbmatuks. Kui 1803. aastal Revali kasarmute ümberehitamise ajal tekkis vajadus majutada Baltiiski sadama kasarmutesse 1500 madrust, osutusid kõik kasarmud niivõrd pehkinuks, et madrused tuli paigutada üle maakonna laiali.

Sellest perioodist on tänini säilinud vaid mõni rajatis: kivist vangla ja üks kasarmu, kuid tublisti ümberehitatud kujul; mandrikindluse keskvallid ja bastionid; raekoja (lossi) varemed ja Püha Georgi kivist kirik. Algselt ehitati Püha Georgi kirik ajutise välikirikuna, milles puudus küte. 1728. aastal kirik lammutati ja sinna kohale ehitati uus puitkirik, mis kestis kuni aastani 1784, mil see taas lammutati. Selle asemele rajati uus, kivist kirik. Kiriku projekti autor on teadmata. Kiriku ehitus lõpetati 1787. aasta aprillis. Ilmselt andsid selle ehitamisele oma panuse ka pugatšovlased, kes olid saadetud siia eluaegsele sunnitööle. Oma välimuse ja planeeringu poolest ei sarnane see kirik traditsiooniliste vene kirikutega – neljambalist, riskupliliste, telkkupliliste ega viienurksete õigeuskirikutega. See kujutas endast lääne-idasuunalist pikliku risküliku kujulist hoonet. Läänefassaadi ja peasissekäigu kohal oli kõrge kellatorn, altariosale lähemal paiknes aga madalamal karkassil kuppel (see ei ole meie päevini säilinud). Pärast Suurt isamaasõda kellatorni nõeljas osa lammutati. Kaotsi on läinud ka ikoonistaas, mille annetas kirikule 1807. aastal Ostaškovi kaupmees Savin.



\* **Vakk** – feodalismi perioodil Eestis kehtinud määrühik, mille alusel määrati koormisi feodaalidele ja riigile. Kõige levinum oli nn vakumaa, mis moodustas Eestis keskmiselt 8–12 ha külvipinda. Vakk kadus kasutusest 19. sajandi lõpus.

\* **Asevalitsus** viidi Eestimaa kubermangus sisse eesmärgiga laiendada valitsusasutuste üleriigilist süsteemi Läänemere-äärsetesse kubermangudesse ja liita need kubermangud tihedamalt Venemaa kubermangudega. 1796. aastal koos Paul I troonitulekuga saavutas baltisaksa aadelkond asevalitsuse võimu kehtetustamise.

L. V. Matsejevitši ajaloolise lühiülevaate materjalide põhjal. Ajalooülevaate jätku võite lugeda meie ajalehe järgmisest numbrist.

# Paldiski linna asutamise ja arengu ajaloost

(Järg. Algus Paldiski Linnalehes nr 44/62)

## Baltiiski sadama linna areng

Начало XIX столетия Балтийский Порт 19. sajandi alguse võttis Baltiiski sadam vastu maakonnalinna. Elanike peamine tegevusala oli kalapiük ja töö sadamas, mille kaudu toimusid põhiliselt kohalikud veod. Paraku viis aga linna asukoht ummiktee lõpus, korraliku sadama puudumine ja vähene elanike arv selleni, et 1820. aastal kaotas linn maakonnalinna õigused ja muutus **maahaldusorganita linnaks\***.

Pärast Krimmi sõda (1853–1856) ja pärisorjuse kaotamist Venemaal (1861) hakkas Eestis tööstuskapitalism kiiresti arenema, turg laienes ja põllumajanduse kaubalisus kasvas – seetõttu tekkis tungiv vajadus täiustada ja arendada igat tüüpi liiklust, sealhulgas tol ajal uusimat, st raudteeliiklust Eesti territooriumile raudtee ehitamine kerkis päevakorda 19. sajandi 60ndatel aastatel. Just siis meenuski võimudele taas kord Baltiiski sadam – peaaegu kinnikülmutatu meresadam Soome lahes – ning selle kasulikkus seoses raudtee ehitamisega.

