

# Kullerpostikorraldus ja teadete edastamise kiirus Tallinna ja Rootsi vahel 16. sajandi teisel poolel ja 17. sajandi esimesel kolmandikul

*Enn KÜNG*

Tartu Ülikool, humanitaarteaduste ja kunstide valdkond, ajaloo ja arheoloogia instituut, Ülikooli 18, 50090 Tartu; [enn.kung@ut.ee](mailto:enn.kung@ut.ee)

**Kokkuvõte.** Artiklis antakse ülevaade sellest, kuidas oli korraldatud kirjade ja teadete edastus Tallinna ja Stockholmi vahel kullerite abil enne riikliku regulaarse postikorralduse sisseseadmist (1636); milline oli kirjade edastamise kiirus, seda mõjutanud tegurid ja Tallinna koht laiemalt Rootsi kommunikatsioonisüsteemis ajavahemikul 1561–1632.

**Märksõnad:** kommunikatsiooniajalugu; kirjade edastus Tallinna ja Stockholmi vahel; kulleri institutsioon; kirjalik kommunikatsioon; Tallinn Rootsi võimu perioodil; varauusaeg

Tallinna liitumisel Rootsi riigiga 1561. aastal tekkis vajadus vahetada emamaa ja värske ülemerevalduse vahel kirjalikku ja suulist infotranspordit. Rootsi võimu all oleva territooriumi laienedes hakkas riigi ja provintsi korrespondents Tallinna kaudu juba laiemalt liikuma. Rootsi oli sekkunud Eesti- ja Liivimaa sõjategevusse, milles Tallinn mängis järgneva kolmveerandsajandi jooksul olulist rolli. Stockholmi kuninga võim saatis Tallinna kõikvõimalikke teateid ja korraldusi, vastu liikusid

aruannete ja päringute vormis krooni kohapealsete esindajate ning linna rae kirjad. Linnulennult on distants Stockholm ja Tallinna vahel umbes 380 kilomeetrit, kuid kesk- ja varauusaja kliimaatilised ja navigatsioonilised tingimused võimaldasid harva otse üle mere reisida. Kuna kirjad liikusid ebaregulaarselt ja aeglaselt, oli vajaliku informatsiooni jõudmine sihtpunkti korrapäratu. Nii mõnigi teade saabus provintsist pealinna vananenuna või ei jõutud Tallinnas ära oodata vajalikke juhiseid Stockholmist ning tegutseda tuli iseseisvalt ja omal vastutusel.

Siinse artikli eesmärk on vaadelda, kuidas oli korraldatud kirjade ja teadete edastus Tallinna ja Stockholm vahel, kus viibisid kuningas ja kõrged riigiametnikud ning asus riigikantsleil, milline oli kirjavahetuse, teisisõnu kommunikatsiooni kiirus, millised tegurid seda mõjutasid ja milline oli Tallinna koht laiemalt Rootsi krooni kommunikatsioonisüsteemis ajavahemikul 1561–1632. Neile küsimustele koos statistilise analüüsiga kirjade liikumiskiiruse kohta on võimalik vastata tänu Eestimaa asehaldurite/kuberneriide, Tallinna rae ja Rootsi keskvoimude vahelise korrespondentsi rohkele säilimisele. Need materjalid on hoiul Tallinna Linnaarhiivis, Rootsi Riigiarhiivis ja Eesti Rahvusarhiivis.

Historiograafilises plaanis on Euroopa kesk- ja varauusaegsete võimukandjate, linnade ja erinevate ühenduste informatsioonivahetusele palju tähelepanu pööratud.<sup>1</sup> Keskaegsel Liivimaal oli ametlik kirjade edastamine üles ehitatud kulleritele ehk kiirkäskjalgadele, kes liikusid linnade ja kindlustatud tugipunktide vahel vajaduspõhiselt. Saksa ordu kirjavahetust Liivimaal on uurinud Juhan Kreem, tuues esile ka kirjade liikumiskiiruse eri linnade vahel ja seda mõjutanud faktorid.<sup>2</sup> Samuti on varasemas kirjanduses jälgitud korrespondentsi liikumist Liivimaa hansalinnade ja nende läänepoolsete kaubapartnerite vahel.<sup>3</sup> Esile tuleb tuua

- 1 Vt nt artiklikogumikke: *Information Flows: New Approaches in the Historical Study of Business Information*. Ed. by L. Müller, J. Ojala. Finnish Literature Society, Helsinki, 2007; *Towns and Communication*, Vol. 2: *Communication between Towns: Proceedings of the Meetings of the International Commission for the History of Towns (ICHT)*, London 2007 – Lecce 2008. Ed. by H. Houben, K. Toomaspoeg. Congedo, Galatina, 2011. Hispaania, Prantsuse ja Inglise diplomaatilise kullerteenistuse kohta vt: E. J. B. Allen. *Post and Courier Service in the Diplomacy of Early Modern Europe*. Martinus Nijhoff, The Hague, 1972.
- 2 J. Kreem. *Seasonality of Transport Network in the Eastern Baltic*. – *Towns and Communication*, Vol. 2, 259–269; J. Kreem. *Kulleri teekond*. – *Horisont*, 2020, 4, 28–29; J. Kreem. *Zu Briefbeförderung des Deutschen Ordens in Livland im 15. und 16. Jahrhundert: Die Eilbriefe (käsikiri autori valduses)*. Võrreldes Liivimaaiga on Saksa ordu postikorraldusele rohkem tähelepanu pööratud, vt nt: E. Rotter. *Die Organisation des Briefverkehrs beim Deutschen Orden*. – *Deutsche Postgeschichte: Essays und Bilder*. Hrsg. von W. Lotz. Nicolai, Berlin, 1989, 23–42; H. Boockmann. *Die Briefe des Deutschordehochmeisters*. – *Kommunikationspraxis und Korrespondenzwesen im Mittelalter und der Renaissance*. Hrsg. von H.-D. Heimann, in *Verbindung mit I. Hlaváček*. Schöningh, Paderborn, München, Wien, Zürich, 1998, 103–111.
- 3 H. Veckinchusen. *Briefwechsel eines deutschen Kaufmanns im 15. Jahrhundert*. Hrsg. von W. Stieda. Hirzel, Leipzig, 1921; G. Mickwitz. *Aus Revaler Handelsbüchern: Zur Technik*

Madlena Mahlingi võrdlevat uurimust Liivimaa ja teiste Hansa Liidu piirkondade kirjavahetusest, sh korrespondentsi kiirusest Lübeckiga aastatel 1450–1500.<sup>4</sup> Põhjalikult on uuritud Rootsi 17. sajandi postiajalugu, kuid peaarõhuga perioodil alates regulaarse riikliku postikorralduse sisseseadmisest 1636. aastal.<sup>5</sup> Rootsi 16. sajandi teise poole ja 17. sajandi alguse kulleritele üles ehitatud kirjade edastust on ainsana üldistavalt tutvustanud Nils Forssell.<sup>6</sup> Uuematest uurimustest saab märkida Södertörni ülikooli postiajaloo uurimisprojekti, mille raames pöörati tähelepanu ka kommunikatsiooni kiirusele Rootsis ja selle ülemerevaldustes.<sup>7</sup> Samuti on eri autorid käsitlenud riikliku postikorralduse sünni Eesti- ja Liivimaal 17. sajandi esimesel poolel.<sup>8</sup> Eesti kontekstis saab võrdluseks esile tuua

des Ostseehandels in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Akademische Buchhandlung, Helsingfors, 1938, 155–157, 186–187. Vt samuti: M. Puhle. Das Gesandten- und Botenwesen der Hanse im späten Mittelalter. – Deutsche Postgeschichte, 48–53. Hildebrand Veckinchuseni kaubakontaktidele ja kommunikatsioonile on senises ajalookirjutuses palju tähelepanu pööratud, üks värskemaid käsitlusi puudutab mh Veckinchuseni informatsioonivahetust Veneetsiaga: K. Toomaspoeg. “La societè de Venise” du marchand hanseatique Hildebrand Veckinchusen (1401–1425). – Towns and Communication, Vol. 2, 227–244.

