

**PĀRSLA PĒTERSONE**

**VIDZEMES PASTA VĒSTURE**  
**17.–19. gs.**



**Promocijas darbs Dr. hist. grāda iegūšanai**

**Zinātniskais vadītājs ANDRIS CAUNE,**

**Dr. habil. hist., LZA īst. loc., profesors**

**Rīga, 1998**

# S A T U R S

Ievads .....	3. lpp.
Avotu un literatūras apskats .....	6. lpp.
<b>I Vidzemes pasta 17. gs. – Zviedrijas sakaru organizācijas sastāvdaļa .....</b>	<b>29. lpp.</b>
1. Livonijas iedzīvotāju informācijas apmaiņas iespējas viduslaikos	
2. Pirmās zviedru regulārā pasta līnijas	
3. Privātā pasta izveidošana un 1632. gada pasta instrukcija	
4. Vidzemes iekļaušana Zviedrijas valsts publiskā pasta sistēmā	
5. Pasta maršruta Rīga – Pērnavā – Rēvele izveidošana	
6. Pasta līgumi ar Krieviju	
7. Domstarpības ar Kurzemes hercogu	
8. Vidzemes pasta reformas 17. gs. beigās	
9. Jakobs Bekers un mantinieki – Vidzemes pasta organizētāji un vadītāji	
a) Jakoba Bekera karjera	
b) pastmeistars Statiuss Šteins	
c) guberņas pasta kontrolieris Jakobs Šteins	
10. Vidzemes zviedru pasta darbība Ziemeļu kara laikā	
<b>II Vidzemes pasta iekļaušanās Krievijas sakaru organizācijā 18.–19. gs. ....</b>	<b>74. lpp.</b>
1. Pasta tīklu stāvoklis Vidzemē pēc Ziemeļu kara un Krievijas valdības pirmie pasākumi sakaru atjaunošanā	
2. Pasta pārvaldes struktūra	
3. Vidzemes guberņas nozīmes pasta maršruti	
a) Rīga – Tērbata – St. Pēterburga	
b) Rīga – Pērnavā – Tallina	
c) Rīga – Koknese – Daugavpils	
4. Pasta funkcijas	
a) sūtījumu apmaiņas nodrošināšana	
b) pasažieru transports	
5. Pasta finanses	
<b>III Vidzemes guberņas nozīmes zirgu pasta maršrutu likvidācijas cēloņi un gaita .....</b>	<b>149. lpp.</b>
<b>I. EKSKURSS. Guberņas pasta kantoris, Rīgā, Kungu ielā Nr. 33. 1843–1904 .....</b>	<b>155. lpp.</b>
1. Nepieciešama jauna ēka.	
2. Šeit tecēja Rīdziņa.	
3. Pirmās ēkas.	
4. Gruntsgabals 3/49 un tā celtnes.	
5. Ēkas pielāgošana guberņas pasta kantora vajadzībām.	
6. Celtnu izmantošana pēc 1904. gada.	

<i>II EKSKURSS. Straupes zirgu pasta stacija – nozīmīgs posms Vidzemes zirgu pasta sakaru tīklā. 17.–19. gs.</i>	173. lpp.
1. Straupes pasta stacijas pārvalde un funkcijas.	
2. Straupes zirgu pasta stacijas materiālās bāzes nostiprināšanās.	
a) no kroga līdz pasta stacijai,	
b) Vidzemes pasta staciju stāvoklis 18. un 19. gs.	
c) Straupes zirgu pasta stacijas ēku kompleksa veidošanās.	
Nobeigums	201. lpp.
Tekstā minēto zirgu pasta staciju un pasta kantoru saraksts	204. lpp.
Darbā izmantoto avotu un literatūras saraksts	208. lpp.

# IEVADS

Pasts ar šodienas daudzveidīgajām funkcijām ir kļuvis par mūsu ikdienas neatņemamu sastāvdaļu, no primitīvajām formām tas gadu simteņos ir izveidojies par milzīgu starptautisku organizāciju; noiets ilgs un garš pilnveidošanās posms, ko pētīt un atspoguļot ir pasta vēstures uzdevums. Tā ietver sevī arī transporta un sakaru vēsturi un ir cieši saistīta ar sabiedrības politisko, ekonomisko un kultūras vēsturi. Pasta un transporta problēmu iepazīšana un izzināšana dod būtisku ieguldījumu civilizācijas attīstības izpētē.

Pētījuma mērķis ir atklāt pasta izveidošanās priekšnoteikumus noteiktos ekonomiskos un politiskos apstākļos Vidzemē, analizēt organizācijas pilnveidošanos un izaugsmi, noskaidrot vietējo iedzīvotāju ieguldījumu sakaru struktūru un saimniecības izveidē, kā arī atsegt komunikāciju attīstības ietekmi uz sabiedrības progresu.

Zinātniskais pētījums par Vidzemes pasta vēsturi ir pirmais mēģinājums sniegt plašāku ieskatu pasta organizācijas veidošanā un attīstībā Latvijā. Lai gan Vidzemes sakaru tīkls veidojās un darbojās kā lielvalstu – Zviedrijas un Krievijas komunikācijas sistēmas sastāvdaļa, tam bija sava īpaša attīstības gaita, sava funkcionēšanas specifika un uz vietējā sabiedrības attīstības līmeņa balstīta, atšķirīga kvalitāte. Pasta organizācijas internacionālā būtība un ciešā funkcionālā saistība ar kaimiņu valstīm ļauj šim zinātniskajam darbam sniegt papildinājumu Eiropas pasta vēsturei, kā arī atsegt Latvijas teritorijas vēsturisko ieguldījumu starpvalstu sakaru veidošanās procesā. Tas sniedz jaunas atziņas Latvijas un citu valstu vēsturei. Pētījumā akcentētā Vidzemes, bet sevišķi Rīgas izveidošanās par ievērojamu starptautisku tranzīta centru, dod skaidrojumu un vēsturisko pamatojumu mūsu šodienas tranzītpolitikas veidošanai.

Zinātniskajā aprītē ieviesti agrāk npublicēti arhīvu materiāli par līdz šim



Latvijā maz pazīstamiem vēstures procesiem – Vidzemes pasta ceļu izveidi, sakaru iestāžu struktūras veidošanos, saimniecību u. c.

Darbā apskatīta Vidzemes pasta vēsture no 17. gs. 30. gadiem līdz 19. gs. beigām. Sākuma hronoloģisko robežu determinē pirmās Vidzemes regulārās sakaru līnijas rašanās 1632. gadā. Tā kalpoja ne tikai valdības vai kāda atsevišķa iedzīvotāju slāņa vajadzībām; par noteiktu samaksu sakaru iespējas regulāri varēja izmantot plaša sabiedrība – šī iezīme apliecina pasta organizācijas izveidošanos. Vairāk kā divus gadsimtus pasta un pasažieru sauszemes transportam izmantoja tikai zirgus. Kaut bija vērojams būtisks pasta organizācijas progress un materiālās bāzes pilnveidošanās, tomēr zirgu transporta attīstībai eksistēja arī nepārvaramas robežas, sevišķi jau pārvietošanās ātruma ziņā. Jaunu sabiedrības attiecību izveidošanās, zinātnes un tehnikas sasniegumi 19. gs. otrajā pusē radīja apstākļus pārejai uz moderniem sakaru līdzekļiem – dzelzceļu, telegrāfu un telefonu, un pasta vēsturē sākās jauns attīstības posms, ko raksturo jau citi, daudz augstāki kvalitatīvie rādītāji. Zirgu pasta funkciju izbeigšanās valsts nozīmes maršrutos 19. gs. beigās ir izvēlēta par pētījuma beigu hronoloģisko robežu.

Tēmas izklāsts kārtots trīs pamatnodaļās, kurām pievienoti divi papildinājumi – ekskursi – Vidzemes guberņas pasta kantoris Rīgā, Kungu ielā 33 un Straupes zirgu pasta stacijas nozīme Vidzemes sakaru organizācijā. Abas tēmas autore pētījusi jau 80. gados, strādājot Kultūras pieminekļu restaurēšanas projektēšanas institūtā un nodaļās sniegts agrāko pētījumu nozīmīgāko atziņu apkopojums. Galvenā uzmanība izklāstā pievērsta materiālās kultūras vēsturei, tomēr gūtie secinājumi dod būtisku papildinājumu Vidzemes pasta sakaru attīstības vēstures izpratnei.

Trīs pamatnodaļās analizēts pasta organizācijas izaugsmes process un tā ietekme uz Vidzemes sociālo un ekonomisko attīstību 17. – 19. gs. Pirmajā nodaļā apskatītas informācijas apmaiņas iespējas Vidzemē 17. gs., noskaidroti Zviedrijas politiskie un ekonomiskie motīvi pasta organizācijas izveidei Vidzemē un guberņas sakaru tīkla iekļaušana metropoles valsts sakaru sistēmā. Parādīta pasta ceļu tīkla pilnveidošanās un atsegta Rīgas nozīmīgā tranzitloma komunikāciju uzturēšanā starp

Krieviju un Rietumeiropas zemēm. Pasta darbībā 17. gs. ļoti svarīgu vietu ieņēma personiskā iniciatīva, tādēļ darbā atspoguļota arī Vidzemes pastmeistara Jakoba Bekera un vēlāko pēcnācēju ieguldījums regulāru sakaru veidošanā un pasta funkciju nodrošināšanā.

Otrajā nodaļā noskaidrota Vidzemes sauszemes sakaru vieta Krievijas pasta tīklā, analizēta pasta ceļu shēma un tās pilnveidošanās. Uz vispārējā saimnieciskā fona atsegts Vidzemes sakaru tīkla stāvoklis pēc Ziemeļu kara, pasta saimniecības atjaunošanas gaita un principi, parādīta strukturālā un kvalitatīvā pilnveidošanās 18. un 19. gs. Izklāstā uzsvērts Vidzemes bruņniecības, zemnieku un pārējo iedzīvotāju ieguldījums organizācijas saimniecības nostiprināšanā, kas uzskatāms par ļoti svarīgu veiksmīgas pasta darbības priekšnosacījumu. Nodaļā apskatītas divu pasta pamatfunkciju – pasta sūtījumu pārvadāšanas un ceļotāju transporta – realizācija Vidzemē, noskaidrojot gan visām Krievijas guberņām kopējos principus, gan vietējās īpatnības. Vērtējot pasta darbību, atsegts organizācijas pakāpeniskais demokratizācijas process un pieejamība arvien plašākiem sabiedrības slāņiem, kam sākums meklējams 18. gs. beigās un t. s. “draudžu pasta” izveidošanā. Uzmanība pievērsta arī Vidzemei un sevišķi Rīgai kā tranzīta punktam Krievijas sakariem ar Eiropas valstīm.

Trešajā nodaļā konspektīvi atsegta zirgu pasta likvidēšana valsts nozīmes pasta līnijās.

Pētījumā apskatīti pārsvarā procesi, kas norita valsts nozīmes pasta ceļu tīklā; vietējo – apriņķu un draudžu pasta dziļāka izpēte ir turpmāko pētījumu uzdevums.

Darba izklāstā, ja vien bija iespējams noskaidrot, minēts pilns personas vārds un uzvārds, iekavās pievienojot arī tā rakstības veidu oriģinālvalodā. Latvijas teritorijā un vairums arī Vidzemes igauņu daļā bijušo zirgu staciju nosaukumiem lietoti šodienas vietvārdi. Kā izņēmumi jāmin latviešu valodā vēsturiski ieviesušies apzīmējumi: Tērbata, Fellina, Ārensburga, kā arī Rēvele, Kēnigsberga, Danciga u. c. Lai atvieglotu šodienas vietvārda uzpazīšanu arhīva dokumentos un vienlaicīgi izvairītos no biežās iekavu lietošanas, kas ievērojami apgrūtinātu teksta uztveri, pētījumam pievienots skaidrojošs pasta kantoru un staciju saraksts.

# AVOTU UN LITERATŪRAS APSKATS

## 1. Nepublicētie avoti

Pētījuma galveno informācijas bāzi veido Latvijas Valsts vēstures arhīva, Igaunijas vēstures arhīva un Krievijas Valsts vēstures arhīva dokumenti. Šis nepublicēto avotu materiāls iedalāms vairākās tematiskās grupās:

### a) Vidzemes guberņas pārvaldes iestāžu dokumenti

Pasta veidošanās un pilnveidošanās process gan 17., gan arī 18. un 19. gs. noritēja Vidzemes gubernatora un guberņas valdes uzraudzībā. Organizācijas izveidošanas un attīstības sākuma stadijas pētīšanai nozīmīgs avots ir 17. gs. Vidzemes ģenerālgubernatora dokumenti, kas aptver laika periodu no 1602. līdz 1723. g.; šodien tie atrodas trīs krātuvēs – Zviedrijas Valsts arhīvā Stokholmā<sup>1</sup>, Igaunijas vēstures arhīvā<sup>2</sup> un Latvijas Valsts vēstures arhīvā<sup>3</sup>. Starp tematiski ļoti dažādajiem materiāliem atrodas arī daudz pasta vēstures izpētei noderīgu avotu. Kā vieni no svarīgākajiem jāmin Zviedrijas karaļu pavēles, rezolūcijas un vēstules ģenerālgubernatoram,<sup>4</sup> kas 17. gs. bija galvenais atbildīgais par pavēļu precīzu izpildi un tiešais rīkotājs. Bagāta informācija par sakaru veidošanos Vidzemē atrodama ģenerālgubernatora rīkojumu un apkārtrakstu norakstu grāmatās (*Missive*)<sup>5</sup>, kā arī pavēļu un lēmumu uzmetumu grāmatās (*Konzepte*).<sup>6</sup> Ieraksti izdarīti hronoloģiskā

---

<sup>1</sup> Svenska Riksarkivet. – Livonica samlingen II, 2.

<sup>2</sup> Esti Ajalooarhiv (*turpmāk EAA*), 278. f.

<sup>3</sup> Latvijas Valsts vēstures arhīvs (*turpmāk LVVA*), 7349. f. Zviedrijas ģenerālgubernatora dokumenti atrodas arī Rīgas vēstures un senatnes biedrības pētītāju fondā. LVVA, 4038. f., 2. apr., 695., 1185., 1186., 1910. – 1213. lieta.

<sup>4</sup> LVVA, 7349. f., 1. apr., 126. – 155. l., arī 2. apr. 16. – 31., 35. – 36. un 270. l. Daļu no zviedrijas karaļu pavēlēm un rezolūcijām 1821. g. publicējis G. J. Budenbroks. – Sammlung der Gesetze, welche das heutige livländische Landrecht erhalten, kritisch bearbeitet von G. J. Buddenbrock. Zweiter Band. Aeltere, hinzugekommene Landesrechte. – Riga, 1821. Zviedrijas riksdaga lēmumi un karaļa rezolūcijas atrodas arī Rīgas rātes ārējā arhīva fondā – 673. f., 1. apr., 16. l.

<sup>5</sup> LVVA, 7349. f., 1. apr., 27. – 81. l.

<sup>6</sup> LVVA, 7349. f., 1. apr., 82. – 125. l. un 2. apr. 4. – 15. l.

kārtībā un aptver laika periodu no 1630. – 1708. g. Šeit saglabājušies dokumenti gan par 1630. g. šķūšu reformu un valdības pasta izveidošanu,<sup>7</sup> gan neskaitāmie rikojumi par pasta satiksmes uzlabošanu, ceļu, tiltu un krogu būvi, gan izsniegtās ceļojumu pases dažādām amatpersonām. Atrodami arī interesanti materiāli par dažādu ārzemju sūtņu un delegāciju braucieniem cauri Vidzemei un ceļotāju nodrošināšanu ar nepieciešamajiem zirgiem un pārtiku.

Ģenerālgubernatora pienākums bija arī sekot notikumiem Maskavas valstī un Polijā. Līdz ar to fondā saglabājusies plaša sarakste – gan oriģināli, gan kopijas – kā ar zviedru rezidentiem Maskavā, Varšavā, Novgorodā un Pleskavā<sup>8</sup>, tā arī ar krievu vojevodām.<sup>9</sup> Saņemtās ziņas tika reģistrētas ģenerālgubernatora kancelejā, un valdībai uz Stokholmu sūtīja kopsavilkumu vai svarīgāko ziņojumu norakstus. Vēstuļu ievadā bieži atrodamas norādes, kādā veidā un cik ātri adresāts saņēmis iepriekšējo sūtījumu, vai pasts pienācis laikā, vai kavējies u. tml., kas ļauj izsekot pasta sūtīšanas maršrutiem, ātrumam un regularitātei. Sarakstē skarti jautājumi gan par diplomātiskā pasta nosūtīšanu<sup>10</sup> gan izteikti dažādi priekšlikumi pasta sakaru izveidošanai un uzlabošanai.<sup>11</sup> Īpaši atzīmējamas Maskavas ārietu priekza vadītāja Afanasija Ordina-Naščokina vēstules Vidzemes ģenerālgubernatoram<sup>12</sup>, kurās paralēli diplomātiskām problēmām, risināti gan tirgotājiem svarīgi jautājumi, gan izteikts viedoklis par pasta sakaru izveidošanas nepieciešamību, gan arī vairākkārt – neapmierinātība par Vidzemes pastmeistara un pasta kurjeru darbu.

Vidzemes pasta organizācijas vēstures izpētei nozīmīgs avots ir vairāki 19. gs. beigās izdarīti noraksti no Zviedrijas vēstures arhīva Vidzemes gubernatora dokumentiem,<sup>13</sup> īpaši vairāki ģenerālgubernatora Johana Šites 1630. g. rikojumi bruņniecībai un Rīgas gubernatoram Andreasam Eriksonam par sakaru tīkla

---

<sup>7</sup> LVVA, 7349. f., 1. apr., 28. l., 6. – 8. lpp.

<sup>8</sup> LVVA, 7349. f., 1. apr., 65. l., arī 2. apr., 23. l. – Zviedru rezidentu Maskavā A. Eberšilda un J. Lilientāla vēstules. 1664. – 1666. g.

<sup>9</sup> LVVA, 7349. f., 2. apr., 57. – 62. lieta – Pleskavas u. c. vojevodu vēstules par tirdzniecību, sūtņu apgādāšanu ar zirgiem, pasta kursēšanu u. c. 1646. – 1654. un 1664. – 1674. g.

<sup>10</sup> LVVA, 7349. f., 3. apr., 23. l., 11. lp. – Zviedru diplomātiskā pārstāvja Maskavā Ādolfa Eberšilda 1673. g. 11. marta vēstule Vidzemes ģenerālgubernatoram; 13. – 15. lp. – Zviedru diplomātiskā pārstāvja Maskavā N. fon Stadena 1673. g. 28. maija vēstule ģenerālgubernatoram.

<sup>11</sup> LVVA, 7349. f., 3. apr., 20. l., 1. lp. – Noraksts no Zviedrijas komercaģenta Maskavā Johana de Rodesa 1653. g. vēstules Vidzemes ģenerālgubernatoram par regulāru pasta sakaru izveidošanas nepieciešamību.

<sup>12</sup> LVVA, 7349. f., 2. apr., 60. l. un 3. apr., 21. l.

<sup>13</sup> LVVA, 7363. f., 5. apr., 28. l.

veidošanu.

Dokumenti, kas aptver guberņas pārvaldes jautājumus pirmajos gadu desmitos pēc Vidzemes iekļaušanas Krievijas impērijas sastāvā glabājas Rīgas ģenerālgubernatora kancelejas fondā. Šeit atrodami 1728. g. sastādītie guberņas iestāžu štatu saraksti,<sup>14</sup> pilnavaras un ziņojumi par iestāžu amatpersonu iecelšanu un atbrīvošanu<sup>15</sup> un lūgumi pieņemšanai dienestā<sup>16</sup>. Par pirmajiem nozīmīgākajiem pasākumiem pasta organizācijas atjaunošanā var uzzināt no 1714. g. guberņas valdes pavēlēm par pasta staciju darbību,<sup>17</sup> informāciju par reālo situāciju sniedz landmaršalu 1721. g. ziņojumi par pasta staciju stāvokli.<sup>18</sup> Fondā atrodama arī Krievijas ķeizarienes Annas Ivanovnas 1730. g. pavēle par pasākumiem zirgu pasta sakaru uzlabošanai, kā arī ģenerālgubernatora Pētera de Lasi (*Peter de Lacy*) 1732. g. izdotais rīkojums par ceļotāju apkalpošanu un braukšanas cenām.<sup>19</sup> Vairāki dokumenti ļauj izsekot Daugavas pasta ceļa iekārtošanas gaitai<sup>20</sup>, sniedz informāciju par Vidzemes iedzīvotāju izdevumiem smagā, jeb “braucošā pasta” iekārtošanā,<sup>21</sup> kā arī citiem būtiskiem 18. gs. pasākumiem sakaru attīstīšanai Vidzemē.

Saturiski vērtīgi un pasta vēsturei faktoloģiski nozīmīgi 19. gs. materiāli glabājas Vidzemes gubernatora kancelejas fondā.<sup>22</sup> Landrātu ziņojumi par pasta staciju uzturēšanai izlietotajām naudas summām<sup>23</sup>, saņemtajiem valdības maksājumiem pasta sūtījumu pārvadāšanai<sup>24</sup>, pasta ceļu iekārtošanai nepieciešamajiem izdevumiem,<sup>25</sup> ļauj izsekot sakaru organizācijas un zirgu pasta staciju ekonomiskajam un finansiālajam stāvoklim. Skaitliski liela dokumentu grupa sniedz liecības par Vidzemes pasta ceļu tīkla attīstību, Rīgas – Pleskavas šosejas<sup>26</sup> un Vidzemi šķēršļojošo dzelzceļu<sup>27</sup> būvi.

---

<sup>14</sup> Turpat, 2715. f., 1. apr., 35. l.

<sup>15</sup> Turpat, 1. apr., 53. – 60. l.

<sup>16</sup> Turpat, 54. l.

<sup>17</sup> Turpat, 293. l.

<sup>18</sup> Turpat, 3. apr., 15. l.

<sup>19</sup> Turpat, 1. apr., 295. l.

<sup>20</sup> Turpat, 297. l.

<sup>21</sup> Turpat, 298. l.

<sup>22</sup> Turpat, 3. f.

<sup>23</sup> Turpat, 1. apr., 677. l.

<sup>24</sup> Turpat, 1267. l.

<sup>25</sup> Turpat, 13709. l.

<sup>26</sup> Turpat, 1602., 2282. l.

<sup>27</sup> Turpat, 6. apr., 3803. l.

Hronoloģiskā un tematiskā ziņā līdzīgas ziņas par zirgu pasta organizācijas attīstību 18. gs. beigās un 19. gs. sniež arī Vidzemes guberņas pārvaldes fonda<sup>28</sup> dokumenti: guberņas valdes pavēles par pasta ceļu tīkla maiņām<sup>29</sup>, pasta kantoru iekārtošanu<sup>30</sup>, pasta staciju būvi<sup>31</sup> un uzturēšanu u. c.

Saikni starp Krievijas augstākajām varas iestādēm un guberņas vietējām varas struktūrām veidoja Vidzemes, Igaunijas un Kurzemes ģenerāldirektors; ar to arī izskaidrojams ļoti bagātais 19. gs. pasta vēstures materiālu klāsts LVVA uzglabātajā Vidzemes, Igaunijas un Kurzemes ģenerālgubernatora kancelejas fondā<sup>32</sup>. Šeit atrodami gan ķeizara, gan citu centra varas struktūru lēmumi, rīkojumi un instrukcijas par dažādām pasta organizācijas darbības sfērām, gan arī visdažādākie ziņojumi un pārskati no Vidzemes bruņniecības pārstāvniecības iestādēm, pasta stacijām, privātpersonām, nereti pat par ļoti konkrētiem un šauri vietēja rakstura jautājumiem. Nereti skartais problēmu loks saskaras ar Vidzemes gubernatora kancelejā skatītajiem jautājumiem., kā rezultātā daži dokumenti pat dublējas. Kā pētījumam nozīmīgākos avotus var minēt šī fonda lietas par Rīgas – Pērnavas ceļa pārkārtošanu 18. gs. beigās,<sup>33</sup> periodiskus ziņojumus un arī sūdzības par pasta staciju stāvokli pie Daugavas ceļa<sup>34</sup> un izmaiņām Rīgas – St. Pēterburgas pasta maršrutā,<sup>35</sup> saraksti par pasta kantoru ierīkošanu Limbažos<sup>36</sup> un piemērotu telpu meklēšanu Rīgas guberņas pasta kantora vajadzībām<sup>37</sup> u. c.

17. gs. 80. gados zviedru valdība ekonomisko interešu realizācijai un labākai valsts īpašumu pārraudzībai izveidoja speciālu iestādi – valsts ekonomijas pārvaldi. Tās arhīvs saglabājies visai nepilnīgi, daudzi dokumenti gājuši bojā, bet starp vēl esošajiem<sup>38</sup> atrodami pastmeistaru ieņēmumu aprēķini<sup>39</sup>, Rīgas, Tērbatas un Pērnavas pasta kantoru budžetu tāmes<sup>40</sup>, u. tml.

---

<sup>28</sup> Turpat, 4. f.

<sup>29</sup> Turpat, 1. apr., 22452., 11002., 27230., 27759., 29214., 34111. l.

<sup>30</sup> Turpat, 2. apr., 11858., 14462., 15958. l.; 14. apr., 89. l.

<sup>31</sup> Turpat, 1. apr., 23910., 24216., 10844., 25145., 10784. l.

<sup>32</sup> Turpat, 1. f.

<sup>33</sup> Turpat, 2. apr., 47. l.

<sup>34</sup> Turpat, 188. l.

<sup>35</sup> Turpat, 2404. l.

<sup>36</sup> Turpat, 6. apr., 1011. l.

<sup>37</sup> Turpat, 941. l.

<sup>38</sup> Turpat, 7400. f.

<sup>39</sup> Turpat, 1. apr., 64. l.

<sup>40</sup> Turpat, 81. l.

Dokumenti par 19. gs. guberņas pasta kantoru ēkām, to tehnisko stāvokli, pārbūvēm un remontiem glabājas Vidzemes guberņas valdes būvniecības nodaļas<sup>41</sup> un Baltijas ģenerālgubernatora celtniecības daļas<sup>42</sup> fondos. Interesants faktu materiāls te atrodams arī par guberņas pasta kantora ēku kompleksu Kungu ielā Nr. 33 – ēku tehniskā stāvokļa raksturojums<sup>43</sup>, nepieciešamo pārbūvju apraksti u. c. Šeit ir arī veicamo remontdarbu tāmes,<sup>44</sup> un atskaites par padarīto. Strādājot ar minētajiem avotiem, kļūst skaidrs, ka pārbūvju vajadzībām tikuši izgatavoti arī vairāki detalizēti plāni un projekti. Tie bieži izmantoti sastādot apraksta tekstuālo daļu. Diemžēl minētajos fondos nekādi rasējumi nav saglabājušies un tādēļ ļoti bieži bija jāsamierinās ar nepatīkamo konsekvenci, ka lielākā daļa no tekstuālā materiāla atsaucas uz vairs neeksistējošu grafisko materiālu.

Vidzemes pasta organizācijas 18. gs. otrās puses un 19. gs. vēstures pētīšanai avotu materiāls atrodams Rīgas pasta-telegrāfa apgabala pārvaldes fondā,<sup>45</sup> kura lielāko daļu veido kādreizējā guberņas pasta kantora arhīvs, kur saglabājušies ievērojams skaits Krievijas pasta pārvaldes iestāžu rīkojumu un instrukciju, kā arī dažādi pasta darbības reglamenti, piem., Pasta departamenta cirkulāri par pasta takses izmaiņām,<sup>46</sup> pasta departamenta pārvaldnieka 1839. – 1843. g. instrukcijas par braucēju apkalpošanu,<sup>47</sup> reglaments par zirgu skaitu iejūgā,<sup>48</sup> Iekšlietu ministra rīkojumi par pasta iestāžu darbību<sup>49</sup> u. c. Guberņas pasta kantora darbības intensitāti 18. gs. beigās ilustrē izraksti no guberņas Pasta kantora 1796./97. g. žurnāla,<sup>50</sup> bet ieskatu par Vidzemes pasta stāvokli 19. gs. beigās sniedz pasta staciju guberņas kantorim iesniegtās atskaites, sākot ar 1887.g.<sup>51</sup> Ziņas par Vidzemes guberņas 19. gs. pastmeistariem sniedz fonda 2. aprakstā apkopotās guberņas un pārējo pasta kantoru kalpotāju personīgās lietas no 1795. g.

---

<sup>41</sup> Turpat, 10. f.

<sup>42</sup> Turpat, 7430. f.

<sup>43</sup> Turpat, 1. apr., 179. l.

<sup>44</sup> Turpat, 10. f., 1. apr., 371., 751. l.

<sup>45</sup> Turpat, 50. f.

<sup>46</sup> Turpat, 1. apr., 1174. l.

<sup>47</sup> Turpat, 1164. l.

<sup>48</sup> Turpat, 1178. l.

<sup>49</sup> Turpat, 1170. l.

<sup>50</sup> Turpat, 1162. l.

<sup>51</sup> Turpat, 6. l.

## b) Vidzemes bruņniecības iestāžu dokumenti

Pasta ceļu un zirgu pasta staciju uzturēšana atradās tiešā Vidzemes bruņniecības kompetencē, tādēļ visplašākās ziņas, par to darbību, pasta staciju uzturēšanu, ēku celtniecību un remontiem, sākot no landtāgā pieņemtajiem lēmumiem, kas saglabājušies 30 sējumos,<sup>52</sup> un beidzot ar to realizācijas fiksāciju pasta staciju vizitāciju protokolos, var gūt no LVVA Vidzemes bruņniecības fonda<sup>53</sup> dokumentiem. Pasta staciju nomas līgumu grāmatas,<sup>54</sup> rīkojumi un atskaites par lopbarības sagādi,<sup>55</sup> ziņojumi par pasta staciju līdzekļiem<sup>56</sup> sniedz ļoti plašu informāciju par Vidzemes sakaru tīkla veidošanos un darbību. Šī fonda materiāli galvenokārt izmantoti pētījuma 4. nodaļā, apskatot Straupes zirgu pasta stacijas vēsturi. Bagātu faktu materiālu tai deva zirgu pasta staciju vizitāciju protokoli, no kuriem vecākais attiecināms uz 1758. g.<sup>57</sup>, bet komplektā – no 1793. – 1815. g.<sup>58</sup> un no 1872. – 1877. g.<sup>59</sup> Tajos atrodamas ziņas gan par ēku stāvokli, gan zirgu skaitu un dažādām saimnieciskām problēmām, gan arī rekomendācijas un rīkojumi nepieciešamajām jaunbūvēm un remontiem. Izmantoti arī Straupes zirgu pasta stacijā notikušo konventu protokoli no 1806. līdz 1857. g.<sup>60</sup> Tā kā konventu galvenais uzdevums bija apspriest stacijas ēku tehnisko stāvokli, nepieciešamos remontus un jaunbūves, šeit atrodamas sīkas ziņas par stacijas ēku kompleksa vēsturi. Straupes zirgu pasta stacijas ēku raksturojums, celšanai nepieciešamo būvmateriālu un darbaspēka patēriņa uzskaitījums sniegts 1833. g. ēku aprakstā – tāme<sup>61</sup>. To sastādījis Limbažos dzīvojošais amatnieks Fr. Hess. Viņš aprakstam pievienojis arī dzīvojamās ēkas plānu, kurš šobrīd atrodas LVVA karšu un plānu kolekcijā.<sup>62</sup> Aprakstītās stacijas ēkas pastāvēja jau no gadsimta sākuma un, spriežot pēc konventa protokoliem, periodā no 1830. – 1840. g. tajās kapitālas pārbūves nav notikušas, tādēļ jādomā ka šis materiālu aprēķins un plāns ir sastādīti, veicot stacijas

<sup>52</sup> Turpat, 214. f., 2. apr., 265. – 293. l.

<sup>53</sup> Turpat, 214. f.

<sup>54</sup> Turpat, 1. apr., 1839., 2685. – 2688. l.

<sup>55</sup> Turpat, 1823. – 1825. l.; 5. apr., 832. l.

<sup>56</sup> Turpat, 5. apr., 844. l.

<sup>57</sup> Turpat, 831. l.

<sup>58</sup> Turpat, 1. apr. 2954. – 2964. l.

<sup>59</sup> Turpat, 3005. – 3011. l.

<sup>60</sup> Turpat, 2480., 2481. – 2488. l.

<sup>61</sup> Turpat, 2483. l.

<sup>62</sup> Turpat, 6828. f., 4. apr., 351. a l.



inventarizāciju, kas bija nepieciešama nomnieku maiņas gadījumā un jauna nomas līguma noslēgšanai.

### **c) Rīgas rātes un tai pakļauto iestāžu fondi.**

Ziņas par pasta vēsturi atrodamas arī Rīgas rātes fondos, jo Vidzemes guberņas sakaru sistēmas veidošanā un attīstībā Rīgas pilsēta vienmēr ieņēma aktīvu pozīciju. Dati par pilsētas maksājumiem pastmeistaram Jakobam Bekeram saglabājušies rātes iekšējā arhīvā esošajā Rīgas pilsētas izmaksāto algu un pabalstu grāmatā (1593–1654);<sup>63</sup> daudz interesantu materiālu glabā rātes ārējā arhīva fonds. Saturā bagāta ir prāvā kolekcija ar zviedru valsts darbinieku – kanclera Aksela Uksenšernas, feldmaršala Jēkaba Delagardi un feldmaršala Gustava Hurna, Vidzemes gubernatora Juhana Šites, Magnusa Gabriela Delagardi un grāfa Roberta Duglasa Rīgas maģistrātam adresētām oriģinālvēstulēm.<sup>64</sup> Tajās skartās problēmas attiecas ne tikai uz pilsētu, bet nereti arī uz visu Vidzemes guberņu. Apskatītas ļoti dažādas politiskās un saimnieciskās dzīves jomas; visai bieži autori pievērsušies arī pasta organizācijas attīstības problēmām<sup>65</sup>, sakaru funkcionēšanai, kā arī Rīgas pilsētas un Vidzemes pastmeistara savstarpējām attiecībām. Maģistrāta nostāja un rīcība dažādo sakaru problēmu risināšanā labi atspoguļojas rātes sarakstē ar gubernatoru,<sup>66</sup> citām pilsētām,<sup>67</sup> bet īpaši – korespondencē ar pilsētas pilnvarotajiem pārstāvjiem Stokholmā.<sup>68</sup>

Iepazīstoties ar rātes publisko tiesu protokoliem, var izsekot pasta darbībai Ziemeļu kara gados, bet sevišķi spilgti tie atspoguļo Rīgas kapitulāciju, postījumu apmērus pēc aktīvās kara darbības izbeigšanās un rātes pirmos pasākumus regulāru pasta sakaru atjaunošanai.

Nozīmīgi Vidzemes pastmeistaru biogrāfiska rakstura materiāli atrodami Rīgas pilsētas Fogtejas tiesas aktīs<sup>69</sup>

---

<sup>63</sup> Turpat, 8. f., 1. apr., 30. l.

<sup>64</sup> Turpat., 673. f., 1. apr., 1236., 1304., 1306., 1350., l.

<sup>65</sup> Turpat, 1306. l., 17. lp. – Ģenerālgubernatora Johana Šites 1630. g. 12. oktobra instrukcija Rīgas rātei par pasta ierīkošanu.

<sup>66</sup> Turpat, 1227. l.

<sup>67</sup> Turpat, 1311., 1312., 1313., l.

<sup>68</sup> Turpat, 1066., 1077., 1083., 1085., 1090., 1092. – 1106. l.