Raudtee ehitamise küsimus oli üles tõstetud ka varem. 1845. aastal esitas rühm Peterburi kaubandus- ja rahandustegelasi eesotsas Narva kalevi- ja linavabriku omaniku A. Štiglitsiga rahandusministeeriumile Peterburi – Oranienbaumi (Lomonossov) – Narva raudtee ehitamise projekti. Edaspidi plaaniti raudteed pikendada Tallinna ja sealt edasi Baltiiski sadamani (Paldiskini). Sellel rühmal õnnestus saada ehituseks **kontsessioon\***. Teadmata põhjustel projekti siiski vastu ei võetud. 1864. aastal esitasid Eestimaa rüütelkond ja Tallinna kaupmehed Balti tee ehitamiseks uue projekti. Selle projekti kohaselt pidanuks raudtee ehitatama Inglise firma raha ja jõududega, tingimusel, et see teenib oma kapitalimahutuselt 5% aastatuludest. Selle ega ei olnud valitsusringkonnad nõus ja projekt lükati tagasi. 1867. aastal võttis raudtee ehituse saatuse lõpuks enda kätte Eestimaa rüütelkonna peamees Alexander von der Pahlen, kes saavutaski raudtee ehituse kontsessioonilepingu kinnitamise valitsuses. Kontsessioon kinnitati 10. augustil 1868.

Kooskõlas valitsuse heakskiidetud projektiga pidi Balti raudtee ühendama sadamalinna Tallinna, Baltiiski sadama (Paldiski)

ning tööstuslinn Narva Peterburiga ning samuti Venemaa sisekubermangudega. Tee ehitamiseks moodustati aktsiaselts Balti Raudteekompanii, mis sõlmis lepingu Peterburi pangaga E. M. Meier & Co. Pank omakorda sõlmis lepingu raudtee ehitamiseks Moskva 1. gildi kaupmehe P. I. Gubonini firmaga, mis alustaski raudtee ehitamist.

Raudtee ehitati valmis üsna kiiresti ning anti käitusse 1870. aasta oktoobris. Ehitustööd algasid teetrassil kogu selle pikkuses 1869. aasta mais. Trass jagati viieks lõiguks ja 40 ehitusobjektiks. Kokku töötas Paldiskist kuni Tosnoni üheaegselt 7000 inimest, 15 000 hobuveokit ning ligikaudu 1000 puuseppa ja kiviraidurit. Kõige rohkem töölisi (umbes 3000) rassis esimesel, Paldiski–Aegviidu lõigul, kuna siin oli tarvis teha kõige rohkem mullatöid. Mullatööd lõpetati trassil 1. novembriks 1869. Selle aja jooksul osales ehitustöödel keskmiselt 6018 inimest. Ehitajad töötasid 12–14 tundi päevas, elades ajutistes kasarmutes. Liigasustatus ja vilets toitlustamine põhjustasid tüüfuse ja muude haiguste epideemiaid. Tee-ehitus viidi lõpule 1870. aasta sügiseks. Tee põhiliini pikkuseks kujunes 390 kilomeetrit. Peale selle ehitati 45 km jagu juurdesõidu- ja jaamateid (Paldiskis 3,5 km). Ehituse käigus rajati 131 silda (neist suurimad sillad üle Narva ja Luga jõe). Raudteel oli 21 jaama, sealhulgas 1. klassi jaam Tallinnas ja 3. klassi jaam Paldiskis. Paldiski ja Tallinna vahele ehitati kaks jaama: Klooga (ametlik nimi Lodensee) ja Keila (Kegel). Riik ostis raudtee 1893. aastal välja 12,2 miljoni rubla eest.