- 4 M. Mahling. Raum und Zeit im Briefverkehr der livländischen Hansestädte mit Lübeck (1450–1500). – Livland – eine Region am Ende der Welt? = Livonia – a Region at the End of the World? Hrsg. von A. Selart, M. Thumser. Böhlau, Köln, Weimar, Wien, 2017, 91–140. Oma artikli eessõnas viitab Mahling Fernand Braudeli Vahemere regiooni kohta käivale uurimusele, mille raames Braudel uuris mh 16. sajandi kommunikatsiooni, mere- ja maanteed ning kirjade liikumiskiirust: F. Braudel. The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II, Vol. 1. Fontana, Glasgow, 1978, 276–282; 355–365.
- 5 Rootsi postiajaloo klassikaks on: T. Holm. Sveriges allmänna postväsen: Ett försök till svensk posthistoria, I (1620–1624). Norstedt, Stockholm, 1906. Uuematest käsitlustest: M. Bladh. Posten, staten och informationssamhället. Kommunikationsforskningsberedningen, Stockholm, 1999; M. Linnarsson. Postgång på växlande villkor: Det svenska postväsendets organisation under stormaktstiden. Nordic Academic Press, Lund, 2010. Huvipakkuv on ka sama autori litsentsiaaditöö varasema perekonnanime all: M. Olsson. Från kungliga kurirer till organiserad post: Utvecklingen av det svenska postväsendet som en del i modernisering av den karolinska staten. Lunds Universitet, Lund, 2005 (käsitlusi autori valduses).
- 6 N. Forssell. Svenska postverkets historia, I. Postverkets tryckeri, Stockholm, 1936, 13–21.
- 7 Connecting the Baltic Area: The Swedish Postal System in the Seventeenth Century. Ed. by H. Droste. Södertörns högskola, Huddinge, 2011. Vt selle kohta kogumikust: Ö. Simonson. The Swedish Empire and Postal Communications: Speed and Time in the Swedish Postal Office, c. 1680–1720, 49–97; E. Küng. Johan Lange’s Inspection of the Estonian and Livonian Postal Systems, 1687–88, 99–122.
- 8 J. Bleyer. Postiajaloolisi katkendeid Rootsi ajastust, seoses Eesti- ja Liivimaaga. – Eesti-Rootsi posti juubelialbum, 1636–1936. Postivalitsus, Tallinn, 1936, 29–74; G. Jensch. Das Postwesen in Livland zur Schwedenzeit. – Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde zu Riga. Riga, 1934, 1–9; P. PETERSONE. Entstehung und Modernisierung der Post- und Verkehrsverbindungen im Baltikum im 17. Jahrhundert. – Liber Annalis Instituti Baltici. Acta Baltica, 35. Königstein im Taunus, 1997, 199–218; P. PETERSONE. Riga als bedeutender Knotenpunkt im schwedischen Post- und Verkehrssystem des 17. Jahrhunderts. – 1. Symposium zur Postgeschichte Lettlands, Riga 11. August 2001. Von Hoffman, Hamburg, 2001, 3–11; E. Küng. Kullerposti ja reisijateveo sisseseadmine Eesti- ja Liivimaal 17. sajandi esimesel poolel. – Läänemere provintside arenguperspektiivid Rootsi suuriis 16/17. sajandil. Koost. E. Küng, toim. L. Pahtma, H. Tamman. Eesti Ajalooarhiivi toimetised, 8 (15). Eesti Ajalooarhiiv, Tartu, 2002, 205–238; E. Küng. The Attempts to Establish Private Postal System in the Swedish Baltic Sea Provinces in the Beginning of the 1630s. – Sõnasse püütud minevik: In honorem Enn Tarvel. Koost. P. Raudkivi, M. Seppel. Argo, Tallinn 2009, 178–189.

Volker Seresse uurimuse Taani võimu perioodist Saaremaal, selle raames ka jälgiti kirjade liikumist Kopenhaageni ja Kuressaare vahel.<sup>9</sup> Samuti on varasemas historiograafias tähelepanu pööratud Läänemere kesk- ja varauusaegsetele mereteedele ning reisiaegadele.<sup>10</sup>

## KIRJAKULLERID ROOTSI RIIGIS JA SELLE ÜLEMEREVALDUSES EESTIMAAL

Gustav Vasa ajal ei olnud Rootsis kindlat kirjade edastamisega tegelevat personali. Oletatavasti määrati kuller trabantide ja lossiteenrite seast. Tendents organiseeritud riigiposti suunas ilmneb 16. sajandi teisel poolel. Alates Erik XIV-st kasutati kirjade ja teadete edastamiseks kullereid, keda kutsuti *enspännare*,<sup>11</sup> ka *brevbärare* või *-dragare*. Aja jooksul kirjakandjate arv suurenes, selle taga oli kasvav valitsemisaparaat ning vajadus nii riigisiselt kui ka -väliselt informatsiooni vahetada. Stockholmi rentei arveraamatutes ja riigi pearaamatutes on registreeritud kullerite arv: 1565 – 19, 1576 – 14, 1577 – 10, 1585 – 14, 1592 – 15, 1593 – 10, 1606 – 17, 1617 – 31, 1627 – 29, 1629 – 32, 1631/1632 – 35, 1635 – 43, 1636 – 22 ja 1637 – 8. Kullerite arvu järsk langus 1636. aastal tulenes riikliku postikorralduse rakendumisest. Juba riigikantsler Axel Oxenstierna 1626. aasta kantsleimääruses on mainitud kirjade edastamise korda. Dokumendi viiendas punktis on loetletud inimesed, kes selle organisatsiooni moodustasid; teiste seas on nimetatud postmeister, ametnikud ja kullerid. Riigi 1631. aasta pearaamatus on Stockholmist lähtuvalt esitatud andmeid kullerite arvu ja jaotuse kohta riigi eri osade suunal. Dokumendi viiendas alajaotuses on kaheksa isikuga Liivi- ja Ingerimaa suund.<sup>12</sup>

Kullerite edasitoimetamine, nagu ka kogu riiklik transport, oli pandud maanteede ääres elanud talupoegade õlule. Kohustus pärines keskajast ja see püsis kuni 1636. aasta reformini. Mida enam arenes valitsemine, suurenes bürokraatia ja muutus intensiivsemaks maasisene

9 V. Seresse. Des Königs "arme weit abgelegenne Vntterthanen": Oesel unter dänischer Herrschaft 1559/84–1613. Peter Lang, Frankfurt am Main, 1996, 54–60.

10 Eesti alalt, sh Tallinnast lähtuvalt on mereteid ja reisiaegu käsitlenud: L. Tiik. Keskaegsest mereliiklusest Balti merel ja Soome lahel. – Eesti Geograafia Seltsi aastaraamat 1957. Eesti NSV Teaduste Akadeemia, Tallinn, 1957, 207–224; A. Tering. Ülikoolidesse sõitvate eesti- ja liivimaalaste reisioludest 17.–18. sajandil. – Eesti Ajalooarhiivi toimetised, 6 (13). Kultuuriloolised ekskursid. Eesti Ajalooarhiiv, Tartu, 2000, 67–117.

11 *enspännare* – rootsi keeles ühehobusesõiduk, varem ka *ratsasõdur*, siin *kuller*, *käskjalg*, *teadetetoaja*.

12 N. Forssell. Svenska postverkets historia, 13–15; M. Bladh. Posten, staten och informationssamhället, 33; M. Olsson. Från kungliga kurirer till organiserad post, 29; M. Linnarsson. Postgång på växlande villkor, 60.

liiklus, seda enam koormas see talupoegi. Kuninga teenistuses reisivatele kulleritele oli ette nähtud vaba küüt, majutus ja kost, kuid ametnikud ja eraisikud kuritarvitasid seda vabadust. Nii soovisid juba Erik XIV ja talle järgnenud vendadest kuningad seada põhimaanteede ääres sisse peatuskohad, mida tuli ülal pidada talupoegadelt võetava maksuga. Kirjad pidid liikuma läänimehelt läänimehele. Need katsed ebaõnnestusid. 1563. aastal foogtidele koostatud ametiinstruktsiooni kohaselt pidid nad kulleritele andma hobuseid, keda hoiti talupoegade juures. Seegi mõte jäi ellu viimata. Pettuse vältimiseks oli Gustav Vasa valitsemisajal kuningliku kulleri rinnale kinnitatud märk, millel olid kuninga ja riigi vapp (1538). Märkil olid ripatsid, mis tähistasid kullerile ette nähtud hobuste arvu. 16. sajandi lõpul hakati kulleritele väljastama passe, mille 1590. aastate keskel asendasid järk-järgult postivapid. Pass tagas vaba küüdi, söögi ja majutuse ning selleski oli ära näidatud lubatud hobuste arv. Tavareisijad pidid edasiveo eest maksma.

Kirjade hulk suurenes veelgi, kui Gustav II Adolf 6. aprillil 1620 kohustas üle riigi asehaldureid iga kuu valitsusele saatma korralisi raporteid. Sel eesmärgil võeti kuninglikus kantsleis ametisse spetsiaalsed kullerid. Samuti suurenes talupoegade küüdikohustus seoses sõjaväe liikumisega. Reisijatelgi oli kirjaoskamatu talupoegi kerge petta ja nõuda endale, sageli vägivaldaga, tasuta küüti ja majutust. Talupojad kaebasid pidevalt edasiveokohustuse üle, tõstatades probleemi ka riigipäevadel ning soovides, et see kohustus pandaks kas ainult kroonumajapidamistele, asendataks maksuga või selles osaleks kogu talupoegkond võrdselt. Bürokratiseerumine ning vajadus kiire ja regulaarse informatsiooni järele viisid senise küüdikorra asendamiseni uue postikorra. 20. veebruarist 1636 sisse seatud postivedu tugines kahe-kolme miili kaupa jooksvatele spetsiaalsetele postitalupoegadele.<sup>13</sup> 1636. aasta postikorra rakendamiseni Soomes, Ingeri-, Eesti- ja Liivimaal jõuti alles 1638. aastal, ehkki ülemerprovintsid on kirjade saatmist ja reisijate vedu reguleerivad määrused väljastatud juba 1630. ja 1631. aastal.<sup>14</sup>

13 T. Holm. *Sveriges allmänna postväsen*, I, 14–15, 77–82; N. Forssell. *Svenska postverkets historia*, 15–21; M. Bladh. *Posten, staten och informationssamhället*, 40; M. Linnarsson. *Postgång på växlande villkor*, 51–56. 1636. aasta postimäärus on publitseeritud väljaandes: T. Holm. *Sveriges allmänna postväsen*, I, 89–93. Sama eestikeelses tõlkes: J. Bleyer. *Postiajaloolisi katkendeid Rootsi ajastust*, 35–36.