<sup>69</sup> Jakoba Bekera mantojuma izsoles lieta – 1378. f., 1. apr., 1448. l.; Rentmeistara Johana fon Vikelidena un nelaiķa vecākā Henriha Hincena atraitnes prasība pret Jakobu Šeinu – 1378. f., 1. apr., 1834. l.

un Rīgas pilsētas Bāriņu tiesas dokumentos.<sup>70</sup>

Vadošā iestāde, kas 17., 18. un vēl 19. gs. pirmajā pusē nodarbojās ar pilsētas apbūves jautājumiem, bija Rīgas Ķemerejas tiesa. Tā izskatīja un akceptēja gan pilsoņu lūgumus par veicamajām pārbūvēm un jaunbūvēm, gan arī izskatīja dažādas sūdzības un izšķīra konflikta situācijas. Tādejādi LVVA saglabājušās Ķemerejas tiesas protokolu grāmatas<sup>71</sup> kalpo kā viens no galvenajiem avotiem pētījumiem par Rīgas pilsētas apbūves vēsturi no 17. gs. otrās puses līdz pat 19. gs. pēdējam ceturksnim. Minētās tiesas 18. gs. sākuma protokoli ļauj izsekot pirmā Rīgas pasta kantora ēkas bēdigajam tehniskajam stāvoklim un pakāpeniskai sabrukšanai.<sup>72</sup> Ķemerejas protokolos atrodams arī nozīmīgs faktoloģisks materiāls par Rīgas pasta kantora 19. gs. mājvietas – nama Kungu ielas Nr. 33 – celtniecību un pārbūvēm.<sup>73</sup>

Materiālus par guberņas pasta kantora Kungu ielā Nr. 33. gruntsgabala sākotnējo veidošanos glabā Rīgas pilsētas kases kolēģijas fonds. Lietā ar nosaukumu “Riesings Gründe”<sup>74</sup> atrodas daudzi t. s. “Ridziņas gruntsgabalu” uzmērījumi ar paskaidrojumiem. Dokumenti sniedz gan informāciju par gruntsgabala lielumu un konfigurāciju, gan daļēji arī par apbūvi. Iegūtās ziņas precizēt ļauj šajā pat fondā saglabājusies 1743. g. sastādītā gruntsgabalu reģistrācijas grāmata<sup>75</sup>, kurā minēti īpašnieku uzvārdi, katram piederošā gruntsgabala lielums un vērtība. Kā pētījumam noderīgs avots jāmin pilsētas kases kolēģijas fondā uzglabātā Rīgas pilsētas namu 1766. g. izdarītās taksācijas protokolu grāmata.<sup>76</sup> Dokumenta izcelsme saistāma ar 1765. g. izveidoto Rīgas ugunsapdrošināšanas biedrību, kurā iestājās visi Rīgas namīpašnieki. Lai noteiktu maksājamā nodokļa lielumu, tika veikta īpašumu taksācija. Pirmās – 1766. g. taksācijas protokoli bija sakārtoti septiņās grāmatās, no kurām, diemžēl, saglabājusies tikai viena, iepriekš minētā. Protokolos ir ne vien nosauktas visas uz attiecīgā gruntsgabala eksistējošās celtnes, bet sniegti arī to konspektīvi apraksti.

---

<sup>70</sup> Jakoba Bekera mantojuma inventārijs – 1380. f., 5. apr., 618. l., 29. – 38. lpp.

<sup>71</sup> Turpat, 1382. f.

<sup>72</sup> Turpat, 2. apr., 15. – 24. l.

<sup>73</sup> Turpat, 59. l.

<sup>74</sup> Turpat, 1390., 2. apr., 302. l.

<sup>75</sup> Turpat, 4. apr., 1146. l.

<sup>76</sup> Turpat, 4. apr., 408. l.

#### d) ārzemju arhīvu dokumenti

Pētījumā izmantoti arī dokumenti no Igaunijas vēstures arhīva Tartu un Krievijas Valsts vēstures arhīva Pēterburgā.

Igaunijas vēstures arhīva Vidzemes 17. gs. ģenerālgubernatora fondā svarīgākie ar pasta organizāciju saistītie materiāli izdalīti atsevišķās 5 lietās,<sup>77</sup> kuru saturs aptver dažādus ar pasta organizāciju saistītus jautājumus no 1630. – 1709. g. Vairāki dokumenti, kā Jakoba Bekera sarakste ar Kēnigsbergas un Dancigas pastmeistariem,<sup>78</sup> arī Branderburgas-Prūsijas kūrfirsta Frīdriha Vilhelma 1646. g. 17. februārī Jakobam Bekeram rakstīta vēstule<sup>79</sup> sniedz informāciju par Vidzemes pastmeistara ieguldījumu, jātnieku pasta līniju no Kēnigsbergas līdz Dancigai izveidošanā.<sup>80</sup> Interesantas ziņas par pastmeistara Statiusa Šteina un viņa dēla Jakoba Šteina dienesta gaitām un personīgo dzīvi atrodamas abu pastmeistaru vēstuļu norakstos Zviedrijas karalim, kambarkolēģijai un gubernatoram.<sup>81</sup>

Ievērojams skaits avotu Vidzemes 19. gs. pasta vēsturei atrodas arī Igaunijas vēstures arhīva Vidzemes, Igaunijas un Kurzemes ģenerālgubernatora fondā.<sup>82</sup> Pētījumā izmantoti dokumenti par St. Pēterburgas – Rīgas pasta ceļa savienošanu ar Prūsijas pasta tīklu, t. s. “ārzemju pasta”<sup>83</sup> kursēšanas kārtību caur Vidzemi, diližansu līnijas Rīga – Tērbata izveidošanu<sup>84</sup> u. c.

Informāciju par Vidzemes pasta staciju uzturēšanas un darbības jautājumiem sniedz Igaunijas vēstures arhīvas Landrātu kolēģijas fonda lietas.<sup>85</sup> Kā vienu no interesantākajiem avotiem var minēt Vidzemes Landrātu kolēģijas Senātam iesniegto pārskatu par pasta staciju stāvokli 18. gs. vidū<sup>86</sup>, kurā raksturots visu Vidzemes pasta staciju stāvoklis, kā arī izstrādāti perspektīvi maksas aprēķini nepieciešamo ēku jaunbūvēm. Bez tam šeit glabājas vairāku Vidzemes igauņu daļā uzcelto pasta staciju

---

<sup>77</sup> Arhivālijas ar nosaukumu “Postwesen” – EAA, 278. f., 1. apr., (XI-1) līdz (XI-5) lieta.

<sup>78</sup> EAA, 278. f., 1. apr., (XI-1.) l.

<sup>79</sup> Turpat.

<sup>80</sup> Turpat.

<sup>81</sup> Turpat, (XI-5.) l.

<sup>82</sup> Turpat, 291. f.

<sup>83</sup> Turpat, 1. apr., 3750. l.

<sup>84</sup> Turpat, 6642., 7221., 14415. l.

<sup>85</sup> Turpat, 909. f.

<sup>86</sup> Turpat, 1. apr., 168. l.

projekti, tāpat arī reglamentu par pasta staciju iekšējās kārtības noteikumiem, labības sagādi un pasta puīšu dienestu.<sup>87</sup>

No bagātā pasta vēstures tematikai atbilstošā dokumentu klāsta Krievijas Valsts vēstures arhīvā pētījumā izmantotas galvenokārt Pasta un telegrāfa galvenās pārvaldes fonda<sup>88</sup> lietas. Liela materiālu grupa satur Krievijas centrālo varas un pārvaldes iestāžu kā arī Pasta departamenta dažādus rīkojumus, instrukcijas u.t.t. zemākās pakļautības iestādēm.<sup>89</sup> Vairākās lietās apkopoti avoti par Krievijas pasta resora sarunām ar ārvalstīm un noslēgtie sadarbības līgumi.<sup>90</sup> Fondā glabājas Vidzemes guberņas pasta kantora, ģenerālgubernatora, gubernatora un rezidējošā landrāta atskaites<sup>91</sup> par guberņas pasta darbību. Kā saturiski īpaši vērtīgu var atzīmēt 19. gs. sākumā sastādīto detalizēto pārskatu par pasta staciju uzturēšanas izdevumiem, kas glabājas arhīva ģenerālprokurora kancelejas fondā.<sup>92</sup> Vairāki šī arhīva dokumenti sniedz informāciju par pasta maršrutu pilnveidošanu un jaunu pasta funkcionēšanas formu ieviešanu, kā, piem., ātrā jeb “ekstra” pasta izveidošanu no St. Pēterburgas uz Rīgu 18. gs. beigās,<sup>93</sup> vai Rīgas pilsētas pasta izveidošanu 19. gs. 70. gados.<sup>94</sup>

#### d) kartogrāfiskais materiāls

Pētījumā, lai noskaidrotu pasta ceļu tīkla veidošanos un attīstību, izmantotas 18. un 19. gs. Krievijas pasta ceļu un maršrutu kartes, kas glabājas LVVA Karšu un plānu kolekcijā. Kā nozīmīgākās var minēt:

1. 1818. un 1819. g. guberņas mērnika Potita fon Hintcenfelda (*Potitt von Hintzenfeldt*) zīmētā Vidzemes topogrāfiskā pasta karte.<sup>95</sup> Darbs veikts Vidzemes, Igaunijas un Kurzemes ģenerālgubernatora marķīza Filipa Pauluči (*Marquis Filippo Paulucci*) uzdevumā. Kartē attēloti Vidzemi šķēršajošie valsts nozīmes pasta ceļi, pasta stacijas un attālums verstīs starp tām, kā arī katras attālums no Rīgas.

---

<sup>87</sup> Турпат, 362. л.

<sup>88</sup> Российский государственный исторический архив (РГИА), ф. 1289.

<sup>89</sup> Турпат, оп. 1, д. 30.

<sup>90</sup> Турпат, д. 314.

<sup>91</sup> Турпат, д. 57.

<sup>92</sup> Турпат, ф. 1374, оп. 4, д. 19.

<sup>93</sup> Турпат, оп. 1, д. 101.

<sup>94</sup> Турпат, д. 2406.

<sup>95</sup> LVVA, 6828. f., 2. apr., 264. л.

2. Divas valsts zemes mērnika Fr. Ebenšterna (*Fr. Enestern*) 1819. g. zīmētās St. Pēterburgas ceļa kartes: St. Pēterburgas ceļš Rīgas apriņķī un St. Pēterburgas ceļš Valmieras un nelielā daļa Cēsu apriņķī.<sup>96</sup> Darbs izpildīts 17. gs. ceļu karšu izgatavošanas manierē – attēlota ceļa josla, kuras abās pusēs redzamas arī apdzīvotas vietas, ēkas, krogi, bet īpaši rūpīgi ir iezīmētas pasta staciju ēku kompleksi pie Pleskavas ceļa, sākot ar Ādažu un beidzot ar Valmieras pasta staciju. Dokuments dod informāciju gan par ēku skaitu pasta stacijās, gan to kompozicionālo izkārtojumu.

3. 1842. g. Pasta departamenta uzdevumā St. Pēterburgā iespiestā galma padomnieka A. Makarova izgatavotā Krievijas impērijas pasta karte.<sup>97</sup> Tā paredzēta kā pielikums pasta ceļvežiem, kas tika izsūtīti katras guberņas pasta kantorim un attēlo gan Iekškrieviju guberņu, gan Polijas, Somijas gan arī Vidzemes un Kurzemes pasta ceļus, pasta stacijas un attālumus starp tām.

4. 1847. g. Pasta departamenta izdotā Krievijas impērijas pasta karte.<sup>98</sup> Patiesībā tā vairāk atgādina pasta ceļu shēmu, kurā attēloti pasta kantori un pasta stacijas, kur pieņem un izsniedz pasta korespondenci, pasta maršrutu dališanās punkti, attālumi verstīs starp stacijām, kā arī, pielietojot īpašus apzīmējumus, norādīts, cik liela braukšanas takse ir katram pasta ceļam.

5. Ļoti sīku pārskatu par Krievijas Eiropas daļas un Kaukāza pasta ceļiem un zirgu pasta stacijām, sniedz pēc ķeizara pavēles 1852. g. Pasta departamenta izdotā karte.<sup>99</sup> 1856. g. tajā ienestas arī korekcijas, atbilstoši pasta ceļu situācijas maiņai. Karte sastādīta uz 9 lapām, uz 4. lapas attēlotas Baltijas provinces un Polija.

6. Vidzemes gan valsts gan vietējās nozīmes pasta ceļu tīkls 19. gs. vidū redzams Vidzemes guberņas mērnika Joh. H. Galmeistera (*Joh. H. Galmeister*), 1859. un 60. gadu sākumā izgatavotajās Vidzemes pasta kartē.<sup>100</sup> Pēdējā attēlotas gan valsts pasta stacijas, gan arī muižas, kas kalpoja kā vietējo sakaru mezgla punkti. Kartei autors pievienojis arī zirgu pasta staciju, sarakstu un savstarpējos attālumus.

7. Pasta ceļu tīkla un zirgu pasta staciju reorganizācija pēc Rīgas – Tērbatas dzelzceļa atklāšanas attēlota Pasta departamenta 1899. g. izdotajā Vidzemes pasta

---

<sup>96</sup> Turpat, 3. apr., 1281. un 1287. l.

<sup>97</sup> Turpat, 4. apr., 208. l.

<sup>98</sup> Turpat, 7. apr., 64. l.

<sup>99</sup> Turpat, 4. apr., 210. l.

<sup>100</sup> Turpat, 2. apr., 269. l., 265. l.

kartē.<sup>101</sup> Te redzami gan vietējās nozīmes zirgu pasta ceļi, gan dzelzceļa līnijas, gan arī 19. gs. beigās Vidzemē eksistējošais telefona un telegrāfa līniju tīkls.

Arhīva karšu un plānu kolekcijā atrodas arī Straupes zirgu pasta stacijas ģeometriskā karte<sup>102</sup>, ko 1841. g. izgatavojis valsts revizors S. Lemms (*S. Lemm*). Tajā attēlotas stacijai izmantošanā nodoto zemju robežas, kā arī stacijas ēku kompleksa situācijas plāns. Dokumentam pievienots arī sīks zemju un robežas apraksts.

Kaut minētās kartes izstrādājuši profesionāli guberņas mērniki un varētu cerēt, ka to precizitāte un ticamības pakāpe ir visai augsta, tomēr, pasta ceļu attīstību pētot detalizētāk, minētajās kartēs ir pamanītas vairākas neprecizitātes. Galvenā negatīvā tendence – kartes parasti zīmētas ar nelielu situācijas perspektīvu – lēmums par kāda noteikta ceļa posma izveidošanu gan ir pieņemts, taču reālie būvdarbi aizkavējušies. Spilgts piemērs – 1847. g. Krievijas impērijas pasta kartē<sup>103</sup> jau kā funkcionējoša iezīmēta sakaru līnija Limbaži – Straupe – Cēsis. Šajā laikā gan bija pieņemts lēmums par ceļa būvi, bet sakaru līnija reāli sāka darboties vairākus gadus vēlāk.

Runājot par pārējo nepublicēto avotu ticamības pakāpi, tie iedalāmi trīs lielās grupās:

1. Rīkojumi, pavēles, reglamenti un instrukcijas;
2. Dažādas atskaites;
3. Ziņojumi un sūdzības.

Ja pirmās grupas dokumenti nepakļaujas ticamības pārbaudes kritērijiem, tad, izmantojot dažādas atskaites, jāpievērš uzmanība gan atskaites autoram, gan arī mērķim, ko autors ar katru attiecīgo atskaiti iecerējis sasniegt. Pasta staciju kārtējām atskaitēm par pārvaldājumu daudzumu un saņemtajiem ienākumiem, ko sastādīja pasta komisāri, parasti pievienoti arī izvērsti šo pakalpojumu un maksājumu saraksti, līdz ar to datu viltošanas iespējas praktiski tiek izslēgtas. Grūtāk pārbaudāmas ir guberņas pasta kantora Pasta departamenta iesniegtās atskaites; tās ir apkopojošā rakstura, kur minētas tikai ienākumu un izdevumu kopējās summas un galvenās pozīcijas. Īpaša atskaites forma ir pētījumā plaši izmantotie pasta staciju vizitāciju

---

<sup>101</sup> Turpat, 272./2. l.

<sup>102</sup> Turpat, 4. apr., 351<sup>a</sup>. l.

<sup>103</sup> Turpat, 7. apr., 64. l.

protokoli. Tā kā šajā procesā piedalījās abas ieinteresētās puses – gan pasta stacijas komisārs, gan bruņniecības iecelts pārstāvis – kontrolieris, var pieņemt, ka arī šajos dokumentos atspoguļotās ziņas samērā precīzi atspoguļo reālo situāciju.

Ziņojumos, bet sevišķi dažādajās sūdzībās, pieļaujams vislielākais subjektivisma iespaids; nemaz jau nerunājot par dažādu neapmierinātu privātpersonu iesniegumiem, ne vienmēr objektīvi ir arī dažādu sabiedrības grupu un pat iestāžu ziņojumi, sevišķi konflikta situācijās. Tā, piemēram, ilustrācijai var minēt Vidzemes bruņniecības iestāžu saraksti ar Krievijas centrālajām varas 19. gs. vidū un tās cīņu pret centralizācijas tendencēm un privilēģiju saglabāšanu. Šādos gadījumos abu konfliktā iesaistīto pušu dokumentu saturs prasa rūpīgu interešu un situācijas analīzi.

## 2. Publicētie avoti

Pasta vēstures izpētei nozīmīgu informāciju sniedz vairākas avotu publikācijas. Zviedrijas karaļu Vidzemei adresētus likumus, instrukcijas un reglamentus, kā arī vairākas zviedru laika Vidzemes ģenerālgubernatoru patentes jau 1821. g. apkopoja Gustavs Johans fon Budenbroks.<sup>104</sup> Šeit iespiesti gan ģenerālgubernatora Klaudija Tota 1668. g. izdotie “Zemes policijas likumi,” gan vairāki rīkojumi par ceļu būvi, prāmju taksēm, zīmogpapīra ieviešanu u.t.t. Ievērojamu daļu no ļoti plašās Zviedrijas vēstures arhīvā Stokholmā esošās Akseļa Uksenšernas korespodences un apcerējumiem, sākot no 1888. izdevusi Zviedrijas zinātņu akadēmija.<sup>105</sup> Valsts kanclera uzmanības lokā bija arī iekšzemes un iekaroto provinču pasta organizācija. Bez vairākiem citiem pasta vēsturei nozīmīgiem dokumentiem, izdevuma 1. sējumā atrodams 1636. g. nolikums Zviedrijas valsts pasta organizācijas izveidošanai.

Pasta vēstures jautājumu pētīšanu būtiski atviegļina 1881. g. V. D. Ļevinska un I. O. Tokmakova izdotais Krievijas pasta vēstures avotu rādītājs.<sup>106</sup> Autori apzinājuši un publicējuši tēmai atbilstošo Maskavas Ārlietu ministrijas arhīva

---

<sup>104</sup> G. J. v. Buddenbrock. Sammlung der Gesetze, welche des heutige livländische Landrecht enthalten. Bd. II. Theil 1, 2, 3. – Riga, 1821.

<sup>105</sup> Rikskanslern Axel Oxenstiernas skrifter och brevvevling . Utgifna at kongl. Vitterhets – historie- och antiquitets akademien. – Stockholm, 1888 – 1940.

<sup>106</sup> В. Д. Левинский и И. О. Токмаков. Указатель материалов по истории почт в России. – Москва, 1881.

dokumentu sarakstu. Tā kā tieši Ārzemju lietu prikazs 17. gs. un arī vēl 18. gs. sākumā pārzināja un kontrolēja sadarbību ar Vidzemes, t. i. Krievijas “ārzemju pastu” 17. gs., tad šajā dokumentu krātuvē atrodami daudzi tēmas izpētei noderīgi materiāli. Izmantojot V. D. Ļevinska un I. O. Tokmakova rādītāju, plašu Maskavas Ārlietu ministrijas arhīva dokumentu publikāciju sagatavojis I. P. Kozlovskis.<sup>107</sup> Pamatvilcienos saglabājot dokumentu kārtību arhīvā, autors iepazīstina lasītājus ar 108 dokumentu (1665. g. – 1701. g.) precīziem norakstiem. Te atrodamas ziņas par Zviedrijas un Krievijas sadarbību pasta sakaru veidošanā 17. un 18. gs. sākumā, Vidzemes un Krievijas pastmeistaru attiecībām un līgumiem, kā arī Krievijas pasta kursēšanu caur Vidzemi un Kurzemi. Var atzīmēt, ka norakstu izgatavošanas procesā lielu darba daļu veica toreiz vēl Maskavas universitātes students – S. S. Sokolovs, kurš pats vēlāk pievērsies Krievijas pasta vēsturei un par šo tēmu sarakstījis vairākas monogrāfijas.<sup>108</sup>

Nozīmīgu Rīgas pilsētas rātes un maģistrāta kancelejas 18. gs. pirmās puses dokumentu publikāciju, veltītu Rīgas 700 gadu jubilejai, 19. gs. beigās sāka gatavot vācbaltu vēsturnieks Antons Buhholcs. Pasūtītājs bija Rīgas vācu senatnes pētīšanas biedrība (*Die Gesellschaft für Geschichte und Alterthumskunde der Ostseeprovinzen Rußlands*). Nāve (1901. g.) neļāva autoram darbu nobeigt. Iesākto turpināja Augusts Bulmerinks un izdeva A. Buhholca savāktos materiālus trīs apjomīgos sējumos.<sup>109</sup> Pirmajā sējumā ievietotas aktis līdz 1725. g., tātad līdz Pētera I nāvei, otrajā – dokumenti par laiku no 1725. – 1740. g., bet trešais sējums satur visai dažādus materiālus: hronikas, dienasgrāmatas, apsveikuma dzejoļus, pilsētas izdevumu sarakstus u.c. Rātes sēžu protokolos, sarakstē ar augstākstāvošajām iestādēm atrodami ļoti daudzi pasta vēsturei svarīgi fakti, īpaši par pasākumiem sakaru organizācijas atjaunošanai periodā no 1710. – 1721. g.

---

<sup>107</sup> И. П. Козловский. Первые почты и первые почтмейстеры в Московском государстве. Том II (приложение к исследованию). – Варшава, 1913.

<sup>108</sup> Sk. turpmāk literatūras apskatu.

<sup>109</sup> A. von Bulmerincq. Aktenstücke und Urkunden zur Geschichte der Stadt Riga. 1710–1740.; Bd. I – Riga, 1902; Bd. II – Riga, 1903; Bd. III – Riga, 1906.



### 3. Vidzemes pasta vēstures historiogrāfija

Latviešu un baltvācu historiogrāfijā pasta sakaru veidošanās un attīstības process skarts maz un virspusēji. Analizējot Latvijas ceļu, tirdzniecības un transporta problēmas paralēli pamattēmai, nedaudz pasta attīstības jautājumiem savos darbos pieskārušies vairāki pētnieki kā Vilnis Pāvulāns<sup>110</sup>, Arno Teivens,<sup>111</sup> Karls fon Levis of Menārs,<sup>112</sup> Augusts Vilhelms Hupels.<sup>113</sup> Par Vidzemes un Rīgas pasta iestāžu struktūru, to darbības sākumiem un pilnveidošanos, kaut visai konspektīvi, rakstījuši arī vairāki Latvijas un ārzemju filatēlisti.<sup>114</sup> Vairākus rakstus periodikā par pasta vēstures jautājumiem publicējis Juris Jenšs. Viņš apzinājis vairākus Latvijas Valsts vēstures arhīva 17. un 18. gs. dokumentus un uz to bāzes tapuši vairāki faktiem bagāti raksti par Vidzemes un Kurzemes pasta veidošanos 17. gs. un tālāko pilnveidošanos 18. gs., kā arī par Vidzemes krogiem 17. gs.<sup>115</sup> Vairākkārt dažādiem pasta vēstures jautājumiem veltītas publikācijas sastopamas arī pirms Otrā pasaules kara Latvijas sakaru ministrijas Pasta un telegrāfa departamenta izdotā žurnāla "Pasta un Telegrāfa Vēstnesis" neoficiālajā daļā un Latvijas filatēlistu biedrības žurnālā "Pasta un Telegrāfa dzīve". Starp vairākiem, kā saturiski bagātākie, minami ekonomisko zinātņu kandidāta Jura Kļaviņa konspektīvais pārskats par sakaru iespējām Latvijas teritorijā no 13. gs. līdz 20. gs. sākumam,<sup>116</sup> satiksmes ministra Bernharda Einberga raksts par Latvijas pasta organizācijas attīstību 20. gs.<sup>117</sup> un Eduarda Jaunvalka publikācija par sakaru attīstības pirmsākumiem.<sup>118</sup> Tradīciju pēc

<sup>110</sup> V. Pāvulāns. Satiksmes ceļi Latvijā. XIII–XVII gs. – Rīga, 1971.

<sup>111</sup> A. Teivens. Latvijas lauku krogi un ceļi. – Rīga, 1995.

<sup>112</sup> K. von Löwis of Menar. Livländische Verkehrsverhältnisse in älterer und unserer Zeit. – Riga, 1913.

<sup>113</sup> A. W. Huppel. Topographische Nachrichten von Lief- und Estland. I Band – Riga, 1774.

<sup>114</sup> E. Vincovskis. 350 gadi Rīgas pastam. Manuskripts. – Rīga, 1982.

V. Hurt, E. Ojaste. Estland. Philately & Postal Hisstory. Handbook-Catalogue. – Estonian Philatelic Society in Sweden, Estonian Philatelic Society in New York. – 1986.

V. Marcilger. Riga. Die Postgeschichte bis 1919. – Heide, 1987.

<sup>115</sup> G. Jensch. Das Postwesen in Livland zur Schwedenzeit // Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Alterskunde zu Riga. – Riga, 1934 – S. 1–9.

J. Jenšs. Pasta satiksmes vēsture Latvijas teritorijā līdz dzelzceļu atklāšanai // Pasta un Telegrāfa Vēstnesis. – 1937. – Nr. 6. – 346. – 350. lpp.; Nr. 8. – 462. – 466. lpp.

J. Jenšs. Vidzemes krogi XVII gadsimtenī // Valsts arhīva raksti. – Rīga, 1935. – 79. – 94. lpp.

<sup>116</sup> J. Kļaviņš. Pasta satiksme Latvijas teritorijā līdz Latvijas valsts nodibināšanai // Pasta un Telegrāfa Vēstnesis. – 1935. – Nr. 4. – 118. – 120. lpp.

<sup>117</sup> B. Einbergs. Satiksme Latvijā senāk un tagad // Pasta un Telegrāfa Vēstnesis. – 1938. – Nr. 12. – 733. – 743. lpp.

<sup>118</sup> E. Jaunvalks. Pasta satiksme senatnē // Pasta un Telegrāfa Dzīve. – 1940. – Nr. 2. – 36. – 38. lpp.

Otrā pasaules kara turpina emigrācijas Latviešu filatēlistu apvienības Kanādā iznākušais žurnāls "Krājējs". 1973. g. un 1975. g. šeit vairākos turpinājumos publicēts anonīma autora ("E. S") pētījums par Vidzemes senajiem pasta ceļiem.<sup>119</sup> Gan jāpiebilst, ka šī raksta autors pārsvarā izmantojis Viļņa Pāvulāna un Jura Jenša jau minētās publikācijas. Žurnālā publicējušies un par dažiem pasta vēstures jautājumiem rakstījuši arī Latvijā dzīvojošie filatēlisti, kā Egīls Vincovskis<sup>120</sup> un Nikolajs Jakimovs;<sup>121</sup> galveno uzmanību pievēršot filatēliska rakstura problēmām, pasta organizācijas reformām Vidzemē 18. gs. nedaudz apskatījis A. Vēveris.<sup>122</sup> Nopietnākais līdzšinējais ieguldījums Latvijas pasta vēsturē ir Pasta un telegrāfa departamenta 1938. g. izdotais apkopojošā rakstura darbs "Latvijas pasts, telegrāfs un telefons 1918. – 1938."<sup>123</sup> Tas veltīts valsts 20 gadu jubilejai un vēsta par šī perioda sasniegumiem sakaru jomā.

Vairākus Vidzemes pasta vēsturei veltītus rakstus jau publicējusi arī šī pētījuma autore. 1995. g. Cēsu muzeju apvienības rakstu krājumā "Cēsu novada vēsture" ievietots darbs par Straupes zirgu pasta staciju,<sup>124</sup> kurā apskatīta vienas Rīgas – Pēterburgas ceļa pasta stacijas veidošanās, kā arī atsegta tās nozīmīgā loma pasta sakaru nodrošināšanā Vidzemē. Divi autores raksti publicēti žurnālā "Latvijas Arhīvi". 1995. g. 4. nummurā atrodams pētījums par Vidzemes guberņas pasta kantori Rīgā, Kungu ielā Nr. 33,<sup>125</sup> kurā atspoguļota ēku kompleksa veidošanās un celtnu pielāgošana pasta kantora vajadzībām. Gadu vēlāk žurnālā publicēts pētījums par Vidzemes pirmajiem pastmeistariem, pasta organizācijas veidošanos un attīstību 17. gs.<sup>126</sup> Vidzemes pasta veidošanās un attīstības problēmas 17. gs. skartas arī autores darbā "Entstehung und Modernisierung der Post- und Verkehrsverbindung

---

<sup>119</sup> E. S. Senie satiksmes un pasta ceļi // Krājējs. – 1973. – Nr. 2-103, 3-104, 4-105; 1975 – Nr. 3-104, 1-114, 2-115, 4-117, 5-118, 6-119.

<sup>120</sup> Krājējs. – 1968. – Nr. 3-68.

<sup>121</sup> N. Jakimovs. 18. un 19. gadsimtu Rīgas pasta zīmogi dienesta un privātai korespondencei // Krājējs. – 1973. – Nr. 5-106. – 106. – 113. lpp.

<sup>122</sup> A. Vēveris. Krievu cara laika pasts 18. g.s. // Krājējs. – 1973. – Nr. 5-106. – 103. – 106. lpp.

<sup>123</sup> Latvijas pasts, telegrāfs un telefons 1918. – 1938. – Rīga, 1938.

<sup>124</sup> P. Pētersone. Straupes zirgu pasta stacija // Cēsu novada vēsture. – Cēsis, 1995. – 97. – 127. lpp.

<sup>125</sup> P. Pētersone. Guberņas pasta kantoris Rīgā, Kungu ielā Nr. 33 // Latvijas Arhīvi. – 1995. – Nr. 4. – 68. – 76. lpp.

<sup>126</sup> P. Pētersone. Jakobs Bekers un zirgu pasta sākumi Vidzemē 17. gs. // Latvijas Arhīvi. – 1996. – Nr. 3/4.

im Baltikum im 17. Jahrhundert,” kas publicēts Baltijas institūta (Vācijā) izdevumā *Acta Baltica*.<sup>127</sup>

Vidzemes pasta organizācija vēsturiski ietvēra arī Dienvidigauniju un tēmas izpētei būtisku papildinājumu varētu dod mūsu ziemeļu kaimiņu zinātnieku pētījumi. Diemžēl arī viņu līdzšinējais veikums ir visai neliels. Pirmo soli Igaunijas pasta vēstures izpētē ar monogrāfiju par Igaunijas zirgu pasta stacijām spēris igauņu vēsturnieks Ēriks Selli.<sup>128</sup> Izmantojot Igaunijas vēstures arhīva, Latvijas Valsts vēstures arhīva un Krievijas Valsts vēstures arhīva dokumentus, viņš apskatījis 17. – 20. gs. nozīmīgāko pasta maģistrāļu un pasta staciju veidošanos un attīstību. Galveno uzmanību pievēršot Igaunijas teritorijai, autors, analizējot gubernas nozīmes tranzīta maģistrāles, bet vispirms jau svarīgo St. Pēterburgas – Tērbatas – Rīgas pasta ceļu, apskatījis galvenās attīstības fāzes un zirgu pasta staciju funkcionēšanu pamatprincipus visas pasta līnijas kopgarumā, t. i. arī posmam, kas šķērso Latvijas teritoriju.

Igaunijas un Vidzemes krogiem un zirgu pasta stacijām pievērsies arī otrs igauņu zinātnieks Kalvi Aluve.<sup>129</sup> Pēc profesijas arhitekts, autors tēmu atspoguļo no arhitektūras vēstures viedokļa.

Par Vidzemes pastu kā lielvalstu komunikāciju sistēmas sastāvdaļu, rakstījuši vairāki Zviedrijas zinātnieki. Apjomīgu darbu divos sējumos par Zviedrijas pasta vēsturi par godu tā pastāvēšanas 300 gadu jubilejai, 1936. g. Stokholmā publicēja Nils Forsels.<sup>130</sup> Kaut galvenā vērība tajā, protams, veltīta sakaru attīstības vēsturei pašā Zviedrijā, autors tomēr nedaudz pievēršas arī valdības 17. gs. pasta veidošanas un attīstības reformām Baltijas provincēs, salīdzinot šeit notiekošos procesus ar vispārējo sakaru veidošanās gaitu metropolē. Autors pirmo reizi publicējis arī Rīgas pastmeistara Jakoba Bekera 1632. g. pasta kursēšanas shēmu, kuras vienīgais oriģināleksemplārs atrodas Stokholmas vēstures arhīvā. Īsu, konspektīvu Nila Forsela darba tulkojumu 1967. g. publicējis Hamburgā iznākošais filatēlistu žurnāls “*Philatelia Baltica*”<sup>131</sup>, pētījumu izmantojuši arī Stigs Nilebrants un Karls Eriks

<sup>127</sup> P. Pētersone. Entstehung und Modernisierung der Post- und Verkehrsverbindung im Baltikum im 17. Jahrhundert // *Liber Annalis Instituti Baltici Acta Baltica XXXV* – Königstein im Taunus, 1998 – S. 199–218.

<sup>128</sup> E. Selli. Postijaamad riigi jareisija teenistuses. – Tallin, 1976.

<sup>129</sup> K. Aluve. Maakorstid ja hobupostijaamad Eestis. – Tallin, 1976.

<sup>130</sup> N. Forsell. Svenska Postverkets Historia. – Stockholm, 1936.

<sup>131</sup> Schwedens Post im Balticum // *Philatelia Baltica*. – 1967. – Nr. 48 – S. 2–6.

Sternbergs 1974. g. organizētās filatēlijas izstādes “Stockholmia – 74” kataloga rakstā par zviedru pastu Baltijas valstīs.<sup>132</sup>

Pasta vēstures historiogrāfijā būtisku ieguldījumu devuši vācu vēsturnieki. Pirmais, kas nodalīja pasta organizāciju no sākotnējām, primitīvajām sakaru formām, bija vācu zinātnieks R. fon der Borghts. 1912. g. Leipcigā iznākušajā monogrāfijā<sup>133</sup> viņš formulējis pasta organizācijas raksturīgās pazīmes, kā arī skaidrojis tās rašanās vēsturiskos cēloņus. Pētījumus par regulāru pasta izveidošanu starp Zviedriju un 17. gs., 30 gadu kara rezultātā iekarotajām teritorijām Vācijā, kā arī par šeit radītajiem zviedru pasta ceļiem un sakariem ar Vidzemi, vairākkārt publicējis Vācijas pasta vēstures biedrības Frankfurtē pie Mainas izdots žurnāls “Archiv für deutsche Postgeschichte”<sup>134</sup> (kopš 1996. g. tas iznāk ar nosaukumu “Post und Telekommunikationsgeschichte”<sup>135</sup>), Pasta preses pārvaldes žurnāls “Archiv für Post und Telegraphie”<sup>136</sup>, kā arī Volkanga Loca Berlinē 1989. g. izdots rakstu krājums

---

<sup>132</sup> St. Nilebrant, K. E. Stenberg. Schwedische Post in den Baltischen Ländern // Stockholmia 1974. – Stockholm, 1974 – S. 81–94.

<sup>133</sup> R. von der Borgh. Das Verkehrswesen. – Leipzig, 1912.

<sup>134</sup> H. Andrasch. Mit der Postjacht Stralsund–Wittow – Ystadt // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1957 – Heft 1 – S. 38–40.

L. Dube. Die Königlich Schwedisch-Pommersche Post in Meklenburg // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1977 – Heft 2 – S. 67–88.

K. Grintsch. Die Post der alten See- und Hansestadt Wismar // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1970 – Heft 2 – S. 100–124.

P. G. Heurgren. Schwedischer Postkutschenverkehr zwischen Hamburg und Bremen zu Anfang des 18. Jahrhunderts // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1962 – Heft 1 – S. 13–15.

H. Hübner. Die Schwedische Post in Schleswig-Holstein und Hamburg // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1958 – Heft 1 – S. 32–41.

A. Koch. Der Diligenceverkehr in Schwedisch-Pommern und auf dem Kurs Stralsund – Hamburg im 17. und 18. Jahrhundert // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1970 – Heft 1 – S. 53–66.

K. H. Kremer. Johann von den Birghdem 1582–1645 des deutschen Kaisers und des schwedischen Königs Postmeister zu Frankfurt am Main // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1984 – Heft 1 – S. 34–41.

H. Roessner. Postgeschichtliches aus den Herzogtümer Bremen und Verden zur Schwedenzeiten // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1964 – Heft 1 – S. 47–58.

<sup>135</sup> H. J. Borgwardt. Das Posthaus Wittow – vor ca 300 Jahren eine kleine Festung an der Ostseeküste // Post und Telekommunikationsgeschichte. – 1996 – Heft 1 – S. 15–17.

<sup>136</sup> Frank. Die Dreihundertjahrfeier der Königlich Schwedischen Post // Archiv für Post und Telegraphie. – 1936 – Nr. 7 – S. 177–183.