Baltiiski sadamasse (Paldiskisse) ehitatud jaama koosseisu kuulusid vaksalihoone, teenistujate elumaja, kasarmu-tüüpi hoone töölistele, ruumikad **kaubaidad\*** sadama harul (osa neist ehitati ümber kasarmutest ja vanglatest), pumbajaam koos veetorniga, kahekohaline vedurikuur (-depo), tööriistaladu, ümberpööramisring, saun jms. Jaamas oli 3,5 km jaama- ja varuteid.

Raudtee ehitamisega ühel ajal, 1870. aasta oktoobris, kinnitas Balti Raudteekompanii Paldiski sadama rekonstrueerimise plaani summale 1,8 miljonit rubla. Plaani järgi tuli sadamabasseini laiendada 80 000 ruutmeetri ja süvendada 8 meetri, kaide kogupikkust tuli kasvatada ühe kilomeetri. Uurimis- ja projekteerimistöödega tehti

küll algust, kuid alates 1871. aastast hakkas aktsiaselts tegelema Peterburi–Oranienbaumi raudtee ostmisega ning sadama ehitus Paldiskis vajus tagaplaanile.

Balti tee ehitusega hakkas linn arenema ning selle sadam pääses vähetähtsa kohaliku sadama staatusest. 19. sajandi lõpuks oli see koos Tallinna sadamaga Venemaa sadamalinna seas 3.–5. kohal.

Baltiiski (Paldiski) sadamas käis eriti kibe töö hilissügisel ja varakevadel, kui Tallinna laht juba hakkas kinni külmuma või oli veel jää all. Peamised ekspordkaubad olid teravili, linaseemned, lina ja takud. Välja veeti ka taimeõlised ja piiritust.

Sajandi lõpus hakati Tallinna ja Paldiski sadama kaudu välja vedama ka Lutheri vabriku toodangut (peamiselt vineeri) ja Uurali asbesti. Imporditavatest kaupadest olid tähtsaimad toorpuuvill, kivisüsi, koks, mitmesugused masinad ja seadmed, raud, vask, teras ja mineraalväetised. Põllumajandussaadustest veeti sisse heeringat (Norrast), apelsine, mandariine ja muid troopilisi puuvilju, kusjuures viimaseid toodi sisse hilissügiseti, kui Peterburi ja Tallinna sadam hakkasid kinni külmuma ja põhivedu toimus Baltiiski sadama (Paldiski) kaudu. Just sel ajal hakatigi Paldiski–Tallinna raudteed kohalike seas kutsuma mandariiniteeks.

Foto:

<http://www.imapress.spb.ru/>



\* **Maahaldusorganita linn** – asustatud punkt, mis evib küll linna õigusi, kuid ei ole maakonna administratiivkeskus (nimetati ka kreisita linnaks ehk mittemaakonnalinna).

\* **Kontsessioon** (ld concessio – luba, mööndus) – valitsusvõimude antud luba eraettevõtte asutamiseks ühiskondlikult tähtsas, avalike huvide ja asjadega seonduvas valdkonnas, näiteks raudtee-ettevõtte, telegraafiettevõtte jms.

\* **Ait** – laohoone, ladu (näiteks tollipunkti).

L. V. Matsejevitši ajaloolise lühiülevaate materjalide põhjal.

Ajalooülevaate jätku võite lugeda meie ajalehe järgmisest numbrist.



# Paldiski linna asutamise ja arengu ajaloost

(Järg. Algus Paldiski Linnalehes nr 44/62)

## Baltiiski (Paldiski) sadamalinna areng

19. sajandi lõpus süvendati Tallinna sadamat, ehitati uued kaid, rajati kaks uut basseini ning aastaringse laevaliikluse tagamiseks soetati jäälohkuja Stadt Reval, mis alustas tööd 1895. aasta lõpus. Sellest ajast lakkas Baltiiski (Paldiski) sadam täitmast Tallinna eessadama rolli ning muutus väikeseks kohaliku tähtsusega sadamaks, millel oli peamiselt kalasadama funktsioon. Pärast Krimmi sõda (1853–1856) hakkas Eesti rannikul kiiresti arenema kaubapurjelaevade ehitus ja kaubalaevandus, ning see vajab kvalifitseeritud meremehi. Seoses sellega asutati 1875. aastal Paldiskisse merekool, kus hakati ette valmistama kabotaazi\* ehk rannasõidukipreid.