14 E. Küng. *Kullerposti ja reisijateveo sisseseadmine Eesti- ja Liivimaal 17. sajandi esimesel poolel*, 208–216.

POSTIKORRALDUS LIINIL  
TALLINN–ROOTSI–TALLINN  
JA EESTIMAA PROVINTSIS

Idealis pidi kirjade saatmine emamaa ja ülemereprovintsi vahel olema sõltumatult aastaajast, ilmastikust ja tehnilistest oludest järjepidev. Kui tutvuda Tallinnas ja mujal Eestimaal resideerinud kuninglike asehaldurite/kuberneride ametijuhenditega, siis 16. sajandi lõpus ja 17. sajandi alguses ei leidu neis kirjade saatmise või vastuvõtmisega seotud punkte. Samuti ei ole varasel Rootsi võimu perioodil Tallinnas asehalduri, hilisema kubeneri kantsleis ühtegi koosseisulist kirjadega tegelenud ametnikku tööle võetud. Tõenäoliselt järgiti Rootsis-Soomes välja kujunenud rutiini ja kasutati kullereid, keda saadeti üle mere vastavalt vajadusele. Eesti- ja Liivimaa kindlustevahelised kirjad liikusid samuti kulleritega ning siingi tagasid transpordi kroonumaavalduste rentnikud ja talupojad. Esimesena tegi ettepaneku seada provintsisiseselt linnades ja maanteede ääres reisijate jaoks sisse külalistemajad ja kõrtsid (*Gasthäuser und Krüge*) ning panna provintsisisene kirjade saatmine aadli õlule hertsog Karl 1601. aasta mais Tallinnas toimunud Eesti- ja Liivimaa aadli maapäeval. Esimesele ettepanekule vastasid aadlikud toetavalt, kuid kuninglike kirjade vedu enda, s.o aadlitalupoegade peale võtta ei soovitud, kuna leiti, et ajal, kui aadel ei saa talupoegi kontrollida, jääks see kohustus hooletusse. Nii peeti mõttekaks toimetada kirju edaspidigi „vana kombe kohaselt” vastavate kuninglike ametnike poolt saani- ja voorimeeste ning vabatalupoegade abil.<sup>15</sup>

Posti korraldamine oli ainult osa hertsog Karli ulatuslikust reformiprogrammist, mille eesmärk oli siduda ülemerevaldused tihedamalt emamaaga. Juba järgmisel aastal aga halvenes Liivimaa sõjaline olukord ja maad tuli kaitsta pealetungivate poolakate eest. Kuigi hertsog oma püüdlustest ei loobunud, võeti tema reformid uuesti ette alles 1620.–1630. aastatel Gustav II Adolphi poolt. Nii ei toimunud ka

15 Liivimaa aadelkonna vastus hertsog Karli nõudmistele, Tallinnas 28. mail 1601, § 10: Svenska Riksarkivet, Livonica II, vol. 148. Viide vabatalupoegadele on huvitav, sest teadaolevalt on nn maavabad juba hiliskeskajal mõnikord pidanud ka käskjalaks olema. Kuidas käskjala, resp. kullerikohustus Rootsi võimu perioodil edasi arenes, on praeguse uurimiseisu juures ebaselge: E. Blumfeldt. Über die Freibauern in Jerwen zur Ordens- und Schwedenzeit. – Commentationes Balticae, 3. Bonn, 1957, 5; H. Ligi. Eesti talurahva olukord ja klassivõitlus Liivi sõja algul 1558–1561. Eesti NSV Teaduste Akadeemia Ajaloo Instituut, Tallinn, 1961, 66, 71. Näiteks on Koguva Antsu (Hanskeni) 1532. aastal saadud vabaduskirja mh seostatud ratsakäskjalateenistusega: E. Tarvel. Koguva vabaduskiri. – Keel ja Kirjandus, 1972, 2, 111–112; L. Tiik. Koguva külast ja Smuulidest. – Keel ja Kirjandus, 1977, 2, 102. Sellele on vastu vaieldud Andres Parve, kes leiab, et Ants (Hansken) pidi Maasilinna foogti käsul osalema sõjategevuses kergeratsanikuna: A. Parve. Koguva maavabad Liivimaa vasalliteenistuse ja 16. sajandi sõdade kontekstis. – KVÜÖA toimetised, 2010, 13, 96.

provintsisiseses kirjade edastuses enne 1620. aastate keskpaika mitte mingeid sisulisi muutusi.<sup>16</sup> Samas on provintsi asehalduriteelt 1620. aastate algul hakatud nõudma väljasaadetud kirjade registri pidamist ning sissetulnud originaalkirjade arhiveerimist.<sup>17</sup> Kui 1635. aastal võeti Rootsis vastu maapealike instruksioon, leidusid selles ka postikorraldust puudutavad punktid<sup>18</sup> ja sealtkaudu lülitati need Eestimaa kuberneride ametijuhenditesse. Esimesena nõuti 1637. aastal Eestimaa kubernerilt Philipp Scheidingilt krooni informeerimist korraliste kirjadega, mida suvel tuli saata üle mere nii sageli, kui laevaliiklus võimaldas, talvel aga Tallinnast mööda maad Narva ja Viiburi kaudu. Provintsis ette tulevatest „olulistest asjadest“ pidi kuberner keskvoimu informeerima viivitamatult; kui sooviti kroonilt saada mõne küsimuse kohta otsust, tuli eraldi kuller teele saata.<sup>19</sup> Need nõuded jäid Eestimaa (kindral)kuberneride ametijuhenditesse püsima Rootsi voimu perioodi lõpuni.

Varasem, n-õ vajaduspõhine Tallinna ja Rootsi-Soome vaheline ning provintsisisene kirjade saatmise rutiin ilmneb mitmesugustest arveraamatutest ja kohalike voimude kirjavahetusest. Tallinna lossifoogtide 17. sajandi esimese veerandi arveraamatutest leiab nii Soome talupoegi, laevamehi kui ka spetsiaalseid kullereid ja kirjakandjaid, kes kirjade veoga tegelesid. Töötasu on makstud – enamasti leiva, liha, kala, või jms näol, harvem sularahas – Porkkala neeme ning üldistavalt Soome talupoegadele ja paadimeestele, kes vedasid üle lahe kas kirjakandjaid-kullereid või ainult kirju. Paaril korral on märgitud korruga seitset postiveoga tegelenud Porkkala paadimeest. Harvem nimetatakse Kalamaja paadimehi. Enamasti mainitakse lihtsalt kullereid, kes viisid Eestimaa kubeneri, Liivimaa vägede ülemjuhataja jt kirju Rootsi-Soome ning töid sealt kuninga ja riigiametnike kirju vastu. Kui paadimehed ja kuninglikud kullerid Tallinnas pikemalt peatusid, näiteks siis, kui ilmastikuolud nende tagasisõitu takistasid või jäädid vastuskirja ootama, on tulnud neid sööta-joota ja majutada. Kõik saabunud kirjad ei jäänud Tallinnasse, vaid neid vahendati Narva, teistesse kindluslinnadesse, aga ka voimukandjatele Poolas, Venemaal jm. Mainitud naaberriikide postikullerid peatusid teel Rootsi Tallinnas.<sup>20</sup>

16 Kullerpostiteenistuse sisseseadmist Eestimaal Gustav II Adolphi initsiatiivil 1620. aastate teisel poolel on käsitletud: E. Küng. Kullerposti ja reisijateveo sisseseadmine Eesti- ja Liivimaa 17. sajandi esimesel poolel, 208–212.

17 Vt näiteks 22. augustil 1622 Narva asehaldurile Anders Eriksson Hästehufvudile väljastatud ametijuhendi 13. punkti: Svenska Riksarkivet, riksregistratoret, vol. 141, l 282. Hiljem muutus selline asjaajamiskord Eestimaa asehaldurite/kuberneride ametijuhendites püsivaks.

18 M. Linnarsson. Postgång på växlande villkor, 61.

19 Philipp Scheidingi ametijuhend 8. juulist 1637, § 5, 11 ja 12: Svenska Riksarkivet, riksregistratoret, vol. 191, l 450–451.