A. Gallitsch. Danzigs ältere Postgeschichte // Archiv für Post und Telegraphie. Jg. 64. – Berlin, 1936 – S. 220–233.

“Deutsche Postgeschichte”<sup>137</sup>. Pārsvārā katrs no šiem autoriem apskatījis kādu laika un tematiskā ziņā samērā ierobežotu pasta vēstures problēmu, kā, piem., pirmo zviedru pastmeistaru darbību Leipcīgā un Frankfurtē pie Mainas, zviedru pasta iestādes darbu Vismārā, zviedru pasta līnijas starp Hamburgu un Brēmeni izveidošanu u.t.t., taču kopumā no tiem var iegūt visai pilnīgu priekšstatu par Zviedrijas valdības centieniem izveidot laikam atbilstošu sakaru sistēmu starp metropoli un iekarotajām provincēm, par Baltijas un Ziemeļvācijas provinču savstarpējiem sakariem un Vidzemes pasta līniju iekļaušanu zviedru Baltijas jūru aptverošajā sakaru lokā.

Vidzemes pastmeistara diplomātisko sadarbību un noslēgtos līgumus ar Dancigas, Kēnigsbergas un nedaudz vēlāk ar Branderburgas-Prūsijas pastmeistariem, jau 19. gs. vidū uzrakstītajā Prūsijas pasta vēsturē apskatījis Prūsijas valsts pasta sekretārs un valsts ministrs, zinātņu doktors Heinrihs fon Stefans. Vēlāk viņa darba turpinātājs – valsts pasta ministrijas sekretārs Karls Zauters šo pētījumu praktiski negrozītā veidā iekļāva 1928. g. Berlīnē izdotajā divsējumu darbā par Prūsijas pasta vēsturi.<sup>138</sup> Par Jakoba Bekera aktivitātēm jaunu pasta līniju veidošanā un diplomātiskajiem sakariem ar Branderburgas-Prūsijas kūrfirstu, 1937. g. publicētajā pētījumā par Dancigas – Hamburgas pasta ceļa izveidošanu un funkcionēšanu vidū raksta arī Alberts Galličs.<sup>139</sup>

Prūsijas sakaru attīstības vēsturei, kurā savu noteiktu vietu ieņem sakaru veidošana ar Baltijas provincēm, pievērsusies arī Austrum- un Rietumprūsijas zemju vēstures pētīšanas komisija, kura šai tēmai veltījusi divas gadskārtējās sēdes, kas notika – 1989. g. Rotenburgā/Vimmē un 1991. g. Libekā. Šeit nolasītos referātus apkopoja un 1994. g. publicēja.<sup>140</sup> Krājuma tematika ir visai daudzpusīga: vācu

---

<sup>137</sup> G. Barudio. Zu Treuen Händen. Schwedens Postwesen im Teutschen Krieg 1618 – 1648 // Deutsche Postgeschichte. Essays und Bilder. Herausgegeben von Wolfgang Lotz. – Berlin, 1989 – Seite 67–76.

D. Pfaeler. Orientierung vor und auf der Reise. Gedruckte kartographische Hilfsmittel zur Reiseplanung vom 16. bis 18. Jahrhundert. – Seite 105–122.

M. Puhle. Das Gesandten- und Botenwesen der Hanse im späten Mittelalter. – Seite 43–56.

E. Rotter. Die Organisation des Briefverkehrs beim Deutschen Orden. – Seite 23–42.

B. Scheidmüller. Briefe und Boten im Mittelalter. – Seite 10–22.

<sup>138</sup> H. von Stephan, K. Sautter. Geschichte der Preussischen Post // K. Sautter. Geschichte der deutschen Post. I Teil. – Berlin, 1928.

<sup>139</sup> A. Gallitsch. Der Hamburg–Danziger (pommersche) Postkurs // Archiv für Post und Telegraphie. Jg. 65 – Berlin, 1937 – S. 69–111.

<sup>140</sup> Nachrichten und Kommunikationswesen im Preussenland. Institut Norddeutsches Kulturwerk. – Lüneburg, 1994.

ordeņa pasta funkcionēšana 15. gs. sākumā,<sup>141</sup> Prūsijas hercoga pasta kurjeru darbība 16. gs. beigās un 17. gs. sākumā,<sup>142</sup> Austrumprūsijas pasta vēsture no 18. līdz 19. gs. vidum<sup>143</sup> un arī vēlāk.<sup>144</sup> Īpaši atzīmējams ir krājumā ievietotais Heinca Lingenberga pētījums par Prūsijas senajām pasta kartēm,<sup>145</sup> kur vēsturiskā attīstībā apskatīti galvenie sakaru maršruti, starp tiem arī pasta ceļi, kas saistīja Prūsijas pilsētas ar Baltijas provincēm un Rīgu.

Par Vidzemes pasta vēsturi 18. un 19. gs. no Krievijas interešu viedokļa, rakstījuši vairāki zinātnieki. Tā kā Latvijas teritoriju šķērsoja Krievijas nozīmīgākie pasta ceļi un šī Baltijas province spēlēja ļoti būtisku lomu kopējās sakaru organizācijas attīstībā, tai lielāka vai mazāka uzmanība pievērsta visos nopietnākajos Krievijas pasta vēstures pētījumos. Kā viens no pirmajiem nopietnākiem pētījumiem 19. gs. vidū iznāca O. Bržozovska pētījums par Krievijas pasta nozares reglamentējošās likumdošanas attīstību.<sup>146</sup> Tas ir apkopojoša rakstura – šeit vienkopus atrodams gandrīz viss, kas līdz tam laikam dažādos rakstos publicēts par krievu pasta vēsturi. Autors saskatījis un veiksmīgi atspoguļojis pirmo Krievijas pasta organizāciju ietekmi uz valsts ekonomikas, zinātnes un kultūras attīstību; izmantojot vairākus veiksmīgus piemērus, viņš noskaidrojis kopīgo un atšķirīgo krievu un rietumvalstu sakaru organizācijās.

Divus satura ziņā līdzīgus rakstus par godu Krievijas pasta divsimtgadu jubilejai 1864. g. publicēja A. Fabriciuss.<sup>147</sup> Autors pievērsies krievu pasta

---

<sup>141</sup> A. Radziminski. Briefe der Hochmeister des Deutschen Ordens an den Stadtrat von Thorn in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Funktionweise der Deutschordenspost // Nachrichten und Kommunikationswesen im Preussenland. Institut Norddeutsches Kulturwerk. – Lüneburg, 1994 – S. 11–28.

<sup>142</sup> E. B. Körber. Botenwesen im Herzogtum Preußen von 1525 bis 1618 // Nachrichten und Kommunikationswesen im Preussenland. Institut Norddeutsches Kulturwerk. – Lüneburg, 1994 – S. 29–46.

<sup>143</sup> E. Vogelsang. Ostpreußens Post vom 18. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts // Nachrichten und Kommunikationswesen im Preussenland. Institut Norddeutsches Kulturwerk – Lüneburg, 1994 – S. 47–70.

<sup>144</sup> G. Brandtner. Aus der Postgeschichte Ostpreußens 1850 bis 1945 // Nachrichten und Kommunikationswesen im Preussenland. – Institut Norddeutsches Kulturwerk – Lüneburg, 1994 – S. 71–92.

<sup>145</sup> H. Lingenberg. Das westpreußische Postwesen im Lichte der alten Kartographie vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis ca 1840 // Nachrichten und Kommunikationswesen im Preussenland. Institut Norddeutsches Kulturwerk. – Lüneburg, 1994 – 93–144.

<sup>146</sup> О. Бржозовский. Историческое развитие постановлений русского законодательства по почтовой части // Юридический сборник, изд. Д.М. Мейэром. – Казань, 1855.

<sup>147</sup> А. Фабрициус. Почта и народное хозяйство в России в 17 столетии // Эпоха, 1864; Zur geschichte des russischen Postwesens. – Riga, 1865.

sākumiem, apskatījis pirmos noslēgtos pasta līgumus ar Zviedriju un Prūsiju. Kā papildinājums iepriekšējiem pētījumiem kalpo darbā izmantotās vairāku rietumu autoru atziņas par Maskavas valsti 17. gs., tās galvenajām sakaru maģistrālēm, tirdzniecības sakariem un cenu politiku.

Apjomīgu patstāvīgu pētījumu ar Krievijas pasta vēsturi 19. gs. beigās publicēja I. P. Hruščovs.<sup>148</sup> Viņš izmantojis daudz jaunus, līdz tam npublicētus materiālus, starp tiem arī vairākus no Maskavas Ārlietu ministrijas arhīva. Taču to atšifrēšana autoram nereti sagādājusi grūtības, kā rezultātā darbā ieviesušās vairākas neprecizitātes un pat satura kļūdas, par ko viņu pamatoti vairākkārt kritizējuši vēlākie autori.

Hruščova monogrāfija mudināja A. Brikneru<sup>149</sup> nedaudz oponentējot, publicēt savas domas par konkrētiem pasta vēstures jautājumiem. Izmantojot vairākus iepriekšējā autora atklātos avotu materiālus, viņš analizējis ārzemnieku lomu Krievijas pasta organizācijas veidošanā 17. un 18. gs. Šo pašu tēmu Brikners jau plašāk atspoguļojis arī savā pēc četriem gadiem Gotā izdotajā monogrāfijā par Eiropas ietekmi Krievijā.<sup>150</sup>

1903. g. klajā nāca I. N. Sokolova monogrāfija par Krievijas pastu Pētera I laikā.<sup>151</sup> Darbā, izmantojot ievērojamu skaitu arhīvu dokumentu, detalizēti atspoguļots, kā Krievijas pasta organizācijā centrālo vietu sāka ieņemt St. Pēterburga, kā veidojās un atjaunojās maģistrāles, kas jauno galvaspilsētu saītiņa ar pārējiem Krievijas apgabaliem un ārzemēm. Daudz uzmanības autors pievēršis tā laika diviem nozīmīgākajiem pasta ceļiem: Maskava – St. Pēterburga un St. Pēterburga – Rīga.

1913. g. kā dāvanu Romanovu dinastijas 300 gadu jubilejai, Varšavas universitāte publicēja I. P. Kozlovska monogrāfiju par pirmajiem Krievijas pastmeistariem.<sup>152</sup> Darbs veidots divos sējumos, pirmajā sējumā apskatīta Krievijas pasta veidošanās un funkcionēšana 17. gs. otrajā pusē, galveno uzmanību pievēršot

---

<sup>148</sup> И. П. Хрущов. Очерк ямских учреждений от древности до царствования Екатерины II. – Ст. Петербург, 1884.

<sup>149</sup> A. Brückner. Russisches Postwesen im 17 und 18 Jahrhundert // Zeitschrift für allgemeine Geschichte. – 1884 – Heft XII.

<sup>150</sup> A. Brückner. Die Europäisierung Russlands. Land und Volk. – Gotha, 1888.

<sup>151</sup> И. Н. Соколов. С. Петербургская почта при Петре Великом. – С. Петербург, 1903.

<sup>152</sup> И. П. Козловский. Первые почты и первые почтмейстеры в Московском государстве. Опыт исследования некоторых вопросов из истории русской культуры во 2-й половине XVII века. Том I, II – Варшава, 1913.

posta ceļam no Maskavas uz Novgorodu un tālāk rietumu virzienā uz ārzemēm. Izmantojot Maskavas Ārlietu ministrijas arhīva materiālus, autors ļoti sīki analizējis šīs līnijas funkcionēšanu. Darbā izteiktās atziņas par “ārzemju pasta” organizēšanu un funkcijām ir aktuālas arī šodienas pētniekiem. Monogrāfijas tekstuālajai daļai pievienotais pielikums, kurā publicēti tēmai atbilstošie dokumenti no Maskavas Ārlietu ministrijas arhīva izdalīts atsevišķā – 2. sējumā.

1927. g. nāca klajā K. Bazilēviča darbs par Krievijas pasta attīstību 19. gs.<sup>153</sup> Darbs domāts plašam lasītāju lokam, tādēļ autors pasta organizācijas stāvokli simts gadu ilgā periodā izklāstījis viegli saprotamā, populārā veidā. Darba uzdevums – parādīt, kā līdz ar 19. gs. straujo tehnikas un ražošanas spēku attīstību, laikam līdzī augs arī pasta organizācija. Pētījums veikts, izmantojot Pasta departamenta un Galvenās Pasta un telegrāfa pārvaldes arhīva materiālus.

Vairākas Krievijas pasta vēsturei veltītas monogrāfijas nāca klajā arī pēc otrā pasaules kara. 1969. g. PSRS Sakaru ministrijas izdeva M. N. Vitaševskas Krievijas pasta sākumiem veltītu monogrāfiju.<sup>154</sup> Darbā atspoguļota pasta sakaru attīstība no pašiem pirmsākumiem līdz 17. gs. beigām. Diemžēl tieši Vidzemes pasta vēsturei saistošajās nodaļās par krievu pasta saistību ar ārzemju, t. i. zviedru, un vācu pasta organizācijām lielā mērā atkārtoti jau minēto autoru – Hruščova, Kozlovska, Sokolova u.c. atziņas un secinājumi.

PSRS filatēlistu biedrības preses un propogandas daļa 1977. un 1979. g. izdeva A. N. Vigīļeva sarakstīto divsējumu Krievijas pasta vēsturi.<sup>155</sup> Monogrāfijā apskatīti krievu pasta attīstības galvenie posmi, sākot no 9. gs. līdz 17. gs. vidum (I. sējums) un no 17. gs. otrās puses līdz 18. gs. otrajai pusei (II. sējums). Autors iepazīsies ar daudzām senajām hronikām, izmantojis Maskavas seno aktu un Ārlietu ministrijas arhīva materiālus. N. Vigīļevs, atšķirībā no agrākiem autoriem izvirza domu, ka krievu zemēs vismaz vasaras periodā regulāri pasta sakari eksistējuši jau 17. gs. pirmajā ceturksnī. Monogrāfijā apkopotas arī agrāko Krievijas pasta vēstures pētnieku, sevišķi I. N. Sokolova un I. J. Gurlanda atziņas, bet nodaļu par 17. gs. “aizjūras pastu”, kā autors pats norādījis darba ievadā, viņš pilnībā pārpublicējis no

<sup>153</sup> К. Базилевич. Почта в России в XIX веке. – Москва, 1927.

<sup>154</sup> М. Н. Виташевская. Старинная русская почта. – Связьиздат, 1969.

<sup>155</sup> А. Н. Виги́лев. История отечественной почты. – Часть I – Москва, 1977; Часть II – Москва, 1979.



\* \* \*

Latvijas pasta un sakaru veidošanās un attīstības procesa dziļāka izpēte un analīze ir vēsturnieku neskarta joma. Līdzšinējie latviešu un baltvācu autori pētījumos apskatījuši vai nu kādu šauru Vidzemes komunikāciju attīstības posmu, vai nedaudz pieskārušies jautājumam kā galvenās tēmas blakus problēmai. Gan Zviedrijas, gan Krievijas sakaru vēstures pētījumos autori galveno vērību pievērsuši savas valsts pasta un transporta kopējo attīstības tendenču analīzei, parasti uzsverot centrālo reģionu nozīmi notiekošajos procesos un piešķirot tiem galvenā virzītājspēka lomu. Kaut Vidzemes sakaru tīkls savā laikā bija abu minēto valstu komunikācijas sistēmu neatņemama sastāvdaļa, tā darbība un nozīme ārzemju autoru darbos atspoguļota ļoti virspusēji.

Pētījums par Vidzemes pasta vēsturi ir izstrādāts galvenokārt izmantojot arhīva materiālu, tas ir mēģinājums sniegt plašāku ieskatu Vidzemes sakaru sistēmu veidošanās un attīstības procesos.

# I NODAĻA



## VIDZEMES PASTS 17. gs. – ZVIEDRIJAS SAKARU ORGANIZĀCIJAS SASTĀVDAĻA

## 1. Livonijas iedzīvotāju informācijas apmaiņas iespējas viduslaikos

Viduslaikos informācijas nosūtīšana adresātam pārsvarā bija katra indivīda privāta lieta. Eiropā pastāvošā valstu decentralizācija sakaru attīstību neveicināja – iedzīvotāju intereses reti sniedzās pāri tuvākajām robežām, rakstīt pratēju bija maz, arī starp augstāko aprindu pārstāvjiem. Stāvoklis uzlabojās tikai pēc krusta kariem,<sup>1</sup> kad pilsētu pakāpenisks uzplaukums un starpvalstu tirdzniecības aktivizēšanās radīja jaunus apstākļus sakaru attīstībai.

Latvijas un Dienvidigauņas teritorijā 13. gs. izveidojās valstu konfederācija – Livonija, kurā ietilpa Rīgas virsbīskapa, Kurzemes, Tērbatas un Sāmsalas bīskapu un Livonijas ordeņa mestra zemes. Tā savukārt bija Sv. Romas ķeizārvalsts sastāvdaļa. Tādēļ pirmās organizētās kurjeru kursēšanas pazīmes parādījās virzienos, kas saistīja šejienes valstiņu pārvaldes iestādes ar Romas ķeizaru vai Romas pāvestu.

Vēsturiski senākā viduslaiku kurjeru organizācija bija garīdzniecībai, jo atšķirībā no laicīgās varas, baznīca viduslaikos bija palikusi stingri centralizēta un centās uzturēt nepārtrauktus sakarus ar savām iestādēm visattālākajās zemēs. Par pasta satiksmi visvairāk rūpējās klosteri. Itālijā, Francijā un Vācijā dibināti, tie pamazām izplatīja savu darbību uz citām zemēm, arī Vidzemi. Būdami ievērojami kultūras un garīgās dzīves centri, klosteri ar korespodenci apmainījās samērā regulāri. Savstarpēji sakari bija nepieciešami arī viena ordeņa brāļiem, kas dzīvoja dažādās Eiropas vietās. Pastu no viena klostera līdz otram nogādāja mūki vai klostera kalpotāji. Viņi pārvarēja ļoti lielus attālumus, nereti šķērsojot pat vairākas valstis. Kā samaksu par piedāvāto naktsmāju šie mūki bieži ņēma līdzi arī privātas vēstules. Tādējādi 13. – 15. gs. klosteru sūtņi un klejojošie mūki ļāva uzturēt sakarus starp Livonijas bīskapa zemēm, Romas pāvestu un citām Eiropas valstīm.

Attīstoties tirdzniecībai, klosteru sūtņu neregulārie, ļoti lēnie tempi un maršrutu specifika vairs nevarēja apmierināt augošās vajadzības pēc intensīvākiem

---

<sup>1</sup> Eiropas tautu kari pret musulmaņiem, kas svēta kapa atsvabinašanas vārdā 11. – 13. gs. izciniti pāvesta vadībā.

sakariem. Tādēļ feodālās tirgotāju apvienības un amatnieku cunftes bija ieinteresētas radīt jauna tipa sakaru sistēmu. Plašs un stabils sūtņu dienests ar centru Libekā tika izveidots Hanzas savienībai. Par atbalsta punktiem tā izmantoja savienībā ietilpstošās pilsētas, kas bija ne vien ekonomiskie centri, bet atradās arī ceļu krustpunktos. Daļa no šīm pilsētām tieši ietilpa sakaru tīklā, daļā dzīvoja sūtņi – profesionāļi, kas bija apvienojušies cunftē. Hanzas sakaru ceļi šķērsoja gandrīz visu Eiropu; tie sniedzās no Rīgas līdz Amsterdamai un Antverpenei.<sup>2</sup> Sūtījumus pārvadāja pēc stafetes principa, kurjeri pārvietojās regulāri un precīzi. Hanzas sūtņu tiesības un pienākumus reglamentēja īpašs 1580. g. izdots likums;<sup>3</sup> tas noteica arī ziņnešu darba algas un maršrutus. No Eiropas pilsētām – Nirnbergas, Leipcigas, Dancigas uz Rīgu kursēja Breslavas ziņneši. Savukārt Leipcigas ziņneši devās līdz Nirnbergai, Magdeburgai, Berlīnei, Braunšveigai, Hamburgai, Drēzdenei, Prāgai un Vīnei. Svarīga loma šai sakaru tīklā bija Nirnbergas, Augsburgas un Regensburgas kurjeriem, ar kuru palīdzību korespodenci varēja nosūtīt uz dienvidiem. Var atzīmēt, ka, piem., Augsburgas ziņneši 8 dienās sasniedza Venēciju.<sup>4</sup>

Kaut arī Hanzas sakari kalpoja galvenokārt tikai ģilžu un cunftu vajadzībām, tajā jau manāmas visai progresīvas iezīmes, jo pakāpeniski tiesības izmantot šo dienestu ieguva samērā plaši iedzīvotāju slāņi. Bremzējošs faktors to izplatībai bija visai augstā cena par korespodences piegādāšanu, īpaši no lielākiem attālumiem. Grūtības un apšikums pilsētu tirgotāju sakaru organizācijā sākās ar brīdi, kad privāto korespodenci sāka pārvadāt arī dažādās valstīs izveidotie valdības sakaru dienesti. Radās ļoti sīva konkurence, kurā pilsētām pakāpeniski bija jāatkāpjas.

13. gs. paralēli Hanzai savu sakaru sistēmu veidoja arī Vācu bruņinieku ordenis, kura sūtņi uzturēja kontaktus starp ordeņa galveno mītni Marienburgā, iekarotajām teritorijā Austrumprūsijā, Livonijā, Lietuvā un Romas pāvestu. Ordeņa maršruti sniedzās arī līdz Anglijai, Dānijai, Norvēģijai, Krievijai, Ungārijai un Romai.<sup>5</sup> Vēstuļu un citu dokumentu nosūtīšanu nodrošināja īpaši ierēdņi un kalpotāji. Galvenais sakaru lietu pārzinātājs bija t.s. “vēstuļu maršals” (*Briefmarschalk*). Marienburgā un atsevišķās komturejās atradās speciāli par

<sup>2</sup> W. Grallert. *Erdball ohne Grenzen*. – Leipzig-Jena-Berlin, 1964. – S. 36.

<sup>3</sup> J. Kļaviņš. *Pasta satiksme Latvijas teritorijā līdz Latvijas valsts nodibināšanai // Pasta un Telegrāfa Vēstnesis*. – 1935. – Nr. 4.

<sup>4</sup> Turpat.

<sup>5</sup> R. von der Borcht. *Das Verkehrswesen*. – Leipzig, 1912. – S. 573.

sakariem atbildīgi bruņinieki, kuru pienākumos ietilpa korespodences šķirošana un ziņnešu kontrole. Ordeņa kurjeru pienākumus veica ordeņa vasaļi. Ļoti svarīgas ziņas tika sūtītas ar speciālu sūtni.<sup>6</sup> Parasti Marienburgas ordeņa kanceleja vēstules uz ārzemēm nosūtīja līdz pilij pie ordeņa valsts robežas, no kurienes tad ar kurjeriem – jātniekiem tās nogādāja tālāk. Nozīmīgākajos centros bija iespēja nomainīt nogurušos zirgus un ziņnešus. Ordeņa sakaru sistēmā bija iekļauta arī Livonija. Livonijas “vēstuļu maršals” dzīvoja Cēsu pili, kopā ar ordeņa mestru.<sup>7</sup> Vietējie ordeņa kurjeri – viņu pienākumus nereti veica arī Livonijā dzīvojošie brīvēmnieki<sup>8</sup> – vēstules nogādāja samērā ātri. Tā 16. gs. sākumā ordeņa mestra vēstule no Rīgas Mēmeli sasniedza pēc četrām dienām, Sāmsalas bīskapa vēstule no Hāpsalas Elbingā nonāca pēc 14 dienām, bīskapa vēstule no Rūjienas uz Rēveli – pēc septiņām, no Zaļeniekiem uz Daugavgrīvu – nākošajā dienā.<sup>9</sup> Ir saglabājusies pēdējā Vācu ordeņa mestra Gotharda Kethera 1560. g. 13. janvārī sūtītā vēstule Rēveles birģermeistaram un rātei, uz kuras blakus adresei ir vēstules sūtīšanas rīkojums: “Illich, Illich, Illich durch tagk und nacht bey gewisser reitender post vortzuschicken bey leibes straff hiran meiglichen gelegen.”<sup>10,11</sup> Samaksa par vēstules nogādāšanu ziņnešiem ir bijusi dažāda. Ir ziņas, ka 15. gs. vēstules nosūtīšana no Rīgas uz Mēmeli maksājusi 4 ½ mārkas, uz Rēveli – 1 mārkū, uz Koknesi – 2 mārkas.<sup>12</sup>

Minētās Eiropā izveidojušās sakaru katra apkalpoja kādas šauras ļaužu grupas vajadzības un plaši sabiedrības slāņi pakalpojumus izmantot nevarēja. Šajā sakaru attīstības fāzē reglamentēti bija tikai maršruti, pa kuriem kursēja zināms skaits ziņnešu, bet zirgu maiņas vietas bija izveidotas tikai Vācu ordeņa kurjeriem. Sakari bija nedroši un neregulāri, kurjeri ceļā devās tikai nepieciešamības gadījumā. Pakalpojuma izmantotāju loks bija skaitliski neliels, tādēļ sistēmas uzturēšanas izmaksas bija visai augstas; ar retiem izņēmumiem tā neatmaksājās un sekmīgai funkcionēšanai bija nepieciešams ieguldīt papildlīdzekļus.

<sup>6</sup> V. Pāvulāns. Satiksmes ceļi Latvijā. XIII – XVII gs. – Rīga, 1971. – 211. lpp.

<sup>7</sup> Livländische Güterurkunden von Hr. Bruiningk. Band II. – Rīga, 1923. – Nr. 442.

<sup>8</sup> Vidzemes tiesību vēstures avoti. – Rīga, 1941. – Nr. 97.

<sup>9</sup> V. Pāvulāns. – 211. lpp.

<sup>10</sup> Steidzīgi, steidzīgi, steidzīgi pa dienu un nakti ar ziņnesi–jātnieku tālāk sūtīt, bridinot ar miesas sodu (*vācu val.*)

<sup>11</sup> A. Teivens. Latvijas lauku krogi un ceļi. – Rīga, 1995. – 49. lpp.

<sup>12</sup> Turpat.

Tikai 16. gs. otrajā pusē un 17. gs., pieaugot nepieciešamībai pēc intensīvākas informācijas apmaiņas, sakaru sistēma pakāpeniski sasniedza līmeni, kad tā kļuva pieejama iedzīvotājiem. Tas notika vienlaicīgi ar sabiedriskajām reformām un visas sabiedrības redzes loka paplašināšanos, ko veicināja jūras braucēju lielie atklājumi, grāmatu iespiešanas sākumi, zinātņu attīstība, baznīcas reforma un neierobežotās valdnieku varas arvien augošās vajadzības. Tāpat kā zinātņu apvērsums nenotika pēkšņi un negaidīti, tā arī pasta sakaru attīstība bija ilglaicīgs process. To virzīja arvien pieaugošā nepieciešamība pēc sakariem, kas kalpotu visas sabiedrības interesēm.

Pāreja uz sakaru sistēmas jauno attīstības fāzi notika visā Eiropā, taču ne visās valstīs vienlaicīgi. Par pirmo pasta organizācijas pazīmi var uzskatīt pasta tarifu ieviešanu. Šis termins parādījās 16. gs. beigās Francijā: 1576. g. Heinrihs III (1551–1589) izdeva rīkojumu, ka par vēstuļu un citu sūtījumu pārvadāšanu ir jāmaksā noteikta cena. Tomēr, līdz pirmā mēģinājuma ieviešanai praksē pagāja gadi. Vispārējs pasta tarifs Francijā tika noteikts 1627. g.,<sup>13</sup> Anglijā – 1635. g.,<sup>14</sup> Zviedru Vidzemē – 1639. g., bet pašā Zviedrijā – 1643. g.<sup>15</sup>

Tādējādi, sākot ar 17. gs., Eiropā pasta priekšvēstures garais posms bija noiets un vairākās valstīs bija radīti priekšnoteikumi, lai turpmāk visai strauji – dažu desmitu gadu laikā – pasts vairumā valstu kļūtu par publiski tiesisku iestādi, kuras galvenais uzdevums vēl šodien ir apmierināt sabiedrības informācijas apmaiņas vajadzības.

## 2. Pirmās zviedru regulārā pasta līnijas

Minētie sabiedrības attīstības process noritēja arī teritorijā pie Baltijas jūras, kas pēc Livonijas ordeņa valsts sabrukuma, apvienojot Rīgas, Cēsu, Valmieras, Valkas, kā arī Tērbatas (*Dorpat, Tartu*), Pērnavas, Fellinas (*Fellin, Viljandi*) apriņķus, izveidojās par atsevišķu administratīvu vienību – Vidzemi. Pēc Livonijas kara – ar 1629. g. Altmarkas pamiera līgumu – Vidzeme tika iekļauta Zviedrijas

---

<sup>13</sup> W. Grallert. – S. 41.

<sup>14</sup> R. von der Borcht. – S. 575.

<sup>15</sup> N. Forsell. Svenska postverkets historia på generalpoststyrelsens uppdrag. Bd. II. – Stockholm, 1936. – s. 200.

valsts sastāvā, kas tad jau bija izveidojusies par spēcīgu Eiropas monarhiju. Gustava Ādofa valdīšanas laikā (1611–1632) tika veiktas virkne progresīvu reformu gan ekonomiskā un politiskā, gan militārā jomā. Uzplauka metalurģiskā rūpniecība, radās jaunas pilsētas, strauji aktivizējās jūrniecība un tirdzniecība, nostiprinājās armija un jūras flote. Tas ļāva Gustavam Ādolfam 1613. g. ar panākumiem beigt karu pret Dāniju<sup>16</sup> un veiksmīgi karot ar Krieviju.<sup>17</sup>

Saimnieciskais uzplaukums un aktīvā ārpolitika radīja nepieciešamību pēc labiem sakariem un arī priekšnoteikumus to attīstībai. Zviedrijas pirmās pasta sakaru līnijas izveidojās nevis valsts iekšienē, bet gan savienoja Stokholmu ar citām Eiropas valstīm un iekarotajām provincēm. Jau 1612. g. tika noslēgtas nepieciešamās vienošanās ar vietējām varām par Zviedrijas valdības korespondences pārvadāšanu cauri Dānijai un Šlesvīgas – Holšteinas hercogistei uz Hamburgu.<sup>18</sup> Šiem sakariem tika izmantoti speciāli kurjeri, kuri sākotnēji kursēja neregulāri, “pēc vajadzības”. Karaļa uzdevumā 1620. g. Aksels Uksenšerna (*Axel Oxenstierna*) izveidoja Hamburgā pastāvīgi darbojošos pasta kantori. Par zviedru “diplomātisko rezidentu” šeit iecēla holandiešu Lēnartu van Zorgen (*Leenart van Sorgen*), kura uzdevums bija ne tikai iegūt visu iespējamo vietējo informāciju, bet arī izveidot un nodrošināt regulāru zviedru valdības korepondences nosūtīšanu no Hamburgas, cauri Šlesvīgai-Holšteina uz Helsingēru (*Dānijā*) un tālāk pāri zundam līdz Zviedrijas robežstacijai Markaridā.<sup>19</sup> Pastu no Hamburgas uz Markaridu pārvadāja regulāri reizi nedēļā, kurjeri, noteiktās vietās mainot zirgu, pārvietojās nepārtraukti, un galamērķi sasniedza piecās dienās.<sup>20</sup> 1626. g. par Hamburgas pastmeistaru kļuva Andersss Svensons (*Anders Swenson*), viņu visai drīz amatā nomainīja Johans Adlers Salvius (*Johann Adler Salvius*), tad Andreass Vehels (*Andreas Wechel*). Sākot ar 1632. g., šo pasta līniju drīkstēja izmantot arī privātpersonas.

---

<sup>16</sup> 1613. g. janvārī tika noslēgts Knēredas miera līgums, kā rezultātā Zviedrija atguva Kalmāru, Ēlandu un Elsborgu.

<sup>17</sup> 1617. g. febrārī starp Zviedriju un Krieviju tika noslēgts līgums, kā rezultātā Zviedrija ieguva Karēliju un Ingermanlandi (apgabals gar Ņevas krastiem un Somu jūras līci līdz Narvai, vēlākā St. Pēterburgas guberņa.)

<sup>18</sup> H. Hübner. Die schwedische Post in Schleswig-Holstein und Hamburg // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1958 – Heft 1. – S. 33.

<sup>19</sup> G. Barudio. Zu treuen Händen. Schwedens Postwesen im Teutschen Krieg 1618 - 1648 // Deutsche Postgeschichte. – Berlin, 1989 – S. 67.

<sup>20</sup> H. Hübner. – S. 34.

Ne mazāk svarīga Zviedrijas valdībai bija regulāru sakaru nodrošināšana ar Baltijas provincēm. Šeit par centrālo sakaru mezglu izvēlējās Rīgu, kur 1625. g. izveidoja pasta kantori un iecēla pirmo pastmeistaru – Jakobu Bekeru (*Jacob Becker*). Valdības korespondences pārsūtīšanai no Stokholmas izmantoja divus ceļus: a) sauszemes ceļu caur Somiju uz Rēveli, no turienes uz Tērbatu un tālāk caur Valmieru uz Rīgu; b) kuģu satiksmi pa jūru uz Rīgu, no kurienes tālāk varēja doties uz Vācijas zemēm.

Sakaru un transporta vajadzībām zviedru valdīšanas sākumā Vidzemē tika ieviests šķūtnieku dienests, kas zemniekiem bija ļoti smags pienākums. Karaļa pasta kurjeri, virsnieki un citas amatpersonas patvaļīgi izmantoja šos pakalpojumus ne tikai dienesta, bet arī savām personīgām vajadzībām, bieži atņemot zirgus ar varu un nereti aizmirsdami tos atdot. Ģenerālgubernators Jakobs Delagardi (*Jakob de la Gardie*) jau 1625. g. centās šīs nelikumības novērst un izdeva rīkojumu šķūtis atcelt.<sup>21</sup> Tomēr gan šī, gan vairākas vēlākās, līdzīga satura pavēles praksē netika ievērotas. Aktīvu darbību, šķūšu atcelšanai un karaļa pasta kustības nodrošināšanai Vidzemē 1630. g. uzsāka ģenerālgubernators Johans Šite (*Johan Bengston Skytte*). Par gaidāmo reformu viņš paziņoja 21. maijā un vienlaicīgi nosūtīja vietējo varas iestāžu apspriešanai attiecīgu ceļotāju pārvadāšanas un jātnieku pasta (*atšķirībā no kurjeriem – skrējējiem pašā Zviedrijā*) projektu,<sup>22</sup> kura galvenā ideja bija: lai izbeigtu zemnieku patvarīgu izmantošanu, pie galvenajiem satiksmes ceļiem jāveido zirgu maiņas punkti – krogi ar stadulām, kas vienlaicīgi būtu arī ceļinieku atpūtas vietas, kur par attiecīgu samaksu varētu paēst, kā arī pabarot vai apmainīt pret citiem nogurušos zirgus. Sekoja konsultācijas ar Rīgas gubernatoru Andersu Hestehufudu (*Anders Erickson Hästehufwud*)<sup>23</sup> un Igaunijas gubernatoru Filipu Šedingu (*Philipp Scheduling*).<sup>24</sup> Speciālu instrukciju ģenerālgubernators 1630. g. 12. oktobrī nosūtīja arī Rīgas rātei: “Jaunās kārtības ieviešanai nepieciešamie pasākumi ir jāveic arī Rīgas pilsētai, proti, jānodrošina, lai karaļa pasta un ceļotāju pārvadāšanai tiktu turēti labi pasta zirgi, ar kuriem par noteiktu samaksu – 1 zviedru mārka par vienu jūdzi – brauktgribētāju varētu aizvest līdz tuvākajam zirgu maiņas punktam, t. i. krogam – stadulai.”<sup>25</sup> Pēc

<sup>21</sup> V. Pāvilāns. – 213. lpp.

<sup>22</sup> Latvijas Valsts vēstures arhīvs; turpmāk – LVVA, 7363. f., 5. apr., 28. l., 6. – 8. lp.

<sup>23</sup> 1630. g. 5. oktobra vēstule. – Turpat, 21., 22. lp.

<sup>24</sup> 1630. g. 6. novembra vēstule. – Turpat, 25. lp.