Sajandi lõpuks võttis Baltiiski sadam enda alla ligikaudu 30 tiinu (32,77 ha), arvestamata kindlustusrajatisi. Viimased anti linnale üle 1869. aastal ning neid kasutati karjamaana. Linn oli peamiselt ühekorruseline, kus valdavaks olid puitehitised, mida võis loetleda üle saja.

Linna põhiline areng toimus selle põhjapoolses osas, ning aastaks 1900 jõudsid linna ehitised kindluse vallikraavideni. Tänavavõrgustik koosnes viiest pikitänavast (paralleelsed mererannaga), viiest risttänavast ja mõnest põiktänavast. Linna tolleaegsete peatänavate nimetused olid järgmised: pikitänavad, mere poolt lugedes – Mere tänav, Peetri tänav, Jelizaveta tänav, Katariina tänav; risttänavad, kindluse poolt lugedes – Nikolai tänav, Kauba tänav, Kivi tänav, Raudtee tänav (tänavate nimed on tõlgitud eesti keelde). Kaks tänavat olid kõvakattega. Tänavate laius küündis 40 meetrini. Veevärki, kanalisatsioonisüsteemi ega elektrivalgustust linnas ei olnud. Vaatamata elanikkonna väikesele arvule, olid linnas olemas kõik tolleaegsed haldusasutused: linnavalitsus, politseijaoskond, postkontor, telegraaf, Revali keskpanga osakond, Revali piirivalvebrigaadi osakond, toll, apteek, hobujaam. Linnas oli kaks kirikut: luteri kirik (Nikolai kirik) ja õigeuskirik (Püha Georgi kirik). Luteri kalmistul oli ka kabel (Pühavaimu), mis pole meie päevini säilinud. Luteri Nikolai kirik ehitati 1842. aastal Nikolai I vahenditest Beckendorfi palvel.

Linnas oli suhteliselt palju õppeasutusi: linna naiste kool, algkool, kihelkonnakool, erakool ja merekool. Merekool eksisteeris kuni 20. sajandi lõpuni.

Arstiabi andis linna arst. Lisaks sellele pai-

knesid jaama piirkonnas mere kaldal eraomanduses olevad kliimavannid – kuumad mereveevannid.

Linnas oli ka kaks joogiasutust (õlletuba ja trahter) ja üks võõrastemaja Rogerwiek koos restoraniga nn puhtale küllastajaskonnale. Linnas töötas kaks pagarit, kaks õmblejat, neli kingseppa, kaks pottseppa, üks lihunik ja üks piltnik.

Olid olemas väikesed kaubaärid (vürtspoed, kauplused), mis kuulusid peamiselt saksa kaupmeestele. Sajandi lõpus loetleti Paldiskis kaks I gildi\* kaupmeest ja üksteist II gildi kaupmeest, kelle seas oli ka üks venelasest kaupmees Mikušin. Linnas tegutses alaline turg, kus peeti 1870. aastatest alates iga aasta 2.–3. veebruaril ja 22.–23. septembril ka laata. Linnal oli olemas raudtee- ja mereühendus teiste linnadega (Tallinnaga, Riiaga jt). Linnast väljus iga päev rong marsruudil Paldiski–Tallinn, sadamast käis aga kaks korda nädalas aurik Konstantin marsruudil Paldiski–Arensburg\*–Riia.

19. sajandil kasvas linna elanikkond väga aeglaselt. Raudtee ehitamisega see veidi suurenes.

