

# 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 kalapüük 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 tõstatatud 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 sisekubernangudega. 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 käitusele 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. novembril 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 **kaubaaidad\*** 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. Matsejevitsi ajaloolise lühiülevaate materjalide põhjal.

Ajalooülevaate jätku võite lugeda meie aja-lehe järgmisest numbrist.

# Paldiski linna asutamise ja arengu ajaloo

(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 kabotaaži\* 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 puitehitud, 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 elektrivõrgustust 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 külastajaskonnale. Linnas töötas kaks pagarit, kaks õmblejat, neli kingseppa, kaks pottseppa, üks lihunik ja üks piltnik.

Olid olemas väikesed kaubaärid (vürtspood, 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, Riiga 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 väikese 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 – tuletõrjehistu 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.

\* *Kabotaaž ehk rannasõit* – kauba- või reisilaevade 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 ajalehe järgmisest numbrist.

# Paldiski linna asutamise ja arengu ajaloo

(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 panita 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 metalltooteid, 5,5 miljoni marga eest rauda, 20 miljoni marga eest lina, 20 miljoni

marga eest kalevit, 8 miljoni marga eest kanepnööri ja kotiriiet, 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 keskvalitsusest. Kui varem valis linnavalitsemise 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 elektri- jaam, 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 siseministeeriumi poole ettepanekuga nimetada Paldiski linn ümber Pakri linnaks. Vastuseks sellele ettepanekule soovitas ministereerium 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.

# Paldiski linna asutamise ja arengu ajaloo

(Järg. Algus Paldiski Linnalehes nr 44/62)



Paldiski aastal 1939. Foto ühe Paldiski Linnalehe lugeja isiklikust arhiivist.

## Baltiiski sadama linna areng

Teisele maailmasõjale läks linn vastu Balti laevastiku ehitusjärgus oleva sõjalis-mere-lise baasina. Saksa väed tungisid Eesti territooriumile 1941. aasta juulis ning augusti keskel alustasid Vene väed ja PBL\* raskeid lahinguid Tallinna ja Paldiski eest. Paldiski oli selleks hetkeks kaasatud kaugesse edela kaitsevööndisse. Osa tsiviilelanikkonnast (elanikud ja sõdurite perekonnad) evakueeriti sellel perioodil linnast ära Tallinnasse. Pingeliste lahingute järel õnnestus Saksa vägedel 25. augustil 1941 Vene vägede kaitsest läbi murda ning alustada veriseid lahinguid Tallinna eeslinnades. Osa Vene vägedest hakkas selle läbimurde tulemuse-na taganema Paldiskisse. 27. augustil algas PBLi ülemjuhatause otsusel vägede evakueerimine Paldiskist meritsi. Olles sõjalised objektid õhku lasknud ja hävitanud sõjalise vara, asusid linna kaitsnud väeosad laevadele ning jätsid linna maha. 28. augustil sisenesid linna Saksa väed. Saksa okupatsioon kestis kuni 24. septembrini 1944. Esiialgu paiknes linnas väike garnison, mere- ja tagalaväeosad. Sadamas baseerusid Saksa sõjamerelaevastiku laevad, mis kaitsesid Soome lahes paiknevaid miinitõkkeid. Sel perioodil ehitasid Saksa okupandid linna uue sadama piirkonda väikesed kaid kaitselaevade jaoks ning sõjaväelinnakusse nende poolt 1942. aastal rajatud koonduslaagrisse barakid. Sarnaselt 1918.–1919. aasta Saksa okupatsioonile, rakendasid hitlerlased Eestis mitte üksnes terrorit kohaliku elanikkonna kallal, vaid sooritasid ka majanduslikke röövretki, mille eesmärk oli kohaliku tööstuse, energiaressursside ja loodusrikkuste halastamatu eksploateerimine fašistliku sõjamaasina huvides.

See röövimine saavutas suurima ulatuse Vene vägede pealetungi ajal aastal 1944, kui Nõukogude Armeed väed hakkasid

läheneda Eesti piiridele. Kokkuriisutud kraami vedasid Saksa okupandid välja nii raudteed pidi kui ka Tallinna, Paldiski ja Pärnu sadama kaudu. 23. septembril 1944 vallutasid Paldiski Nõukogude armee ja sõjalaevastiku väeosad.