<sup>25</sup> Turpat, 673. f., 1. apr., 1306. l., 17. lp.



sagatavošanas posma sekoja Johana Šites 1630. g. 20. decembra paziņojums: “Mūsu karalis Gustavs Ādolfs ir nolēmis uzlabot Vidzemes zemnieku stāvokli un pavēlējis atcelt šķūtiņus. Katram, kas viņš arī nebūtu, jābūt savam zirgam, vai arī par noteiktu samaksu jāizmanto pasta transports. Šajā gadījumā ceļotājam ir jāpiesakās gubernatoram vai vietvaldim un jāsaņem ceļojuma pase, kā arī jāsamaksā nauda pēc noteikta tarifa. Lai karaļa kurjeru un ceļotāju braucieni noritētu netraucēti, tiek pavēlēts pie galveniem ceļiem pēc katrām trim jūdzēm iekārtot krogus–stadulas ar pasta zirgiem, lopbarību un ēdamo ceļiniekiem. Par šo krogu–stadulu būvēšanu un uzturēšanu ir jā rūpējas gubernatoriem. Par zirga izmantošanu, vienalga – jāšus vai braukšus, ceļotājam jāmaksā 4 zviedru apaļie<sup>26</sup> par jūdzi; par ēdienreizi, neskaitot alu, jāmaksā 3 zviedru apaļie. Katram jābūt mierā ar ēdienu, ko piedāvā. Ja ceļinieks vēlas ko labāku ēst, viņam par to jāvienojas ar krogus turētāju. Birģermeistariem un pilsētu rātei jā rūpējas, lai ceļiniekiem par lētu samaksu būtu iespējams ceļot no pilsētas uz pilsētu un karaļa pasta kurjeri bez vilcināšanās un bez maksas tiktu aizvesti līdz tuvākajam zirgu maiņas punktam. Aprīņķu pārvaldniekam jānodrošina, lai noteiktās zirgu maiņas vietās – krogos nepārtraukti braukšanas gatavībā būtu četri zirgi, kas jāpiegādā apkārtējiem zemniekiem. Katrai zemnieku maiņai jāgaida krogū 4 dienas, pēc tam viņus nomaina citi zemnieki. Ja kādā vietā norīkotais zemnieks nebūs ieradies vai arī, ja viņš karaļa kurjeru gaidot, būs piedzēries, viņam jāmaksā sods – 2 Alb. dālderī par katru nokavēto dienu. Gadījumā, kad karaļa pasts brauc biežāk vai arī, ja ceļotāja pasē norādīts, ka pajūgam vajadzīgi vairāk kā 4 zirgi, nepieciešamos papildus zirgus pret attiecīgu samaksu jānodod tuvējās muižas īpašniekam. Katra guberņa karaļa pasta darbības nodrošināšanai saņems noteiktu naudas summu. Par šīs naudas izlietošanu gubernatoram regulāri jāastāda attiecīgs rēķins un tas katru ceturksni jāiesniedz ģenerālgubernatora grāmatvedim.”<sup>27</sup>

Jaunā sakaru sistēma galvenokārt bija paredzēta Zviedrijas karaļa un valdības korespondences pārsūtīšanai. Visai drīz – jau 1631. g. janvārī uz rīkojumu atsaucās Rīgas rāte<sup>28</sup> un paziņoja ģenerālgubernatoram, ka ir gatava regulāri pie pils turēt 3 – 4 zirgus, ar kuriem nodrošinātu karaļa pasta kurjeru satiksmi no Rīgas līdz Ādažu

<sup>26</sup> 1 zviedru apaļais atbilst 1 1/2 šiliņa.

<sup>27</sup> LVVA, 7363. f., 5. apr., 28. l., 434. – 436. lp.

<sup>28</sup> Turpat, 673. f., 1. apr., 1227. l., 317. lp.

krogam, bet par šo pasākumu vēlas no Zviedrijas karaļa saņemt 30000 Alberta dālderus.

### **3. Privātā pasta izveidošana un 1632. g. pasta instrukcija**

Pastmeistars Jakobs Bekers, tirgotāju mudināts, ģenerālgubernatora un Rīgas rātes atbalstīts, 1632. g.<sup>29</sup> sāka organizēt privātu, plašai publikai pieejamu regulāru pasta sistēmu ar centru Rīgā. Kaut arī šī organizācija galvenokārt tika uzturēta par Jakoba Bekera un vietējo tirgotāju līdzekļiem, tās eksistencē bija ieinteresēta arī Zviedrijas valdība, jo šis pasta ceļš ļāva uzturēt sakarus starp Vidzemi un 30 gadu kara gaitā zviedru iekarotajām vācu teritorijām. 28. septembrī tika publicēts sekojošs dokuments<sup>30</sup>:

---

<sup>29</sup> Latvijas filatēlistu aprindas šo gadu uzskata par Latvijas regulārā pasta dibināšanas gadu. Sk. E. Vincovskis. 350 gadi Rīgas pastam. Manuskripts. – Rīga, 1982.

<sup>30</sup> Uz vienas lapas tipogrāfiski iespiesto, vāciski rakstīto pasta noteikumu vienīgais, pagaidām zināmais oriģināleksemplārs glabājas Zviedrijas valsts arhīvā Stokholmā. Pirmo reizi tas publicēts – N. Forsell. Svenska Postverket Historia. Band I. – Stockholm, 1936. – s. 88.

## “Pasta instrukcija

kādā veidā plaši pazīstamajā Karaliskajā jūras un tirdzniecības pilsētā Rīgā, Vidzemē regulāri, noteiktās dienās un stundās pasts jānosūta un jāsaņem atpakaļ. Pievienotas arī vēstuļu takses un cik ilgi jābrauc līdz katrai vietai, lai visi to zinātu.

Izstrādājis un licis iespiest Zviedrijas Karaliskās Majestātes ieceltais Vidzemes un Prūsijas pastmeistars Jakobs Bekers.\*

Pasts iziet no Rīgas uz		Dienas	Vēstuļu takse	Pasts pienāk Rīgā	Pasts iziet no Rīgas uz		Dienas	Vēstuļu takse	Pasts pienāk Rīgā
			<u>Mārkas</u> <sup>31</sup>					<u>Mārkas</u>	
Piekt-dienās, precīzi plkst. 9 <sup>00</sup> priekšpusdienā	Mytaw (Jelgava)	1	¼	Ceturtdienas pēcpusdienā	Thorn	20	4 ½	Ceturtdienas pēcpusdienā	
	Golding (Kuldīga)	3 ½	½		Piekt-dienās, precīzi plkst. 9 <sup>00</sup>	Warschau	24		6
	Libaw (Liepāja)	4 ½	1			Berlin	24		5
	Memel	6	1			Frankfurt/Oder	25 ½		5
	Königsberg	9	1 ½			Wittenberg	26 ½		5
	Elbink	12	1 ½			Leipzig	27 ½		5
	Marienburg	12 ½	1 ½			Bautzen	30		6
	Danzig	14	2			Erfurt	29		5
	Lauenburg	15 ½	2			Weimar	29		5
	Stolp	17	2			Eisenach	29 ½		5
	Köslin	19	2 ½			Mühlhausen	29 ½		5
	Stargard	20	2			Frankfurt/Mein	31 ½		6
	Stettin	21	3			Köln	33		8
	Ückermünde	22	3 ½			Eschweg	29 ½		5
	Anklam	23	3 ½			Kappel	29 ½		5
	Greifswald	23 ½	4			Fach	30		5
	Stralsund	24	4			Fulda	30		5
	Rostock	26	4			Hanau	30		5
	Wismar	27	4			Speyer	28		4
	Lübeck	28	4			Strassburg	34		6
	Hamburg	29 ½	4 ½			Antorf	35		10
	Lüneburg	29 ½	4 ½			Paris	39		8
	Magdeburg	32	5 ½			Dresden	20		5
	Garleben	33	5 ½			Prag	30 ½		6
	Braunschweig	31	5 ½			Wien	33		8
	Köthen	30	4 ½			Breslau	33		6
Staden	33	6		Görlitz	31	6			
Bremen	34 ½	5		Bunezel	31	6			
Koppenhagen	38	12		Newmark	32	6			
Amsterdam	35	5		Liegnitz	32	6			
				Nürnberg	33	7			
				Regensburg	35	8			
				Augsburg	35	8			
				Ulm	35	8			
				Jena	29 ½	5			
				Coburg	31	5			
				Bamberg	32	6			
				Venedig	40	15			
				Kaiserliches Lager <sup>32</sup>	36	8			
Pmsdienās, precīzi plkst. 10 <sup>00</sup>	Wenden (Cēsis)	2 ½	1/3						
	Wolmar (Valmiera)	3	½						
	Walck (Valka)	4	½						
	Dörpt	6	1						
	Pernau	3	½						
Arensborg	7	1							
Osel	7	1							
Reval	7	7							

\*Vietvārdi rakstīti oriģinālrakstībā, Latvijas teritorijā esošajiem iekavās dots šodienas nosaukums.

Tāpat arī katram, kas šo lietu atzīst par labu, tiek paziņots, ka viņš jebkurā laikā minētajās vietās var lēti nopirkt periodiskus izdevumus (“*Ordinar Couranten*” un “*Avisen*”), kuros visi tirgotāji varēs daudz ko izlasīt un uzzināt.

NB. Ja vēstule ir biežāka kā parastā,<sup>33</sup> tātad, ja tā sver divas vai vairākas lotes, tad par katru virsnormas loti jāmaksā īpaša takse.

Ja kāds vēlas rakstīt uz augšminētajām vietām, viņam norādītā dienā un stundā vēstule jānogādā kādā no sarakstā minētajām pasta mājām.

Terbatā, 28. septembrī.

Iespiedis Jakobs Bekers. Tērbatā, Vidzemē, 1632. gadā.”

<sup>31</sup> Viena Rīgas mārkā tajā laikā atbilda 0,8262 g sudraba.

<sup>32</sup> Zviedrijas karaļa izveidotā lauku kara apmene Vācijā, netālu no Nirnbergas 1631–34. g.

<sup>33</sup> Standarta vēstules svars bija viena Rīgas lote, kas atbilst 12,99 g.

Shēma bija izstrādāta trim starptautiskām pasta sakaru līnijām, kas savienoja Rīgu ar Rēveli ziemeļos, rietumos – ar Amsterdamu, dienvidos – ar Venēciju. Pirmā gāja cauri Kurzemei uz Mēmeli, tad gar Baltijas jūras dienvidu piekrasti līdz Kēnigsbergai, Dancigai un tālāk uz Hamburgu, pēc tam nogriezās uz dienvidiem un cauri Lineburgai sasniedza Magdeburgu. No turienes pastniekiem bija jānodas ziemeļu virzienā uz Brēmeni, no kurienes ceļš veda tālāk uz Kopenhāgenu un Amsterdamu. Otrā līnija gāja no Rīgas, garām Straupei, kur no tās atdalījās atzarojums uz Cēsīm, uz Valmieru un tālāk uz Tērbatu, no kurienes savukārt tālāk uz Pērnavu un Rēveli. Trešā pasta līnija līdz Dancigai bija apvienota ar pirmo maģistrāli, bet turpmāk tā strauji pagriezās uz dienvidiem un cauri Toruņai sasniedza Varšavu. Tālāk ceļš turpinājās rietumu virzienā līdz Berlīnei, kur, acīmredzot, sazarojās vairākos virzienos, kuru galamērķi bijuši – dienvidrietumos – cauri Vaimārai līdz Ņelnei uz Parīzi; dienvidaustrumos – līdz Breslavai; dienvidos – dažādos virzienos šķērsojot Dienvidvācijas zemes, līdz Vīnei un Venēcijai.

Pasta līnija bija domāta galvenokārt tirgotāju vajadzībām, bet to izmantoja arī valdības kurjeri un par attiecīgu samaksu – plašāki iedzīvotāju slāņi. Jakoba Bekera privātā pasta sistēma pati sedza savus izdevumus un guva peļņu no maksas par sūtījumu piegādi. Piemaksu – 800 dālderus – pasta satiksmes uzturēšanai pastmeistars saņēma no Vidzemes gubernatora Andreasa Hestehufudta (*Andreas Hästehufvudt*); dālderus, vēlāk karaliene Kristīne šo summu palielināja līdz 2400 dālderiem,<sup>34</sup> un arī no Rīgas rātes. Pirmos 200 sudraba dālderus rāte Bekeram samaksāja jau 1632. g. 5. decembrī.<sup>35</sup> 1633. g. viņš saņēma 500 sudraba dālderus, 1634. g. – 220, 1635. g. – 200, bet turpmāk – 300 sudraba dālderus gadā.<sup>36</sup>

Visai drīz ziemeļu maršrutu pagarināja līdz Narvai, no kurienes caur Helsinkiem un Obu pastu varēja nogādāt līdz Zviedrijas galvaspilsētai. 1634. g., t. i., divus gadus pirms Zviedrijas regulārā publiskā valsts pasta izveidošanas, pasta kurjeri te kursēja regulāri reizi nedēļā.<sup>37</sup>

Jakoba Bekera projekta rašanās bija saistīta ar tā laika starptautisko situāciju:

<sup>34</sup> G. Jensch. *Das Postwesen in Livland zur Schwedenszeit // Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde zu Riga.* – Riga, 1934. – S. 4.

<sup>35</sup> LVVA, 8. f., 1. apr., 30. l., 154. lp.

<sup>36</sup> Turpat, 155. lp. Lietā algu maksājumi reģistrēti līdz 1649. g.

<sup>37</sup> St. Nilebrant, K. E. Stenberg. *Schwedens Post in Baltischen Ländern // Katalog.* – Stockholm, 1974. – S. 91.

1630. g. jūlijā Zviedrija iesaistījās 30 gadu karā un uzsāka veiksmīgu cīņu ar Habsburgiem un Katoļu līgu Vācijā. Tajā pat gadā Gustava Ādolfa armija iekaroja Pomerāniju un Meklenburgu un sasniedza Elbu. 1631. g. par zviedru sabiedrotajiem kļuva arī Brandenbura un Saksija. 1632. g. pavasarī Gustavs Ādolfs bija sasniedzis Bavāriju, viņa rokās nonāca arī Minhene. Lai nodrošinātu uzticamus un drošus sakarus, zviedru valdība izveidoja iekarotajās zemēs savu pasta līniju tīklu. Bez Hamburgas 1631. g. zviedru pasta kantorus izveidoja arī Ščecinā un Leipcigā. 1631. g. 20. novembrī, tātad gandrīz gadu pirms Jakoba Bekera pasta kursēšanas reglamenta, Leipcigas zviedru pastmeistars Andreass Vehels (*Andreas Wechel*) izstrādāja un izdeva shēmu zviedru pasta kursēšanai iekarotajās teritorijās.<sup>38</sup> Pēc nepilna mēneša zviedru pasta kantoris izveidojās arī Frankfurtē pie Mainas un šējenes pastmeistars Johans fon der Birghdems (*Johann von der Birghdem*) ar saviem kurjeriem ievērojami papildināja Leipcigas kolēģa pasta tīklu.<sup>39</sup> No šiem centriem ejošās pasta līnijas aptvēra gandrīz visas Vācijas zemes. Sakari bija regulāri. Gan valsts ierēdņu, gan privātpersonu vēstules un pakas varēja nosūtīt divas reizes nedēļā. No Franfurtes pie Mainas uz Hamburgu sūtījumi aizgāja sešās dienās, uz Leipcigu – trīs, bet uz Strasburgu – divās dienās. Reizi nedēļā – sestdienās – no Frankfurtes pie Mainas pats devās uz dienvidiem, cauri Venēcijai uz Neapoli; setdienās kurjeri devās ceļā cauri Leipcigai, Berlīnei, Ščecinai uz Dancigu.<sup>40</sup>

Jakobs Bekers, veidojot savu pasta kustības shēmu, izmantoja Vācijas zemēs jau izveidotos sakaru ceļus; ar saviem kurjeriem viņš nodrošināja ceļa posmu no Rīgas līdz Kēnigsbergai, tālākai virzībai tika slēgtas attiecīgas vienošanās ar vietējiem pastmeistariem.

1634. g. septembrī, zviedru armija Vācijas dienvidos piedzīvoja būtisku sakāvi: izšķirošā kauja notika 5. un 6. septembrī pie Nerdlingas, pēc kuras zviedriem bija jāatstāj Dienvidvācija, nedaudz vēlāk viņi zaudēja arī plašas teritorijas Vidusvācijā; ietekmes sfērā palika tikai Ziemeļvācijas zemes. Šo militāro neveiksmju dēļ tika likvidēti arī zviedru pasta kantori Frankfurtē pie Mainas un Leipcigā.<sup>41</sup> Lai

---

<sup>38</sup> G. Rennert. Die schwedische Post in Deutschland // Deutsche Postgeschichte. – 1938 – Heft 1 – S. 191.

<sup>39</sup> K. H. Kremer. Johann von der Birghdem 1582–1645 des deutschen Kaisers und des schwedischen Königs Postmeister zu Frankfurt am Main // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1984 – Heft 1 – S. 35.

<sup>40</sup> Turpat. – S. 36.

<sup>41</sup> G. Barudio. – S. 72.

nodrošinātu nepārtrauktu Vidzemes korespondences pārsūtīšanu caur Rietumeiropu, bija nepieciešamas jaunas vienošanās un līgumi.

Rietumeiropas lielākajā daļā reāls miers bija iestājies jau dažus gadus pirms 1648. g. Vestfāles miera līguma noslēgšanas. Jau kopš 1645. g. par kara rezultātiem centās vienoties zviedru, franču un vācu valstiņu diplomāti un valdnieki. Sarunu gaitā zviedru valdība ieguva arvien noteiktāku apstiprinājumu izredzēm iegūt samērā plašas teritorijas Ziemeļvācijā. Līdz ar to visai vilinoša likās iespēja vienoties ar Kēnigsbergas un Dancigas pastniekiem un saslēgt vienotā veselumā apkārt Baltijas jūrai esošās zviedru sakaru līnijas, jo pasta sūtījumu drošība un sarakstes noslēpumu garantija bija pietiekami svarīgi iemesli, lai Zviedrija būtu ieinteresēta korespondenci pāravadāt pēc iespējas vairāk ar valdībai uzticamiem kurjeriem. Šie centieni pēc vienotas, labāk organizētas pasta satiksmes mudināja Rīgas pastmeistaru Jacobu Bekeru 1646. g. ķerties pie visai grandioza plāna īstenošanas – paralēli šeit jau funkcionējošam vietējam “braucošam pastam”,<sup>42</sup> izveidot privātu, ātri kursējošu jātnieku pasta līniju no Rīgas līdz Amsterdamai. Pasākumā bija ieinteresēts arī Vidzemes ģenerālgubernators. Ceļa posmā no Rīgas līdz Kēnigsbergai varēja izmantot jau 1632. g. ierīkotās zirgu maiņas vietas.<sup>43</sup> 1646. g. sākumā Bekers savu plānu iesniedza Dancigas rātei, nedaudz vēlāk – 17. februārī līdzīga satura vēstuli saņēma arī Brandenburgas-Prūsijas kūrfirsts Frīdrihs Vilhelms,<sup>44</sup> kurš tobrīd uzturējās Kēnigsbergā.<sup>45</sup> Galvenais Jakoba Bekera arguments bija pasta kustības ātrums un regularitāte: 10 dienu vietā, kas bija nepieciešamas, lai sūtījumus no Kēnigsbergas līdz Dancigai nogādātu ar braucošo pastu, pastmeistars garantēja 7 dienas. Kūrfirsts atzina Bekera plāna lietderīgumu un bez iebildumiem sāka veikt pasākumus tā realizēšanai. Taču ieceri nobremzēja toreizējais Brandenburgas-Prūsijas kamerreģistrators (vēlākais Prūsijas pastmeistars) Mihaels Matiass (*Michael Matthias*), kuram tā vietā, lai pieļautu šajā ceļa posmā svešu kurjeru konkurenci, izdevīgāk likās izveidot savu, Brandenburgas-Prūsijas hercogistei uzticamu pasta sūtņu līniju. Tādēļ Kēnigsbergas kurjeru meistaram Martinam Neimanim (*Martin*

---

<sup>42</sup> Pasta transports ar zirgu pajūgiem, saukts arī par “smago pastu”.

<sup>43</sup> Stephan H., Sautter K. Geschichte der Preussischen Post // Sautter K. Geschichte der deutschen Post. I Teil. – Berlin, 1928 – S. 14.

<sup>44</sup> Igaunijas vēstures arhīvs, turpmāk EAA, 278. f., (XI-1) l., 4. lp.

<sup>45</sup> A. Gallitz. Hamburg – Danziger Poskurs // Archiv für Post und Telegraphie. Jg. 65 – Berlin, 1937 – S. 102.

*Neumann*) tika uzdots pašam iesaistīties šī maršruta pilnveidošanā un noslēgt ar Bekeru līgumu. Vienošanās paredzēja, ka Bekers sedz visus līnijas Mēmele – Danciga uzturēšanas izdevumus, saņemot no Brandenburgas-Prūsijas pastmeistara tikai nelielu piemaksu, bet kūrfirsta pastmeistars saglabā jātnieku iecelšanas tiesības.<sup>46</sup> 1646. g. līgums tika noslēgts un no Mēmeles līdz Dancigai izveidojās ātri kursējoša pasta sakaru līnija. Kurjeri, ievērojot stafetes principu un noteikās vietās mainoties, kursēja divas reizes nedēļā.<sup>47</sup> Jakoba Bekera ietekme šai ceļa posmā saglabājās visai īsu laiku – jau pēc nepilna gada maršrutu pilnībā pārvaldīja Brandenburgas-Prūsijas pasta kurjeri un tas tika iekļauts stratēģiski svarīgajā maģistrālē Mēmele – Klēve (*Vestfalē*), kas veidoja vēlāk ļoti nozīmīgās un labi organizētās Prūsijas pasta organizācijas<sup>48</sup> pamatu.

Posmu no Dancigas līdz Ščecinai Jakobs Bekers plānoja ar 2 kurjeriem un 4 zirgiem, kas pusceļā Canovā<sup>49</sup> mainītos, veikt 3 dienās.<sup>50</sup> Tālāk ceļš veda caur zviedriem piederošo Priekšpomerāniju. Kad ar Rīgas pastmeistara priekšlikumu iepazinās šejienes zviedru valdības pārstāvji, tas ieguva atzinību un plāna realizācija tika uzskatīta par ļoti lietderīgu.<sup>51</sup> Tomēr Jakobs Bekers pats tā realizācijā nepiedalījās – iniciatīvu sistēmas praktiskā izveidošanā pārņēma vietējās zviedru valdības iestādes. 1646. g. martā Ščecinā tika iecelts zviedru pastmeistars. Nedaudz vēlāk pēc Jakoba Bekera ieteikuma uz turieni no Rīgas tika nosūtīts Folrāts Hapahs (*Vollrath Happach*), kuram zviedru valdība 1646. g. 29. aprīlī uzticēja Priekšpomerānijas un Meklenburgas pasta vadību,<sup>52</sup> bet galvenais viņa uzdevums bija – izveidot zviedru pasta sakarus starp Ščecinu un Štrālzundi un tālāk caur Meklenburgu ar Hamburgu.<sup>53</sup> Samērā ilgu laiku līniju apkalpoja jātnieku pasts; zviedru “braucošais pasts” pa to sāka kursēt tikai 1681. g. 12. septembrī.

Tādejādi Jakobam Bekeram savu plānu tiešā veidā realizēt neizdevās –

---

<sup>46</sup> EAA, 278. f., 1. apr., (XI-I) l., 4. lp.

<sup>47</sup> Stephan H, Sautter K. – S. 15.

<sup>48</sup> Brandenburgas- Prūsijas pasts kā valstiska organizācija izveidojās 1649. g.

<sup>49</sup> Pilsēta kādreizējā Rietumpomerānijā, tagad – Polijā, Košlinas apriņķī.

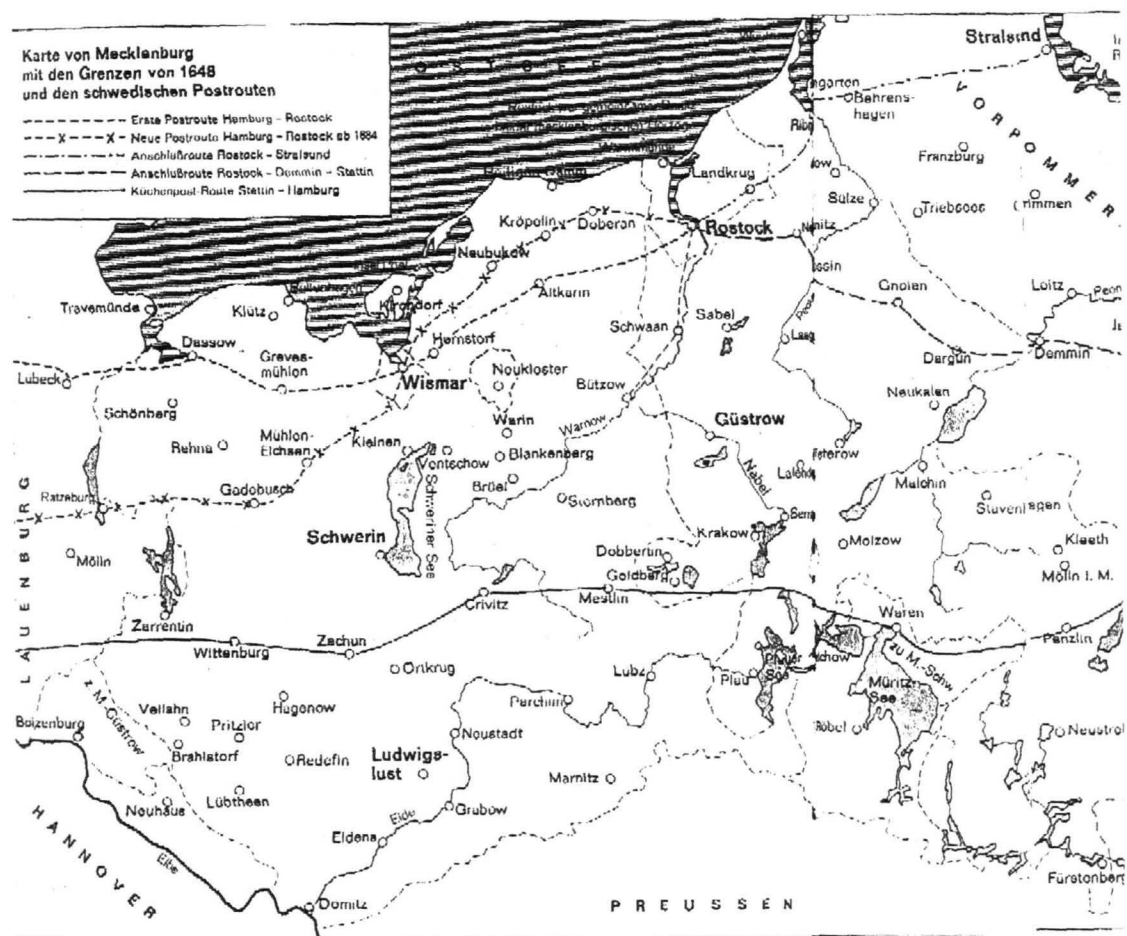
<sup>50</sup> A. Gallitz. Der Hamburg-Danziger (pommersche) Postkurs // Archiv für Post und Telegraphie. – 1937 – Jg. 65 – S. 102.

<sup>51</sup> Turpat.

<sup>52</sup> K. Grintsch. Die Post der alten See- und Hansestadt Wismar // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1970 – Heft 2 – 100.

<sup>53</sup> L. Dube. Die Königlich Schwedisch-Pommersche Post in Meklenburg // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1977 – Heft 2 – S. 69.

vietējās valdības jebkādu konkurenci pieļaut nevēlējās. Tomēr šī Rīgas pastmeistara iniciatīva rosināja valdības ne tikai uzlabot jau esošos sakarus, bet arī veidot jaunas, valstiskas pasta organizācijas.



1. Attēls. Zviedrijas pasta maršruti 17. gs. Publicēta: Ludvig Dube. *Die Königlich Schwedisch-Pommersche Post in Meklenburg* // *Archiv für deutsche Postgeschichte*, 1977 – Heft 2 – S. 68.

Pēc 30 gadu kara zviedri ieguva Rietumpomerāniju ar Ščecinu, Vollinas, Ūzedomas un Rīgenes salām, daļu no Meklenburgas ar Vismāru un Polas salu un Brēmenes un Ferdenas bīskapiju; zviedru pasta šeit turpināja darboties<sup>54</sup> un viņu pasta

<sup>54</sup> Sk. H. Hübner. – S. 32 – 41.

H. Andrasch. Mit der Postjacht Stralsund-Wittow-Ystadt // *Archiv für deutsche Postgeschichte*. – 1957 – Heft 1 – S. 38–40.

H. Roessner. Postgeschichtliches aus den Herzogtümer Bremen un Verden zur Schwedenszeit // *Archiv für deutsche postgeschichte*. – 1964 – Heft 1 – S. 47–53.

L. Dube. – S. 67–88.



kurjeri apkalpoja gandrīz visu stratēģiski nozīmīgo maģistrāli gar Baltijas jūras dienvidu piekrasti no Ščecinas un Štrālzundes (*te atradās pasta pārvalde, kas koriģēja korespondences pārvadāšanu starp zviedriem piederošajām vācu zemēm*) līdz Hamburgai, kas, turpinoties pa sauszemes ceļu cauri Šlezvigai-Holšteinai un Dānijai, sasniedza metropoles rietumu piekrasti. (*Sk. 1. attēlu.*) Savukārt Jakoba Bekera no Mēmeles uz austrumiem ejošā pasta līnija ļāva kursēt pastam cauri Rīgai uz Tērbatu, tālāk cauri Somijai un apkārt Botnijas jūras līcim. Zviedru valdībai bija izdevies radīt grandiozu sakaru līniju apkārt Baltijas jūrai. Vienīgie, kas radīja pārrāvumu šajā zviedru pasta ķēdē, bija Brandenburgas-Prūsijas pastnieki, kuri pārvaldīja ceļa posmu no Dancīgas līdz Mēmelei un svešu kurjeru klātbūtni šeit nepieļāva, bet, balstoties uz noslēgtiem līgumiem, paši pārvadāja arī zviedru pasta sūtījumus.<sup>55</sup> Sākotnēji vairāku šī loka posmu darbību nodrošināja tādi privātuzņēmēji, kā Jakobs Bekers; bet tas jau bija būtisks solis uz priekšu sakaru attīstībā, jo kalpoja kā bāze Zviedrijas publiskā valsts pasta izveidošanai.

#### 4. Vidzemes iekļaušana zviedrijas valsts publiskā pasta sistēmā

Daudz lēnāk un sarežģītāk kā starptautiskie pasta sakari, noritēja reformas, kas saistītas ar Zviedrijas iekšējā pasta tīkla modernizēšanu un vienota valsts pasta izveidošanu. Gan pasta kurjeru, gan ceļotgribētāju vajadzībām Zviedrijā izsenis kalpoja šķūtnieku sistēma, t.i., pienākums zemniekiem ar saviem zirgiem un ratiem pārvadāt ceļot gribētāju. Pirmos pasākumus, lai valstī izveidotu regulāru, plašai publikai piejamu sakaru sistēmu, valdība sāka realizēt jau 17. gs. 20. gados.<sup>56</sup> 1624. g. 12. martā riksdagā nolasīja karaļa Gustava Ādolfa priekšlikumu “organizēt valstī pasta sakarus, kurus izmantotu ne tikai karaļa rīkojumu nosūtīšanai, bet tie kalpotu arī privātpersonām, kas par lētu maksu varētu nogādāt savas vēstules un ziņas. Tādējādi

<sup>55</sup> Par Dancīgas un Kēnigsbergas pasta kurjeriem sk. A. Gallitsch. Der Hamburg-Danziger (pommersche) Postkurs // Archiv für Post und Telegraphie. Jg. 65– 1937 ; arī A. Gallitsch. Danzigs ältere Postgeschichte // Archiv für Post und Telegraphie. Jg. 64 – 1936.

<sup>56</sup> O. Matisons. Zviedrijas karaliskā pasta 300 gadu jubileja // Pasta un Telegrāfa Vēstnesis. – 1936. – Nr. 2.

atkrīstītu daudzās jāsānās un skrāīdīšānās, kā mums (*domāts karalīm*), tā arī mūsu pilsoņiem.”<sup>57</sup>

Tomēr, lai pārvarētu iesīkstējušās tradīcījas, bija nepīecīēšāms laīks un enerģīja; līdz pilnīgai pasta reformās īevīēšanai dzīvē pagāja gādī. Reālī īstenojās tīkai karalīenes Krīstīnes 1636. g. 20. februāra pavēle par regulārā publīskā valsts pasta īzveīdošānu.<sup>58</sup> Šo datumu pasta vēsturē uzskata par Zvīedrījas pasta organizācījas dībīnāšānas dīenu.<sup>59</sup> Rīkojums noteīca, ka “valstī pie līelākajīem ceļīem īk pēc trīm jūdžēm<sup>60</sup> pasta apkalpošanai jābūt specīālīem kurjerīem – gājējīem, t. ī., vai nu zvērestu nodevušām zemnīekām vai pastnīekām, labāk tādam, kurš prot lasīt un rakstīt. Tīklīdz atskan taure, kas aplīecīna pasta kurjeru tuvošānos, šīm cīlvēkām īr jābūt gatavam pārņemt no īepriekšējā kurjera vēstuļu maīsu un nekavējoties – gan dīenu, gan naktī, jēbkuros laīka apstākļos – jādodas tālāk. Stundā kurjeram jāveīc pusjūdze.<sup>61</sup> Tīem, kas šo ātrumu neīevēro, draudēja cīetumsods – par katru kavējumu 8 dīenas pie maīzes un ūdens. Tāpat pastnīekām bija aizlīegts ceļā ar kādu, kurš tas arī nebūtu, sarunāties vai kādu cītu īemeslu dēļ apstāties. Par šo pārkāpumu sodīja ar četru nedēļu cīetumsodu. Kurjeram uz krūtīm jānēsā specīāls vapenis, vīņam vīenmēr līdzi jābūt arī taurei, ar ko pavēstīt par savu tuvošānos. Katrā pīlsētā, vai tā līela vai maza, jābūt pasta īestādei, ko vada pasta prīekšnīeks, te jāsavāc vīsas vēstules, jāīelīek specīālās aploksnēs un jānosūta tālāk, kā arī jāīzdala pīenākušās vēstules īedzīvotājīem.<sup>62</sup> Pasta organizācījas vadība tīka uzdota ģenerālpastmeīstaram. Kā pīrmaīs šo postenī 1636. g. 20. februārī īeņēma vācīetīs, līdzšīnējāīs Leīpcīgas pastmeīstars Andreass Vehels (*Andreass Wechel*).<sup>63</sup> Vīņa palīgs bija Ulufs Jēnsons (*Oluf Jönsson*), kura pīenākumos īetilpa kurjeru un pārējo pasta prīekšnīeku darbības uzraudzība un kontrolē.<sup>64</sup>

Trīs gadus pēc publīskā valsts pasta īzveīdošanās Zvīedrījā, 1639. g. 18. martā ar Bēngta Uksēšērnās (*Bengt Oxenstierna*) pavēlī Zvīedrījas valsts pasta organizācījā

<sup>57</sup> Förslag till Post-Ordning // Rikskansleren Axel Oxenstiernas skrifter och brevvexling. Utgifna at kongl. vitterhets- historie- och antiqvitets-akademien. Förra afdeningen. Första bandet. – Stockholm, 1888 – s. 359–363.

<sup>58</sup> Schwedens Post im Balticum // Philatelia Baltica. – 1967 – Nr. 48 – S. 4,5.

<sup>59</sup> Das 300- jārīge Jubīleum der Schwedīschen Post // Rīgasche Rundschau. – 1936 – Nr. 35.

<sup>60</sup> 32, 07 km; 1 zvīedru jūdze = 10689 m. Zemzārīs. Mērs un svārs Latvījā 13. – 19. gs. – Rīga, 1981.

<sup>61</sup> 5,35 km.

<sup>62</sup> Schwedens Post im Balticum.

<sup>63</sup> W. Grallert. – S. 57.

<sup>64</sup> No Zvīedrījas pasta vēstures // Pasta un Telegrāfa Dzīve. – 1934. – Nr. 7.

iekļāva arī Vidzemi.<sup>65</sup> Par guberņas pastmeistaru iecēla Jakobu Bekeru un viņa pārziņā tika nodotas 3 guberņas nozīmes pasta maģistrāles: Tērbata – Rīga; Tērbata – Narva; Tērbata – Rēvele. Pie tām satiksmes nodrošināšanai noteiktos attālumos bija jābūt krogiem, kuru īpašniekiem pasta vajadzībām regulāri jātur noteikts skaits zirgu. Pasta uzturēšanai visiem valsts iedzīvotājiem, kas izmanto zemi, par katru arklu gadā jāmaksā valdībai viens dālderis zviedru vara monētās vai 16 sudraba apaļie. Savukārt stadulu īpašniekiem par zirgu turēšanu valdība maksāja par katru zirgu 60 zviedru vara dālderus vai 30 sudraba dālderus gadā.