Lühikokkuvõtte Baltiiski (Paldiski) sadama elanikkonna kasvust 19. sajandil oleks järgmine:

1819–1825	184 inimest
1862–1863	400 inimest
1881	834 inimest
1897	900 inimest
1900	955 inimest.

19. sajandi lõpus hakkas linn kujunema puhkekohaks Tallinna, Peterburi, Pihkva ja teiste Venemaa linnade elanikele. Vaikus, puhas mereõhk ja maaliline rannik meelitasid siia hulgaliselt puhkajaid, kelle seas oli nii ametnikke, keskmisel järjel kaupmehi, kirjanikke kui kunstnikke. Kunstnikud armastasid puhata Väike-Pakri ja Suur-Pakri saarel. Puhkepaigana kasutati ka kindlusevaremeid, rannapiirkonda linna lõunaosas ja poolsaare idakaldal (Lahepere lahe ääres). Sadama kõrvale rajati väike meresuplusbassein, piki rannikut ehitati aga supelmaju.

20. sajandi võttis Baltiiski (Paldiski) sadam vastu väikesel loode-Eesti kolkalinnakesena. Elanike peamiseks tegevusalaks olid sadama- ja raudteetööd ning põllumajandus. Ligikaudu kolmandik linna elanikkonnast tegeles põllumajandusega, peamiselt piimakarjakasvatusega. Suvisel ajal oli linnake endiselt suvila- ja puhkekohaks Tallinna ja Venemaa linnade elanikele.

Balti laevastiku sõjalaevad kasutasid lahe

reidi Merecorpuse rühma ankrupaigana.

Veel 1970. aastal seisis linnas tuletõrjemaja – tuletõrjeühistu maja koos vahitorni ja tuletõrjedepooga, mis oli ehitatud 19. sajandi teisel poolel. See ei ole meie päevini säilinud, see lammutati seoses keskkoolihoone ehitamisega. 1903. aastal ehitati tuletõrjemaja külge kahekorruseline kivimaja, mille ülakorrusele sisustati umbes 400-kohaline vaatajasaal. Sellest ajast peale hakati saalis etendama harrastusesinejate kontserte ja korraldama linlastele muid seltsiüritusi. Selsamal ajal asutati linna raamatukogu, kus oli ligikaudu 1500 köidet.

1912. aastal toimus Baltiiski (Paldiski) sadamas Venemaa ja Saksamaa viimaste monarhide omavaheline kohtumine. 22. juunil kell 12 kohtusid selles linnas Nikolai II ja Preisimaa kuningas Wilhelm II. Nad võtsid vastu sõjaväeparaadi ja tutvusid vana kindlusega.

Kuni 1910. aastani kasutati kindlusevaremeid puhkekohana, kuid 6. oktoobril 1910 anti kindlusejäänused üle Merecorpusele. 25. oktoobril 1910 sõlmiti Tallinnas akt, mille kohaselt läksid kindluse varemed (7 tiinu maad) Merecorpuse kätte. Selle maatüki hoidjaks määrati polkovnik F. Barõkov, kelle palvel koostas N. Tarassov 1915. aastal linna kohta esimese ajaloolise teadise.

1913. aasta kevadel ehitati kindluse territooriumile suvila tüüpi puitbarakk koos abihoonetega laatsareti tarbeks, kindlusesisesele avarale platsile rajati aga tennisväljakud, jalgpalliplats ja muid sportmänguväljakuid. Sellest aastast peale hakati nendel spordiväljakutel läbi viima võistlusi merekooli kasvandike, kadettide ja Merecorpuse õpperühma laevade alamametnike vahel.

\* *Kabotaaz ehk rannasõit* – kauba- või reisolaevade sõit ühe ja sama riigi sadamate vahel, väljumata koduriigi piirest.

\* *Kaupmeeste gilde oli kolm*: III gildi kaupmehe käive ei ületanud 5 tuhandet rubla aastas, II gildi kaupmehe käive ei ületanud 100 tuhandet rubla aastas ning I gildi kaupmees, kõige jõukam, kauples aasta vältel vähemalt 100 tuhande rubla eest.