20 Tallinna lossifoogtide arveraamatud aastatest 1599–1604 ja 1612–1621: Svenska Riksarkivet, Baltiska fogderäkenskaper, vol. 16–19. Tallinna 15. sajandi arveraamatute järgi on



Eestimaa kubeneri kantseleist liikusid provintsisisesed kirjad edasi samuti kullerite abil. Nendelegi väljastati passe. Näiteks on kuberner Per Banér andnud 5. mail 1624 reisipassi kuller (*Einspenniger*) Lasse Månssonile, kes pidi kuninglikud kirjad viima Liivimaa vägede ülemjuhatajale. Selleks et mees saaks ööd ja päevad mööda maad liikuda, pidid tema teele jäävad Koluvere, Pärnu ja Salatsi asehaldurid jt ametnikud, samuti pandi- ja läänimõisate valdajad ning teisedki, kellele ta oma passi ette näitas, andma edasireisiks hea hobuse ja abilise ning süüa-juua.<sup>21</sup> Samal moel on Tallinnas vastu võetud Narva, Paide, Haapsalu, Pärnu, Koluvere ja Salatsi lossi ning Hiiumaa kullereid, kelle toodud kirjad liikusid edasi Rootsi-Soome. Töötasu maksti päevade arvestuses. Lossifoogtide arveraamatutest ilmneb, et kulleritena kasutati nii trabante, trummi-lööjaid, haakpüssimehi, lossivahte kui ka teisi lossiteenistujaid. Ülesande kiri kuningale Rootsi viia võis saada ka mõni Toompea garnisoni alamohvitser. Tallinna rae kirjad kuningale ja teistele krooni esindajatele riigi kulleritega ei liikunud, vaid selleks kasutati linnateenijate, laevameeste ja spetsiaalsete kirjakäskjalgade abi, kes samuti raelt tasu said.<sup>22</sup> 1605. aasta suvel võttis näiteks Tallinna rae kirja Karl IX-le Stockholmi kaasa komissar Adam Schrapfer, kes tagasireisil tõi vastu kolm kuninga kirja. Aastaid hiljem, 1621. aastal on Schrapfer taas Stockholmi kaasa võtnud kirju nii Gustav II Adolfile kui ka teistele riigivõimu esindajatele.<sup>23</sup> 1619. aasta suvel on rae kirja Gustav II Adolfile viinud Tallinna foogtikohtu sekretär Andreas Stampehl.<sup>24</sup>

Kui kulleriks oli üks konkreetne mees, kes kirja algpunktist lõpppunkti viis, siis võis lisaks põhiülesandele kiri üle anda volitada „selle kirja ettenäitajat” jagama ka suulist informatsiooni, mis kirjas ei kajastunud. 1627. aasta sügisel Tallinnast Axel Oxenstiernale kirjutades on Philipp Scheiding märkinud, et kirja tooja annab riigikantslerile samuti suulise ülevaate Västeråsi piiskopi Johannes Rudbeckiuse tegevusest Eestimaal.<sup>25</sup>

kirjakäskjalale enamasti jootraha antud. Selle kohta vt: S. Striegler. Raumwahrnehmung und Orientierung im südöstlichen Ostseeraum vom 10. bis 16. Jahrhundert: Von der kognitiven zur physischen Karte. J. B. Metzler, Berlin, 2018, 96–98.

- 21 Eestimaa kubeneri Per Banéri reisipass kuller Lasse Månssonile, Tallinnas 5. mail 1624: Rahvusarhiiv, Eesti Ajalooarhiiv, f 1, n 2, s 45, l 129–129p.
- 22 Näiteks maksti 19. veebruaril 1603 kirjakandjale, kes läks rae kirjaga hertsog Karli juurde, 80 marka: Tallinna Linnaarhiiv, f 230, n 1, s Ad 66, l 188p.
- 23 Tallinna raad Karl IX-le, Tallinnas 5. juunil 1605: Svenska Riksarkivet, Livonica II, vol. 43; Karl IX Tallinna raele, Stockholmis 4. augustil 1605: Tallinna Linnaarhiiv, f 230, n 1, s BF 44, l 62–63. Tallinna rae memoriaal Adam Schrapferile 9. juunist 1621: Svenska Riksarkivet, Livonica II, vol. 44.
- 24 Gustav II Adolf Tallinna raele, Stockholmis 22. juulil 1619: Tallinna Linnaarhiiv, f 230, n 1, s BF 55, l 95. Ernst Gierlich on samuti toonud paar näidet isikust, kellele Tallinna raad andis nende sõidul Stockholmi kaasa kirju kuningale: E. Gierlich. Reval 1621 bis 1645: Von der Eroberung Livlands durch Gustav Adolf bis zum Frieden von Brömsebro. Kulturstiftung der deutschen Vertriebenen, Bonn, 1991, 95.
- 25 Philipp Scheiding Axel Oxenstiernale, Tallinnas 16. oktoobril 1627: Svenska Riksarkivet, Oxenstiernas brevväxling, E 710.



Ka Tallinna saadik Berent von Gerten on märkinud raele Stockholmist saadetud kirjas, et „ei saa kõike kirja teel edasi anda”.<sup>26</sup> Lisaks vastuskirja ootamisele tuli kulleril mõnikord koguda kirja saatjale huvipakkuvat informatsiooni. Näiteks lasi hertsog Karl 1590. aasta kevadel kulleril Tallinnas koguda andmeid viljakoguste, hindade ja sellegi kohta, kui palju tallinlased saavad vilja riigile anda.<sup>27</sup>

Sõdade ajal suurenes oluliselt vajadus regulaarse postiliikluse järele Tallinna ja Rootsi-Soome vahel. Nii tuli asehaldur Evert Bremenil 1623. aasta detsembris selleks, et tagada kirjavahetus Rootsis viibiva kuninga ja tema Liivimaal paikneva väejuhatuse vahel, korraldada igapäevast liiklust Porkkalasse. Juhul kui Porkkala paate Tallinnas ei leidunud, tuli paat üürida kas Viimsi mõisast, Tallinna sadamast või Kalamajast. Samuti kohustati Bremenit Rootsis-Soomest saabuvaid kuninglikke kirju kiirelt Liivimaale sõjaväljale edasi saatma. Korralduse täitmiseks sõlmis asehaldur Tallinna raega kokkuleppe, mille kohaselt pidi Kalamajas pidevalt olema ootel üks paat, mida vajadusel sai raha eest linnalt üürida.<sup>28</sup>

## INIMESTE JA KIRJADE LIIKUMISKIIRUS TALLINNA JA STOCKHOLMI VAHEL

Kevadest sügiseni kasutati kirjade saatmiseks Tallinnast Stockholmi kõige sagedamini mereteed Aegnalt või Naissaarelt üle lahe Porkkala neemele, sealt mööda maad Turu linna ja Ahvenamaa saarte kaudu Stockholmi skääridesse, kust pealinn oli „kiviga visata”.<sup>29</sup> Ehkki talvekuudest on teateid kullerite, sõjaväeüksuste jt liikumisest otse üle Soome lahe jää Tallinna ja vastupidi,<sup>30</sup> kasutati sügistormide ajal ja talvel mõnikord

26 Berent von Gerten Tallinna raele, Stockholmis 10. jaanuaril 1609: Tallinna Linnaarhiiv, f 230, n 1, s BF 49, l 130–130p.

27 Hertsog Karl Tallinna raele, Stockholmis 31. märtsil 1590: Tallinna Linnaarhiiv, f 230, n 1, s BF 4, l 162.

28 Eestimaa kuberner Per Banér Tallinna asehaldurile Evert Bremenile, Valmieras 18. detsembril 1623 ja 15. jaanuaril 1624: Rahvusarhiiv, Eesti Ajalooarhiiv, f 1, n 2, s 164, l 68, 74; Evert Bremen Eestimaa kubernerile Per Banérile, Tallinnas 23. detsembril 1623: Rahvusarhiiv, Eesti Ajalooarhiiv, f 1, n 2, s 165, l 48.

29 L. W. Fagerlund. Antekningar rörande samfärdseln emellan Sverige och Finland öfver Ålands haf och de åländska öarna. – Åland, VIII. Bidrag till kännedom af hembygden. Utgifna av föreningen Ålands Vänner. Helsingfors, 1925, 87; Rudbeck, J. Svenska postverkets fartyg och sjöpostförbindelser under tre hundra år. Stockholm, 1933, 205–207; L. Tiik. Keskaegsest mereliiklusest Balti merel ja Soome lahel, 210–211.

30 22. jaanuaril 1616 on antud kolmele tüürimehele, kes tulid Eestimaa kubernerile mõeldud kirjadega Helsingist üle jää Tallinna, töötasuks toiduaineid: Svenska riksarkivet, Baltiska fogderäkenskaper, vol. 19.

ülipikka teekonda ümber Soome ja Botnia lahe. Talvel, kui Soome laht täies ulatuses kinni külmus, jäid ka postiveopaadid jäävangi.<sup>31</sup>