No Tērbatas līdz Rīgai jābūt 11 krogiem – stadulām, katrā jātur 6 zirgi:

Vieta, kur jābūt iekārtotam krogam–stadulai		Attālums jūdzēs starp krogiem–stadulām
1.	Pie <b>Rengas</b> . Klāsa Flemminga ( <i>Clas Flemming</i> ) krogs.	6
2.	Plātera Kubiāsa ( <i>Plāter Kubbiass</i> ) krogs <i>pie Tellistes</i> .	4
3.	<b>Valka</b> , Vrangeļa krogs.	3
4.	Valsts kancleram piederošais Heneļa ( <i>Hönelß</i> ) krogs, vai ziemā brīvzemnieka Brenča krogs <i>pie Strenčiem</i> .	5 ½
5.	<b>Valmiera</b> , valsts kanclera krogs.	3 ½
6.	Valsts kanclera staļļmeistara krogs <i>pie Lenčiem</i> .	3 ½
7.	Zelbenderlšena kundzei piederošais Braslas krogs <i>pie Straupes</i> .	3 ¼
8.	Ludvigam Grafenam piederošais Grafenkrogs <i>pie Enģelrātes</i> .	4
9.	Hilhena kundzei piederošais krogs pie Gaujas prāmja ( <i>Iļķene</i> ).	3
10.	Sarga krogs <b>Ādažos</b>	2 ½
11.	<b>Rīga</b> , šeit jātur viemēr divi zirgi.	1 ½
<b>No Tērbatas līdz Narvai</b>		
1.	Vrangeļa krogs <i>pie Aksi</i> .	3
2.	Hinniha Fleminga krogs <i>pie Vaimastferes</i> ; šeit līdz turpmākajam rīkojumam jātur 4 zirgi.	4
3.	Johana Fokena krogs <i>pie Rakveres</i> .	13
4.	<b>Narva</b> , šeit jātur 2 zirgi.	6

Pavēlē noteikts, ka “pastam no Tērbatas uz Rīgu un Narvu jākursē regulāri, ik nedēļas. Valsts kurjeriem zirgi pienākas bez maksas. Pastam ik svētdienas pēcpusdienā jāizbrauc no Tērbatas un piektdien agri no rīta jāiebrauc Rīgā; nākošās svētdienas pēcpusdienā pastam jāizbrauc no Rīgas un piektdien agri no rīta jāpienāk Tērbatā.

Līdzīgi iknedēļas pastam no Narvas uz Tērbatu jāizbrauc nākošajā dienā pēc tam, kad ir sagaidīts Stokholmas kurjers; Tērbatā vienu dienu jāatpūšas un tad atkal jāizbrauc atpakaļ uz Narvu.

Visas vēstules Tērbatā jānodod pasta kantorī pastmeistaram, Rīgā – pie pils fogta,<sup>66</sup> Narvā – pie kalpotāja Ignatika.

<sup>65</sup> LVVA, 7349. f., 2. apr., 32. l., 15. lp.

<sup>66</sup> Rīgā, Bekera mājā, acīmredzot, šai laikā vēl nodarbojās tikai ar Bekera privātpasta operācijām.

Par katru ½ loksnes lielu vēstuli, ja vien uz tās nav guberņas kancelejas vai ģenerālgubernatora speciālas atzīmes, nosūtot to no Tērbatas uz Rīgu vai Narvu, jāmaksā pastmeistaram viens apaļais vai grasis, par 2 loksnēm – 4 valsts dālderī vai graši u. t. t. Bez maksas zirgus drīkst lietot tikai šī regulārā pasta kurjeri; visiem pārējiem, kā citu valstu sūtņiem, tā arī Vidzemes pārvaldes iestāžu sūtītajiem speciālajiem kurjeriem, jāmaksā staļļmeistaram par zirgu 4 baltie apaļie vai 8 graši.

Transporta vajadzībām nevienam nav atļauts pastu lietot bez ģenerālgubernatora vai vietvalža izsniegtās ceļojuma pases. Visiem ārzemju kurjeriem, uzrādot ceļojuma pasi, ir jāpiesakās pie ģenerālgubernatora vai vietvalža. Ļoti stingri aizliegts ar zirgu braukt tālāk, kā tikai norādīto posmu. Šī rīkojuma pārkāpējiem vai nu jāmaksā zirga cena vai jāsaņem kāds cits nopietns sods. Ir jāieceļ Vidzemes ģenerālpastmeistars,<sup>67</sup> kas dzīvotu Tērbatā un uzraudzītu kā pasta kursēšanu, tā arī pasta ceļu stāvokli.”<sup>68</sup>

Ar 1639. g. Vidzemē sāka darboties mūsdienu priekšstatiem atbilstoša valstiska pasta organizācija, kura funkcionēja, ievērojot trīs galvenos modernā pasta priekšnoteikumus: a) regularitāte; b) vispārējas lietošanas iespējas; c) valsts organizācija, kuras darbību nodrošina valsts ierēdņi. Tālākais uzdevums bija tā pilnveidošana un intensitātes kāpināšana.

Vidzemes igauņu daļā pasta maršruts Narva – Tērbata vēl mainījās, bet latviešu teritorijā to izmantoja līdz 19. gs. beigām; minētos krogus–stadulas nākamajos gadsimtos nomainīja zirgu pasta stacijas.

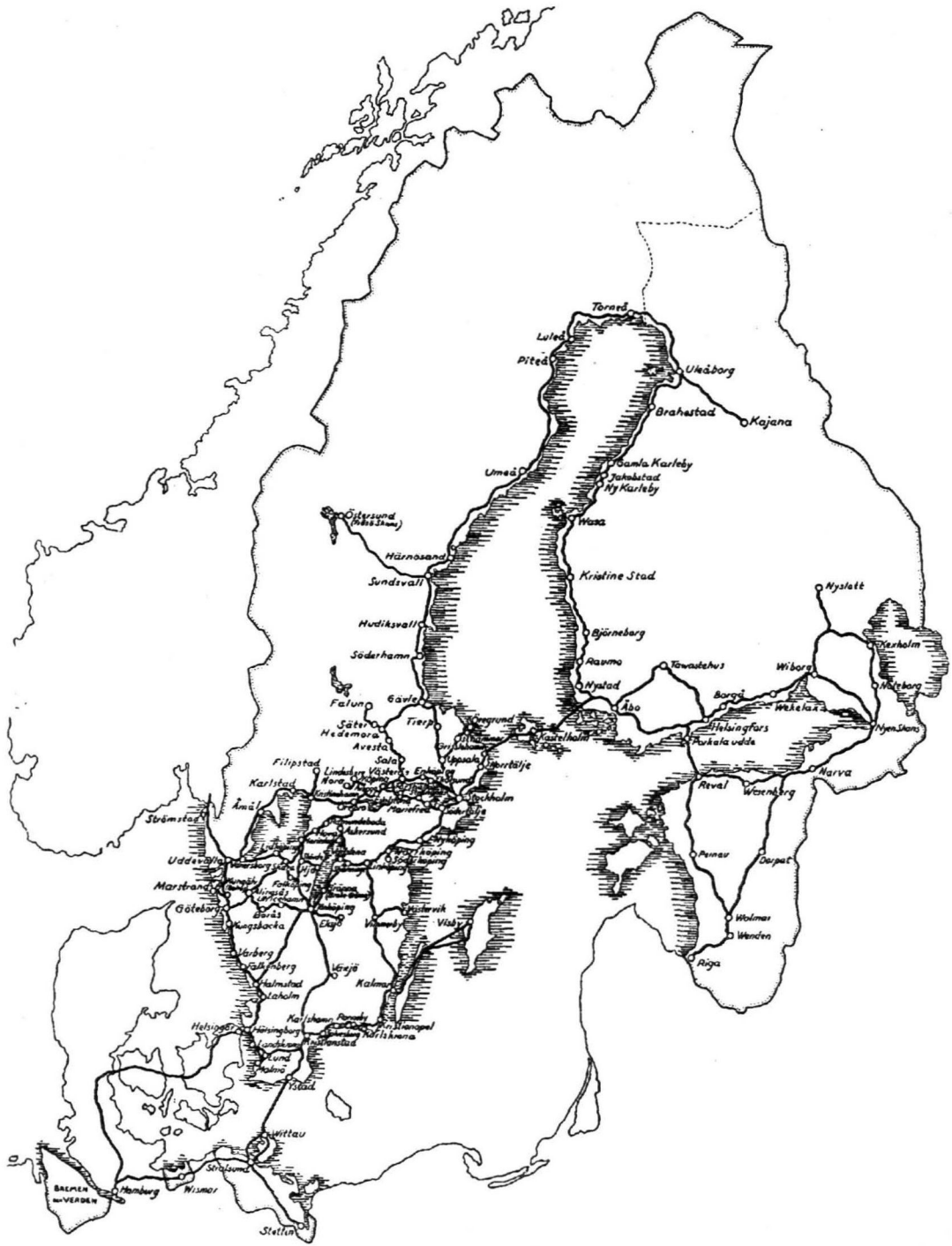
## 5. Pasta maršruta Rīga – Pērnavā – Rēvele izveidošana

1643. g. Vidzemes guberņas vadība nolēma izveidot jaunu pasta maršrutu no Rīgas gar jūrmalu uz Pērnavu un Rēveli<sup>69</sup>, ar ko vēlējās ievērojami saīsināt sauszemes ceļu līdz Somijai un Zviedrijai. Sākot ar 1644. g. uz Stokholmu veda divi ceļi: no Rēveles caur Porkalu un Ālandu (*Åland*) salām un ziemas ceļš (decembris – marts) caur Somiju gar Botnijas jūras līci. (*Sk. 2. attēlu*) Jakobs Bekers izstrādāja detalizētu

<sup>67</sup> Vidzemes ģenerālpastmeistara postenis tuvākajos gados vēl netika izveidots. Pasta lietas pārzināja Stokholmā dzīvojošais Zviedrijas galvenais pastmeistars un Vidzemes pastmeistars Jakobs Bekers.

<sup>68</sup> LVVA, 7349. f., 2. apr., 32. l., 16. lp.

<sup>69</sup> Turpat, 1. apr., 31. l., 269., 270. lp.



2. Attēls. Zviedrijas pasta ceļi 1685. gsdā. Publicēts: N. Forsell. *Svenska postverkets historia på generalpoststyrelsens updrag*. Bd. II – Stockholm, 1936 – s. 45.

Rīgas – Pērnavas maršruta shēmu. Viņš paredzēja, ka pastam no Rīgas jāizbrauc trešdienās, plkst. 8<sup>00</sup> vakarā; zirgu maiņas vietas Vidzems latviešu daļā – pie Gaujas pārceļtaves (*Carnikava*), Liepupes krogū un Salacgrīvas krogū, igauņu daļā –

Spenglera (vēlāk Hēdemēstes pasta stacija) krogū. Braucot apmēram 0,8 jūdzes stundā, kurjeriem Pērnavā bija jānonāk piektdienas rītā plkst. 10<sup>00</sup>. Tai pašā dienā plkst. 3<sup>00</sup> pēcpusdienā pastam bija jāizbrauc no Pērnavas uz Rēveli un pēc 26 stundām, t. i., sestdienās, plkst. 5<sup>00</sup> pēcpusdienā, jānonāk galapunktā. Atpakaļ pasts devās otrdienās plkst. 12<sup>00</sup> dienā un, bez apstāšanās braucot pa to pašu maršrutu, piektdienās plkst. 9<sup>00</sup> sasniedza Rīgu. Jāatzīmē, ka pastmeistaru nemulsināja tas, ka kurjeri pie Gaujas pārceltuves nonāca plkst. 1 naktī; pavadvēstulē ģenerālgubernatoram viņš gan uzsver, ka “jāseko, lai Carnikavā, kur ar prāmi jāpārceļas pār Gauju, vienmēr, arī naktīs, būtu pārcēlāji, kas bez vilcināšanās varētu pārcelt pār upi un tādejādi būtu nodrošināta pasta kustības nepārtrauktība”.<sup>70</sup>

Lai sīkāk pārrunātu Vidzemes pasta organizācijas lietas, pastmeistars bija ieradies arī Stokholmā. 1645. g. 19. maijā Zviedrijas karalienes Kristīnes uzdevumā ar viņu tika noslēgts jauns līgums, ar kuru Jakobs Bekers apņēmas uzturēt pasta satiksmi starp Rīgu – Tērbatu – Rakveri – Narvu – Rīgu – Pērnavu – Rēveli. Šim nolūkam viņam noteiktās vietās jātur pasta zirgi un pastnieki, par ko zviedru valdība maksās 550 sudraba dālderus gadā.<sup>71</sup> Nedēļu vēlāk, t. i. 27. maijā Rīgas gubernators Andreas Eriksons izsūtīja guberņas iestādēm instrukciju ar lūgumu “augsti cienījamajam pastmeistaram sniegt visādā ziņā palīdzīgu roku pasta zirgu iegādē”, kā arī noteica, ka Jakoba Bekera zirgus ir stingri aizliegts izmantot vēl kādiem citiem pārvadājumiem.<sup>72</sup>

## 6. Pasta līgumi ar Krieviju

Zviedrijas diplomātiskajās un komerciālajās interesēs bija izveidot arī regulārus pasta sakarus ar Krieviju. 17. gs. vidū Krievijā, bet īpaši Maskavā dzīvoja ievērojams skaits zviedru: karavīri, ārsti, garīdznieki, tirgotāji, amatnieki, kas bija izveidojuši savu tirdzniecības namu; vairāki tirdzniecības pārstāvji izpildīja arī sūtņu pienākumus un veica dažādus diplomātiskus uzdevumus. Tirdzniecības pārstāvji Zviedrijai bija arī Novgorodā un Pleskavā. Viens no viņu uzdevumiem bija vākt ziņas

<sup>70</sup> EAA, 278. f., 1. apr., (XI-1) l., 1. lp.

<sup>71</sup> A. Teivens. – 55. lpp.

<sup>72</sup> EAA, 278. f., 1. apr., (XI-1) l., 1. lp.

par tirdzniecību Arhangeļskā, lai atrastu līdzekļus, kā to novirzīt uz zviedru Baltijas ostām.<sup>73</sup>

Saziņai ar metropoli un informācijas nosūtīšanai šie pārstāvji izmantoja speciālus kurjerus. Taču šie sakari bija neregulāri, nedroši un lēni. Viens no pirmajiem, kas ierosināja izveidot regulāru pasta satiksmi ar Krieviju, bija Zviedrijas pilnvarotais komercaģents Maskavā Johans de Rodess.<sup>74</sup> 1653. g. viņš iesniedza karalim sīku pārskata ziņojumu par Krievijas tirdzniecību, kurā, starp citu, paskaidroja, ka sliktie sakari rada zviedru komercijai nopietnus zaudējumus: “Ārzemju ziņas, kuras tiek sūtītas ar kurjeriem caur Rīgu un Pleskavu, nonāk Krievijā daudz ātrāk nekā vēstules no Zviedrijas caur Rēveli un Narvu. Tāpēc holandieši un citi tirgotāji ziņas par dažādu preču cenām un pieprasījumu saņem daudz ātrāk kā zviedri.”<sup>75</sup> Stāvokļa uzlabošanai autors ieteica izveidot regulāru pasta līniju no Rīgas caur Narvu uz Novgorodu un tālāk uz Maskavu, apsverot, ka tās uzturēšanai būtu nepieciešami 50 dālderī gadā. “Līdz ar to Jūsu Karaliskā Majestāte varētu cerēt saņemt no diplomātiskajiem pārstāvjiem Krievijā precīzas un savlaicīgas ziņas par šejienes situāciju, kas šobrīd nav iespējams, jo vēstules bieži jāsūta ar dažādiem ceļiniekiem, kas brauc ļoti lēnām, neērtā laikā un kuriem nedrīkst uzticēties.”<sup>76</sup>

Arī Krievijai 17. gs. vidū bija izveidojušies aktīvi diplomātiskie un komerciālie kontakti ar Rietumeiropas zemēm, kas prasīja izveidot un uzturēt regulārus un drošus sakarus. Pamatus šajā virzienā lika 1661. g. starp Krieviju un Zviedriju noslēgtais Kardisas miera līgums, kura 17. punkts noteica, ka: “abu valstu teritorijā kurjeriem ar pārvaldnieku, ģenerāļu un gubernatoru vēstulēm tiek atļauts brīvi braukt vajadzīgajā virzienā un uz visstingrāko aizliegts atņemt un lasīt viņu vēstules.”<sup>77</sup>

Reformas iniciators Krievijā bija ārlietu prikaza vadītājs (*šai iestādei arī uzticēja ārzemju pasta pārzināšanu*), diplomāts, Pleskavas muižnieks Afanasijs

<sup>73</sup> J. Jenšs. Pasta satiksmes vēsture Latvijas teritorijā līdz dzelzceļu atklāšanai // Pasta un Telegrāfa Vēstnesis. – 1937. – Nr. 6.

<sup>74</sup> De Rodess savas karjeras sākumā strādāja Rīgas akcizes kamerā, tad pārcēlās uz Rēveli, bet no 1647. – 1653. g. – uzturējās Maskavā.

<sup>75</sup> LVVA, 7349. f., 3. apr., 20. l., 1. lp.

<sup>76</sup> Turpat.

<sup>77</sup> М. Н. Виташевская. Старинная русская почта. – Москва, 1969. – стр. 46.

Ordins-Naščokins (*Афанасий Лаврентьевич Ордин-Нащокин*).<sup>78</sup> 1665. g. pavasarī viņš ieteica Krievijas valdībai noslēgt līgumu ar holandieti Janu van Svedenu (*Jann van Sweden*) par starptautiskas pasta līnijas organizēšanu starp Maskavu un Rīgu.<sup>79</sup> Vienošanās paredzēja, ka Svedens ar “saviem ļaudīm un zirgiem” 2 reizes nedēļā vedīs pastu no Maskavas līdz Krievijas robežai, par ko no cara saņems 500 rubļu skaidrā naudā un vēl sabuļādas 500 rubļu vērtībā.<sup>80</sup> Jau pēc pāris mēnešiem, 1665. g. septembrī uzņēmējs lūdza atalgojumu palielināt līdz 1200 rubļiem.<sup>81</sup> Jana van Svedena pienākumos ietilpa pārvadāt cara pavēles, krievu sūtņu un aģentu vēstules, ārzemju avīzes. Bez tam viņam bija atļauts pieņemt arī privātās vēstules; maksu par to pārvadāšanu pastmeistars drikstēja paturēt sev.<sup>82</sup> Krievu pasta transports caur Vidzemi bija Jakoba Bekera pārziņā. To vajadzēja pārņemt pirmajā pierobežas stacijā Vastselīnā un caur Valku nogādāja Rīgā. Gandrīz ar pirmajām krievu pasta maršruta funkcionēšanas dienām par tā darbību sāka ienākt arī sūdzības – pasts nepienāca noteiktajās dienās, pastnieki nokavējās, vēstules ceļā pazuda. Jans van Svedens kļūmes izskaidroja ar labu ceļu trūkumu un sliktajiem pastnieku darba apstākļiem. To novēršanai viņš atkal no valdības prasīja naudu. Atbildot uz to, Krievijas valdība van Svedena zirgus un kalpotājus nomainīja ar pasta pārvaldes zirgiem un kalpotājiem. Sākot ar 1666. g. martu, pasta pārvaldnieks maksāja kalpotājiem algu, bet pats, iesniedzot detalizētu atskaiti, līdzekļus ieguva no pasta pārvaldes.<sup>83</sup>

Ar Afanasija Ordina-Naščokina 1668. g. 25. maija pavēli holandieša Jana van Svedena vietā par pastmeistaru iecēla dāni Leontiju Marseliusu (*Leontii Marselius*).<sup>84</sup> Jau 1668. g. 7. augustā viņš varēja ziņot Ordinam-Naščokinam, ka pavēle izpildīta un ar pastmeistaru Jakobu Bekeru ir noslēgts detalizēts līgums par pasta pārvadāšanu no Pleskavas līdz Rīgai, un tālāk uz Rietumeiropas valstīm. (*Sk. 3. attēlu.*) Marseliusa izveidotā pasta struktūra bija ievērojami pilnīgāka par iepriekšējo. Van Svedena laikā pastniekam bija jānobrauc viss ceļa posms no Maskavas līdz Pleskavai; mainījās tikai

---

<sup>78</sup> 17. gs. vidū Afanasijs Ordins-Naščokins bija Krievijas diplomātijas priekšgalā. Viņš aktīvi piedalījās arī krievu – zviedru karā (1656.– 1661.g.), bija viens no trim galvenajiem komandieriem, kas vadīja uzbrukumu Rīgai 1656. g. augustā. No 1657. – 1661. g. Naščokins bija Kokneses vaiņads.

<sup>79</sup> А. Н. Виги́лев. История отечественной почты. Часть первая. – Москва, 1977. – стр. 120.

<sup>80</sup> М. Н. Витапкевская. – стр. 47.

<sup>81</sup> Tā bija ļoti liela summa; par to toreiz varēja nopirkt 18 kilogramus visaugstākās probes zelta.

<sup>82</sup> Е. Vincovskis.

<sup>83</sup> А. Н. Виги́лев. – Часть первая. – стр. 121.

<sup>84</sup> И. П. Хрущов. Очерк ямских учреждений от древности до царствования Екатерины II. – Петербург, 1884 – стр. 13.

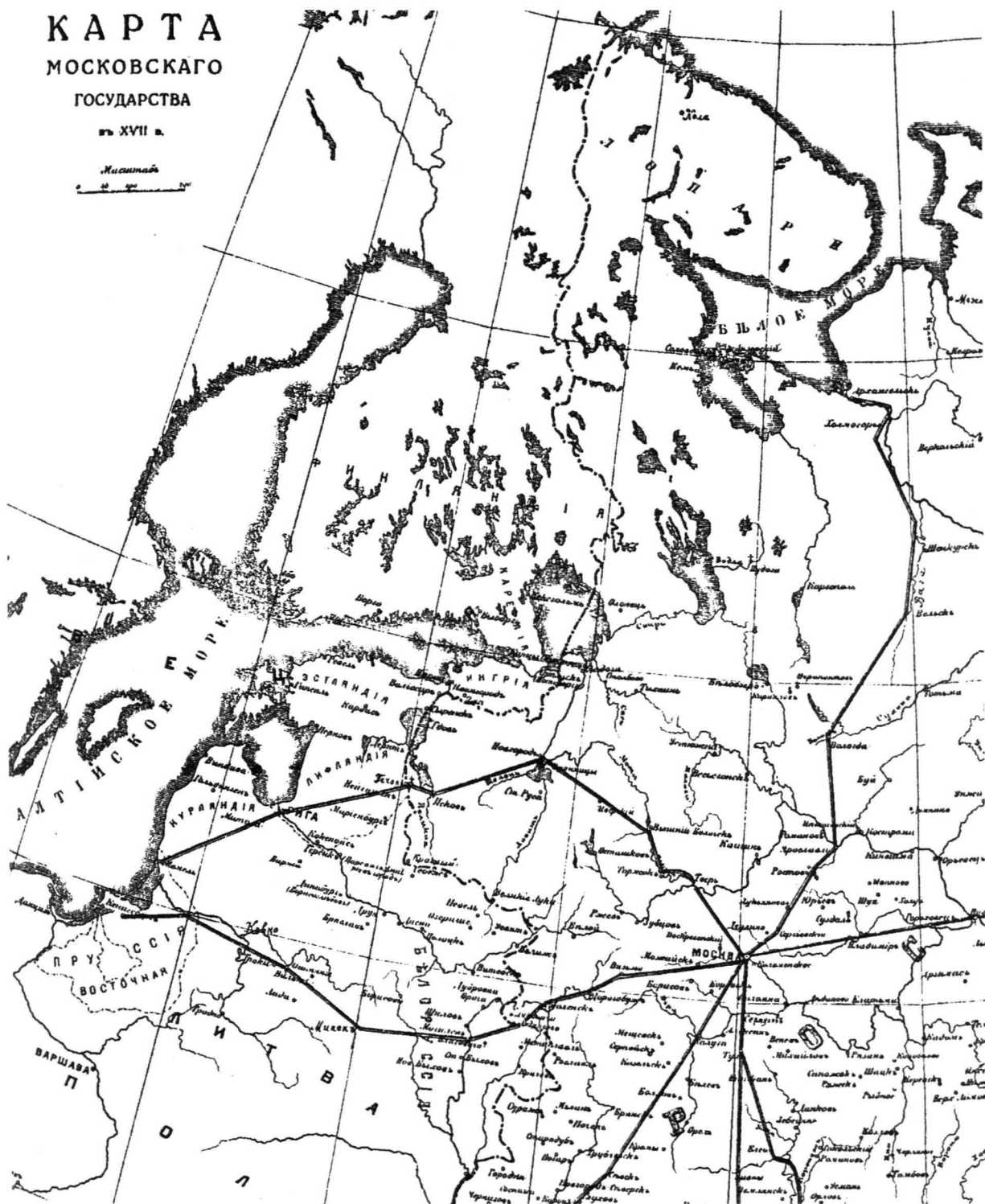


# КАРТА МОСКОВСКАГО ГОСУДАРСТВА

въ XVII в.

Масштабъ

0 10 20 30



Krievijas pasta ceļi 17. gs. Publicēts: И. П. Козловский. *Первыя почты и первыя почтмейстеры в Московском государстве*. Т. 1. Варшава, 1913 – стр. 400.

zirgi un kučieri. Tagad tika ieviests stafetes princips – pasta stacijās apmainījās ar vēstulēm un katru nākošo posmu veica cits pastnieks. Pirmais pasts uz Rīgu caur Tveru, Novgorodu un Pleskavu tika nosūtīts 1668. g. 17. septembrī.<sup>85</sup> Vēstules no Rīgas Krievijas pierobežā pienāca trešdienās. Par maiņas punktu bija izvēlēts 30 km attālumā no Pleskavas esošais Pečoru klosteris. Šeit tai pašā trešdienā ieradās pasts no Maskavas un nodeva sūtījumus atpakaļ maršrutam uz Rīgu.<sup>86</sup> Pēc pasta pienākšanas Maskavā visus sūtījumus skatīja cauri ārlietu prikazā – lai neviena privātpersona informāciju par notikumiem iekšzemē un ārzemēs neiegūtu agrāk par caru. Tāpēc ārzemnieki svarīgos ziņojumos lietoja šifru, bet zviedru pārstāvji Maskavā nereti sūtīja savas vēstules uz Pleskavu, kur zviedru tirdzniecības pārstāvis tās nogādāja pāri robežai.<sup>87</sup>

Valdības korespondence tika pārvadāta par brīvu, bet privātpersonām bija jāmaksā noteikta takse: vēstule no Maskavas līdz Rīgai maksāja 8 kapeikas, no Novgorodas līdz Rīgai – 4 kapeikas, no Pleskavas – 6 kapeikas.<sup>88</sup> Labvēlīgos laika apstākļos pasts no Maskavas līdz Rīgai aizgāja 10 dienās, bet pavasara šķīdoņos tas kursēja divreiz lēnāk.

1675. g. 4. decembrī ārzemju pastu Krievijā sāka pārvaldīt Andrejs Viniuss. Varbūt daļēji personīgo īpašību, varbūt arī objektīvu apstākļu dēļ, bet viņa vadības laikā attiecības ar Vidzemes pastmeistaru<sup>89</sup> ievērojami pasliktinājās. 1677. g. starp Andreju Viniusu un Jakoba Bekera atraitni Margaretu Gīzi (*Margaretta Giese*) tika noslēgts jauns līgumu par pasta pārvadāšanu.<sup>90</sup> Tomēr, kā lasāms Viniusa ziņojumos Vidzemes ģenerālgubernatoram, “Bekera atraitne sagādājusi viņam daudz nepatīkšanu: gan ņēmusi par pasta pārsūtīšanu augstāku maksu nekā bija paredzēts līgumā, gan vairākkārt patvaļīgi atvērusi pārsūtāmos saiņus, gan arī kavējusi pasta savlaicīgu pienākšanu.”<sup>91</sup> 80. gadu sākumā strīdi bija kļuvuši tik asi, ka Andrejs Viniuss centās panākt Vidzemes ģenerālgubernatora atļauju anulēt līgumu ar Rīgas pastmeistariem un par Krievijas pasta pārvadāšanu vienoties ar Tērbatas pastmeistaru

<sup>85</sup> И. П. Козловский. Первые почты и первые почтмейстеры в Московском государстве. Том 1. – Варшава, 1913 – стр. 104.

<sup>86</sup> А. Н. Вигельев. – Часть первая. – стр. 123.

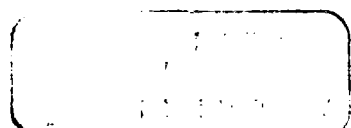
<sup>87</sup> J. Jenšs. Pasta satiksmes vēsture ..

<sup>88</sup> И. П. Хрущев. – стр. 19.

<sup>89</sup> Šajā laikā Rīgas pasta kantori pārvaldīja Jakoba Bekera atraitne Margareta Gize.

<sup>90</sup> И. П. Козловский. – т. 1 – стр. 304.

<sup>91</sup> LVVA, 7349. f., 3. apr., 51. lp.



Andreasu Maksu (*Andreas Max*).<sup>92</sup> Rīgas pasta kantoris tomēr savas pozīcijas saglabāja, par ko liecina nākošais 1686. g. augustā starp Vīniju un Vidzemes pastmeistaru Stāsiusu Šteinu (*Stadius Stein*) noslēgtais līgums.<sup>93</sup>

Iespēja izmantot Vidzemes pasta dienestu Krievijai bija vitāli svarīga. Tā deva iespēju pieslēgties Rietumeiropas pasta organizācijām. Ar šo pastu Krievija saņēma arī vairākus Rietumeiropā iespiestus periodiskus izdevumus, kā “Königsberger Sonntags und Donnerstags Post=Zeitung,” “Mercurius, Sonntagsischer und Mittwochscher,” “Nordischer Mercurius,” “Ordentliche Postzeitung,” “Oprechte Haerlemse Courant” u.c.<sup>94</sup>

## 7. Domstarpības ar Kurzemes hercogu

Zviedru pasta normālai funkcionēšanai vitāli svarīgs bija pasta maršruts uz Rietumeiropu caur Kurzemi. Kā regulāri kursējoša pasta līnija tas izveidojās 1632. g., kad Jakobs Bekers Jelgavā, Dobelē, Blīdenē, Saldū, Skrundā, Durbē, Liepājā un Palangā iekārtoja pasta zirgu maiņas punktus, caur kuriem braucot, varēja sasniegt Mēmeli un Kēnigsbergu.<sup>95</sup> Kurzemes hercogistei savas pasta organizācijas toreiz vēl nebija, tādēļ gan hercogs, gan tirgotāji ļoti labprāt izmantoja Bekera kurjerus, dāvinot viņiem par to drēbes un naudu.<sup>96</sup> Atļauju tirgotājiem un zviedru pastam braukt caur Kurzemi juridiski nostiprināja īpaši punkti, kas bija ietverti starp Zviedriju un Kurzemi 1647. g. noslēgtajā neitralitātes līgumā<sup>97</sup> un 1660. g. Olīvas miera līgumā.<sup>98</sup> 1668. g. zviedru valdība noslēdza ar hercogu Jēkabu speciālu līgumu. Hercogs vēlreiz apstiprināja zviedru pasta kurjeru brīvas pārvietošanās tiesības un abas puses vienojās, ka par kurzemnieku sūtījumu pārvadāšanu zviedru pasts saņems zemes gabalu Skrundas muižā, kur pastmeistars Jakobs Bekers varēs iekārtot zirgu pasta staciju.<sup>99</sup>

<sup>92</sup> EAA, 278. f., 1. apr., (XI-1) l., 32. lp.

<sup>93</sup> И. П. Козловский. – т. 1 – стр. 306.

<sup>94</sup> A. von Fabricius. Zur Geschichte des russischen Postwesens. – Riga, 1865. – S. 57; arī И. П. Хрущов. – стр. 15.

<sup>95</sup> LVVA, 554. f., 1. apr., 893. l., 87. lp.

<sup>96</sup> Turpat, 7349. f., 1. apr., 40. l., 69. lp.

<sup>97</sup> Turpat, 554. f., 1. apr., 893. l., 2. lp.

<sup>98</sup> Turpat, 673. f., 1. apr., 1390. l., 27. lp.

<sup>99</sup> Turpat, 7349. f., 1. apr., 40. l., 71. lp.

1685. g. hercogs Frīdrihs Kazimirs izveidoja savu pasta organizāciju,<sup>100</sup> līdz ar ko Kurzemē kursējošais ārzemju pasts kļuva par nevēlamu konkurentu. Sarunas ar Zviedrijas karali par iespējām ar Kurzemes pastu pārvadāt arī ārzemju korespodenci sākās jau gadu iepriekš – 1684. g. septembrī ar detalizēti izstrādātiem priekšlikumiem uz Stokholmu tika aizsūtīts hercoga pilnvarnieks virspilskungs Felkerzāms (*Fölkersahm*).<sup>101</sup> Taču Kārlim XI zviedru pasta likvidēšanu Kurzemē bija pilnīgi nepieņemama; viņš 1685. g. 5. maijā nosūtīja hercogam Frīdriham Kazimiram atbildes rakstu,<sup>102</sup> kurā, pamatojoties uz agrāk noslēgtajiem līgumiem un privilēģijām, paturēja tiesības zviedru pastu caur Kurzemi brīvi sūtīt arī turpmāk. Tad kurzemnieki uzsāka ārzemju pasta kurjeru pārvietošanos dažādā veidā traucēt. Rīgas pastmeistaram hercogs pavēlēja 24 stundu laikā atbrīvot pasta kantora ēku Jelgavā;<sup>103</sup> pasta jātniekus no viņu rentes mājām, pat piedraudot ar klaūšu darbiem, izlika arī Skrundas muižas pārvaldnieks.<sup>104</sup> Viņus uzņemt pārējo hercoga muižu zemniekiem, bija stingri aizliegts (sods 10 pāri rikšu). Kad tie patvērumu beidzot atrada baroneses Ketleres privātmuižā, sekoja Frīdriha Kazimira pavēle privātipašniekiem neļaut zviedru kurjeriem braukt cauri arī privātmuižu zemēm. Taču tā netika pildīta, un zviedru pasts caur Kurzemi turpināja kursēt.<sup>105</sup> Būtisks kavēklis Vidzemes pasta funkcinēšanai bija hercoga pavēle par četrkārtīgu pārceltuvju maksas paaugstināšanu;<sup>106</sup> lai saņemtu pārceļamos plostus, kurjeriem bija ļoti ilgi jāgaida, nereti viņiem tos vispār atsacījās dot.<sup>107</sup>

Kurzemes hercoga pretdarbība, protams, nelabvēlīgi ietekmēja Vidzemes zviedru pasta kursēšanas ātrumu un precizitāti. Rezultātā ārvien biežākas kļuva sūdzības gan no Krievijas pastmeistara, gan Rīgas tirgotājiem. Pēdējie, kam ātri un precīzi sakari ar Rietumeiropu bija ļoti svarīgi, ārvien biežāk vēstules sāka sūtīt ar Kurzemes pastu. Ģenerālgubernators Kristers Horns (*Frh. Christer Claesson Horn*), kurš aizstāvēja zviedru pasta intereses, pieprasīja, lai Rīgas rāte aizliegtu tirgotājiem šādu rīcību un nepaklausīgos sodītu ar 100 dālderu lielu soda naudu.<sup>108</sup> Taisnodamās

<sup>100</sup> J. Jenšs. Pasta satiksmes vēsture..

<sup>101</sup> LVVA 554. f., 1. apr., 893. l., 6. lp.

<sup>102</sup> Turpat, 109. lp.

<sup>103</sup> EEA, 278. f., 1. apr., (XI-I) l., 35. lp.

<sup>104</sup> LVVA, 7349. f., 1. apr., 155. l., 140. lp.

<sup>105</sup> G. Jensch. Das Postwesen .. – S. 6.

<sup>106</sup> V. Pāvulāns. – 215. lpp.

<sup>107</sup> LVVA, 7349. f., 1. apr., 155. l., 345. lp.