\* *Arensburg* – Kuressaare varasem nimetus.

L. V. Matsejevitsi ajaloolise lühiülevaate materjalide põhjal.

Ajalooülevaate jätku võite lugeda meie aja-lehe järgmisest numbrist.

# Paldiski linna asutamise ja arengu ajaloost

(Järg. Algus Paldiski Linnalehes nr 44/62)

## Baltiiski sadama linna (Paldiski) areng

Esimese maailmasõja alguses (28.07.1914–11.11.1918) oli Baltiiski sadama linn (Paldiski) Balti laevastiku manööverbaas, kus asus väike garnison. Garnisonis paiknesid Põhjarinde 12. armee maaväeosad ja Balti laevastiku kindlustamise mereväeosad. Sõja ajal langes linn korduvalt merelt ja õhust pommitamise sihtmärgiks, mille tagajärjel purustati linnas 24 ehitist ning esines ohvraid rahuliku elanikkonna seas.

Kodanlik-demokraatliku veebruarirevolutsiooni ajal moodustati linnas tööliste ja soldatite saadikute nõukogu, mis koosnes peamiselt madrustest ja garnisoni soldatitest. Seoses linna elanikkonna vähesusega oli linlaste esindajaid selles vähe. Pärast sotsialistliku oktoobrirevolutsiooni võitu 1917. aasta novembris moodustati Baltiiski sadamas sõja-revolutsioonikomitee, mis juhtis linnas kõiki revolutsiooniüritusi. Komitee tegevust koordineeris Tallinnas asuv üle-eestiline sõja-revolutsioonikomitee.

1917. aasta lõpus – 1918. aasta alguses likvideeris see komitee vana kohaliku omavalitsusorganite süsteemi ning pärast nõukogude ümbervalimisi pani ta ise linnavalitsemise volitused maha, keskendades oma tähelepanu sõjalistele ja poliitilistele küsimustele. 1918. aasta veebruaris hõivasid Baltiiski sadama Saksa 68. Põhjakorpuse väed kindralleitnant Seckendorffi juhtimisel. Olles linna hõivanud, taastasid Saksa väed vanad linna omavalitsusasutused, kuhu kuulus ka kohalikke sakslasi.

Okupatsiooni ajal muutus Eesti halastamatu röövimise objektiks. Andmaks sellele riisumisele süstemaatilist ja kõikehõlmavat iseloomu moodustati spetsiaalne organisatsioon Rocha, millel olid oma osakonnad kõigis Eesti linnades, sealhulgas ka Baltiiski sadamas. Eestist veeti välja kõike. Kolme esimese okupatsioonikuu jooksul veeti välja 3 miljoni marga eest metallitooteid, 5,5 miljoni marga eest rauda, 20 miljoni marga eest lina, 20 miljoni

marga eest kalevit, 8 miljoni marga eest kanepnööri ja kotiriidet, 15 miljoni marga eest mitmesuguseid masinaid ja puitu. Isegi kirikukelli saadeti Saksamaale. Kogu see kokkuriisitud kraam veeti välja Tallinna, Paldiski ja Pärnu mere-sadama kaudu ning raudteed pidi.

Novembrirevolutsioon Saksamaal tegi lõpu okupatsioonile Eestis, ehkki Saksa väed lahkusid Eestist alles 1919. aasta detsembris. Pärast Tartu rahu sõlmimist (02.02.1920) loetleti Eesti territooriumil 13 linna, mille hulka kuulus ka Baltiiski sadam (Paldiski). Linna nimetust kandsid tollal Haapsalu, Kuressaare, Narva, Paide, Paldiski, Petseri, Pärnu, Rakvere, Tallinn, Tartu, Valga, Viljandi ja Võru.