Kullerite aruandeid reise kohta Tallinnast Stockholmi ja sealt tagasi siinkirjutajani jõudnud ei ole. Küll peegeldavad mõningal määral selle teekonna raskusi ja liikumiskiirust Tallinna saadikute aruanded sõitudest „riiki”.<sup>32</sup> Näiteks astusid linna saadikud 16. mail 1607 Tallinnas laevale ja olid juba järgmisel päeval Soome skäärides. 18. mail jõuti Turu skääride ja Ahvenamaa vahel Jungfruskäri, misjärel läbiti vastutuule tõttu kuue päevaga Ahvenamaa saarestik ning 24. mail ületati Ahvenamaa meri. Kaks päeva hiljem oldi Stockholmi skäärides Vaxholmi all ja 26. mai õhtul silduti Stockholmi sadamas. Kokku oldi teel kümme päeva.<sup>33</sup> Kümme aastat hiljem on alustatud merereisi 1. septembril kell 4 hommikul ja juba järgmisel päeval oldi Soome skäärides oletatavasti Grundsö all, kus tuli aga tugeva vastutuule tõttu mõned päevad peatuda. 5. septembril oldi Korpöströmi juures ja 6. septembri õhtul kell 6 maabuti Stockholmis. Hoolimata vahepealsetest tuuletakistustest oldi teel kuus päeva.<sup>34</sup> 1620. aastal asusid Tallinna rae saadikud Stockholmi poole teele 16. mail Aegna alt, jõudes kahe päevaga Barösundi (lõuna pool Porkkalat), kus tugev tuul takistas edasireisi. 20. mail oldi Jussarö ja 22. mail Hanko lähistel. Sealt purjetati lõuna poolt Turu skääre päevaga Korpoströmi ning 26. mail oldi Ahvenamaa meres kolme miili kaugusel Rootsi rannast, kuid seejärel kandis tugev vastutuul aluse tagasi Nyhamni alla. Alles 1. juunil ületati Ahvenamaa meri ja siseneti Stockholmi skääridesse ning 2. juunil pealinna sadamasse. Kokku oldi teel 17 päeva.<sup>35</sup> Nagu nähtub, liikusid saadikud pärast Porkkala ja Hanko neeme edasi lõuna poolt Turu ja Ahvenamaa skääre. Hilisem riiklik postitee hakkas kulgema Stockholmist otse üle Ahvenamaa saarte, orienteerudes Turu linnale.<sup>36</sup>

Kirjeldatud juhtumid jäävad meresõiduhooaega, kuid teekond pealinna tuli vajadusel ette võtta talvitigi. 1623. aastal alustasid linna

31 1625. aasta detsembris külmus Muhu väinas kinni kuninglik postiveobojort „Postreuter”, mistõttu kohalikel võimudel tuli hoolt kanda nii meeskonna kui ka laeva eest: Gustav II Adolf riiginõunik Gabriel Bengtsson Oxenstiernale ja Eestimaa kubernerile Per Banérile, Birkö 26. detsembril 1625; Svenska Riksarkivet, Livonica II, vol. 241.

32 Perioodist 1561–1646 on teada vähemalt 22 Tallinna rae ametlikku delegatsiooni Rootsi, kuid kuninga või teiste riigivõimuesindajate juures on linna esindajaid viibinud veelgi: E. Gierlich. Reval 1621 bis 1645, 95.

33 Tallinna saadikute aruanne sõidust Stockholmi 1607. aastal: Tallinna Linnaarhiiv, f 230, n 1, s Aa 21/b, l 78p–79.

34 Tallinna saadikute aruanne sõidust Stockholmi 1617. aastal: Tallinna Linnaarhiiv, f 230, n 1, s Aa 21/b, l 180p.

35 Tallinna saadikute aruanne sõidust Stockholmi 1620. aastal: Tallinna Linnaarhiiv, f 230, n 1, s Aa 21/b, l 228p–229.

36 L. W. Fagerlund. Antekningar rörande samfärdseln emellan Sverige och Finland öfver Ålands haf och de åländska öarna, 87–89; J. Bleyer. Postiajaloolisi katkendeid Rootsi ajastust, 37–38.

saadikud reisi Stockholmi 14. veebruari pärastlõunal kell kaks. 18. veebruaril saabuti Narva, kus jäädi ootama järelesaadetavat reisipassi. Kui see saabus, eraldas Narva asehaldur saadikutele tosin küüdihobust. 21. veebruari pärastlõunal lahkuti Narvast Jamasse ja 25. veebruaril oldi Viiburis. Siin saadi uued küüdihobused ja uus reisipass. Samuti saadi kohalikult asehaldurilt teada, et ilmastikuolud ei võimalda reisi Turu ja Ahvenamaa saarestiku kaudu ette võtta, mistõttu jätkasid saadikud 27. veebruari hommikul kella 9 paiku teekonda otse läbi Soome Kuopio poole, kuhu jõuti 3. märtsil. Botnia lahe äärde äsja rajatud Oulu linnas oldi 7. märtsil. Teekond läbi maa oli raske; elkkõige kurdetakse küüdihobuste nappust. Oulus hangiti uus reisipass ja 9. märtsil liiguti juba Kemi ja Tornio poole. Viimasesse saabuti 10. märtsil. Edasi sõideti Botnia lahe lõunakallast mööda, läbides 11. märtsi hommikul Kalixi ja õhtul Luleå. 16. märtsil oldi Härnösandis, päev hiljem Hudiksvallis ning 19. märtsil Gävles. Siin tabas saadikuid paaripäevane reisitakistus sulailma näol, mistõttu sihtpunkti Vesteråsi, kus viibisid kuningas Gustav II Adolf ja riigikantsler Axel Oxenstierna, jõuti 25. märtsil. Kokku oldi teel 39 päeva.<sup>37</sup> Ernst Gierlich on hinnanud selle teekonna pikkuseks enam kui 2100 kilomeetrit,<sup>38</sup> mis tähendab, et päevas läbiti keskmiselt 54 kilomeetrit. Analoogilises olukorras, kus reisimarsruut tuli valida vastavalt aastaajale ja liikumisvõimalusele, võisid olla ka postikullerid.

Kirjade, st informatsiooni liikumise kiiruse saab välja selgitada, lähtudes kirja väljastamise kuupäevast ja selle registreerimisest adressaadi kantseleis. Viimase osas tuleb silmas pidada mõningaid allikakriitilisi nüansse. Nimelt kanti kirja ümbrisele kirja saabumise ja raekantseleis registreerimise aeg märkusega „*allatae*” (saabunud), „*insinuiert*” (sisse antud, esitatud), „*redditae*” ja „*traditae*” (üle antud), „*receptae*” (saadud), „*empfangen*” (kätte saadud), „*angekommen*” (saabunud) ja „*praesentatae*” (esitatud). Kirjaümbrisele sageli tehtud märkus R tähendab „*receptae*”. Kuid mõnikord on viidatud nii saabumisele kui ka ettelugemisele: „*receptae et lectae in senatu*” (saadud ja raes ette loetud). Enamasti on tegu ühe ja sama kuupäevaga, kuid mitte alati.<sup>39</sup> Näiteks on leskkuninganna Kristiina 1. septembril 1623 Nyköpingis dateeritud kiri Tallinna raele üle antud (*traditae*) 7. oktoobril, aga ette loeti see ümbrikule tehtud märkuse põhjal (*lectae in senatu*) alles 14. novembril.<sup>40</sup>

37 Tallinna saadikute aruanne sõidust Stockholmi 1623. aastal: Tallinna Linnaarhiiv, f 230, n 1, s BL 7, l 35p–37p.

38 E. Gierlich. Reval 1621 bis 1645, 99.

39 Hansa Liidu linnades hakati kirjaümbrisele saabumisaega märkima 15. sajandil, kasutades kõige sagedamini lühendit R: M. Mahling. Raum und Zeit im Briefverkehr der livländischen Hansestädte mit Lübeck (1450–1500), 96–97.

40 Tallinna Linnaarhiiv, f 230, n 1, s BF 50, l 9.

Tavaliselt ettelugemise kuupäeva ei märgitud, see võib ilmnedas sekundaarsest allikast. Karl IX kiri Tallinna raele 3. veebruarist 1607 saabus ümbrikule tehtud märkuse järgi 6. aprillil. Sama kinnitab raeprotokoll, aga sealtsamast nähtub, et kuninga kiri on mitme raeliikme juuresolekul ette loetud 7. aprillil ja päev hiljem on tutvustatud seda gildide vanematele.<sup>41</sup> Mõningatel juhtudel on kirja saabumist Stockholmi keerulisem dateerida. Nii mõnigi kord on Tallinnast saabunud kirjadele pealinnas tehtud märkus „kuninglikule majesteedile ette loetud” ja lisatud daatum, mis ei lange kokku kirja saabumisajaga kuninglikku kantseleisse. Vahel on ümbrisele kantud ka kirja tooja nimi ja mis küsimust kiri puudutab, aga puuduvad märkused geograafiliste punktide ja kuupäevade kohta, kustkaudu kuller liikus; ning pole rõhutatud, et kuller peaks kiirustama.<sup>42</sup> Selline manitsus leidis postipassis.

Kindlasti mõjutas kirja edastamise kiirust tema sisuline tähtsus. Kuid, nagu osutatud, mõjutasid liikumiskiirust ja seega ka informatsiooni jõudmist sihtpunkti aastaajast ja ilmastikuoludest tulenev reisimarsruudi valik ja tehnilised tingimused. Arusaadavalt esines õnnetusi ja oma rolli mängisid puhtinimlikud aspektid. Kuid arvestada tuleb ka sõjalisi ja poliitilisi olusid, mis ühelt poolt võisid sundida kiiremlt suhtlema, teiselt poolt võisid tekkida hulk takistusi. Kui 16. sajandi lõpus puhkes hertsog Karli ja kuningas Sigismundi vahel võimuvõitlus, lasi Soome asehaldur Klas Fleming takistada Hans Yxkulli reisi läbi Soome, sest Yxkull pidi Eestimaale tooma hertsogi ja riiginõukogu kirjad. Sellest ajast on teisigi teateid käskjalgade ja kirjakandjate peatamisest ning kirjade avamisest.<sup>43</sup> Sõdade ajal võis linnade- ja kindlustevaheline kommunikatsioon peatuda, mistõttu jäädas infosulgu. Nii kurtis Philipp Scheiding Tallinnast 1627. aasta suvel Axel Oxenstiernale, et Riias ei ole juba pikemat aega mingeid teateid tulnud, viidates asjaolule, et maantee kahe linna vahel on ebakindel ja mitte keegi pole julgenud seda reisi ette võtta.<sup>44</sup> Analoogilisi teateid on palju.