Linnast lahkumisel fašistid praktiliselt hävitasid selle. Kogu linnas jäi puutumata vaid ligikaudu paarkümmend maja ja raudteejaam. Linna taastamine ei alanud mitte kohe pärast selle minekut Nõukogude vägede kätte. Allesjäänud elanikud ja linnas dislotseeruvad väeosad elasid allesjäänud ehitistes, kohandasid elamiseks enam kõlblikke purustatud ehitisi, elasid muldonnides.

1940. aastate keskel moodustati linnas PBL ehitusvalitsus, mis asuski taastamistöödele. Ehitusvalitsus lükkas linna lõunaosas käima väikese elamuehituskombinaadi, mis hõlmas väikest mehaanika, tiseritöö, puidutöötlust ja muid ehituslikke tööjaoskondi. Linna põhjaosas kindluse varemete taga ja uue kalmistu ees alustati kivimurdetöid. Paldiskist ammutatud kivi ja kilustik ei läinud mitte üksnes oma linna vajadusteks, vaid seda veeti välja ka Tallinna ja teistesse Eesti ning Läti linnadesse. Taastamistööstest võtsid suuresti osa ka allesjäänud kohalikud elanikud (esialgu ei olnud neid üle saja). Plaanipärane linna taastamine algas 1940. aastate lõpus, mil rekonstrueeriti purustatud hooned ning ehitati uusi maju ja barakke.

1950. aastate alguses hakkasid linna ilmuma ühekorruselised ühe- ja kahekorterilised kokkupandavad kilpmajad. Need monteeriti kokku mahapõletatud hoonete asemele Nõukogude (praegune nimi Peetri, toimetuse märkus), Kingissepa (Muuli), Oktoobri (Pakri) ja Lauristini (Rae) tänava piirkonnas. Selsamal perioodil moodustus Punaarmee (Tuule) ja Põhja (Põhja) tänava rajoon. Tõsi küll, esmalt püstitati nende tänavate lõppu barakid, kuid 1960. aastate lõpuks need lammutati. Samal ajal alustati ka Sadovaja (Aia) tänava täisehitamist – raudtee taga, põhihoonetest ida pool. Južnaja (Lõuna) tänava piirkonnas andati ka individuaalehitust.

1950. aastate esimesel poolel algas 29. kvartali ehitus. Kvartal hoonestati vastupidavate kõigi mugavustega kivimajadega. Samaaegselt selle ehitusega algas esimest korda kogu Paldiski ajaloo vältel ka veevärgi ja kanalisatsioonisüsteemi rajamine koos puhastusrajatistega. Esmakordselt

hakati linnas tänavaid asfalteerima. 1958. aastal ehitati linna haigla, mis rändas enne selle hoone ehitamist mööda linna ringi. 1962. aastal elektrifitseeriti raudteelõik Tallinn–Paldiski ning avati elektrirongide otseliiklus.

Eriti kiiresti hakkas linn arenema 1960. aastate esimesel poolel. Sel perioodil ehitati viiekorruselised majad Osipovi (Sadama) tänav 14, 16, 18, 20 ja 22, Lauristini (Rae) tänav 31, 27, 48 ja 52 ning 1960. aastate lõpus nr 21 ja kaubamaja. Linn, mis hõlmas kuni selle ajani 40 hektarit, paiknes 1970. aastate lõpuks juba üle 400 hektari suuresel maa-alal.

Nende aastate lõpuks kujunesid lõplikult välja ka linna eri piirkonnad. Lõunaosas asetses tööstustsoon, mis hõlmas mehaanikatehast (see asutati autoremonditöökoode baasil aastal 1944), leivatehast, automajandit ja muid ettevõtteid, mis täitsid linna vajadusi. 1980. aastate alguses rajati samasse piirkonda ka Tootmiskoondise Marat üks tsehh.

Elurajoonid paiknesid linna põhjaosas, hõlmates Nõukogude (Peetri), Kingissepa (Muuli), Lauristini (Rae), Oktoobri (Pakri), Balti (Pargi), Adamsoni (Adamsoni), Punaarmee (Tuule), Põhja (Põhja), Sadovaja (Aia) ja Južnaja (Lõuna) tänavat, 32. kvartalit, Majatšnaja (Majaka), Salavat Julajevi (Salavat Julajevi tänav) ja Meere (Mere) tänavat. Kujunes välja ka puhketsoon, mis kätkes endas väikest parki kultuurimaja ja kino Baltika piirkonnas ning samuti kahte väikest haljasala Nõukogude (Peetri) tänava piirkonnas.