<sup>108</sup> Turpat, 673. f., 1. apr., 1390. l., 9. lp.

rāte aizrādīja, ka pastmeistara Jakoba Bekera atraitne starp Rīgu un Klaipēdu uzturot 4 sliktus zirgus, bet hercogs – 9 labus un Kurzemes pasts korespondenci nogādājis gandrīz diennakti ātrāk nekā zviedru pasts. Rīgas tirgotāji ziņas par ārzemju tirgus konjunktūru saņemot 19 stundas vēlāk nekā Jelgavas tirgotāji un tas ļoti kaitējot rīdzinieku darījumiem. Hercoga pasts sasniedzot Hamburgu, Lībeku, Amsterdamu, Londonu četras dienas ātrāk nekā zviedru pasts.<sup>109</sup>

Zviedru kurjeru sūdzības par piekaušanu un aplaupīšanu kļuva arvien biežākas, arvien vairāk pretrunu vērojamas lietu izmeklēšanas materiālos. Nereti katrai pusei par lietas apstākļiem bija pilnīgi pretējas liecības. Tā, piemēram, vairākkārt Jelgavas hercoga tiesa izskatīja Rīgas pasta puisa Jāņa lietu. Viņš bija iesniedzis sūdzību par to, ka netālu no Jelgavas viņam uzbrukuši spēcīgi vīri, piekāvuši, aplaupījuši, atņēmuši zirgu un pasta somu. Tiesā tika uzklausītas vairākas liecības. Pilnīgi pretēju notikumu atainojumu sniedza Jelgavas pasta stacijas kalpotājs Farings Dīrings (*Faring Diering*): “Aizvakar naktī Rīgas pasta puisis Jānis ieradās pasta stacijā, bija galīgi piedzēries un bez zābakiem un basām kājām. Jānis ienāca istabā, uzsvieda uz galda savus svārkus un cimdus un pavēlēja uzraudzīt viņa zirgu, kaut gan tāda viņam vispār nebija, jo viņš atnāca kājām.” Tiesā pierakstīta arī netālu esošā Bekerkroga krodzinieka Heinriha Zēlūzena (*Heinrich Sehlusen*) liecība: “Atnāca Rīgas pastmeistars Jānis un lika sameklēt viņa zirgu. Kopā ar brāli tas arī izdevās – zirgu atrada labu gabalu prom no Bekera kroga. Jānis norīkoja otru pasta puisi – Tummi Hansenu (*Tummi Hansen*) ar pasta vezumu braukt tālāk uz Dobeli, bet pats centās krūmos sameklēt pazudušās lietas, taču neko neatrada. Atnācis atpakaļ, Jānis lūdzis krodzinieku nevienam neteikt, ka viņš esot bijis piedzēries; pats viņš esot saplēsis savus svārkus, lai varētu apgalvot, ka viņam uzbrukuši laupītāji un atņēmuši pasta maisu un pakas.”<sup>110</sup> Šķiet, šajā gadījumā taisnība ir bijusi kurzemniekiem un pasta puisis abpusējos strīdus pacenties izmantot savā labā, savas nolaidības slēpšanai.

Domstarpības pasta jautājumā starp Kurzemi un Zviedriju ieilga. Šeit turpināja darboties divas pasta organizācijas. 1694. g. Zviedrijas karalis pasta lietu noskaidrošanai, nodibināja īpašu Kurzemes komisiju. Sarunu rezultātā izdevās atgūt zirgu maiņas staciju Jelgavā.<sup>111</sup> Tomēr hercogs vēl nebija atteicies no nodoma iegūt

<sup>109</sup> Turpat, 1096. l., 320. lp.

<sup>110</sup> Turpat, 554. f., 1. apr., 893. l., 4. lp.

<sup>111</sup> V. Pāvulāns. – 216. lpp.

Kurzemes pasta monopoltiesības un Vidzemes zviedru pasta jātnieku normāla pārvietošanās hercogistē joprojām tika traucēta.

## 8. Vidzemes pasta reformas 17. gs. beigās

Pasta organizācijas pirmajos 50 gados ienākumi, ko guva no pasta pārvadāšanas, bija atstāti Rīgas pasta direktora un vietējo pastmeistaru ziņā. Zviedrijas valdības kontrole pār tiem bija ļoti vāja. 1669. g. gan tika ieviestas noteiktas vēstuļu takses,<sup>112</sup> taču šos tarifus piemēroja tikai uz Stokholmu un atpakaļ sūtītām vēstulēm, pārējās maksas par pasta pakalpojumiem palika Rīgas pasta kantora kompetencē.<sup>113</sup> Valstij no Vidzemes pasta organizācijas vēl arvien nekādu ienākumu nebija; tieši otrādi – Rīgas un Rēveles pastmeistari par pasta uzturēšanu saņēma valdības piemaksu (Rīgas pastmeistars – 1500 Valsts dālderus).<sup>114</sup> Aktīvāk ar Vidzemes pasta finansiālo pusi sāka nodarboties tikai Kārļa XI laikā (1672–1697). 1685. g. 17. martā tika izdota karaļa rezolūcija, kas noteica, ka pasta kantoros bez pastmeistara ir jābūt vēl arī pasta kontrolierim, kura galvenais pienākums – reģistrēt speciālās grāmatās visas nosūtītās vēstules. Par galveno pasta kontrolieri Stokholmā iecēla Johanu Langi (*Johann Lange*)<sup>115</sup>. Karaļa kambarkolēģija apstiprināja jaunas vēstuļu nosūtīšanas takses. 1692. g. vēstules nosūtīšana no Rīgas līdz Rēvelei maksāja 5 sudraba ēras par loti, līdz Rakverei – 5, Pērnavai – 3, Tērbatai – 4, Narvai – 6, Helsinkiem – 7, Stokholmai – 10, Visbijai – 10 sudraba ēras par loti.<sup>116</sup> Vienlaicīgi ievērojami tika samazināts to valsts kalpotāju skaits, kam līdz šim bija tiesības vēstules sūtīt bez maksas. Šādu privilēģiju Vidzemē tagad varēja saņemt tikai ar īpašu ģenerālgubernatora atļauju.<sup>117</sup> Stingrāka kārtība bija nepieciešama arī ceļotāju transporta samaksā. Jau izsenis, iebraukt Vidzemē drīkstēja tikai ar īpašu t.s. “ceļojuma pasi”, kurā bija norādīts ceļojuma mērķis, maršruts, nepieciešamais zirgu skaits. Privātpersonām par pasēs norādītajiem pakalpojumiem bija jāmaksā noteikta takse. Taču praksē bieži vien uz robežpunktiem un Vidzemes teritorijā šī pase netika

<sup>112</sup> Schwedens Post in Balticum.

<sup>113</sup> N. Forsell. – Bd. I. – s. 88.

<sup>114</sup> G. Jensch. Das Postwesen. – S. 8.

<sup>115</sup> Schwedens Post in Balticum.

<sup>116</sup> V. Hurt, E. Ojaste. Estland. Philatelie & Postgeschichte. Handbuch. – Götterborg, 1986. – S. 419.

<sup>117</sup> LVVA, 7349. f., 2. apr., 29. l., 65. – 68. lp.

stingri prasīta – ceļotāji norēķinājās tieši ar pastmeistariem. Tādēļ 1685. g. instrukcija noteica, ka pasta kantoros un uz robežas ceļotājiem uz visstingrāko jāuzrāda ceļojumu pases, tāpat jāseko, lai netiku izmantoti novecojuši vai citām personām izsniegti dokumenti. Pasē jābūt aprakstītam ceļotāja izskatam, norādītam vecumam un kārtai.<sup>118</sup>

Tika darīts viss iespējama, lai Zviedrijas valdība no pasta darbības saņemtu pēc iespējas lielākus ienākumus. Vienlaicīgi valdība arī sedza daļu no šīs organizācijas uzturēšanas izdevumiem.<sup>119</sup> Zviedrijas budžetā bija paredzēti līdzekļi tikai Rīgas, Rēveles, Pērnavas, Tērbatas, Valmieras, Rakveres pasta kantoru darbībai un kalpotāju algošanai, pārējo izdzīvošana bija viņu pašu un vietējās bruņniecības lieta.

Visvairāk naudas budžetā bija atvēlēts Rīgas pasta kantorim – 1850 dālderu gadā. Šeit varēja algot 4 kalpotājus: 1) pasta direktoru – alga 800 dālderu; 2) grāmatvedi – kontrolieri – alga 400 dālderu; 3) rakstvedi – alga 200 dālderu; 4) rakstveža palīgu – 50 dālderu; pārējie līdzekļi bija paredzēti pasta pārvadāšanas nodrošināšanai.<sup>120</sup> Rēveles pasta kanoris gadā saņēma 750 dālderus, te bija paredzētas dienesta vietas pastmeistaram, kontrolierim un rakstvedim, Tērbatas – 420 dālderus, Rakveres – 55 dālderus un Valmieras – 44 dālderus.<sup>121</sup> Salīdzinoši Stokholmas pasta kantora gada budžets bija 4440 dālderu: 11 kalpotāji.<sup>122</sup> Šo pasākumu rezultātā Vidzemes pasta organizācija tika pakļauta noteikumiem, kas regulēja pasta darbību Zviedrijā, arī Vidzemes pastmeistars tagad bija kļuvis par ekonomiski atbildīgu personu. Par Vidzemes pasta direktoru un pastmeistaru obligātu pienākumu kļuva regulāri aprēķināt mēneša izdevumus un ienākumus un gada beigās iesniegt atskaiti karaļa kambarkolēģijai. Vēlākā Rīgas pasta direktora, Jakoba Bekera znota Statiusa Šteina karjera neveiksmīgi beidzās tieši šo atskaišu dēļ.

<sup>118</sup> Turpat, 1. apr., 155. l., 137. –140. lp.

<sup>119</sup> Lielu daļu (ceļu būve, krogu celniecība, vietēja satiksme) Vidzemes pasta uzturēšanai sedza Vidzemes bruņniecība.

<sup>120</sup> LVVA, 7400. f., 1. apr., 81. l., 1. lp.

<sup>121</sup> Turpat.

<sup>122</sup> Schwedens Post in Balticum.

## 9. Jakobs Bekers un mantinieki – Vidzemes pasta organizētāji un vadītāji

### a) Jakoba Bekera karjera

Jakobs Bekers bija ar lielu enerģiju un labu organizatora talantu apveltīta personība, kas savā garajā mūžā (*miris 1671. g.*<sup>123</sup>) pievērsies visai dažādām darbības sfērām un sasniedzis tiešām atzīstamus karjeras augstums. Viņš apprecējās ar Rīgas tirgotāja Hansa Gīzes (*Hans Giese*) un Annas Rafas (*Anna Raff*) meitu Margaretu Gīzi (*Margaretta Giese*)<sup>124</sup> un nopirka pilsētā lielu gruntsgabalu ar trīs ēkām, kas atradās Lielās Monētu un Kungu ielas stūrī.<sup>125</sup> Esošā apbūve nepmierināja jaunā īpašnieka gaumi un vajadzības – vecās ēkas nojauca un to vietā uzcēla divas dzīvojamās ēkas (t.s. “lielo” un “mazo” māju) ar ērtiem velvētiem pagrabiem un plašiem bēniņiem; četras pārdotavas (bodes) un zirgu staļļus. Lielās ēkas pirmajā stāvā tika iekārtots pasta kantoris,<sup>126</sup> kas ar laiku kļuva par galveno 17. gs. Vidzemes pasta pārvaldes iestādi. 1628. g. 14. novembrī Jakobs Bekers tika uzņemts Rīgas namnieku kārtā.<sup>127</sup>

1629. g., kad nodibināja Vidzemes ģenerālgubernatora posteni ar sēdekli Tērbatā, arī tur nodibināja pasta kantori un 1632. g. ģenerālgubernators viņu iecēla arī par Tērbatas pastmeistaru.<sup>128</sup>

Paralēli rūpēm par pasta kustību zviedru pastmeistaru pienākumos ietilpa arī dažāda veida informācijas vākšana un rakstisku ziņojumu sastādīšana par jaunākajiem notikumiem, kara lietām, komerclietām un cita veida aktualitātēm. Nereti šādus ziņojumus iespieda un dodot līdzī kurjeriem, izplatīja starp interesentiem. Tā radās tradīcija pasta sakarus apvienot ar presi.<sup>129</sup> Šos pienākumus, acīmredzot, apzinīgi centās pildīt arī Jakobs Bekers – viena no viņa darbības sfērām Tērbatā bija grāmatu iespiešana. Tūlīt gan jāteic, ka tas nebija viņa veiksmīgākais pasākums. Pēc Tērbatas universitātes nodibināšanas,<sup>130</sup> Gustavs Ādolfs viņu iecēla par tās spiestuves

<sup>123</sup> Jakoba Bekera dzimšanas gadu līdz šim nav izdevies noskaidrot.

<sup>124</sup> A. Buchholtz. *Geschichte der Buchdruckerkunst in Riga. 1588–1888.* – Rīga, 1890 – S. 111.

<sup>125</sup> LVVA, 2692. f., 2. apr., 8. l. 751. lp. un 10. l., 698. lp.

<sup>126</sup> EEA, 278. f., 1. apr., (XI - 5) l., 82. lp.

<sup>127</sup> LVVA, 1382. f., 2. apr., 232. l., 239. lp.

<sup>128</sup> St. Nīlebrant, K. Stenberg. – S. 92.

<sup>129</sup> G. Barudio. – S. 73.

<sup>130</sup> 1631. g.



administratoru.<sup>131</sup> Lai nodrošinātos ar nepieciešamo papīru, Bekers netālu no Tērbatas 1632. g. sāka būvēt papīra dzirnavas, vienlaicīgi uzsākot arī grāmatu iespiešanu. Kā vienu no ievērojamākajiem Bekera iespiestajiem izdevumiem var minēt profesora Frīdriha Meniusa (*Friedrich Menius*) darbu “Historischer Prodromus des Liefpländischen Rechtens und Regiments ...” Dörpt, 1633. Tomēr jau 1636. g. līgums ar universitāti tika pārtraukts un Bekers no Tērbatas aizbrauca. Par nepabeigtajām papīra dzirnavām viņš gribēja saņemt naudas kompensāciju un sākās ilgstoša tiesāšanās ar universitāti, kas turpinājās vēl 1639. g.<sup>132</sup>

Jakoba Bekera aktivitātes izdevniecības jomā sasniedza arī Rīgu, kur viņš bija iecerējis izdot un iespiest nedēļas laikrakstu, pirmo Rīgā. 1632. g. 23. jūnijā Rīgas Ķemerejā satikās visas ieinteresētās personas: grāmatspiestuvju pārziņi (*Druckereiherrn*) Hinrihs fon Ulenbroks (*Hinrich von Ulenbrock*) un Niklass Barnekens (*Niclas Barnecken*), Ķemerejas tiesas advokāts Andreass Koijs (*Andreas Koye*), grāmatiespiedējs Georgs Šrēders (*Georg Schröder*) un Jakobs Bekers. Abi pēdējie sarunu rezultātā noslēdza sadarbības līgumu par Bekera iknedēļas avīzes iespiešanu: apjoms – viena loksne, metiens – 500 eksemplāri. Par darbu Šrēders saņemt 75 valsts dālderus gadā, papīru piegādātu Bekers no savām papīra dzirnavām Tērbatā. Laikraksta pārdošanā Šrēders nepiedalītos, bet saņemt no katra nummura piecus eksemplārus, Rīgas rāte – 20 eksemplārus. Diemžēl projekts neīstenojās; laikrakstus Bekers iespieda Dancigā vai Kēnigsbergā un uz Rīgu sūtīja ar pastu.<sup>133</sup>

Ārzemju sakaru uzturēšana prasīja no Jakoba Bekera daudz pūļu un enerģijas. Biežie ceļojumi ne vienmēr beidzās laimīgi. Tā visai neveiksmīgs pastmeistaram bija 1654. g. brauciens uz Kēnigsbergu, kad uz ceļa pie Palangas pajūgam uzbruka lietuviešu muižnieka Prsestreļska (*Prsestrelsky*) vīri, Bekeru sasēja un aizveda uz Balimontas muižu, kur pastmeistaram gūstā bija jāpavada samērā ilgs laiks.<sup>134</sup> Šādā veidā muižnieks cerēja atgūt naudu, ko viņam parādā bija palicis Jakoba Bekera sievas brālis, Rīgas tirgotājs Johans Gīze (*Johann Giese*). Notikums izraisīja ļoti aktīvu saraksti. Ģenerālgubernators grāfs Gustavs Horns (*Gustav Horn*) ar lūgumu atbrīvot Bekeru griezās ne vien pie Žemaitijas zemes tiesas tiesneša Konstantina

<sup>131</sup> A. Buchholtz. – S. 106.

<sup>132</sup> Turpat.

<sup>133</sup> Turpat. – S. 207.

<sup>134</sup> LVVA, 7349. f., 1. apr., 35. l., 35. lp.

Mlesko (*Constantin Mlesko*), bet arī pie hercoga Jēkaba un Polijas valsts kanclera.<sup>135</sup> Neskatoties uz visām zemes tiesas tiesneša prasībām, Rīgas pastmeistars no apcietinājuma netika atbrīvots; tas izdevās tikai īpašam, uz Varšavu nosūtītam ģenerālgubernatora pilnvarotajam.<sup>136</sup>

Un tomēr pastmeistara Jakoba Bekera dienesta pienākumi kārtojās veiksmīgi, karjeras kāpnes veda augšup, sabiedriskais stāvoklis stabilizējās. Atbilstoši savas kārtas paradumiem, viņš vēlējās atstāt uzskatāmu piemiņu par sevi arī Doma baznīcā, kur atradās ģimenes kapene. 1654. g. 23. novembrī Rīgas rāte izdeva atļauju: “uzstādīt Doma baznīcā, pie kolonas iepretim altārtelpai Bekera epitāfiju un metāla bra, kā arī izgatavot jaunas misiņa margas altārtelpas priekšā, kam Bekers ziedotu 2000 valsts dālderu.”<sup>137</sup>

Izdevīgi apprecēties izdevās arī četrām Margaretes Gīzes un Jakoba Bekera meitām: Margaretei – ar tirgotāju Hansu Kuzenu (*Hans Kusen*), Katarīnai – ar tiesas asesoru Rikmani (*Assessor Rickmann*),<sup>138</sup> Annai – ar zemes tiesas tiesnesi Paulu fon Helmerzenu (*Landrichter Paul fon Helmersen*)<sup>139</sup> un Dorotejai – ar tirgotāju un vēlāko sievas tēva amata turpinātāju – Staisu Šteinu (*Staius Stein*),<sup>140</sup> ar kuru Jakobam Bekeram izveidojās ļoti cieša sadarbība; viņus vienoja ne vien ģimenes saites, bet arī daudzi veikala darījumi. Neapšaubāms panākums bija Zviedrijas karaļa 1665. g. privilēģija, ar kuru Jakobam Bekeram un Staiusam Šteinam par kara materiālu piegādāšanu un lieliem naudas aizdevumiem piešķīra mastkoku tirdzniecības monopolu Vidzemē<sup>141</sup> un privilēģiju izgatavot linu un vilnas audumus.<sup>142</sup> Gadu vēlāk, t. i. 1666. g. abi saņēma arī karaļa patentu un tiesības “Rīgā izgatavot visa veida zviedru naudu.”<sup>143</sup>

Jakobs Bekers kļuva arī par divu muižu īpašnieku: 1661. g. Rīgas rāte viņam un viņa pēcnācējiem kā daļēju samaksu par pasta uzturēšanu piešķīra zemes gabalu

<sup>135</sup> Turpat.

<sup>136</sup> G. Jensch. Das Postwesen .. – S. 8.

<sup>137</sup> LVVA, 749. f., 6. apr., 4. l., 163. lp.

<sup>138</sup> Turpat, 1378. f., 1. apr., 1448. l., 134. lp.

<sup>139</sup> Turpat, 70. lp.

<sup>140</sup> Turpat, 7349. f., 1. apr., 49. l., 140. lp.

<sup>141</sup> EAA 278. f., 1. apr., (XI-5) l., 19. lp.

<sup>142</sup> A. Soom. Die merkantilistische Wirtschaftspolitik Schwedens und die baltische Städte im 17. Jahrhundert // Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. – Neue Folge. Bd. 11 – 1963 – Heft 2 – Wiesbaden, 1963 – S. 209.

<sup>143</sup> Turpat. – 186. lpp.

“Liefländer” (*Vidzemnieks*)<sup>144</sup> pie Jelgavas ceļa.<sup>145</sup> Visai drīz īpašnieks šeit iekārtoja nelielu muižiņu, kuras koka ēku ansambli veidoja 5 ēkas: liela dzīvojamā māja, liela saimniecības ēka ar 4 telpām (kambariem), pirts, rija un brūzis.<sup>146</sup> Īpašnieka amats deva tai arī nosaukumu – “Postmeistersshofhens” (*Pastmeistara muižiņa*).<sup>147</sup> 1662. g. pēc gandrīz desmit gadu nomas<sup>148</sup>, samaksājot 4000 valsts dālderus, Jakobs Bekers dzimtīpašumā ieguva netālu no Kokneses esošo Klavenšteina (*Clavenstein*) muižu,<sup>149</sup> ko drīz pēc tam sāka saukt par Pastmeistara<sup>150</sup> un vēlāk – par Pasta muižu.

Ar Zviedrijas karaļa 1669. g. 22. februāra pavēli Jakobu Bekeru iecēla par Vidzemes pasta direktoru un viņa pārziņā nodeva pasta kantorus arī citās Vidzemes pilsētās: Tērbatā, Pērnavā, Valmierā un Rakverē. Vienlaicīgi, kā atzinību par paveikto, Jakobam Bekeram un viņa znotam Staiusam Šteinam piešķīra karaļa privilēģiju, ar kuru viņiem un viņu pēcnācējiem garantēja Vidzemes pasta pārvaldīšanas tiesības.<sup>151</sup> (*1676. g. privilēģiju atkārtoti saņēma Staiuss Šteins.*) Vairākas privilēģijas baudīja arī pasts kā organizācija: pastniekiem nebija jāmaksā prāmja nauda par celšanu pāri Daugavai, Gaujai un Salacai.<sup>152</sup> Tā kā Jakoba Bekera privātmājā uz Kungu un L. Monētu ielas stūra atradās Rīgas guberņas pasta kantoris,<sup>153</sup> to atbrīvoja no kareivju izmitināšanas pienākuma.<sup>154</sup>

1669. g. Jakobs Bekers izveidoja arī pasta maršrutu, kas gar Daugavu gāja no Rīgas uz Viļņu un tālāk uz Varšavu. Līnija ar pārtraukumiem darbojās līdz 1697. g. un to galvenokārt izmantoja tirgotāji.

Šī pasta ceļa izveidošana bija Jakoba Bekera pēdējais nozīmīgākais veikums – sasniedzis ievērojamu vecumu, 1671. g. beigās viņš nomira.<sup>155</sup> Vidzemes pasta pārvaldes juridiskās tiesības līdz mūža galam (*1688. g.*<sup>156</sup>) ieguva atraitne Margareta

<sup>144</sup> LVVA, 1378. f., 1. apr., 1448. l., 96. lp.

<sup>145</sup> Turpat, 7404. f., 1. apr., 2191. l.

<sup>146</sup> Turpat, 1380. f., 5. apr., 618. l., 38. lp.

<sup>147</sup> Turpat, 7404. f., 1. apr., 2191. l.

<sup>148</sup> 1651. g. muiža piederēja Gerdam Klavešteinam, 1654. g. to nopirka Šiuls Caharisons (*Schiul Zacharisson*); Jakobs Bekers šo muižu nomāja, sākot ar 1652. g.

<sup>149</sup> LVVA, 1378. f., 1. apr., 1448. l., 82. lp.

<sup>150</sup> Turpat, 7404., 1. apr., 651. l.

<sup>151</sup> EAA, 278. f., 1. apr., (XI-1) l., 55. lp.

<sup>152</sup> G. Jensch. Das Postwesen.. – S.8.

<sup>153</sup> EAA, 278.f., 1. apr., (XI-5) l., 83. lp.

<sup>154</sup> G. Jensch. Das Postwesen .. – S. 8.

<sup>155</sup> EAA, 278. f., 1. apr., (XI-5) l., 47. lp.

<sup>156</sup> G. Jensch. Das Postwesen .. – S. 8.

Bekere, dzim. Gīze, taču pamatojoties uz 1672. g. 12. martā saņemto pilnvaru, faktiski Vidzemes pasta lietas kārtoja viņas znots Statius Šteins.<sup>157</sup>

### b) pastmeistars Statius Šteins

1688. g. ar karaļa pavēli Statiusu Šteinu iecēla par Vidzemes pasta direktoru. Taču šajā pat gadā uz Rīgu nosūtīja pasta kontrolieri Arvidu Orri (*Arfwid Orre*) ar ļoti plašām karaļa kancelejas apstiprinātām pilnvarām. Viņam uzdeva pārbaudīt un uzskaitīt visas no Rīgas pasta kantora izejošās vēstules un iekasēt pasta naudu.<sup>158</sup> Statiusa Šteins nespēja samierināties ar kontroles klātbūtni un visai drīz sākās domstarpības. Orre pieprasīja Šteinam ienākumu un izdevumu aprēķinus, sākot ar 1669. g., bet viņš iesniedza ziņas tikai sākot ar 1688. g., aizbildinoties, ka līdz 1672. g. par visu atbildējis Jakobs Bekers, bet no 1672. – 1688. g. – viņa atraisne.<sup>159</sup> Strīds par Statiusa Šteina rēķiniem un pasta uzturēšanai izlietotajām summām nonāca līdz pat karaļa kancelejas kolēģijai, kur par šo jautājumu sākās visai karstas debates. Rīgas pastmeistars centās pierādīt, ka viņš un sievastēvs dienesta vajadzībām izlietojis ne vien valsts atvēlēto, bet arī ievērojamu summu personīgās naudas, ko tagad vēlētos saņemt atpakaļ, bet valsts iestādēm bija pilnīgi pretējs viedoklis. Lietas izmeklēšanai ar karaļa 1689. g. 19. decembra pavēli tika izveidota speciāla komisija,<sup>160</sup> kurā ietilpa “rēķinus saprotoši cilvēki”: valsts sekretārs fon Zegebadens (*Staatssekretär von Segebaden*), budžeta komisārs Klintelhilms (*Etats Comissar Klintenhilm*) un kambarkungs Štrokirhs (*Kammerierer Strohkirch*). Tika sameklētas arī Jakoba Bekera vecās rēķinu grāmatas. Taču, diemžēl, to caurskatīšana lietai nekādu skaidrību nedeļa: “Ierakstus precīzi atšifrēt bija praktiski neiespējami, jo daudzās vietās cipari izdzēsti, vārdi pārrakstīti, papīrs vairākās svarīgās vietās saburzīts un lapas salīmējušās. Teksts daudzviet izdzisis un nesalasāms.”<sup>161</sup> Rīgas pasta direktora un zviedru valdības finansiālās attiecības bija tik ļoti samudžinājušās, ka īsto parādnieku tā arī neizdevās noskaidrot. Pēc karstiem strīdiem karaļa kancelejas kolēģija 1691. g. 24. decembrī pieņēma lēmumu: “Atcelt Statiusu Šteinu no pasta direktora amata un pagaidām Vidzemes pasta pārvaldīšanu uzticēt kontrolierim Arvidam Orrem un pasta

<sup>157</sup> EAA, 278. f., 1. apr., (XI-5) l., 47. lp.

<sup>158</sup> LVVA, 7349. f., 2. apr., 29. l., 65. – 68. lp.

<sup>159</sup> G. Jensch. Das Postwesen.. – S. 9.

<sup>160</sup> LVVA, 7349. f., 1. apr., 44. l., 360. – 363. lp.

<sup>161</sup> Turpat.

rakstvedim Arendam Jakobsonam (*Arend Jakobson*).”<sup>162</sup> Pēc neilga laika – 1692. g. 10. februārī par Vidzemes pasta direktoru iecēla Rīgas ostas prefektu, holandieti Gerdu Grēnu (*Gerd Grön*).<sup>163</sup>

Statiuss Šteins mūža pēdējos gadus pārsvarā uzturējās Stokholmā un, netaupot enerģiju un pūles, turpināja cīnīties par savu taisnību. Asas nesaskaņas par dažādiem finanšu jautājumiem viņam bija izveidojušās arī ar Rīgas rāti. Būdams pasta direktora amatā, viņš baudīja zināmu karaļa aizsardzību un iesniedzot ziņojumus zviedru valdības iestādēs, samērā viegli varēja apmierināt savas intereses. Tagad, protams, situācija izmainījās – bija jāiztiek ar 400 dālderu lielo pensiju, ko viņam karalis piešķīra 1693. g.<sup>164</sup> un bijušo draugu atbalstu. Taču, kā 1696. g. 14. jūnijā no Stokholmas rakstījis Rīgas rātes pilnvarotais J. fon Palmbergs (*J. von Palmberg*), “vecais Statiuss Šteins cīņās pret Rīgas rāti gandrīz vai iztērējis visu savu nemierīgo garu. Pirms dažām dienām viņam bija audience pie karaļa, kurā, jādodomā, pār mūsu galvām bira vareni pārmetumi.”<sup>165</sup> Acīmredzot, ne vienmēr Šteina rīcība raksturojās ar labu diplomātiju un smalkjūtību. Tā 1697. g. 25. aprīļa vēstulē J. fon Palmbergs ziņo Rīgas rātei, ka “pagājušo sestdien vecais Statiuss Šteins daudz ļaužu klātbūtnē ar visrupjākiem lamu vārdiem uzbruka tiesnesim Lodem, par ko viņš nu tagad apcietināts un saņem pēc nopelniem.”<sup>166</sup> Pēc pāris dienām, kad bija samaksāta desmit dālderu soda nauda, Šteinu no apcietinājuma atbrīvoja.

Statiusa Šteina pasta pārvaldīšanas laiks sakrita ar aktīviem Zviedrijas valdības centralizācijas centieniem un pasākumiem vietējo pašpārvaldes organizāciju patstāvības mazināšanai. Vidzemes pasta organizācijas pārvalde un likumdošana tika pilnībā pakļauta metropoles likumiem un Statiusa Šteina personīgajai ietekmei tajā bija atstāta ievērojami mazāka loma kā viņa sievas tēva laikā. Jakoba Bekera atraitne, būdama Vidzemes pasta juridiskā pārvaldniece līdz 1688. g., kaut arī zināmas pārvaldes funkcijas ar pilnvaru deliģēja znotam, tomēr nebija tikai pasīva vērotāja; vismaz pasta ienākumu un izdevumu rēķinus viņa bija atstājusi savā uzraudzībā.<sup>167</sup> Nelabvēlīgi Šteina karjeru ietekmēja nepārtrauktie strīdi ar Kurzemes hercogu, kā

<sup>162</sup> Turpat, 416. lp.

<sup>163</sup> Turpat, 163. l., 90. lp.

<sup>164</sup> G. Jensch. Das Postwesen.. – S. 9.

<sup>165</sup> LVVA, 673. f., 1. apr., 1099. l., 116. lp.

<sup>166</sup> Turpat, 171. lp.

<sup>167</sup> Ir saglabājušies vairāki Jakoba Bekera atraitnes 80. gados sastādīti pasta ienākumu un izdevumu aprēķini, sk. LVVA, 7349. f., 2. apr., 266. l., 15., 16. lp.

rezultātā tika nopietni traucēts Vidzemes pasta maršruts no Rīgas uz Rietumeiropu. Sevišķi nepmierināti ar to bija Krievijas diplomāti un tirgotāji; par nokavētām vai adresātu nesasniedzamām vēstulēm viņi rakstīja nepārtrauktas sūdzības gan ģenerālgubernatoram, gan Zviedrijas karalim. Tiešos pasta vadišanas pienākumus traucēja arī apstākļi, ka Statiuss Šteins paralēli aktīvi nodarbojās ar dažādiem tirdznieciskiem darījumiem, kādēļ bieži bija nepieciešami tāli ceļojumi. No 1680. līdz 1692. g. viņš pildīja arī Rīgas ostas prefekta pienākumus.<sup>168</sup>

Statiuss Šteins mira Stokholmā 1701. g. beigās. Atceroties bijušos nopelnus, valdība viņa apbedīšanai mantiniekiem piešķīra 1200 dālderu lielu pabalstu.<sup>169</sup>

Gandrīz vienlaicīgi ar Statiusa Šteina atstādināšanu no amata, sākās tiesas process lai panāktu sievastēva – Jakoba Bekera mantojuma izsoli. Vairāki tirdzniecisko darījumu privātkreditori parādu piedziņas prasības Rīgas Rātei iesniedza vēl Jakobam Bekeram dzīvam esot. Taču gan viņš, gan viņa znots šādos gadījumos griezās pie karaļa; rezultātā Rīgas rāte saņēma valdības rīkojumu “lietu nokārtot draudzīgā veidā.” Praksē tas nozīmēja parādu piedziņas atlikšanu. Statiusa Šteina atbrīvošana no pasta direktora posteņa deva kreditoriem jaunas cerības un 1692. g. Rīgas fogtejas tiesa saņēma atkārtotu Frankfurtē pie Mainas dzīvojošā Jakoba de Famarše (*Jacob de Famarsch'e*) prasību piedzīt no Jakoba Bekera mantiniekiem 2710 valsts dālderu parādu un Matīsa Kristofa Bakhauzena (*Mathies Christof Backhausen*) prasību par 7641 valsts dālderu parāda piedziņu.<sup>170</sup> Procesā iesaistījās arī jau pieminētais pasta kontrolieris Arvids Orre, kurš īsi pirms nāves, “aizstāvot Zviedrijas karaļa finansiālās intereses” pieprasīja Jakoba Bekera mantojumam uzlikt arestu.<sup>171</sup> Bijušais pasta direktors saviem pēcnācējiem bija atstājis: nelielu muižiņu Pārdaugavā pie Jelgavas ceļa; netālu no Kokneses esošo Pasta muižu; gruntagabalu Rīgā, netālu no Jēkaba vārdiem; divas mājas Rīgā, Kungu un L. Monētu ielas stūrī, kurā dzīvoja Bekera meita ar znotu un mazdēlu Jakobu Šteinu. Lielās mājas pirmajā stāvā izvietojās guberņas pasta kantoris.<sup>172</sup> Tiesas procesam sākoties, tika veikta arī rūpīga Jakobam Bekeram piederējušo un vēl saglabājušos mājas priekšmetu inventarizācija un novērtēšana. Šim nolūkam tika uzskaitīti gan alvas, vara, misiņa un

<sup>168</sup> Turpat, 1. apr., 154. l., 462. lp.

<sup>169</sup> G. Jensch. Das Postwesen.. – S. 9.

<sup>170</sup> LVVA, 1378. f., 1. apr., 1448. l., 11., 21. lp.

<sup>171</sup> Turpat, 7349. f., apr. 1., l. 46., 186. lp.

<sup>172</sup> Turpat, 1380. f., 5. apr., 618. l., 29. – 38. lp.

metāla trauki un virtuves piederumi, gan sudraba priekšmeti. Starp pēdējiem minēts četras mārciņas smags, no iekšpuses apzeltīts mērces trauks, trīs kannas ar gravējumu “Jacob Becker”, četri kausi ar iegravētiem iniciāļiem “J. B.”, 13 karotes ar gravējumu “Jakob Becker”. Saglabājušies bija vēl vairāki pastmeistara apģērbi – ādas vamzis ar brokāta šnorēm, svārki, divi pāri lakādas bikšu u.c. Liela daļa no mēbelēm un iedzīves priekšmetiem bija aiznestas uz pagrabu un bēniņiem, bet rēķinu grāmatas un dažādas dokumentus meita un znots bija rūpīgi saglabājuši.<sup>173</sup>

Aprēķinātā inventāra vērtība nekompensēja atmaksājamos parādus. Kreditori pieprasīja pārdot izolē Jakoba Bekera Rīgas namu. Pirmo izsoli Rīgas rāte organizēja 1693. g. 1. augustā. Tajā par 5000 dālderiem par vairāksolitāju kļuva Matīss Bakhauzens.<sup>174</sup> Mantinieki ar tik lētu cenu nebija apmierināti un iesniedza rātei protestu, apgalvojot, ka, kopā ar pagrabiem un bēniņiem, kā arī 4 tirgus būdām, lielās un mazās ēkas patiesā vērtība ir 30000 valsts dālderu. Taču arī otrajā izsolē 1693. g. 22. decembrī viss palika kā iepriekš.<sup>175</sup> Matīsa Bakhauzena izredzes iegūt namu bija visai tuvu piepildījumam. Uzskatot sevi par uzvarētāju, viņš jau sāka gatavoties tajā ievākties un pieprasīja Šteinu ģimenei atbrīvot telpas. Tomēr Jakoba Bekera mantiniekiem izdevās panākt karaļa iejaukšanos un tiesas procesa nobremzēšanu. Ar karaļa 1699. g. 30. marta rīkojumu iepriekšējās izsoles tika anulētas un nama pirmās rokas pirkšanas tiesības piešķirtas Bekera mazdēlam Jakobam Šteinam.<sup>176</sup> Samaksājis 5000 valsts dālderus, viņš 1699. g. 22. septembrī kļuva par vectēva celtā nama īpašnieku.<sup>177</sup> Taču nepieciešamā nauda pircējam bija jāaizņemas: 2000 valsts dālderus aizdeva Lielās ģildes vecākais Hinrihs Hince (*Hinrich Hintzen*), bet 3000 – karaļa kases pārzinis Johans fon Vikedens (*Johann von Wickeden*).<sup>178</sup> Arī šis parāds netika samaksāts un kļuva par iemeslu turpmākiem vairākkārtējiem ūtrupes mēģinājumiem.

### c) guberņas pasta kontrolieris Jakobs Šteins

1692. g. 30. decembrī, kopā ar sirsnīgiem laimes un veiksmes vēlējumiem Jaunajā gadā, Vidzemes ģenerālgubernators Eriks Soops (*Erick Soop*) nosūtīja

<sup>173</sup> Turpat.

<sup>174</sup> Turpat, 1378. f., 1. apr., 1448. l., S. 90.

<sup>175</sup> Turpat, 3. lp.