1929.–1933. aasta raske majanduskriis sundis osa töötuid linlasi kolima taludesse, mistõttu Paldiski elanikkond vähenes 863 inimeseni. Seoses saksa rahvusest isikute taasasumisega Saksamaale vähenes elanikkonna arv 1939. aasta sügisel veelgi – kuni 729 inimeseni.

1. mail 1938 kehtestati Eestis uus linnade seadus. Kuni selle seaduseni oli omavalitsuste tegevust reguleerinud 1892. aasta linnade määrus, millesse kodanlik valitsus oli teinud mõningaid muudatusi. Uus seadus aga tugevdas linnade omavalitsuste sõltuvust kesk-võimust. Kui varem valis linnavalitsuse ja linnapea linnavolikogu, siis nüüd nimetas need ametisse valitsus. Vastavalt sellele seadusele kuulus linna omavalitsuse pädevusse peamiselt linna planeerimine, heakord, kommunaalmajanduse juhtimine ja mõned muud küsimused. Samas eraldati omavalitsusele sedavõrd vähe vahendeid, et see ei suutnud realiseerida ühtegi linnale vajalikku suuremat ehitust. Samuti oli maa eraomanduse tingimustes praktiliselt võimatu linna arengut planeerida või midagi ehitada. Seepärast piirdus kohalik omavalitsus peamiselt korra hoidmisega tänavatel ja haljasalade rajamisega.

Sellel perioodil ei ehitatud linna vajadusteks mitte ühtegi suuremat rajatist. 1930. aastate keskpaigas loetleti Baltiiski sadama linnas 119 ehitist, sell-

es oli 17 kaubandus- ja tööstusettevõtet: konservitehas, õlivabrik, väike elektrijaam, pottsepa- ja mehaanikatöökoda (vaksali piirkonnas), raudteedepoo, erapoekesed ja -kauplused ning kalapüügiasutused, mis kokku moodustasid linna peamise sissetulekuallika.

Selleks ajaks oli linnas kolm õppeasutust: 6-klassiline algkool 149 lapsele, gümnaasium 46 õpilasele ja üldhariduslik tööstuskool 35 õpilasele.

1922. aastal nimetati linn Baltiiski sadamast ümber Paldiskiks. On huvitav, et 4. augustil 1939 pöördusid Paldiski võimud Eesti siseministeriumi poole ettepanekuga nimetada Paldiski linn ümber Pakri linnaks. Vastuseks sellele ettepanekule soovitas ministerium linnavõimudel valida linnale üks kuuest järgmisest nimest: Paeneeme, Padise, Laju, Paates, Paerte, Laitse. Linnavalitsus pidi tegema oma valiku neist väljapakutud nimedest 10. oktoobriks 1939. Sellest, kuidas linnale nime valimine toimus ja miks selle ümbernimetamine ära jäi, pole midagi teada.

1939. aasta oktoobris saabusid linna Eesti kodanliku valitsuse nõusolekul punaarmee ja sõjalaevastiku väeosad, et ehitada kaldakindlustusi. Ka kohalik elanikkond (kalurid, sadama- ja raudteevaksali töölised) võttis sõjaliste objektide ehitamisest aktiivselt osa. Kohalike ehitajate jõududega püstitati kasarmuid, elamuid komandöridele ja muid objekte.

Pärast nõukogude võimu kehtestamist 1940. aasta augustis moodustati linnas nõukogude võimu organid koos täitevkomiteega. Seoses Balti laevastiku võimsa mereväebaasi ehitamisega Paldiskis, millega kaasnes ulatuslik maade võõrandamine 1940. aastate alguses, tehti sellele osale linnaelanikest, kes ei olnud baaside ehitamisega seotud, ettepanek kolida teistesse Eesti linnadesse ja alevitesse: Haapsallu, Tapale, Tallinna, Põllkülla jm.

L. V. Matsejevitši ajaloolise lühiülevaate materjalide põhjal.

Ajalooülevaate jätku võite lugeda meie ajalehe järgmisest numbrist.