Pärast sõda Paldiski sadam taastati ning kõrvuti sellega, põhja poole, ehitati ka puidust kaid kalurikolhoosi Nord kala-laevade jaoks. 1960. aastate alguses viidi kolhoosi Nord filiaal (kaluribrigaad) üle mugavasse kohta, kaide asemele rajati aga paadisadam ja linna ujumisrand. Sõjajärgsel perioodil kasvas linna elanikkond suhteliselt kiiresti. Kui vahetult pärast sõja lõppu võis linnas loendada 250–350 elanikku, siis juba 1951. aastal elas linnas üle 3500 inimese; 1967. aastal 8000 inimest; 1980. aastate alguses aga ligikaudu 10 000 inimest.

\* **PBL** – Punalipuline Balti Laevastik.

L. V. Matsejevitši ajaloolise lühiülevaate materjalide põhjal.

Ajalooülevaate jätku võite lugeda meie aja

# Paldiski linna asutamise ja arengu ajaloost

(Järg. Algus Paldiski Linnalehes nr 44/62)

## Ajaloolised isikud, kelle tegevus on olnud seotud Paldiskiga (Baltiiski sadama, Rogerwiekiga)

Rogerwieki sõjasadama rajaja Peeter I viibis sadama rajamisel korduvalt ise kohal. Põhjasõja ajal (1700–1721) käis Peeter I Eestis küllaltki sageli. Teadaolevalt külastas ta Revalit (Tallinna) aastatel 1711, 1714, 1715, 1717, 1718, 1719, 1721 ja 1723. Esmakordselt 23. juulil 1715 väisas ta möödaminnes, Haapsalust (Hapselist) tulles Paldiski (Rogerwieki) lahte, kust ta sõitis kuiva maad mööda edasi Revalisse. Olles lahe ja selle ümbruskonna üle vaadanud, otsustas ta, et „saagu siia sõjalaevade sadam”. Teist korda ilmus ta samasse kohta 1718. aasta juuli lõpus. Tema seekordse külaskäigu ajal toimus mandrikaldal pidulikus õhkonnas sadamale ja kindlusele nurgakivi panemine. Samas käskis Peeter I alustada ettevalmistustööd kasarmute, töökodade ja muude rajatiste ehituseks tulevase sadama vajadusteks. 1719. aasta sügisel, oktoobris, külastas Peeter I jälle Rogerwieki, vaatas lahe veel kord põhjalikult üle, tegi sügavuse mõõtmised ja kontrollis ettevalmistustööde



Rogerwieki sõjasadama rajaja Peeter I

käiku. Viimast korda viibis ta Rogerwiekis 18. juulil 1723. Sel korral pani ta nurgakivi kaitsemuulile ja näitas kätte uued kohad, kuhu ehitada linn, kaubasadam ja tuletorn.

Rogerwieki väisasid ka Peeter I lähimad abilised, nende seas ka Admiraliteedi Prikaasi ülem, galeerflotilli ülemjuhataja Hango lahingu ajal (1714), Balti laevastiku ülemjuhataja aastatel 1723–1726 Fjodor Matvejevitš Apraksin, kes oli Venemaa esimene kindraladmiral. Ta oli Peeter I usaldusalune ja suurepärase käsutäitja. Pärast Peeter I surma kureeris ta Rogerwieki ehitust kuni aastani 1726. Ta suri Moskvas aastal 1728.



Rogerwiekis käis ka teine Peeter I aatekaaslane: krahv, generalissimus, vär-

vikaim vürst ja suur riigivaras Aleksandr Danilovitš Menšikov. Sõjasadama ehituse algusperioodil valitses ta Baltikumi ja Isurimaad\*.