Viivitus võis tekkida juba Stockholmis, kust ei leitud kohe sobilikku kullerit ja laeva. Ka tuli kullerile väljastada reisipass. Kui liiguti

41 Karl IX Tallinna raele, Stockholmis 3. veebruaril 1607: Tallinna Linnaarhiiv, f 230, n 1, s BF 44, l 157p; Tallinna raeprotokoll 6.–8. aprillini 1607: Tallinna Linnaarhiiv, f 230, n 1, s Ab 33, lk 87.

42 Selles osas erineb varauusaegne kiri keskaegsest kirjast, kus kirja ümbrisele võidi kanda punktid, kustkaudu kuller liikus, ja kuupäevad, mõnikord isegi kellaag, ning nii mõnelgi kirjal leidub märges „kiire”: J. Kreem. Zu Briefbeförderung des Deutschen Ordens in Livland im 15. und 16. Jahrhundert.

43 B. Federley. Kunglig majestät, svenska kronan och furstendömet Estland 1592–1600. Societas Scientiarum Fennica, Helsingfors, 1946, 29.

44 Philipp Scheiding Axel Oxenstiernale, Tallinnas 10. ja 24. augustil 1627: Svenska Riksarkivet, Oxenstiernas brevväxling, E 710.

mööda maad, tuli leida küüdihobused; harvem liiguti lausa jala. Samuti jõudsid nn kuninglikud kirjad raekantseleisse vahepeatuslega Toompeal asehalduri (*resp.* kuberner) kantseleis, kuhu Rootsist saabunud kullerid esmalt suundusid ja kustkaudu suunati kirjad edasi adressaatidele. Võimalik, et mõnda kirja ei kiirustatud raekantseleis registreerima, kui poliitilistes vaidlustes keskviimuga oli vaja viidata korralduse liiga hilisele saabumisele Tallinna. Vahel jõudiski kiri kohale hilinemisega, kuid „kirja hiline saabumine”, „halb ilm”, „kallis aeg”, „sobiliku laeva puudumine” jms olid sageli vaid ettekäändeks, miks ei saadud Tallinnast saadikuid pealinna saata või mõnda mittemeelepäras kohustust täita.

Kirja edasisaatmine võis peatuda selgi põhjusel, et kullerit ei soovitud vähemkaalukate kirjade puhul teele saata ainult ühe kirjaga, vaid kirju koguti. Sellele viitab lähestikustel kuupäevadel dateeritud kirjade jõudmine Tallinna samal ajal. Näitena võib tuua kolm Karl IX kirja Stockholmist, dateeritud 23. ja 30. novembril ning 14. detsembril 1604, mis kõik saabusid Tallinna 24. jaanuaril 1605.<sup>45</sup> Samas võidi mõni kaalukas otsus või teade välja saata eraldi kahe (*doublette*), harvem kolme (*triplette*) originaali jõus kirjana. Kui Johan III 17. novembril 1592 Stockholmis suri, on hertsog Karl 21. novembril teatanud sellest Tallinna raele kolme samasisulise kirjaga.<sup>46</sup> On ka vastupidiseid näiteid, kus ühel ja samal päeval Stockholmis dateeritud kirjad saabusid sihtpunkti Tallinna erinevatel kuupäevadel, mis viitab eri kulleritele, kes pealegi võisid reisida eri marsruute mööda.

Siinkirjutaja on kirjade kiirust kajastavat informatsiooni kogunud kogu Rootsi võimu perioodi kohta, kuid selles artiklis piirdun perioodi 1600–1632 tutvustamisega ja annan ülevaate ajast, mis kulus kirja väljasaatmisest Stockholmis selle registreerimiseni Tallinnas (vt lisa 1). Nagu ilmneb, on kõikumised suured, alates 6 päevast maksimaalselt 291 päevani. Lisas esitatud 102 kirja puhul on keskmine kiirus 48,7 päeva. Kuna laevaga oli võimalik kuue päevaga Stockholmist Tallinnasse jõuda,<sup>47</sup> siis jättes siinkohal valikust välja enam kui 100-päevased maksimumväärtused, saab keskmiseks 39,6 päeva. Kirju Tallinna-Stockholmi suunal

45 Karl IX Tallinna raele 23. ja 30. novembril ning 14. detsembril 1604: Tallinna Linnaarhiiv, f 230, n 1, s BF 44, l 1114, 117; Tallinna Linnaarhiiv, f 230, n 1, s BF 49, l 13p.

46 Tallinna Linnaarhiiv, f 230, n 1, s BF 26, l 16 jj.

47 Hea tuulega oli purjelaeva keskmine kiirus 4 sõlme ehk u 7400 meetrit tunnis: L. Tiik. Keskaegsest mereliiklusest Balti merel ja Soome lahel, 217. Teoreetiliselt sai soodsa tuule püsidest ööpäevas läbida u 170–180 km. Arvo Teringu väitel võis Tallinnast Stockholmist jõuda isegi nelja-viie päevaga: A. Tering. Ülikoolidesse sõitvate eesti- ja liivimaalaste reisioludest 17.–18. sajandil, 77–78. Madlena Mahling on andnud, viidates Henryk Samsonowiczi andmetele, hea tuule korral laeva maksimaalseks liikumiskiiruseks 185 km ööpäevas: M. Mahling. Raum und Zeit im Briefverkehr der livländischen Hansestädte mit Lübeck (1450–1500), 109.

(vt lisa 2) on oluliselt vähem; vaadeldavast ajavahemikust 37. Nende kirjade keskmine liikumiskiirus oli 30,5 päeva. Jättes siin valikust välja erakordselt pika ajavahemikuga kirja (213 päeva), saab keskmiseks liikumiskiiruseks 25,4 päeva. Samuti on võimalik hinnata edastamiskiiruse sõltuvust aastaegadest ja ilmastikuoludest. Lisas 1 toodud andmed posti liikumise kiireimatest aegadest jäävad kuudesse, kui meri oli jäävaba. Tallinna reid sulgus sageli juba novembris ja avanes alles aprillis,<sup>48</sup> st oli suletud enam-vähem pool aastat. Võttes talveperioodiks vahemiku novembri algusest märtsi lõpuni, on kirjade telesaatumise intensiivsus Stockholmist Tallinna kevad- ja suvekuudel ootuspäraselt kaks korda suurem talvekuudest.<sup>49</sup> Vastupidises suunas, Tallinnast Stockholmi, liikusid kirjad lahtise veete ajal veelgi intensiivsemalt, ehkki kuninglikud kantseleid Stockholmis ja Tallinnas töötasid aastaringelt.

Mõningates kirjades on viidatud ka selle kirja kuupäevale, millele vastati. Nende väheste andmete põhjal liikus kirjas esitatud järelepärimine ja vastus sellele Tallinnast Stockholmi ja tagasi ühe kuni nelja ja poole kuu jooksul. Erandlik on Karl IX 1606. aasta 4. jaanuari kirjale 1. augustil saadetud Tallinna rae vastus, mis registreeriti Stockholmis 19. septembril. Seega tuli kuningal oma kirjale vastust oodata 258 päeva ehk kaheksa ja pool kuud, ehkki siin tulevad lisaks kullerite liikumiskiirusele arvesse ka teised asjaolud, näiteks kantseleide töökiirus. Samuti ei viibinud kuningas püsivalt Stockholmis ja oli koormatud väga paljude ametikohustustega. Kõik kirjad provintsist ei vajanudki kiiret lahendust. Kuid pikkadel edastusaegadel Tallinna ja Stockholmi vahel oli mõju provintsi poliitilisele, majanduslikule ja ühiskondlikule sidemele emamaaga, st kirja edastuskiirus või -aeglus mõjutas otsuste tegemist, nii et mõnikord võis vastuse saabudes algne olukord juba kardinaalselt muutunud olla.

## KOKKUVÕTTEKS

Kuni riikliku regulaarse postikorralduse sisseseadmiseni Rootsis-Soomes ja ülemereprovintsidest liikusid kuninglikud kirjad kullerposti abil vajaduspõhiselt. Kirjade edastamise kiirus emamaa ja ülemerevalduste

48 W.-R. Rühle. Revals Seehandel 1617–1624. – Zeitschrift für Ostforschung, 38, 2, 1989, 196–198.

49 15. sajandil koostati Liivimaa linnade ja Lübecki vahelises korrespondentsis 82,5% kirjadest kevad- ja suvekuudel ning 17,5% oktoobri ja märtsi vahel: M. Mahling. Raum und Zeit im Briefverkehr der livländischen Hansestädte mit Lübeck (1450–1500), 114. Ka Kuressaare ja Kopenhaageni vahelises korrespondentsis saadeti 17. sajandi esimesel poolel enamik kirju märtsist-aprillist oktoobrini; seejärel kirjavahetus linnade vahel seisis praktiliselt kolmandiku aastat: V. Seresse. Des Königs „arme weit abgelegene Vntterthanen“, 55–58.

vahel sõltus paljudest teguritest, eelkõige aastaajast ja tehnilistest oludest. Valdav osa kirju liikus Tallinna ja Stockholmi vahel suvekuudel. Kirja viis alguspunkti sihtkohta tavaliselt üks kuller, kes Soome lahe ületamiseks kasutas peamiselt Soome rannikuala paadimeeste, harvem Kalamaja omade abi. Kullereid koos kirjadega võtsid kaasa ka linnade vahel kurseerinud laevad. Kiireim kirjaedastus Stockholmi-Tallinna suunal võis soodsate navigatsiooniolude korral olla kuus päeva, kuid keskmiselt kulus selleks isegi enam kui poolteist kuud. Tallinna ja Eestimaa meretaguse asukoha tõttu oli suhtlus Stockholmiga aeganõudev, ebastabiilne, ebaregulaarne ja mitmeti häiritud, mis paratamatult avaldas mõju ka provintsi valitsemisele. Äralõigatus Stockholmist tähendas, et Tallinnas ja provintsis ei saadud jälgida keskusest tulevaid juhiseid ning sageli tuli tegutseda omal vastutusel.