<sup>176</sup> Turpat, 7348. f., 1. apr., 51. l., 520. lp.

<sup>177</sup> Turpat, 749. f., 6. apr., 2002. l., 92. lp.

<sup>178</sup> Turpat, 1378. f., 1. apr., 1834. l., 27. lp.

paziņojumu Rīgas pasta direktoram Gerdam Grēnam, ka karaļa kancelejas kolēģija mirušā pasta kontroliera Arvida Orres vietā iecēlusi Jakoba Bekera mazdēlu un Statiusa Šteina dēlu – Jakobu Šteinu (*Jacob Stein*).<sup>179</sup> Viņa pienākumos ietilpa uzraudzīt un kontrolēt ne tikai Rīgas, bet arī Vidzemes pārējo pasta kantoru finanses. 1701. g., sākoties Ziemeļu karam pasta direktors Gerds Grēns Rīgā uzturējās samērā reti, tādēļ Vidzemes pasta reālā pārvalde šai laikā praktiski gūlas uz Jakoba Šteina pleciem. Jādomā, šis apstāklis lika viņam domāt, ka visai labi viņš varētu ieņemt arī pasta direktora posteni. Tā 1706. g. 22. novembrī tika uzrakstīts Zviedrijas karalim adresēts iesniegums, kurā Jakobs Šteins paskaidroja, ka nu jau vairāk kā gadu viņš viens pats ticis galā ar pasta pārvaldes uzdevumiem; ņemot vērā 14 gadus ilgo darba pieredzi un vectēva nopelnus Vidzemes pasta izveidošanā, viņš lūdz iecelt viņu pasta direktora amatā.<sup>180</sup> Atbilde nesekoja. Otrreiz Jakobs Šteins šāda pat satura lūgumu 1710. g. novembra sākumā<sup>181</sup> iesniedza nu jau Krievijas feldmaršalam, grāfam Borisam Šeremetjevam (*Борис Шереметьев*). Arī šoreiz atbildi sagaidīt nebija lemts – 28. novembrī viņš jau bija miris.<sup>182</sup>

Skumjš liktenis bija arī Jakoba Šteina privātmājai. Jau 1703. g., kreditoru vajāts, pasta kontrolieris lūdza Zviedrijas kambarkolēģiju par gubernas pasta kantora vajadzībām lietotajām telpām viņa mājā piešķirt noteiktu samaksu un atbrīvot viņu no karavīru izmitināšanas pienākuma, jo šādas privilēģijas baudot visas pārējās Vidzemes pasta iesādes: “Ēkā pasts atrodas no vectēva darbības sākumiem; jau toreiz šeit gan pienāca, gan tika nosūtīta visa caur Rīgu ejošā korespondence.”<sup>183</sup> Vienlaicīgi valdība saņēma arī pasta direktora Gerda Grēna ieteikumu gubernas pasta kantori iekārtot citā ēkā.<sup>184</sup>

Taču nekāds lēmums pieņemts netika. Pēc Jakoba Šteina nāves ļoti strauji pasliktinājās ēkas tehniskais stāvoklis. Jau 1715. g. kaimiņš Melhiorš Šrēders (*Melchior Schröder*) lūdza Ķemerejas tiesā atļauju nojaukt ļoti bojāto pasta mājas robežmūri.<sup>185</sup> Tai pašā gadā pasta kantora vajadzībām izīrēja telpas privātmājā Krāmu

<sup>179</sup> Turpat, 7349., apr. 1., l.46., 1193. lp.

<sup>180</sup> EEA, 278. f., 1. apr., (XI-5) l., 142. lp.

<sup>181</sup> LVVA, 749. f., 6. apr., 66. l., 155. lp.

<sup>182</sup> Turpat, 184. lp.

<sup>183</sup> EEA, 278. f., 1. apr., (XI-5) l., 90. lp.

<sup>184</sup> Turpat, 83. lp.

<sup>185</sup> LVVA, 1382. f., 2. apr., 20. l., 9. lp.



un Tirgoņu ielas stūrī.<sup>186</sup> Šteina nams vēl brīdi kalpoja kā dzīvojamā māja, bet jau 1717. g. kaimiņi lūdza atļauju daļu no kādreizējā pasta kantora ēkām nojaukt, “jo mūri ir tik bojāti, ka draud sagāzties un ir bīstami apkārtējo dzīvībai.”<sup>187</sup> Kad ilgadīga tiesas procesa noslēgumā 1739. g. 13. septembrī kādreizējo Jakoba Bekera īpašumu galma tiesas izsludinātajā izsolē nopirka blakus gruntsgabala īpašnieks Melhiorš Šrēders, zemes grāmatā tas tika nosaukts kā “neapbūvēts gruntsgabals (*mājas vieta*), uz kura kādreiz atradās zviedru karaļa pasta kontroliera Jēkaba Šteina nams ar blakus ēkām.”<sup>188</sup>

Kaut pēc pus gadsimta Jakoba Bekera vārdu sabiedrība bija aizmirsusi, viņa veikumu – visiem pieejamu, regulāri funkcionējošu pastu – izmantoja daudzas nākošās paaudzes. Pēc Ziemeļu kara Krievijas valdība pastu Vidzemē organizēja “pēc vecā parauga”, t.i., saglabājot gan Jakoba Bekera izveidoto pasta kursēšanas līniju shēmu, gan pasta darbības pamatprincipus.

## 10. Vidzemes zviedru pasta darbība Ziemeļu kara laikā

Zviedru pasta darbība un pastāvēšana Baltijā 18. gs. sākumā bija saistīta ar militārajām veiksmēm un neveiksmēm Ziemeļu karā. Regulāriem sakariem starp Stokholmu un Vidzemi šajā laikā bija sevišķi svarīga loma un tika darīts viss iespējamais, lai pasts turpinātu funkcionēt. Pirmos šķēršļus pasta darbībai radīja sakšu karaspēka uzbrukums Rīgai 1700. g. februārī. Viņu rokās šajā laikā jau bija Kurzeme un lielākā daļa Pārdaugavas; 16. februārī krita Kobronskaste. Pa steigā uzceltu tiltu sakši devās pāri Daugavai uz labo krastu pie Mazjumpravmuižas, cenšoties tādejādi aplenkt Rīgu. Marta sākumā zviedri bija zaudējuši arī Daugavas labo krastu no Rīgas līdz Koknesei. Maijā izdevās likvidēt Rīgas aplenkuma briesmas, taču armijas pozīcijas stabilizējās tikai rudenī: septembrī ar sakšiem izdevās noslēgt pamieru un viņu armija atkāpās līdz Koknesei (atsevišķas sakšu daļas palika Kobronskastē un Daugavgrīvas cietoksni). Ciņās no 19. līdz 30. novembrim zviedri atguva stratēģiski svarīgo Narvas cietoksni, ko 23. septembrī bija aplenkusi Krievijas armija.<sup>189</sup>

<sup>186</sup> Turpat, 749. f., 6. apr., 2016. l., 119. lp.

<sup>187</sup> Turpat, 1382. f., 2. apr., 20. l., 219.-221. lp.

<sup>188</sup> Turpat, 749. f., 6. apr., 2020. l., 351. lp.

<sup>189</sup> Krievija karu Zviedrijai pieteica 1700. g. 18. augustā.

Šo militāro operāciju dēļ zviedru pasta pārvietošanās bija ļoti apgrūtināta – līdz pat 1700. g. septembrim bija slēgts tik nozīmīgais tranzīta ceļš caur Kurzemi uz Rietumeiropu. Apdraudēta bija arī Rīgas – Valmieras – Tērbatas pasta līnija. Tādēļ jau 1700. g. 22. jūlijā ģenerālgubernators Eriks Dālbergs ieteica Vidzemes pasta direktoram pārveidot pasta ceļu tīklu, korespondenci galvenokārt sūtīt pa Rīgas – Pērnavas ceļu un nodrošināt, lai pasta sūtījumi nenonāktu ienaidnieka rokās.<sup>190</sup> Sauszemes pasts no Zviedrijas tomēr kursēja neregulāri; augustā ģenerālgubernators ieteica pasta nosūtīšanai no Rīgas uz Stokholmu izmantot pasta jahtas.<sup>191</sup> Operatīvi darboties un pārkārtot pasta līnijas prasīja arī Narvas aplenkums – bija pārrauts svarīgais pasta zemes ceļš cauri Somijai. Par atbalsta punktu izvēlējās Ārensburgu: uz šejieni ar jahtām nogādāja sūtījumus no Rīgas un arī no Pērnavas. Tālāk pāri jūrai tos veda tieši uz Zviedriju.<sup>192</sup>

Pēc pamiera noslēgšanas ar sakšiem, Vidzemes pasta direktors Gerds Grēns centās atjaunot sauszemes pasta kustību rietumu virzienā cauri Kurzemei. Daļēji tas arī izdevās, taču šeit pasts kursēja neregulāri. Tikai 1701. g. 22. jūlijā ģenerālgubernators Eriks Dālbergs (*Erick Dahlberg*) varēja ziņot uz Stokholmu, ka “pasta kursēšana no Rīgas caur Kurzemi ir atkal atjaunota un tādēļ var pamatoti cerēt, ka kurjeri bez traucējumiem varēs doties uz Jelgavu un tālāk uz Vāciju.”<sup>193</sup>

1701. g. maijā ar karaļa pavēli tika nodibināta pasta jahtu satiksme starp Pērnavu un Štrālzundi<sup>194</sup>, kas ievērojami uzlaboja Vidzemes sakaru iespējas ar Rietumeiropu. Pastu pa šo maršrutu pārvadāja ar 3 jahtām; starp abām pilsētām tās kursēja ar divu nedēļu intervālu, vēstules un pakas varēja nosūtīt gan valsts ierēdņi, gan privātpersonas. Sākot ar 1702. g. pavasari, šīs jahtas iegriezās arī Rīgas ostā.<sup>195</sup> Vēstuļu nosūtīšanas takse bija 3 šiliņi par loti.<sup>196</sup>

Intensīvāki kļuva arī sakari pa Rīgas – Pērnavas – Rēveles līniju. 1702. g. septembrī Kārlis XII izdeva pavēli, ka pastam šeit jākursē regulāri 2 reizes nedēļā; pastmeistaram jā rūpējas, lai pasta kurjeri būtu tiešām uzticami un sūtījumi napazustu

<sup>190</sup> LVVA, 7349. f., 1. apr., 52. l., 269. lp.

<sup>191</sup> Turpat, 1282. lp.

<sup>192</sup> Turpat, 1365. lp.

<sup>193</sup> Turpat, 53. l., 2159. lp.

<sup>194</sup> Turpat, 674. lp.

<sup>195</sup> Turpat, 673. f., 1. apr., 1100. l., 176. lp.

<sup>196</sup> St. Nilebrant, K. E. Sternberg. – S. 92.

vai “nenokļūtu svešās rokās”.<sup>197</sup> Pasta krogos jābūt rezervētiem zirgiem, lai vajadzības gadījumā, varētu pārvietoties arī īpaši norīkoti, ārkārtējie (*ekstraordinārie*) pasta kurjeri.

1702. g. Krievija bija pabeigusi reorganizēt un pilnveidot savu armiju un varēja uzsākt aktīvāku karadarbību pret Zviedriju. Pirmos panākumus deva cīņas par Ingermanlandiju, un 1703. g. Pēteris I šeit nodibināja jauno pilsētu Pēterburgu. 1704. g. krievi ieņēma Narvu un Tērbatu; tajā pat gadā viņiem izdevās ieņemt arī daļu no Kurzemes hercogistes un Jelgavu.

Caur krievu iekarotajām teritorijām Vidzemes pasta sūtņiem ceļš bija slēgts. Sirojoši karavīri un laupītāji arvien biežāk pasta kurjeriem uzbruka arī uz citām līnijām. 1704. g. 23. jūnijā Kārlis XII izdeva speciālu rīkojumu, ar kuru noteica, ka “visiem valsts teritoriju pārvaldniekiem un iedzīvotājiem, vienalga kāds būtu viņu dienesta stāvoklis, tiek pavēlēts aizsargāt un izmitināt mūsu pasta kalpotājus, pastniekus, pasta vedējus un pasta zemniekus. Viņiem ir jāsniedz visa veida palīdzība un nepieciešamības gadījumā jānorīko palīgā savi ļaudis. Pasta zirgi un īpašums bauda pilnīgu drošību. Ja kādam ir kaut kādas sūdzības, tās jānosūta pasta kantorim vai zviedrijas pārvaldes iestādēm. Savukārt arī pasta darbiniekiem jāatgādina, lai viņi apzinīgi pildītu instrukcijas, ievērotu noteikto kārtību un pieklājīgi izturētos pret visiem, ar kuriem viņiem savā dienestā jārunā vai jākārtos lietas. Pretējā gadījumā, atkarībā no lietas nozīmīguma, viņi jāsauc pie atbildības.”<sup>198</sup>

Sakaru uzturēšanai bija jāmeklē arvien jaunas iespējas – sūtījumu nogādāšanai uz metropoli arvien biežāk izmantoja kuģus un pasta jahtas. 1705. g. septembrī ar jahtām pārvadāja arī pastu no Dancigas uz Rīgu,<sup>199</sup> bet 7. oktobrī Rīgas pasta direktors Gerds Grēns, atsaucoties uz vienošanos ar ģenerālgubernatoru, pavēlēja Leitnantam Danielam Pontinam (*Daniel Pontin*) organizēt pasta kuģu satiksmi starp Mēmeli un Rīgu.<sup>200</sup>

Ziemeļu kara izšķirošā kauja starp Zviedrijas un Krievijas armijām notika 1709. g. 27. jūnijā pie Poltavas, kurā zviedri piedzīvoja smagu sakāvi. Pēc tās Pēteris I visu savu militāro potenciālu varēja vērst pret Vidzemi un krievu armija

<sup>197</sup> EAA, 278. f., 1. apr., (XI-5) l., 71. lp.

<sup>198</sup> LVVA, 7349. f., 2. apr., 36. l., 364., 365. lp.

<sup>199</sup> EAA, 278. f., 1. apr., (XI-5) l., 53. lp.

<sup>200</sup> Turpat, 54. lp.

oktobra beigās jau bija Rīgas pievārtē. Ar 1709. g. 26. oktobri sākās Rīgas aplenkums. Tomēr arī šajā laikā pasta sakari, kaut kļuva daudz neregulārāki un nedrošāki, tomēr saglabājās. Kaut ar lielām briesmām, kurjeri turpināja kursēt pa zemes ceļu gar jūrmalu uz Pērnavu. Kamēr vien laika apstākļi atļāva, galvenais bija jūras ceļš. Bija izveidota arī tiešā pasta jahtu līnija starp Rīgu un Stokholmu. 31. oktobrī Rīgas pasta kantora kontrolieris Jakobs Šteins saņēma ģenerālgubernatora pavēli ar pasta jahtām evakuēt uz Stokholmu kastes ar ģenerālgubernatora kancelejas aktīm un galma tiesas dokumentiem.<sup>201</sup> Rēķinoties ar iespēju, ka pasta sūtījumus jebkurā brīdī varētu pārtvert ienaidnieks, ģenerālgubernators izdeva pavēli par korespodences cenzēšanu: “visas Rīgas pasta kantorī nodotās vēstules jāatver un rūpīgi jāpārbauda. Ja tajās rakstītas kādas ziņas, kas noderētu ienaidniekam, attiecīgais teksts jāizsvītro vai jāizdzēš, vai arī vēstule jāatdod nosūtītājam atpakaļ. Uz katras ar pastu pārvadātās vēstules jābūt atzīmei, ka tā pasta kantorī ir caurskatīta.”<sup>202</sup>

Stāvokļa nopietnība un jau pat zināms pesimisms jaušams Vidzemes ģenerālgubernatora grāfa Štremberga (*Graf Strömberg*) 1709. g. 5. novembra vēstulē karaļa padomniekam un feldmaršalam grāfam Mellinam: “Pastu caur Kurzemi vairs izmantot nevar; tomēr, kamēr vien vēl saglabāsies “kāds caurums”, es savas vēstules turpināšu sūtīt. Bet cik ilgi vēl? Ienaidnieks šo pilsētu jau aplencis no abām pusēm un atrodas pusjūdzes attālumā.”<sup>203</sup> Par grūtībām pasta nosūtīšanā ģenerālgubernatoram sūdzējās arī Rīgas pasta kantora kontrolieris Jakobs Šteins: “Korespodences nosūtīšanai jāizmanto ārkārtēji pasākumi, pasta kurjeru dzīvības bieži ir apdraudētas; viņiem ir nepieciešams attiecīgs atalgojums.”<sup>204</sup> Kaut neregulāri, bieži kavējoties un sūtījumiem pat pazūdot, pasta sakari turpināja pastāvēt līdz pat Rīgas kapitulācijai 1710. g. 4. jūlijā.

\* \* \*

17. gs. uzskatāms par Vidzemes pasta organizācijas rašanās un pilnveidošanās laiku. Tā kā pēc 1629. g. Altmarkas pamiera līguma Vidzeme kļuva par Zviedrijas

<sup>201</sup> LVVA, 4038. f., 2. apr., 1973. l., 517. lp.

<sup>202</sup> Turpat, 7349. f., 1. apr., 117. l., 187. lp.

<sup>203</sup> Turpat, 196. lp.

<sup>204</sup> LVVA, 4038. f., 2. apr., 1973. l., 540. lp.

guberņu, sakaru veidošanās process notika zviedru valdības interesēs un vadībā. Pirmo regulāro privāto pasta maršrutu no Rīgas caur Straupi un Valmieru uz Tērbatu un Pērnavu, kā arī no Rīgas uz rietumiem cauri Kurzemei līdz Mēmelei un Kēnigsbergai 1632. g. izveidoja Rīgas pastmeistars Jakobs Bekers. Sākumā vēstules pārvadāja kurjeri – jātnieki, kas kursēja pēc stafetes principa; noteiktās vietās – krogos, kas uzskatāmi par pasta staciju pirmsākumu, mainījās gan zirgi gan kurjeri. Sistēmas funkcionēšanu un materiālo bāzi nodrošināja privātiniciatīva, bet vietējie iedzīvotāji un vispirms jau tirgotāji līdz ar to ieguva korespodences apmaiņas iespējas gandrīz ar visām Eiropas valstīm. Ieviesa arī pasta tarifus, kas apliecina, ka pasta pakalpojumus varēja izmantot plaši sabiedrības slāņi. 1639. g. Vidzemes pastu iekļāva Zviedrijas valsts pasta sistēmā. Salīdzinot ar pārējām Eiropas valstīm, tā bija tam laikam visai progresīva paradība, jo tuvākās kaimiņvalstīs pasts par valsts organizāciju kļuva krietni vēlāk, piem., Brandenburgas-Prūsijas pasts izveidojās tikai 1646. g., bet Krievijā pasts valstiskas organizācijas formu pilnībā ieguva tikai Pētera I laikā.

Jaunais statuss radīja priekšnoteikumus straujākai sistēmas pilnveidošanai. Gadsimta vidū blakus jātnieku pastam attīstījās arī braucošais pasts, ar kuru jau varēja nosūtīt pakas un dažādas smagākas lietas. Paralēli pasts nodarbojās arī ar pasažieru pārvadāšanu. Līdz ar to svarīgāku lomu sakaru sistēmā sāka ieņemt t.s. pasta krogi, kur braucēju vajadzībām bija ne tikai regulāri jātur noteikts skaits zirgu, bet arī jānodrošina viss nepieciešamais ceļinieku izmitināšanai un ēdināšanai. Tomēr ar pasta operācijām – t.i., korespodences pieņemšanu un tālāk nosūtīšanu 17. gs. nodarbojās tikai pasta kantori. 30. gados tādi darbojās tikai Rīgā un Tērbatā; gadsimta otrajā pusē pasta kantoris izveidojās arī Valmierā. Tāpēc lielākai daļai iedzīvotāju, lai nogādātu sūtījumu līdz tuvākajam pasta pieņemšanas punktam, nereti bija jāmēro visai garš ceļš vai arī jāalgo sev speciāls kurjers.

17. gs. raksturīga iezīme bija, ka pasta organizēšanā un vadīšanā nozīmīga loma bija pastmeistariem. Vispirms jau noteikti jāņem vērā apstākļi, ka pastmeistari bija valdības uzticības personas, kurām pilnībā varēja uzticēt vēstuļu, sevišķi valdības pasta drošību un noslēpumu saglabāšanu. Parasti viņi bez tiešajām funkcijām pildīja arī diplomātiska rakstura pienākumus. No valdības puses uzticība tika atalgota ar visai plašām privilēģijām, viena no tām – amata piešķiršana uz mūžu un nereti pat vēl ar mantošanas tiesībām. Tādu no Zviedrijas valdības saņēma arī Vidzemes pastmeistars

Jakobs Bekers. Viņa ieguldījums pasta attīstībā ir ne mazāks kā rietumu amata brāļiem – Johanam fon der Birghemam (*pastmeistars Frankfurtē pie Mainas*) vai Andreasam Vehelam (*Hamburgas, vēlāk Leipcigas pastmeistars*), kas kļuva par Zviedrijas galveno pastmeistaru. Bekers izveidoja Vidzemes pasta maršrutu tīklu, piedalījās tā materiālās bāzes veidošanā, veica plašu diplomātisko darbību, lai slēgtu līgumus un nodrošinātu pēc iespējas drošākus un intensīvākus sakarus ar ārzemēm.

Vidzemes sakaru organizācija bija nozīmīgs posms varenajā Baltijas jūru aptverošajā Zviedrijas pasta sistēmā un Rīga kļuva par ievērojamu starptautisku sakaru mezglu; šeit saslēdzās gan no ziemeļiem, cauri Somijai un Igaunijai, gan no Krievijas, gan no Rietumeiropas nākošās pasta līnijas.

## II NODAĻA



**VIDZEMES PASTA IEKĻAUŠANĀS KRIEVIJAS  
SAKARU ORGANIZĀCIJĀ 18.–19. gs.**

## 1. Pasta organizācijas stāvoklis Vidzemē pēc Ziemeļu kara un pirmie pasākumi sakaru atjaunošanā.

Rīgas kapitulācija 1710. g. 4. jūlijā bija būtisks pagrieziens Ziemeļu kara gaitā; tā paša gada septembrī krievu rokās nonāca arī Vidzeme un visa Igaunija. Juridiski Vidzemes iekļaušanu Krievijas impērijas sastāvā apstiprināja 1721. g. noslēgtais Nīstadas miera līgums. Desmit aktīvas kara darbības gadi bija sagrāvuši Vidzemes saimniecību. Vairākas pilsētas un miestņus kā Valmieru, Cēsis, Valku, Rūjienu krievu karaspēks izpostīja jau 1703. g., bet 1704. g. – Tērbatu un Narvu.

Astoņus mēnešus ilgā Rīgas blokāde, kas atnesa badu un radīja ievērojamus materiālos postījumus, un vienlaicīgi 1710. g. pavasarī uzliesmojusī mēra epidēmija bija ļoti smags pārbaudījums pilsētas iedzīvotājiem. Līdz augusta vidum bija mirusi puse no pilsētas namniekiem, visi notāri un muitas ierēdņi, gandrīz visi aptieķnieki un vairums mācītāju. Pilsētas nožēlojamo stāvokli raksturo rātes 1710. g. 21. jūlija ziņojums ģenerālleitnantam un gubernatoram K. G. fon der Ostenam (*C. G. von der Osten*), kurā norādīts, ka tagadējā pilsēta esot vairs tikai kādreizējās Rīgas ēna, no ziedošās un laimīgās pilsētas neesot palicis pāri nekas vairāk kā tikai tās nosaukums.<sup>1</sup> 6. augustā rātskungam Herbertam Ulriham uz Stokholmu nosūtītajā vēstulē birģermeistars Vite fon Nordeks (*Witte von Nordeck*) rakstīja, ka “sabiedriskie un privātie nami bumbu sagrauti guļ drupās, ielas ir tukšas, pamestas un tukšas ir arī vēl saglabājušās ēkas, kuru iedzīvotājus pieveicis mēris un bads. Pilsēta gan atguvusi brīvas pārtikas iegūšanas iespējas, taču cerību gūt atelpu pēc aplenkuma laika briesmām iznīcinājis mēris, kas nonāvējis pārāk daudz dzīvā spēka.”<sup>2</sup> Kopumā Rīgā un tās patrimoniālajā apgabalā kara gados bija miruši 60000 cilvēku.<sup>3</sup>

Dzīve pilsētā un sagrātās ekonomikas atjaunošana sākās ar ļoti lielām grūtībām. Rīgas saimnieciskā bāze, kas, piegādājot savus ražojumus, veidoja pamatu tirdzniecībai un amatniecībai, atjaunojās tikai pamazām. Ekonomiskā potenciāla

<sup>1</sup> A. von Bulmering. Aktenstücke und Urkunden zur Geschichte der Stadt Riga. 1710–1740. Erster Band. – Riga, 1902 – S. 30.

<sup>2</sup> Turpat. – S. 36.

<sup>3</sup> J. Eckard. Livland im achtzehnten Jahrhundert. Erster Band. – Leipzig, 1876 – S. 111



pieaugums noritēja gausi. No depresijas izdevās izkļūt tikai pēc Nistadas miera noslēgšanas, kad augšupeja sāka kļūt straujāka.

Karš un mēris bija paralizējuši arī pasta sakarus, izpostījuši organizācijas materiālo bāzi. Vairums agrāko krogu pie galveniem ceļiem bija nodedzināti, pasta kantoru ēkas Valmierā un Tērbatā sagrautas, ievērojams skaits pasta kalpotāju bija vai nu nogalināti, vai miruši epidēmijā, zirgi, kas vēl bija zemnieku un muižu rīcībā, rekvizēti armijas vajadzībām. Sērgas laikā ievērojami samazinājās arī zemnieku skaits muižās, kuras uzturēja zviedru valdības ierīkotās pasta stacijas pie Rīgas – Tērbatas ceļa:

**Ādažu** muižas teritorija atradās karaspēka koncentrācijas zonā. Gar lielo ceļu mirstība bija īpaši liela. No muižas zemniekiem dzīvi 177, miruši 604, tātad 77,3%.

**Ilķenes** muižā dzīvi 9, miruši 55, tas ir 82,7%.

**Enģelrātes** muižā dzīvi 116, miruši 424, tas ir 78,5%.

**Lielstraupes** muižā dzīvi 185, miruši 887, tas ir 80,4%.

**Mazstraupes** muižā dzīvi 106, miruši 436, tas ir 80,4%.

**Rubenes muižā** nomiruši 85% iedīvotāju.

**Valmieras** muižā dzīvi 593, miruši 354, tas ir 45,1%.<sup>4</sup>

Krievijas valdības pārstāvji jautājumu par regulāru pasta darbības atsākšanu sāka risināt gandrīz vienlaicīgi ar Rīgas kapitulācijas noteikumu parakstīšanu. Pirmais sarunu partneris un izpildorganizācija sākotnēji bija šai jautājumā ne mazāk ieinteresētā pilsētas rāte. Jau nākošajā dienā pēc krievu karaspēka iesoļošanas Cītdelē – 1710. g. 6. jūlijā, grāfs Boriss Petrovičs Šeremetjevs (*Шереметев Борис Петрович*) pavēlēja birģermeistaram Vitem fon Nordekam (*Witte von Nordeck*) veikt nepieciešamos pasākumus pasta darbības atjaunošanai un panākt regulāru vēstuļu un avižu pārvadāšanu.<sup>5</sup> Tā kā iepriekš pasta organizācijas darbs bija guberņas pārvaldes kompetence, Rīgas rāte 16. jūlijā nosūtīja lūgumu par pasta organizācijas atjaunošanu ģenerālim K. G. fon der Ostenam (*C. G. von der Osten*)<sup>6,7</sup>. Visai drīz tika uzsāktas

<sup>4</sup> Turpat.

<sup>5</sup> A. von Bulmering. I Band. – S. 14.

<sup>6</sup> LVVA, 749. f., 6. apr., 65. l., 459. lp.

<sup>7</sup> C. G. fon der Osten pirmos mēnešus pēc kapitulācijas bija palīgs kņazam Nikitam Ivanovičam Reppinam, ko feldmaršals Šeremetjevs bija iecēlis par Rīgas un Vidzemes lietu pārvaldnieku.

sarunas ar Mēmeles pastmeistaru, kas 12. augustā, iekams atsākt vēstuļu pārvadāšanu, pieprasīja krievu valdībai samaksāt 600 dālderu lielo agrākā Rīgas pasta direktora parādu.<sup>8</sup> Iespējas atjaunot “ļoti nepieciešamos un sabiedrībai tik vajadzīgos pasta sakarus” Rīgas birģermeistars, kopā ar dažiem rātes locekļiem jau detalizētāk pārrunāja 23. augusta pieņemšanā pie ģenerāļa kņaza Aņikitas Repņina (*Реннин Аникита Иванович*). Galvenais sarunu tēmais bija regulāraa pasta satiksmes atjaunošana starp Rīgu un Jelgavu.<sup>9</sup> Jautājuma ātrākai risināšanai rīdzinieki lūdza piešķirt viņiem daļēju rīcības patstāvību.<sup>10</sup> Šķiet, vismaz mutiska vienošanās tika noslēgta un Rīgas pilsēta savu visai ierobežoto iespēju robežās uzsāka pasta sakaru atjaunošanu.

Šobrīd avotu materiāls neļauj precīzi noteikt, kad no Rīgas sāka regulāri kursēt pasta kurjeri. Katrā ziņā 1710. g. oktobrī pasts, kaut visai nepilnīgi un ierobežoti, jau darbojās. Korespondences pārsūtīšanas iespēju apliecina ģenerālleitnanta C. G. fon der Ostena aizliegums Rīgas pilsoņiem “savās aploksnēs, vienalga uz kuriem tās arī sūtītu, pārsūtīt zviedrijas pavalstnieku vēstules.”<sup>11</sup> Pasta attīstību veicinošs faktors bija Krievijas valdības 1710. g. 7. oktobrī dotā atļauja Rīgas namniekiem atjaunot brīvu tirdzniecību ar ārvalstīm, kaut sākotnēji tikai ar dažām – Holandi, Angliju, Poliju un Lietuvu.<sup>12</sup>

Starp vairākām ļoti nozīmīgām Vidzemes saimnieciskās dzīves jomām, Vidzemes pasta darbībai pievērsta uzmanība arī Pētera I 17. oktobra instrukcijā pilnvarotajam Vidzemes lietu pārvaldīšanā – baronam Gerhardam fon Lēvenvolde (*Gerhard Johann Baron von Löwenwolde*): “Viss, kas attiecas uz pasta lietām, nekavējoties jāatjauno pēc agrākā parauga un Vidzemes pastmeistaram jāiesniedz atskaite par šīs organizācijas stāvokli krievu vicekancleram, pasta ģenerāldirektoram, baronam Pjotram Pavlovičam Šafirovam. (*Шафиров Петр Павлович*)”<sup>13</sup> Gandrīz

<sup>8</sup> A. von Bulmerinq. I Band. – S. 38.

Šos 600 Dālderus no Mēmeles pasta kantora kases Rīgas pastmeistara prombūtnes laikā bija izņēmis viņa znots H. Dolorē. Tādēļ gubernators fon der Ostens pavēlēja rātei uzlikt arestu H. Dolorē ipašumiem Rīgā. Pēc ipašuma inventarizācijas izrādījās, ka vaininieka vienīgā vērtīgā manta ir samērā liels sāls krājums dzīvojamās mājas pagrabā. Ar tiem parādu varēja kompensēt.

<sup>9</sup> Tilts bija atjaunots 1710. g. decembra sākumā.

<sup>10</sup> LVVA, 749. f., 6. apr., 65. l., 527. lp

<sup>11</sup> A. von Bulmerinq. I Band. – S. 50. Pavēle tika publicēta 1710. g. 6. oktobrī.

<sup>12</sup> Turpat. – S. 51.

<sup>13</sup> Turpat. – S. 58.

pēc mēneša, t. i., 25. novembrī tika izdots Vidzemes ģenerālgubernatora rīkojums par “kazaku pasta staciju” ierīkošanu pie galvenajām maģistrālēm: “Katrā stacijā jātur braukšanas gatavībā 20 kazaku zirgi un četri dragūni. Zirgu kopšanai un uzraudzīšanai stacijā jābūt diviem zemniekiem. Nepieciešamā pārtika dragūniem un barība zirgiem jānodrošina apkārtējām kroņa un privātajām muižām, bet zemniekiem par ēdamo jā rūpējas pašiem. Zirgus izmantot drīkst tikai tās personas, kurām izsniegta ceļojuma pase. Pie pasta stacijām esošie krogi nekavējoties jāsāk izlabot vai nepieciešamības gadījumā jābūve jauni.”<sup>14</sup> Ļoti iespējams, ka šī rīkojuma izdošanu paātrināja Pētera I nodoms jau 1710. g. rudenī, ja vien te būs beigusies mēra epidēmija, apmeklēt Rīgu, par ko viņš 17. oktobra vēstulē paziņoja Maskavas komendantam kņazam Matvejam Gagarinam (*Газарин Мамвѣй Петрович*).<sup>15</sup> Vizītes organizēšana prasītu aktīvu dažādu pārvaldes struktūru korespondences apmaiņu, tāpat vizītes laikā būtu nepieciešams nodrošināt caram sakaru iespējas ar pārējiem valsts reģioniem. No armijas rezervēm izveidotās kazaku pasta stacijas bija pirmais Krievijas valdības nopietnākais pasākums regulāru pasta sakaru izveidošanai Vidzemē. Šī sakaru struktūra galvenokārt kalpoja Krievijas valdības un armijas vajadzībām, nebija vēl atjaunotas pasta staciju ēkas un ne visur tika izvietots pavēlē noteiktais dragūnu un zirgu skaits, tomēr sakari kļuva regulārāki un ieguva starptautisku raksturu.

Viena no pirmajām instrukcijām, ko saņēma pasta dragūni, noteica aizsardzības pasākumus pret mēra sērgas izplatīšanos austrumu virzienā. 1710. g. rudenī mēra epidēmija Rīgā noplaka, tomēr uz St. Pēterburgas ceļa 2 – 3 jūdzes pirms robežpunkta izvietoja speciālus sardzes posteņus, bet citus ceļus slēdza, aizcērtot tiem priekšā kokus, lai neviens nevarētu pāriet robežu. Sardzes karavīriem bija jāsaņem pasta kurjeru vēstules, jāuzplēš, divas līdz trīs stundas jāvēdina, tad jākvēpina paēglu dūmos un tikai tad ar citiem kurjeriem jāšūta tālāk. Kurjerus, kas pārvadāja pastu pa Vidzemes ceļiem, Krievijas teritorijā ielaist bija aizliegts.<sup>16</sup>

Decembra vidū sakari, acīmredzot, jau bija kļuvuši intensīvāki, jo 15. decembrī barons Gerhards fon Lēvenvode (*Gerhard von Löwenwolde*) izdeva

<sup>14</sup> E. Eckard. Inhalt der in der rigischen Statthalterschaft emanirten gedruckten Patente, von 1710 bis Ende 1788. – Rīga, 1789 – S. 178.

<sup>15</sup> A. von Bulmering. I Band. – S. 59.

pavēli par vēstuļu cenzūru.<sup>17</sup> Jākontrolē vispirms bija sarakste ar Zviedriju, taču, tā kā daudzi šīs valsts iedzīvotāji uzturējās arī Vācijas zemēs un pilsētās, Rīgas pasta kantora darbiniekiem tika uzdots pārbaudīt visas no rietumiem nākošās un uz turieni sūtītās vēstules.

1711. g. sākumā Krievijas valdība noslēdza oficiālu līgumu ar hercogu Frīdrihu Vilhelmu par pasta pārvadāšanu caur Kurzemi. Tam sekoja Gerharda fon Lēvenvoldes 11. februāra patente, kas noteica, ka “pasts caur Kurzemi līdz Mēmelei kursēs un tiks uzturēts tāpat kā agrāk, pirms kara. Tā kā jau ilgus gadus par Vidzemes pasta transportu Kurzemē un tā nodrošinājumu ar zirgiem bija rūpējies Jelgavā dzīvojošais tirgotājs Hans Urbans (*Hans Urban*), viņam uzdeva iepriekšējo pienākumu veikt arī turpmāk, saglabājot visas agrākās privilēģijas.”<sup>18</sup> Praksē vienošanās īstenojās tikai daļēji, kurjeri kursēja neregulāri, sūtījumi bieži kavējās un nereti arī pazuda.

Par pagrieziena punktu Vidzemes pasta organizācijas atjaunošanā uzskatāms 1712. g. Pētera I valdības politikā šajā laikā bija vērojama tendence salauzt agrāko Maskavas centrālo valsts iestāžu lomu un veidot reģionālus pārvaldes centrus guberņās, kuru virsvadībai un kontrolei jau 1711. g. 23. februārī bija izveidots Senāts. Arvien nozīmīgāka šajā laikā kļuva guberņas iestāžu loma un funkcijas. To pārziņā tika nodoti arī pasta sakari.