Esimene Rogerwieki lahe uurija, peamiste kaitsekindlustuste projekti autor ja uue sõjasadama ehituse esimene juhataja (direktor) oli Liivimaalt pärit insener Johann Ludwig Luberas. Ta elas Rogerwiekis aastatel 1721 kuni 1731. Aastal 1731 kolis ta Moskvasse, kuhu ta määrati Kroonlinna kanali, doki ja sadama ehituse direktoriks. Vaatamata uuele ülesandele jäi ta elu lõpuni Rogerwieki ehituse kuraatoriks. On ilmne, et ta oli andekas, haritud ja tark insener-fortifikaator\* ja hüdrorajatiste ehitaja, kuivõrd talle usaldati niisugused keerukad hüdrotehnilised rajatised nagu Kroonlinna kanali ehitus ning seejärel ka Laadoga kanali ehitus. Ta suri aastal 1752 insener-kindrali aukraadis.

Meie linn on seotud veel ühe huvita inimesega: inseneri ning Aleksandr Puškini vanavanaisa Abram Petrovitš Hannibaliga, kes 1755. aastal määrati äsja surnud Luberasi asemele. Ukaasis tema nimetamise kohta toonitati, et Hannibal määratakse neid mahukaid insener-tehnilisi rajatise juhtima „kui valitsevale Senatile tuntud ja selleks asjaks võimeline” isik. Lisaks sellele nimetati ta Rogerwieki sadama ning Kroonlinna ja Laadoga kanalite komisjoni liikmeks. 23. oktoobril 1739. aastal ülendati Abram Hannibal peakindraliks (pr k general en chef) ja määrati Laadoga kanalite ning Kroonlinna ja Rogerwieki ehituste komisjoni peadirektoriks. See komisjon juhtis hüdrotehniliste ja kaldarajatiste ehitust neis sadamais ning rahastas ja kontrollis tööde käiku. Abram



Abram Petrovitš Hannibal

Hannibal juhtis seda komisjoni kuni aastani 1762. Täpseid andmeid tema viibimise kohta Rogerwiekis siiani ei ole.

1762. aastal läks Kroonlinna ja Rogerwieki kanalite komisjon 79 aastase kindral-feldmarssali Burchard Christoph von Münnichi direktsiooni alla. Münnich viibis Baltiiski sadamas aastal 1762, kohe pärast tema määramist direktoriks. Alaliselt ta selles linnakeses siiski

ei elanud, kuna oli samaaegselt nimetatud ka Revali ja Narva sadama direktoriks. Olles tutvunud Baltiiski sadama ehitusega, töötas ta välja linna, kaitsekindlustuste ja laevatehaste ehitusplaani, mille esitas valitsusele aastal 1763. Muu hulgas kuulub talle ka idee ehitada linna puukiriku asemele kivist Püha Georgi kirik, mille ehitus viidi lõpule aastal 1787, ning samuti kivi-palee Katariina II-le, ehkki selle ehitus ei saanud kunagi teoks. Münnichi välja pakutud plaan oli sedavõrd grandioosne ja nõudnuks nii palju raha, et valitsus lükkas selle tagasi. Sellele vaatamata jäi ta Peeter I mõtte, et Rogerwieki lahele tuleb rajada sõjasadam, tuliseks pooldajaks. Juba vanuigi, veidi enne oma surma, ta kirjutas: „... Imetledes Rogerwieki sadamas teostatud töid, meenuvad mulle tahtmatult ajad, mil Peeter Suur ise töötas minu silme all sada-



Kindral-feldmarssali Burchard Christoph von Münnichi portree

male vundamendi rajamise kallal ja kannustas meid kõiki tööle. Mulle tundub, justkui hõljuks vee kohal tema vaim, mis on täis rõõmu teadmismisest, et järelopv pole tema suurt plaani unustuse hõlma jätnud.”

Münnich suri aastal 1767 Tartus ning on maetud oma Luunja teenismõisa, mis asub 14 km kaugusel Tartust.

Toimetuse märkused:

\* **Isurimaa** – 13.–15. sajandil Suur-Novgorodi valitsusele alluv isurite rahvuse territoorium, mis hõlmas mõlemat Neeva kallast ja Laadoga järve edelakalda ümbrust. Nimetati ka Ingerimaaks. 1478. aastal ühendati Moskva suurvürstiriigiga. 16.–17. sajandil kuulus Isurimaa koosseisu ka territoorium Soome lahest lõuna pool kuni Narva jõeni koos Jammi, Koporje ja Jaanlinna linnaga.