*Tänuavaldus*

Uurimistööd on finantseerinud Eesti Teadusagentuuri grant PRG318.

THE ORGANISATION OF COURIER  
POSTAL SERVICES AND THE SPEED  
OF MESSAGE DELIVERY BETWEEN  
TALLINN AND SWEDEN  
IN THE LATTER HALF OF  
THE 16<sup>TH</sup> CENTURY AND FIRST THIRD  
OF THE 17<sup>TH</sup> CENTURY

*Enn Küng*

This article examines how the delivery of letters and messages was organised by way of couriers between Tallinn and Stockholm in the latter half of the 16th century and first third of the 17th century, that is before the introduction of a regular state-run postal system in 1636. The article examines Tallinn's place in the Swedish crown's communication system, the speed of the delivery of letters, and factors that affected that speed. When Tallinn was incorporated into the Swedish state in 1561, the need arose to exchange written and oral information between the motherland and her new overseas possession. As the territory under Swedish rule expanded in Estland and Livland, letters were already



distributed more broadly by way of Tallinn to Pärnu, Narva, Haapsalu, and other fortresses. At least some of the couriers delivering letters between Sweden and its neighbouring countries, Russia and Poland, passed through Tallinn. The royal authorities sent all manner of notices and orders to Tallinn. Letters in the form of reports and enquiries were sent in the opposite direction by the crown's local representatives, the Stadthalters and governors, and the town council. Royal letters moved as necessary by way of courier postal service until the state-run regular postal system was established in Sweden–Finland and in the overseas provinces. The distance between Stockholm and Tallinn is about 380 kilometres as the crow flies, yet medieval and early modern climatic and navigational conditions rarely allowed travel between the two cities straight across the sea. The speed with which letters were delivered between the motherland and its overseas possessions depended on numerous factors, primarily the season at hand and technical conditions. From spring to autumn, the sea route was used from either Aegna or Naissaare island across the Gulf of Finland to the cape of either Porkkala or Hanko, from there by land to the city of Turku, continuing by way of the Åland islands to Stockholm's skerries. In times of autumn storms and in the winter, the exceedingly long route around Finland and the Gulf of Bothnia was sometimes used. For this reason, the bulk of letters between Tallinn and Stockholm was transmitted during the summer months. A single courier, who often had to pass on oral information as well, ordinarily took the letter from its starting point to its destination. The courier was supplied with a travel passport, based on which he was given a fresh horse, an assistant, food and drink, and lodging in the places that he passed through. The assistance of boatmen and fishermen from along the Finnish coast was primarily used for crossing the Gulf of Finland. The assistance of residents of Tallinn's Kalamaja district was used less frequently. According to notations made on letters indicating the date on which they arrived or were read out, the fastest delivery of a letter in the event of favourable navigation conditions was six days, yet the delivery of a letter from Stockholm to Tallinn took an average of more than six weeks. Since letters moved irregularly and slowly, this affected the arrival of necessary information at its destination. Quite a few messages arrived very late from the provinces to the capital when they were already out of date. At times, people in Tallinn did not know, or even more so were unable to wait for the necessary instructions from Stockholm. In such cases, people had to act independently and on their own responsibility. Thanks to the overseas location of Tallinn and Estland, communication

between them and Stockholm *resp.* Sweden can be described as having been protracted, unstable, irregular, and in many ways disrupted, which inevitably affected the governing of the province as well. At the same time, in neglecting to comply with some particular order that had arrived in Tallinn from the capital, the persons involved could claim that the relevant letter arrived late.

**LISA I. KIRJADE LIIKUMISKIIRUS  
STOCKHOLMIST TALLINNA  
(1600–1632)**

VÄLJASTAMISAEG JA SAATJA	SAABUMIS- AEG	EDASTUS- AEG PÄEVADES	ADRESSAAT
14.07.1600 hertsog Karl	25.07.1600	11	Tallinna raad
14.07.1602 hertsog Karl	02.08.1602	19	Tallinna raad
20.09.1602 hertsog Karl	29.12.1602	100	Tallinna raad
12.10.1602 hertsog Karl	28.12.1602	77	Tallinna raad
22.10.1602 hertsog Karl	29.12.1602	68	Tallinna raad
03.11.1602 hertsog Karl	29.12.1602	56	Tallinna raad
14.08.1604 Karl IX	20.08.1604	6	Tallinna raad
28.08.1604 Karl IX	18.09.1604	21	Tallinna raad
30.08.1604 Karl IX	18.09.1604	19	Tallinna raad
05.09.1604 Karl IX	19.09.1604	14	Tallinna raad
23.11.1604 Karl IX	24.01.1605	62	Tallinna raad
30.11.1604 Karl IX	24.01.1605	55	Tallinna raad
14.12.1604 Karl IX	24.01.1605	41	Tallinna raad
05.01.1605 Karl IX	04.04.1605	89	Tallinna raad
05.02.1605 Karl IX	03.04.1605	57	Tallinna raad
30.04.1605 Karl IX	03.06.1605	34	Tallinna raad
17.05.1605 Karl IX	03.06.1605	17	Tallinna raad
04.08.1605 Karl IX	20.08.1605	16	Tallinna raad
04.08.1605 Karl IX	18.10.1605	75	Tallinna raad
04.08.1605 Karl IX	20.10.1605	77	Tallinna raad
04.01.1606 Karl IX	04.03.1606	59	Tallinna raad

VÄLJASTAMISAEG JA SAATJA	SAABUMIS- AEG	EDASTUS- AEG PÄEVADES	ADRESSAAT
31.10.1606 Karl IX	02.12.1606	32	Tallinna raad
08.11.1606 Karl IX	02.12.1606	24	Tallinna raad, kaks kirja sama daatumiga
27.11.1606 Karl IX	03.01.1607	37	Tallinna raad
27.11.1606 Karl IX	02.01.1607	36	Tallinna raad
19.12.1606 Karl IX	27.01.1607	39	Tallinna raad
03.02.1607 Karl IX	06.04.1607	62	Tallinna raad (vastuseks rae 04.12.1606 kirjale; rae uus vastus Karl IX-le 11.04.1607)
19.08.1607 Karl IX	15.09.1607	27	Tallinna raad, kaks erineva sisuga kirja
28.07.1608 Karl IX	18.08.1608	21	Tallinna raad
28.07.1608 Karl IX	15.08.1608	18	Eestimaa ase- haldur Anders Lindersson
29.07.1608 Karl IX	15.08.1608	17	Tallinna raad
19.08.1608 Karl IX	19.09.1608	31	Tallinna raad
31.12.1608 Karl IX	06.03.1609	65	Tallinna raad
17.06.1609 Karl IX	28.07.1609	41	Tallinna raad
19.06.1609 Karl IX	02.07.1609	13	Tallinna raad
27.10.1609 kantsler Nils Chesnecopherus	16.05.1610	201	Tallinna raad
02.06.1610 Karl IX	17.06.1610	15	Tallinna raad
30.09.1610 Karl IX	27.11.1610	58	Tallinna raad
15.10.1610 Karl IX	28.11.1610	44	Tallinna raad
20.03.1612 leskkuninganna Kristiina	22.05.1612	63	Tallinna raad
21.10.1612 Gustav II Adolf	15.12.1612	55	Tallinna raad (rae vastus 11.03.1613)