\* **Insener-fortifikaator** – spetsialist sõjaliste insener-tehniliste rajatiste valdkonnas.

L. V. Matsejevitiš 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)

## Ajaloolised isikud, kelle tegevus on olnud seotud Paldiskiga (Baltiiski sadama, Rogerwiekiga)

1755. aastal pidas Rogerwieki kaelakohtu-sunnitöövanglat valvates nooremohvitseri auastmes vahiteenistust Andrei Timofei p Bolotov (1738–1833) – vene õpetlane, kirjanik, ajakirjanik, üks vene põllumajandusteadusele alusepanijaid. Õpetlasena esitas ta esmakordselt mõningate agrotehnoloogiliste süsteemse käsitluse ning tema teos „Põldude jaotamisest” (1771) oli esimene juhend külvikordade sisseviimise ja põllumajandusmaade süsteemse jaotamise kohta. Ta töötas välja agrotehnoloogilised võtted lähtuvalt pinnase tsonaalsetest/kliimatilistest tingimustest, pakkus välja rea töökindlaid võtteid väetiste kasutamise juurutamiseks ning meetodeid võitlemaks umbrohu vastu. Andrei Bolotov koostas esimesena pomoloogilise süsteemi (teadus viljapuude sortidest) ja esitas enam kui 600 õuna- ja pirnipuusordi kirjelduse. Ta koostas esimese vene botaanikaõpiku taimede morfoloogia ja süstemaatika kohta. Andrei Bolotovi väga suurest kirjanduslikust pärandist evivad suurimat ajaloolist väärtust tema autobiograafilised märkmed „Andrei Bolotovi elu ja seiklused, mis on kirja pandud tema enda poolt tema järeltulijale” (avaldatud aastal 1870). Need märkmed kätkevad endas rikkalikku materjali Vene armee kohta, aadli olme ja mõisamajanduse kohta, 1762. aasta paleepöörde kohta, 1773.–1775. aasta talurahvasõja kohta, Pugatšovi hukkamise kohta ning vene aadli suhtumise kohta Suurde Prantsuse revolutsiooni. Tema kirjeldas esimesena ka Rogerwieki sunnitöid.



Andrei Bolotov

Meie linnaga on seotud ka Pugatšovi ülestõus osaleja, väejuhi, sõdalase ja baškiiri luuletaja Salavat Julajevi elu. 29.

novembril 1775 toodi ta koos oma isa Julai Aznaliniga Baltiiski sadamasse eluaegsele sunnitööle. Ta veetis Baltiiski sadama sunnitöövangla kasemattides 25 pikka aastat. Siin ta 26. septembril 1800. aastal 46aastaselt ka suri, vaid mõni aasta pärast oma isa surma.

Salavat Julajev kuulub tolle aja silmapaistvate ajalooliste isiksuste hulka mitte üksnes Pugatšovi ülestõus osalejana, vaid ka baškiiride ja teiste Lõuna-Uurali rõhutatud rahvaste suurima juhina. Nii Lõuna- kui Põhja-Uuralis meenutavad nii venelased kui baškiirid, marid kui tšuvašid siiani oma lugulauludes, muistendites ja rahvajuttudes vaeste ja rusutud inimeste kaitsja, sõjapealiku ja poedi Salavat Julajevi kuulsuskaid tegusid. Tema laule antakse edasi põlvest põlve.

Salavat Julajev sündis 1754. aastal (täpne sünnikuupäev on teadmata) Ufimski maakonna Tekejevo külas (praegu Šaganajevo). Hariduse aitas Salavatil saada isa. Lugema ja kirjutama õppis Salavat turgi keeles. Ilmselt oskas ta ka vene keelt, kuna paljurahvuseliste ülestõusnute rühmade juhtimisel tal raskusi ei tekkinud. Ta oli tugev isiksus, kellele oli antud suur hingejõud, tugev tahe ja oskus panna inimesed endale järgnema. Ta armastas piiritult oma rahvast ja oma kodumaad ning samal ajal oli ta ka suurepärase luuletaja. Tema laule, isamaale pühendatud luulet, lauldakse Baškiirias tänase päevani.