VÄLJASTAMISAEG JA SAATJA	SAABUMIS- AEG	EDASTUS- AEG PÄEVADES	ADRESSAAT
28.06.1613 Gustav II Adolf	15.04.1614	291	Tallinna raad
14.08.1613 Gustav II Adolf	08.02.1614	178	Tallinna raad
22.09.1613 Gustav II Adolf	21.10.1613	29	Tallinna raad
18.06.1616 Gustav II Adolf	11.07.1616	23	Tallinna raad
16.08.1616 Gustav II Adolf	30.08.1616	14	Tallinna raad (vastuseks rae 18.06.1616 kirjale; rae uus vastus 17.09.1616)
23.09.1616 Gustav II Adolf	14.04.1617	203	Tallinna raad
15.10.1616 riiginõukogu	21.01.1617	98	Tallinna raad
25.04.1617 Gustav II Adolf	17.05.1617	22	Tallinna raad
30.04.1617 Gustav II Adolf	11.06.1617	42	Tallinna raad (vastuseks rae 19. ja 20.02.1617 kirjadele)
15.05.1617 Gustav II Adolf	11.06.1617	27	Tallinna raad (vas- tuseks rae 14.04 kirjale, mis saabus Stockholmi 28.04)
16.09.1617 Gustav II Adolf	18.10.1617	32	Tallinna raad
29.09.1617 Gustav II Adolf	29.10.1617	30	Tallinna raad
23.11.1617 Gustav II Adolf	15.01.1618	53	Tallinna raad (vastuseks rae 29.08.1617 kirjale)
28.11.1617 Gustav II Adolf	03.02.1618	67	Tallinna raad
28.11.1617 Gustav II Adolf	16.01.1618	49	Tallinna raad
10.12.1617 Gustav II Adolf	28.01.1618	49	Tallinna raad
07.03.1618 Gustav II Adolf	03.04.1618	27	Tallinna raad
12.07.1620 Gustav II Adolf	08.09.1620	58	Tallinna raad
28.07.1620 Gustav II Adolf	25.08.1620	28	Tallinna raad
10.11.1620 riigikantsler Axel Oxenstierna	26.12.1620	46	Tallinna raad

VÄLJASTAMISAEG JA SAATJA	SAABUMIS- AEG	EDASTUS- AEG PÄEVADES	ADRESSAAT
20.03.1621 Gustav II Adolf	17.04.1621	28	Tallinna raad
27.04.1622 Gustav II Adolf	13.05.1622	16	Tallinna raad
30.04.1622 Gustav II Adolf	07.06.1622	38	Tallinna raad
01.07.1622 leskkuninganna Kristiina	22.07.1622	21	Tallinna raad
20.02.1624 riiginõukogu	10.05.1624	80	Tallinna raad
18.03.1624 Gustav II Adolf	17.05.1624	60	Tallinna raad
22.08.1624 Gustav II Adolf	14.09.1624	23	Tallinna raad
17.05.1625 Gustav II Adolf	02.06.1625	16	Tallinna raad
22.06.1625 Gustav II Adolf	04.07.1625	12	Tallinna raad, kaks erineva sisuga kirja
13.09.1625 riiginõukogu	17.10.1625	34	Tallinna raad
14.10.1625 riiginõukogu	07.11.1625	24	Tallinna raad
05.06.1626 riiginõukogu	23.08.1626	79	Tallinna raad
17.07.1626 riiginõukogu	08.08.1626	22	Tallinna raad
12.12.1626 Gustav II Adolf	19.01.1627	38	Tallinna raad
12.02.1627 Gustav II Adolf	31.03.1627	47	Tallinna raad
13.02.1627 Gustav II Adolf	31.03.1627	46	Tallinna raad
26.04.1627 Gustav II Adolf	12.06.1627	47	Tallinna raad
06.10.1627 õuekohus	20.11.1627	45	Tallinna raad
06.12.1627 Gustav II Adolf	15.01.1628	40	Tallinna raad
06.03.1628 Gustav II Adolf	11.04.1628	36	Tallinna raad, kaks erineva sisuga kirja
28.04.1628 Gustav II Adolf	24.07.1628	87	Tallinna raad
11.08.1628 riiginõukogu	11.10.1628	61	Tallinna raad
11.12.1628 Gustav II Adolf	12.02.1629	63	Tallinna raad (vastuseks rae kirjale 03.11.1628)
16.01.1629 Gustav II Adolf	20.10.1629	277	Tallinna raad
26.03.1629 Gustav II Adolf	30.04.1629	35	Tallinna raad

VÄLJASTAMISAEG JA SAATJA	SAABUMIS- AEG	EDASTUS- AEG PÄEVADES	ADRESSAAT
04.05.1629 Gustav II Adolf	18.05.1629	14	Tallinna raad
05.05.1629 Gustav II Adolf	21.05.1629	16	Tallinna raad
16.05.1629 Gustav II Adolf	25.08.1629	101	Tallinna raad
04.06.1629 Gustav II Adolf	10.07.1629	36	Tallinna raad
17.03.1630 Gustav II Adolf	11.04.1630	25	Tallinna raad
17.03.1630 Gustav II Adolf	25.04.1630	39	Tallinna raad
17.04.1630 Gustav II Adolf	01.05.1630	14	Tallinna raad
21.04.1630 Gustav II Adolf	01.05.1630	10	Tallinna raad
28.04.1630 Gustav II Adolf	16.05.1630	18	Tallinna raad, kaks identset kirja sama daatumiga (vastuseks rae kirjale 14.04.1630)
11.05.1630 Gustav II Adolf	29.05.1630	18	Tallinna raad
30.05.1630 Gustav II Adolf	17.06.1630	18	Tallinna raad
04.06.1630 Gustav II Adolf	22.06.1630	18	Tallinna raad
14.07.1631 Per Banér	05.08.1631	22	Tallinna raad
28.01.1632 riiginõukogu	11.03.1632	43	Tallinna raad
04.08.1632 Jakob De la Gardie	02.09.1632	29	Tallinna raad
14.12.1632 riiginõukogu	22.01.1633	39	Tallinna raad

Allikas: Tallinna Linnaarhiiv, f 230, n 1, s BF 30, 31, 44, 49, 50, 55, 56, 57/I, 58, 61; Svenska Riksarkivet, Livonica II, vol. 44

**LISA 2. KIRJADE LIIKUMISKIIRUS  
TALLINNAST STOCKHOLMI (1600–1632)**

VÄLJASTAMISAEG JA SAATJA	SAABUMIS- AEG	EDASTUS- AEG PÄEVADES	ADRESSAAT
17.05.1600 asehaldur Göran Boije	31.05.1600	14	hertsog Karl
19.05.1602 asehaldur krahv Mauritz	06.06.1602	18	hertsog Karl
20.05.1602 asehaldur krahv Mauritz	01.06.1602	12	hertsog Karl
22.05.1602 asehaldur krahv Mauritz	06.05.1602	15	hertsog Karl
25.05.1602 asehaldur krahv Mauritz	02.05.1602	8	hertsog Karl
10.07.1602 asehaldur krahv Mauritz	28.07.1602	18	hertsog Karl
13.07.1602 asehaldur krahv Mauritz	27.07.1602	14	hertsog Karl
14.08.1602 asehaldur krahv Mauritz	30.08.1602	16	hertsog Karl
18.08.1602 asehaldur krahv Mauritz	30.08.1602	12	hertsog Karl
18.08.1602 asehaldur krahv Mauritz	07.09.1602	20	hertsog Karl
29.08.1602 asehaldur krahv Mauritz	11.09.1602	13	hertsog Karl
30.08.1602 asehaldur krahv Mauritz	11.09.1602	12	hertsog Karl
09.09.1602 asehaldur krahv Mauritz	28.09.1602	19	hertsog Karl
10.09.1602 asehaldur krahv Mauritz	24.09.1602	14	hertsog Karl
14.09.1602 asehaldur krahv Mauritz	07.10.1602	23	hertsog Karl
18.09.1602 asehaldur krahv Mauritz	06.10.1602	18	hertsog Karl
20.09.1602 asehaldur krahv Mauritz	29.12.1602	100	hertsog Karl



VÄLJASTAMISAEG JA SAATJA	SAABUMIS- AEG	EDASTUS- AEG PÄEVADES	ADRESSAAT
24.09.1602 asehaldur krahv Mauritz	21.10.1602	27	hertsog Karl
24.09.1602 asehaldur krahv Mauritz	11.10.1602	17	hertsog Karl
25.09.1602 asehaldur krahv Mauritz	11.10.1602	16	hertsog Karl
30.09.1602 asehaldur krahv Mauritz	23.11.1602	54	hertsog Karl
07.10.1602 asehaldur krahv Mauritz	08.05.1603	213	hertsog Karl
01.08.1606 Tallinna raad	19.09.1606	49	hertsog Karl (vastuseks 04.01.1606 kirjale)
04.12.1606 Tallinna raad	13.01.1607	40	Karl IX (vastuseks 31.10. ja kahele 8.11.1606 kirjale)
23.06.1618 Tallinna raad	10.07.1618	17	Gustav II Adolf
18.03.1619 kuberner Gabriel Oxenstierna	03.05.1619	46	Gustav II Adolf
12.04.1619 kuberner Gabriel Oxenstierna	10.06.1619	59	Gustav II Adolf
23.05.1619 kuberner Gabriel Oxenstierna	10.06.1619	18	Gustav II Adolf
12.06.1619 Tallinna raad	17.07.1619	35	Gustav II Adolf
03.07.1619 kuberner Gabriel Oxenstierna	20.07.1619	17	Gustav II Adolf
15.05.1621 Tallinna raad	09.06.1621	25	Gustav II Adolf
22.03.1622 Tallinna raad	08.04.1622	17	Gustav II Adolf (vastus kuninga kirjale Narvast 16.01.1622, mis oli Tallinnas 25.01.1622)
27.09.1622 Tallinna raad	30.10.1622	33	Gustav II Adolf
13.07.1626 Tallinna raad	03.08.1626	21	riiginõukogu
03.11.1628 Tallinna raad	10.12.1628	37	Gustav II Adolf
16.02.1630 Tallinna raad	15.03.1630	27	Gustav II Adolf
14.04.1630 Tallinna raad	27.04.1630	13	Gustav II Adolf