Sunnitööle Baltiiski sadamasse saabus ta füüsilisel moonutatuna. Säilinud on Salavat Julajevi tundemärkide „loend”, mille on koostanud 1755. aastal Ufimski provinttsikantslei: „... juuksed ja silmad mustad, pikkus 2 arssinat 4,5 verssookit (1 m 62 cm), vasakul põsel arm (lahingus haavatasamise jälg), kehal nuudiarmid, ninasõõrmed lahti rebitud, laubale ja põskedele söövitatud „ukaasijärgsed märgid” „З”, „Б”, „И” (злодей – kurjategija, бунтовщик – mäsaja, изменник – reetur)”.

Salavat Julajev ja tema isa olid viimased pugatšovlased, kes toimetati Baltiiski sadamasse eluaegsele sunnitööle. Enne neid oli siia sunnitööle toodud ka teisi pugatšovlasi, kuid nende arv on teadmata. Pugatšovlaste Baltiiski sadamasse saatmise ajal olid ehitustööd sadamas katkestatud ja ilmselt kasutati neid sadama remondi töödel, kivi lõhkumisel kohalikeks vajadusteks ning

Püha Georgi kivikiriku ehitusel, mis valmis 1887. aastal.



Mälestusmärk Salavat Julajevile Ufas

Krimmi sõja ajal (1853–1855), 1854. aasta veebruaris, saadeti Balti mere rannikut võimaliku Inglise dessandi eest Revali (Tallinna) piirkonnas kaitsma ihukaardiväe\* ulaanipolk, kus teenis tuntud vene poet Afanassi Afanassi p Fet (Šenšin). Esimene ulaanide eskadron, kus Afanassi Fet oli kolmanda rühma komandör, paigutati Baltiiski sadama piirkonda. Afanassi Feti rühm võttis koha sisse ühes Leetse mõisa talus – tema mälestuste kohaselt „otse mere kaldal, Leetse mõisa ja Baltiiski sadama vahel, majaka lähedal”. Siin kirjutas ta nõندانimetatud „mereäärsed luuletused”, millest sai osa tema luuletustetsüklist pealkirjaga „Meri”. Neis luuletustes („Õhtu ranna ääres”, „Oodates selget homset päeva”, „Õõ hingab kevadhellaga”, „Merelaht”) ülistas ta tundeliselt Baltiiski sadama ümbruse kaunist loodust. Afanassi Fet ei viibinud Baltiiski sadamas kuigi kaua: 1755. aastal sõitis ta Peterburi.



Afanassi Fet (1820-1892)

### Toimetuse märkused:

\* *Июкардивяги (лейб-гвардия)* – Vene armee erilised privileeeritud sõjalised allüksused kuni 1917. aasta revolutsioonini.

L. V. Matsejevitsi ajaloolise lühiülevaate materjalide põhjal.

Ajalooülevaate jätku võite lugeda meie ajalehe järgmisest numbrist.

Fotod: <http://images.google.ru/>

# Paldiski linna asutamise ja arengu ajaloost

(Lõpp. Algus Paldiski Linnalehes nr 44/62)

## Ajaloolised isikud, kelle tegevus on olnud seotud Paldiskiga (Baltiiski sadama, Rogerwiekiga)

Eesti rahvusliku skulptuuri areng 20. sajandi lävel on lahutamatu seotud kujur Amandus Adamsoni nimega, kes oli August Weizenbergi kõrval teine suur meister Eesti skulptuuris.



Uuga - Rätsepa Paldiski - Prof. Adamsoni sünnipaik

### Adamsoni sünnipaik



### Amandus Heinrich Adamson

Amandus Heinrich Adamson sündis 12. novembril 1855 Paldiski lähedal Uuga-Rätsepal meremehe peres. See kohake asus linnast põhja pool, majaka juurde viiva tee ääres, ning tänase päevani pole see säilinud. Tulevase kunstniku varajases lapsepõlves sõitis tema isa merd. 1860. aastal sõitis ta Ameerikasse, kuid ei tulnud sealt tagasi. Ema koos kolme lapsega leidis ennast väga raskes majanduslikus olukorras. Ta oli sunnitud juhutöödega oma perele elatist teenima.

7aastaselt viidi Amandus Tallinna Toompea vaestekooli, mis sai talle ühtlasi ka peavarjuks. Juba koolis ilmnes poisi armastus joonistamise vastu. Tahtes saada heaks kunstnikuks, tegi Adamson mitu katset astuda Peterburi Kunstiakadeemiasse, ent

alles aastal 1875, kui ta oli saanud Paldiski kohtufoogt Carl Friedrich Kalkilt soovitusel Peterburi Teaduste Akadeemia presidendile ja Kunstiakadeemia auliikmele Friedrich Benjamin von Lütkele, lubati Adamson sisseastumiseksamitele ning 1876. aasta alguses võeti ta vastu akadeemia maaliklassi. Selsamal semestril läks ta aga üle skulptuuriklassi. Ta lõpetas Kunstiakadeemia 1879. aasta sügisel ning jäi esialgu elama Peterburi, 1887. aastal sõitis ta aga Pariisi, kus viibis kuni 1891. aastani.

Pariisis omandatud teadmised rikastasid igakülgset kunstniku loomingut. Pöördunud tagasi Venemaale, asus ta taas elama Peterburi. Venemaa pealinnas töötamise perioodil ei kaotanud Adamson sidet ka oma kodumaaga. Tema regulaarsetel külaskäikudel Eestisse ei jäänud talle märkamata tema kaasmaalaste rasked elutingimused, ning ta kujutas elavalt ja tõetruult lihtsate inimeste elu. Sellest kõnelevad ilmekalt kunstniku teosed. Näiteks lõi Adamson 1892. aastal kodumaal viibides vahakuju „Muhu kalur“, 1893. aastal „Külataat Keilast“ (Eesti postiljoni kuju). 1898. aasta suvel viibis Adamson koos kunstnikest vendade Kristjan ja Paul Rauaga Väike-Pakri saarel. Seal lõi ta figuuri „Hülgekütt Pakri saarelt“, 1899. aastal aga saarel tehtud vaatluste põhjal skulptuuride grupi „Äreval ootel“.



„Muhu kalur“, 1892.

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

20. sajandi esimestel aastatel pöördus Adamson monumentaalplastika poole. Esimene teos sellest vallast oli „Russalka“ – mälestusmärk, mis püstitati Tallinnas aastal 1902, ning teiseks Uppunud laevade monument Sevastopolis, mis püstitati aas-



Mälestusmärk „Russalka“.

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

tal 1904. Aastal 1908 lõi Adamson Peeter I mälestusmärgi kavandi, mis plaaniti üles seada Tallinnas, kuid paraku ei võetud tema projekti vastu ja mälestusmärk püstitati Poltavas. Adamson lõi ka Aleksandr Puškini monumendi, mis asub praegu Peterburi Ülevenemaalise Puškini muuseumi püsiekspositsioonis.

1890. aastate keskel hakkas Adamson vabal ajal tegelema intensiivselt maalikunstiga. Ta maalis põhiliselt Paldiski ümbruskonda ning Väike- ja Suur-Pakri saare mere- ja rannikuvaateid. Siin sündisid maalid „Pakri naised võrku parandamas“ (1896) ja „Jaanituli“ (1906). 1918. aasta suvel jättis Adamson Peterburi maha ja naasis lõplikult kodumaale – Paldiskisse. Tema maja asus praeguste Rae ja Adamsoni tänavate vahel. Paldiskis lõi ta niisugused teosed nagu „Noorus kaob“ (1919) ja „Nälg“ (1920).

Paldiskis töötamise perioodil sõitis ta korduvalt Itaaliasse ja Prantsusmaale. 1928. aastal osales Adamson Pariisi salongi kevadnäitusel, saates sinna neli oma viimase aja puulõiketehnikas valminud tööd: „Alfa et omega“, „Merekohin“, „Sõjaviletsused“ ja „Pax“. Oma viimastel eluaastatel lõi Adamson mitmeid kips- ja marmortaieid: „Murdlaine“ (1924), „Eeva ja Abel“ (1926), „Supleja“ (1928), „Kristlanna Kolosseumi müüri ääres“ (kips, 1929), „Märtritari pea“ (kips, 1929).

Samal ajal valmis Adamsoni käe all mitmeid monumente, millel on suur kultuurilis-ajalooline ja kunstiline väärtus: 1926. aastal Suure-Jaanis püstitatud mälestusmärk „Lembitu“ ja Lydia Koidula mälestusmärk Pärnus.