Kaut arī pavēli par Vidzemes guberņu kā Krievijas administratīvi teritoriālu vienību Senāts apstiprināja tikai 1713. g., vietējās politiskās un saimnieciskās pārvaldes struktūras jau darbojās. Pildot Pētera I pavēli, viņa pilnvarotais, barons Gerhards fon Lēvenvolde Vidzemes zirgu pasta organizācijas, bet galvenokārt pasta staciju celtniecības un uzturēšanas pienākumus 1712. g. uzdeva vietējai bruņniecībai. Nepieciešamos izdevumus paredzēja kompensēt ar maksājumiem par vēstuļu nosūtīšanu un ceļotāju pārvadāšanu. 12. maijā pavēli par pasta stacijas iekārtošanu saņēma Rīgas rāte. Lai trijos virzienos līdz pirmajai piepilsētas pasta stacijai (Jelgavai, Ādažu krogam un Carnikavai) nodrošinātu regulāru korespondences pārvadāšanu, neņemot vērā rātes iebildumus par līdzekļu trūkumu, tika pavēlēts Rīgā

---

<sup>16</sup> J. Bērziņš. Mēra postījumi Vidzemē // Pētījumi. Sērija B. – Rīga, 1935. – 170. lpp.

<sup>17</sup> A. von Bulmering. I Band. – S. 71.

<sup>18</sup> Turpat. – S. 78.

šim vajadzībām turēt 20 zirgus, no kuriem katrs maksāja 16 – 20 valsts dālderus.<sup>19</sup> Jautājumu par Vidzemes sakaru sistēmas izveidošanu jūlijā akceptēja lantāgs un pasta lietu kārtošanai iecēla atbildīgo landrātu. Viņam bija jā rūpējas par nepieciešamo ēku būvi, zirgu un ratu sagādi, staciju pārvaldnieku un pasta puisi iecelšanu un algošanu, kā arī jāveic vēl citi pasākumi, kas nodrošinātu nevainojamu pasta darbību. Nerēķinot izdevumus pasta staciju ēku būvei, no katra muižas īpašumā esošā arkla pasta vajadzībām bija jāmaksā 23 markas, tāpat jānodēvas naturālījās – 3 pūri auzu un 27 grīstes<sup>20</sup> siena. Jau pēc gada kļuva skaidrs, ka pasta ienākumi (1713. g. tie bija 8000 rbļ.) ne tuvu nesedza šīs organizācijas uzturēšanai izlietos līdzekļus<sup>21</sup> un sakaru nodrošināšana kļuva par vietējās bruņniecības un zemnieku smagu pienākumu.

Par Vidzemes sakaru tikla radikālāku uzlabošanu rūpējās arī Krievijas augstākās pārvaldes iestādes, jo centram bija ļoti nepieciešams nodrošināt regulāru informācijas apmaiņu ar iekaroto teritoriju pārvaldes struktūrām un armiju, bet īpaši ar rietumu valstīm. 1712. g. 12. septembrī Senāts izdeva rīkojumu “pastu no Maskavas sūtīt uz St. Pēterburgu, tālāk uz Narvu, bet no turienes uz Rīgu”.<sup>22</sup> Pavēles izpildīšanai uz Vidzemi tika nosūtīts īpašs pilnvarotais ierēdnis, kura uzdevums bija sekot pasta staciju iekārtošanai pie Rīgas – Valmieras – Tērbatas ceļa un nodrošināt, lai katrā no tām braukšanas gatavībā vienmēr būtu 20 zirgi.<sup>23</sup> 1713. g. martā pa šo pasta ceļu, atgriežoties no ārzemēm, brauca Pēteris I. Kā apliecina ieraksti ceļojuma žurnālā, cars no Mēmeles devās caur Palangu, Priekuli, Skrundu, Saldu, Liel-Blīdeni, Dobeli, Jelgavu līdz Rīgai. Tālāk svīta izmantoja seno pasta ceļu, apstājoties pie Ilķenes prāmja, kur šķērsoja Gauju, Valmierā, Gulbergī, Tērbatā un Narvā.<sup>24</sup> Braucienam tika izmantoti vietējie pasta zirgi, kurus piegādāja apkārtējās muižas, bet naktsmājas un pārtiku deva vietējā bruņniecība.

Kaut arī Ziemeļu karš vēl nebija beidzies, 1713. g. Vidzemē pasta organizācijas atjaunošanas process bija uzsākts. Ekonomisko apstākļu dēļ valdības izdotie rīkojumi gan ne vienmēr tika pilnībā izpildīti. Pasta staciju saimniecība vēl

<sup>19</sup> LVVA, 749. f., 6. apr., 67. l., 362. lp.

<sup>20</sup> 1 grīste = 8, 376 kg.

<sup>21</sup> Julius Eckard. I Band. – S. 126.

<sup>22</sup> И. Н. Соколов. С. Петербургская почта при Петре Великом. – С. Петербург, 1903 – стр. 32.

<sup>23</sup> А. Н. Вигишев. История отечественной почты. Часть II – Москва, 1979 – стр. 81.

<sup>24</sup> И. Н. Соколов. – стр. 16.

bija visai vāja, daudzviet nebija atjaunotas ēkas, nebija iespējams arī pasta stacijās nodrošināt prasīto zirgu skaitu, transportam vēl arvien ļoti plaši izmantoja šķūšu principu. Tomēr pa galveniem Vidzemes ceļiem – no Tērbatas caur Valmieru uz Rīgu un tālāk caur Kurzemei uz Mēmeli kursēja pasta kurjeri, kuri gan galvenokārt vēl pārveda valdības korespondenci, tomēr pakāpeniski sakari kļuva arvien drošāki un pieejamāki arī vietējiem iedzīvotājiem.

## 2. Pasta pārvaldes struktūra

Pirmajos trīs mēnešos pēc Rīgas ieņemšanas vietējā pārvalde atradās militāro varas iestāžu rokās. Feldmaršals Šeremetjevs (*Шереметев Борис Петрович*) uzdeva pārzināt Rīgas un Vidzemes lietas kņazam Aņikitam Ivanovičam Repņinam (*Репнин Аникита Иванович*), par viņa palīgu iecēla ģenerālleitnantu – K. G. fon der Ostenu (*C. G. von der Osten*), kura funkcijas atbilda vēlāko gubernatoru amatam. 1710. g. 17. oktobrī Pēteris I par Vidzemes pārvaldnieku iecēla pilnvaroto jeb “plenipotenciariju” Gerhardu Johanu Lēvenvoldi. (*Gerhard Johann Löwenwolde*).<sup>25</sup> Šo Krievijas amatpersonu vadībā sākās Rīgas un Vidzemes politiskās un saimnieciskās dzīves sakārtošana.

Pasta organizācijas vadība un pārvalde tika tieši pakļauta Krievijas centrālajām iestādēm, bet vietējās bruņniecības pārziņā palika pasta sakaru tīkla materiālās bāzes veidošana, t.i., ceļu būve, pasta staciju būve un uzturēšana, to nodrošināšana ar zirgem un kalpotājiem.

Jau kopš 17. gs. otrās puses pasta pārvalde Krievijā bija dalīta: iekšzemes pastu pārzināja t.s. pasta kanceleja (*ямской приказ*), bet rietumu virzienā, ejošās, t. s., “ārzemju pasta,” vai vēlāk, t. s., “vācu pasta” līnijas pārzināja Ārlietu kancelejas (*Посольский приказ*) ieceltas amatpersonas. 1707. g. 17. martā “ārzemju” pasta ceļus nodeva Pjotra Pavloviča Šafirova (*Шафиров Петр Павлович*) pārziņā. 1709. g., kad par Ārlietu kancelejas vadītāju iecēla Gavrilu Ivanoviču Golovinu

---

<sup>25</sup> J. Zutis. Baltijas jautājums 18. gadsimtā. – Rīga, 1951. – 58. lpp.

(Головин Гаврил Иванович), Šafirovs kļuva par vicekancleru<sup>26</sup> un viņa kompetencē tika nodotas arī Vidzemes pasta līnijas.

Pēteris I, īstenojot vispārēju Krievijas pārvaldes sistēmas reformu, pasta sakaru modernizāciju uzsāka kā vienu no pirmajām. Piemēru to pārkārtošanai, tieši tāpat kā pārējās valsts administrācijas nozarēs, meklēja Rietumeiropā. Ja augstāko valsts pārvaldes iestāžu struktūru pārņēma no Zviedrijas, tad pasta organizācijas uzbūvi pārkārtoja pēc vācu valstiņu, īpaši Prūsijas piemēra. To apliecina kaut vai pirmie šī laika no vācu valodas aizgūtie pasta iestāžu nosaukumi, kā “Ģenerālpastmeistars” (*Генераль-Почтмейстер*), “postamts” (*Петербургский почтамт*) u. c. Vēl interesanti atzīmēt, ka arī pirmie krievu valdībai iesniegtie pasta kursēšanas nolikumi, kā, piem., par pasta kurjeru aizsardzību, bija rakstīti vācu valodā.<sup>27</sup> Pasta modernizēšanas lietās galvenais padomdevējs caram bija vice-kanclers, barons Pjotrs Šafirovs. Pēc viņa ieteikuma Pēteris I lūdza Prūsijas karali ne tikai atsūtīt uz St. Pēterburgu vācu valstīs apstiprinātos pasta kustības nolikumus, bet 1722. g. arī lūdza “aizdot” uz kādu laiku kvalificētu pasta ierēdņi, kas varētu Krievijas pastu reorganizēt “pēc Prūsijas parauga”.<sup>28</sup> Lūgums tika izpildīts un jau pēc gada St. Pēterburgā ieradās Prūsijas slepenais sekretārs Bertrams. Vācu ietekme vistiešāk izpaudās apstākļi, ka pirmie Krievijas pastmeistari un pasta ierēdņi, kā sekretāri un kontrolieri pasta kantoros, bija vācieši, no kuriem daudzi pat neprata krievu valodu, tādēļ bieži pasta lietvedība šai laikā pat centrālās pārvaldes iestādēs tika rakstīta vāciski.<sup>29</sup>

1718. g. Ārlietu kanceleju pārveidoja par Ārlietu kolēģiju (*Коллегия иностранных дел*),<sup>30</sup> kurā Šafirovs ieņēma vicekanclera un vienlaicīgi arī pasta ģenerāldirektora posteni. Viņa vadībā St. Pēterburgā sāka darboties speciāla ārzemju pasta līniju virsuzraudzības iestāde (*Генеральный почтамт*). 1722. g. 13. augustā pasta ģenerāldirektora posteni pakļāva tieši Senātam un tā pārziņā nodeva gan ārzemju, gan Iekšskrievijas pastu.<sup>31</sup> Par pirmo Krievijas pasta ģenerāldirektoru iecēla

<sup>26</sup> E. Amburger. Geschichte der Behördeorganisation Russlands von Peter dem Grossen bis 1917. – Leiden, 1966 – S. 271.

<sup>27</sup> И. Н. Соколов. – стр. 40.

<sup>28</sup> Stephan H., Sautter K. Geschichte der Preussischen Post // Sautter K. Geschichte der deutschen Post. I Teil. – Berlin, 1928 – S. 141.

<sup>29</sup> И. Н. Соколов. – стр. 40.

<sup>30</sup> Полный свод законов Российской империи. I, 5 Nr. 3294.

<sup>31</sup> П. С. З. I, 6, Nr. 4073.

Alekseju Daškovu (*Дашков Алексей Иванович*).<sup>32</sup> Viņam bija pakļauti 8 Krievijas guberņās izveidotie pasta kantori – St. Pēterburgā, Maskavā, Rīgā, Vīborgā, Rēvelē, Narvā, Arhangeļskā un Vologdā<sup>33</sup>, kurus vadīja guberņu pastmeistari. Pēc kanclera Bestuževa-Rjumina (*Бестужев-Рюмин Алексей Петрович*) atstādināšanas 1758. g., pasta ģenerāldirektora amats tika likvidēts un pasta pārvaldi atkal nodeva Ārlietu kolēģijai un tieši – tās Publiskajai ekspedīcijai (*Публичная экспедиция*), izveidojot te īpašu departamentu, ko uzraudzīja vicekanclers.<sup>34</sup>

Katrīna II centās panākt pasta organizācijas centralizāciju – 1782. g. 4. martā tika izveidota Galvenā pasta pārvalde, (*Главное управление почт*)<sup>35</sup> kuras vadību viņa uzticēja savam valsts sekretāram Aleksandram Bezborodko (*Безбородко Александр Александрович*). Galvenajai pārvaldei tieši bija pakļauti četri galvenie pasta kantori (*Почтамт*): St. Pēterburgas<sup>36</sup>, Maskavas, Mazkrievijas un Orļikas (*Hersonas gub.*) robežkantoris, kuriem savukārt bija padoti pārējie guberņu un robežu pasta kantori. Taupības nolūkos pavēlēja slēgt tos pasta kantorus, kuru ienākumi neredza uzturēšanas izdevumus. Pavisam valstī 18. gs. 80. gados pārstāja darboties 97 pasta kantori, bet 65 tika pārvērsti par pasta ekspedīcijām, kurās strādāja tikai rakstvedis un pastnieks.<sup>37</sup> Vidzemes guberņā šī rīkojuma rezultātā 1788. g. slēdza Limbažu, Cēsu un Viru pasta kantorus,<sup>38</sup> bet Pērnavā, Valmierā, Ārensburgā, Valkā, Fellinā darbinieku skaitu samazināja līdz 2 personām. Rīgas guberņas pasta kantora darbību nodrošināja 17 kalpotāji.<sup>39</sup>

Pasta pārvaldes iestāžu centralizācijas virzienu turpināja arī Pāvels I, kurš 1799. g. 16. aprīlī izveidoja Pasta departamentu,<sup>40</sup> kam tieši bija pakļauti 6 galvenie pasta kantori (jau minētajiem četriem pievienojās 1797. g. nodibinātais Lietuvas un 1800. g. izveidotais Sibīrijas pasta kantoris), bet pārējās guberņu pasta pārvaldes iestādes sadalīja 5 kategorijās. Trešajai kategorijai pielīdzinātais Rīgas guberņas pasta

<sup>32</sup> О. Бржозовский. Историческое развитие постановлений русского законодательства по почтовой части // Дм. Мейер. Юридический сборник. – Казань, 1855 – стр. 399.

<sup>33</sup> V. Marcilger. Riga. Die Postgeschichte bis 1919. – Heide, 1987 – S. 8.

<sup>34</sup> П. С. З. I, 15, Nr. 10883.

<sup>35</sup> П. С. З. I, 21, Nr. 15361.

<sup>36</sup> Pēterburgas pasta kantorim šai laikā bija pakļauts Rīgas guberņas robežkantoris.

<sup>37</sup> К. Базилевич. – Почта в России в XIX веке. – Москва, 1927 – стр. 11.

<sup>38</sup> LVVA, 1. f., 6. apr., 1011. l., 3. lp.

<sup>39</sup> EAA, 291. f., 1. apr., 2470. l., 2. lp.

<sup>40</sup> П. С. З. I, 25, Nr. 18938.



kantoris, kopā ar vēl septiņu guberņu galvenajām sakaru iestādēm, bija iekļauts St. Pēterburgas pasta kantora pārvaldes apgabalā.<sup>41</sup>

Lai Krievijas pasta atbilstu ekonomiskā progresa prasībām, būtiska organizācijas pārvaldes reforma tika realizēta 19. gs. trīsdesmitajos gados. Tāpat kā Pētera I laikā, arī šīm pārmaiņām pieredzi smēlās rietumu valstīs. Ar uzdevumu izpētīt pasta organizācijas uzbūvi un pārvaldes struktūru, valsts ierēdņi tika sūtīti uz Prūsiju un Angliju. Ārzemju pieredzes pētišanai un apkopošanai tika izveidota īpaša komiteja. Šoreiz pasta reformai Krievijas valdība izvēlējās Anglijas pieredzi. Reorganizācija sākās ar 1830. g. 22. oktobra Senāta pavēli.<sup>42</sup> Augstākā pasta organizācijas amatpersona, tāpat kā līdz šim, bija Galvenais pasta pārvaldnieks; kopā ar viņu strādāja speciāla padome. Krievijas pasta iestādes, izņemot St. Pēterburgas un Maskavas guberņas, tika sadalītas 11 iecirkņos un katrai tika iecelts pasta inspektors. Nākošais pārvaldes līmenis bija Guberņu pasta kantori, starp tiem arī Vidzemes, kas nereti svarīgu uzdevumu risināšanai varēja saistīties tieši ar departamentu. Tika darīts viss iespējamais, lai panāktu dažādo pasta dienestu precīzu reglamentāciju un pasta operāciju vienvēidību. Ieviesa tādus jaunus amatus kā kontroliers, revidents, šķirotājs, pieņēmjis; vienlaicīgi tika likvidēti vairāki kancelejas tipa posteņi, kā protokolisti, reģistratori, kancelāristi. Reformas rezultātā par 3173 personām samazinājās Krievijas pasta organizācijā strādājošo ierēdņu skaits, kas deva ikgadēju 235000 rbļ. lielu ekonomiju.<sup>43</sup>

Rīgas guberņas pasta kantoris tika pielīdzināts pirmās klases pārvaldes iestādēm ar 47 kalpotājiem un guberņas pastmeistaru. Viņam bija pakļauti otrās klases pasta kantori Pērnavā un Tērbatā un ceturtais klases pasta kantori Bolderājā, Valkā, Valmierā, Ārensburgā, Rēvelē, Cēsīs un Fellinā. Galvenais Rīgas guberņas pasta kantora uzdevums bija rūpēties par pasta korespondences pieņemšanu un pārsūtīšanu. Bez tam pienākumos ietilpa arī sūdzību izskatīšana par pakļauto pasta kantoru darbu, augstākstāvošo iestāžu pavēļu un cirkulāru izsūtīšana, kā arī pakļauto pasta iestāžu kalpotāju atbrīvošana un atvaļināšana.<sup>44</sup>

---

<sup>41</sup> Н. И. Соколов. Русская почта в царствование Императора Павла I // Почто-Телеграфный Журнал. Отдел неофициальный. – Спб, 1900 – стр. 1145–1149.

<sup>42</sup> П. С. З. Т. 5, Nr. 4019.

<sup>43</sup> К. Базилевич. – стр. 19.

<sup>44</sup> П. С. З. Т. 5 Nr. 4019

19. gs. vidū bija vērojama tendence samazināt pārvaldes hierarhiju: 1853. g. likvidēja sadalījumu 11 iecirkņos, vienlaicīgi palielinot guberņas pasta kantoru lomu. Tie kļuva par attiecīgās teritorijas galveno nozares administratīvo iestādi un bija pakļauti tieši pasta departamentam.

1865. g. Pasta departamentam pievienoja Telegrāfa pārvaldi un izveidoja Pasta un Telegrāfa ministriju. Taču jau 1868. g. to atkal pārvērta par departamentu Iekšlietu ministrijā.<sup>45</sup> Atsevišķa pasta ministrija pastāvēja vēl vienu pavisam neilgu laika sprīdi – no 1880. g. 6. aug. līdz 1881. g. 16. martam<sup>46</sup>. Biežās pārmaiņas beidzās, kad Iekšlietu ministrijas sastāvā 1884. g. 22. maijā izveidoja Pasta un Telegrāfa Galveno pārvaldi, kas uzraudzīja gan 65 guberņu pasta pārvalžu, gan arī valstī izveidoto telegrāfa staciju darbu. Administratīvā aparāta samazināšana deva zināmu ekonomiju, kas ļāva, neradot zaudējumus valsts kasei, kaut nedaudz paaugstināt ierēdņu algas.

Vidzemes guberņā augstākā pasta pārvaldes instance 18. un 19. gs. bija Guberņas pasta kantoris Rīgā, kura darbību savukārt noteica un reglamentēja Krievijas pārvaldes iestādes. 1710. g., kad Rīgā ienāca krievu karaspēks, Vidzemes guberņas pasta kantora darbība bija gandrīz paralizēta. Pēdējais zviedru valdības ieceltais pasta direktors – Gerds Grēns (*Gerd Grön*) jau pirms kapitulācijas bija aizbraucis uz ārzemēm. Atgriezies viņu kavēja pamatoti iemesli, jo Ziemeļu kara laikā viņš aktīvi darbojās Zviedrijas interesēs. 1710. g. 6. oktobrī barons C. G. fon der Ostens pavēlēja Rīgas rātei “bijušo pasta direktoru Gerdu Grēnu un viņa ģimenes locekļus apcietināt, jo viņš veicis ļoti kaitniecisku darbību, un proti – ne tikai uzplēsis krievu no Maskavas caur Rīgu uz Vāciju sūtītās vēstules, bet arī sacerējis dažādas paskvilas un dažādā veidā apvainojis Viņa Keizarisko Majestāti.”<sup>47</sup> Rāte gan konfiscēja bijušā pasta direktora īpašumus, bet ne viņa paša, ne viņa ģimenes locekļu Rīgā vairs nebija.

1711. g. jūlijā par Rīgas pasta direktoru bija iecelts vietējais tirgotājs Frīdrihs Veselings (*Friedrich Wesseling*); dažādu nelikumīgu finansiālu darījumu dēļ viņu 1718. g. arestēja un par guberņas pasta direktoru iecēla Veinholdu fon Felkerzāmu

---

<sup>45</sup> II. C. 3. II, 43, Nr. 45574.

<sup>46</sup> II. C. 3. II, 55, Nr. 61279, III, 1, Nr. 20.

<sup>47</sup> A. von Bulmerincq. I Band. – S. 50.

(*Weinhod von Foelkersahm*),<sup>48</sup> viņu savukārt jau 1721. g. amatā nomainīja pasta direktors Šifners (*Schiffner*)<sup>49</sup>. 1732. g. par Vidzemes guberņas pasta direktoru kļuva Gabriels Matiass Vagners (*Gabriel Matthias Wagner*); no 1733. līdz 1761. g. amatu pildīja Andreass Boie (*Andreas Boye*). 18. gadsimta beigās Rīgas guberņas pastmeistaru sarakstā var minēt arī, kolēģijas asesoru Fjodoru Veirahu (*Beŭpayx Федор*) u.c. No 19. gs. Rīgas guberņas pastmeistariem kā izcilākos var minēt kolēģijas asesoru Kārli fon Baranovu (*Carl von Baranoff*) un rakstnieka Johana Heinriha Junga, saukts Štilings (*Johann Heinrich Jung, gen. Stilling*) dēlu Frīdrihu fon Jungu-Štilingu, kas 1828. g. sāka strādāt par Jelgavas pastmeistaru, bet 1838. g. 9. novembrī tika iecelts par Rīgas guberņas pastmeistaru un šajā amatā strādāja līdz savai nāvei 1853. g. 19. maijā.<sup>50</sup>

Guberņas pastmeistara iecelšanu amatā apstiprināja Krievijas cars, 1814. g. tika izveidota īpaša komiteja, kas izvēlējās piemērotas kandidatūras un sagatavoja nepieciešamās rekomendācijas. Guberņas pastmeistara galvenais uzdevums bija pārraudzīt un kontrolēt valsts pasta darbību; nodrošināt dažādu pasta līniju darbības koordināciju, nepieciešamības gadījumā ieteikt labojumus pasta kursēšanas kārtībā un vadīt viņam pakļauto guberņas pārējo pasta kantoru darbu.

Atšķirībā no Iekškrievijas guberņām, kur guberņas pastmeistars uzraudzīja arī pasta saimnieciskās bāzes – ceļu un pasta staciju – veidošanu un uzturēšanu, Vidzemē šī ļoti būtiskā pasta organizācijas sastāvdaļa kopš 17. gs. bija vietējās bruņniecības organizāciju pārziņā. Vidzemes muižnieku augstākajā pārstāvniecības iestādē – Landrātu kolēģijā, kas sastāvēja no 12 vēlētiem muižniekiem – landrātiem, vienam no viņiem uzticēja zirgu staciju uzraudzību un kontroli. Par savu darbu landrāts atskaitījās landmaršalam un kopīgi katru gadu veica pasta staciju revīziju.

Landrātu kolēģija apstiprināja katras stacijas pasta direktoru, kuru no sava vidus izraudzīja vietējā bruņniecība. Direktora tiešā uzraudzībā bija ne vairāk kā divas pasta stacijas; viņam nebija tiesību patvaļīgi atteikties no amata, izvirzot kāda cita pārstāvja kandidatūru savā postenī. Atteikšanās gadījumā par to nekavējoties bija jāziņo Landrātu kolēģijai un jāturpina pildīt savas funkcijas līdz jaunā direktora

---

<sup>48</sup> И. Н. Соколов. – стр. 90.

<sup>49</sup> A. von Bulmerincq. I Band. – S. 401.

<sup>50</sup> LVVA, 4011. f., 1. apr., 2680. l.

apstiprināšanai.<sup>51</sup> Pasta direktora pienākums bija uzraudzīt pasta stacijas un kalpotāju darbu. Viņam bija regulāri un rūpīgi jāpārbauda stacijas ēkas, zirgi, ekipāžas un zirglietas un pamanītās nekārtības nekavējoties jānovērš. Stacijas stāvokļa uzlabošanai veicamie pasākumi bija jāaskaņo ar landrātu. Landrāta vai landmaršala revīzijas laikā direktoram obligāti bija jābūt stacijā un jāsniedz nepieciešamās ziņas par stacijas stāvokli.<sup>52</sup> Katra gada septembrī direktora pienākums bija sasaukt pasta konventu. Konventā piedalījās visi attiecīgās pasta stacijas būvniecības muižnieki. Ārkārtējos gadījumos konventu varēja sasaukt arī biežāk. Konventa galvenais uzdevums bija apspriest pasta stacijā nepieciešamos būvdarbus un ēku remontus.<sup>53</sup> Konventā lēmumus pieņēma ar vienkāršu balsu vairākumu. Apspriedes protokolus kopā ar būvju maksas aprēķiniem vajadzēja nosūtīt Landrātu kolēģijai apstiprināšanai. Par konventa lēmumu izpildi atbildīgs bija pasta direktors, tādēļ viņam bija jāseko, lai apstiprinātās būves un remontu tiktu paredzētajos termiņos veikti.

Vidzemes pasta stacijas darbu uz vietām vadīja pasta komisāri, kuriem Landrātu kolēģija tās iznomāja par noteiktu, līgumā minētu maksu. Pēc katriem sešiem gadiem komisāram nomas līgums bija jāatjauno un komisāra maksātnespējas gadījumā pirmtiesības uz attiecīgo pasta staciju piederēja vietējai bruņniecībai.<sup>54</sup> Komisāra pienākums bija ne tikai uzturēt kārtībā stacijas ēkas un inventāru, bet arī pieņemt un nosūtīt pastu. Pastam pienākot stacijā, komisārs kopā ar pajūga pavadītājiem pārbaudīja visu saiņu atslēgas un zīmogus, saiņus pārskaitīja un salīdzināja ar ceļazīmē uzradīto skaitu. Tā kā katrā pasta stacijā mainīja zirgus un ratus, komisāra pienākums bija sekot, lai pastu uzmanīgi pārnestu uz jaunajiem ratiem un tos labi pārklātu. Komisārs bija atbildīgs par sūtījumu drošu transportēšanu līdz nākamajai pasta stacijai. Ja pastnieki bija pārkāpuši noteikumus vai, kā minēts gubernatora instrukcijā, piedzērušies, komisāram pašam pasta pajūgs bija jāpavada līdz nākamajai stacijai. Visus pasta transportēšanas pārkāpumus komisārs reģistrēja

---

<sup>51</sup> Provinzialrecht der Ostseegouvernements. Zusammengestellt auf Befehl des Herr und Kaisers Nikolai Pavlovitsch. II Theil – St. Petersburg, 1845 – § 577–580.

<sup>52</sup> Turpat. – § 673.

<sup>53</sup> Turpat. – § 681.

<sup>54</sup> Turpat. – § 688.

ceļazīmē un pasta stacijas šnorgrāmatā, un ziņoja par tiem tuvākajai stacijai un augstākajai priekšniecībai.<sup>55</sup>

Vidzemes bruņniecība pasta staciju pārvaldīšanā un uzturēšanā saskatīja savu tiesību un privilēģiju garantiju. Jebkurš Krievijas valdības mēģinājums veikt šajā darbības jomā kontroli vai kādas korekcijas izraisīja asu pretreakciju. Pirmās sadursmes ar Krievijas centralizācijas tieksmēm par savu privilēģiju saglabāšanu Vidzemes bruņniecība izcīnīja jau 18. gs. beigās. Katrīna II, nodibinot vietniecību, atņēma Landrātu kolēģijai agrākās privilēģijas, taču pasta staciju uzturēšanas kārtība netika mainīta un to pārvaldīšana palika bruņniecības ziņā. Šīs tiesības vēlreiz nostiprināja 1797. g. 19. janvāra Senāta pavēle, kuras 5. punktā lasāms: “Igaunijas un Vidzemes gubernās, ņemot vērā to privilēģijas, pasts tiek uzturēts pēc īpašiem noteikumiem un šie noteikumi pilnībā tiek saglabāti arī turpmāk.”<sup>56</sup>

Ciņa par privilēģiju saglabāšanu ievērojami aktivizējās 19. gs. 30. gados. 1830. g. 22. oktobrī Pasta departaments izdeva īpašu instrukciju par pasta staciju uzturēšanas kārtību, kurā bija paredzēts, ka Krievijas pasta staciju darbību kontrolēs īpaši valsts ierēdņi – pasta inspektori. Landrātu kolēģija uz šo lēmumu reaģēja visai noliedzoši, apgalvojot, ka bezmaksas zirgu izsniegšana šādiem inspektoriem radīs bruņniecībai lielus zaudējumus.<sup>57</sup> Tomēr bija jāpiekāpjas, jo Vidzemes ģenerāl-gubernatora 1836. g. 2. marta pavēle noteica: “Pasta departamentam un tā ierēdņiem pieder inspekcijas tiesības un tās nevar ignorēt arī Vidzemes gubernā. Kaut arī pasta stacijas šeit ir vietējās bruņniecības pārziņā, tomēr tās nevar izslēgt no visas valsts pasta staciju kopējās uzraudzības, cik tālu šī uzraudzība attiecas uz pasta staciju ārējo darbību – pasta ekspedīciju un stafešu funkcionēšanu. Turpretim iekšējā, ekonomiskā pasta staciju darbība un pārvalde paliek bruņniecības ziņā, jo bruņniecība pasta stacijas uztur par saviem līdzekļiem un šajā jomā nekāda sveša kontrole nav pieļaujama.”<sup>58</sup>

Kā turpinājums virzībai uz vienotu likumu ieviešanu sekoja Krievijas Senāta 1842. g. 18. novembra un Pasta departamenta galvenā pārvaldnieka grāfa Adlerberga

---

<sup>55</sup> LVVA, 50. f., 1. apr., 1166. l., 10. lp.

<sup>56</sup> EAA, 291. f., 1. apr., 7841. l., 31. lp.

<sup>57</sup> LVVA, 4. f., 1. apr., 45172. l., 5. lp.

<sup>58</sup> Turpat. – 12. lp.

(Адлерберг Владимир Федорович) 1842. g. 16. decembra pavēle par Vidzemes pasta staciju nodošanu Pasta departamenta un tieši, guberņas pasta kantora, pārziņā. Pēc iecerētā projekta departaments pārņemu arī visu stacijas inventāru un to kalpotāji tiktu pielīdzināti, tāpat kā pārējā Krievijā, valsts ierēdņiem;<sup>59</sup> Līdz ar to Vidzemes pasta stacijas sāktu darboties līdzīgi kā citu guberņu pasta stacijas un Vidzemes bruņniecība zaudētu visas ar pasta uzturēšanu saistītās privilēģijas.

Lēmums izsauca lielu satraukumu un tūlītēju atbildes reakciju. 1843. g. 9. janvārī rezidējošais landrāts Reinholds Samsons fon Himmelšterna (*Reinhold Johann Samson von Himmelstern*) nosūtīja protesta vēstuli Vidzemes, Kurzemes un Igaunijas ģenerālgubernatoram, baronam fon der Pālenam (*Karl Magnus von der Pahlen*) un Iekšlietu ministram Perovskim<sup>60</sup> (*Перовский Лев Алексеевич*), uzsverot, ka pasta staciju pārvaldes privilēģijas tai piederējušas jau no 17. gs. un tās vēl 1827. g. apstiprinājis arī ķeizars Nikolajs I, kādēļ staciju ēku būvē un inventāra iegādē ielikti milzīgi līdzekļi; staciju pārņemšana nozīmētu šo līdzekļu zaudēšanu. Lai notikumus ietekmētu aktīvāk, uz St. Pēterburgu devās Vidzemes landmaršals Augusts fon Hāgemeisters (*August von Hagemeister*) un 13. februārī viņam izdevās panākt audienci pie Iekšlietu ministra. Kā galveno argumentu privilēģiju saglabāšanā Augusts fon Hāgemeisters minēja Vidzemes pasta staciju uzturēšanas lētās izmaksas: “.. Ieskaitot izdevumus par visās Vidzemes 32 pasta stacijās nepieciešamo lopbarību, atrēķinot nomas izdevumus un salīdzinot šīs izmaksas ar ienākumiem no pasta pārvadāšanas naudām, var redzēt, ka bruņniecībai ienākumu vietā pasta staciju uzturēšanai, atkarībā no katrā momentā eksistējošām lopbarības cenām, katru gadu jāiegulda ap 78000 sudraba rubļu. Ja šos izdevumus un Vidzemes pasta staciju labo stāvokli salīdzina ar pasta stacijām Krievijā, tad Vidzemes priekšrocības ir ļoti skaidri redzamas un skaidrs, ka Vidzemē pasta staciju uzturēšana ir lētāka un labāka kā Iekškrīevijas provincēs.”<sup>61</sup> Noslēdzot ziņojumu ar pieņēmumu, ka “Pasta departamenta rīkojums ir kāds pārpratums un tas iespējami ātrāk jānovērš”<sup>62</sup>, landmaršals lūdza Iekšlietu ministru “ņemt Vidzemes bruņniecību savā aizsardzībā”<sup>63</sup>

<sup>59</sup> EAA, 291. f., 1. apr., 7841. l., 2. lp.

<sup>60</sup> Turpat. – 78. lp.

<sup>61</sup> LVVA, 214. f., 5. apr., 837. l., 1. – 5. lp.

<sup>62</sup> Turpat.

<sup>63</sup> Turpat.

un palīdzēt rast šī jautājuma labvēlīgu risinājumu. Vizītes panākumus un Krievijas valdības zināmu piekāpšanos apliecina Pasta departamenta galvenā pārvaldnieka grāfa Vladimira Adlerberga 1843. g. 4. aprīļa instrukcija Vidzemes guberņas pastmeistaram<sup>64</sup>: “.. Par pasta staciju uzturēšanu un kārtību, tāpat kā līdz šim, atbildība jānes Vidzemes bruņniecībai. Jums (pastmeistaram) ir jānovēro tikai, lai kārtīgi tiktu transportēti pasta sūtījumi, stafetes, kurjeri un pasažieri. Saņemot jebkādus ziņojumus par nekārtībām pasta stacijās, Jums par tām nekavējoties jāziņo tālāk Landrātu kolēģijai. .. Pašreizējā situācijā Jums nav nekādas nepieciešamības pašam personīgi uzraudzīt pasta staciju darbu vai arī šāda uzdevuma pildīšanai atraut no darba sava guberņas kantora kalpotājus..”<sup>65</sup>

Vidzemes bruņniecība pasta staciju pārvaldīšanas privilēģijas, ko Krievijas pārvaldes iestāžu instrukcijās dēvēja par “īpašo stāvokli”, saglabāja līdz pat valsts nozīmes zirgu pasta maršrutu slēgšanai 19. gs. beigās.

### **3. Vidzemes guberņas nozīmes pasta maršruti**

#### **a) Rīga – Tērbata – St. Pēterburga**

bija viena no svarīgākajām Krievijas sakaru komunikācijām, kas kalpoja valsts ekonomiskām un kultūras interesēm, kā arī saistībai ar Rietumeiropu. Tās uzturēšana un pilnveidošana nepārtraukti bija valdības uzmanības lokā. No St. Pēterburgas jau kopš 1710. g. darbojās pasta satiksme uz Maskavu.

Ceļa posmā cauri Vidzemei saglabājās jau 17. gs. izveidotais pasta staciju tīkls. 1712. g. šeit jau darbojās 15 zirgu pasta stacijas – Ādažu krogū, Ilķenē, Enģelrātē, Straupē, Lenčos, Valmierā, Gulberē, Tēlistē, Kuigatsi, Udernā, Tērbatā, Igaverē, Tormā, Ninasi, Kauksi, Pungerja, Purul, Vokalā, Vaivarā, Narvā. Attālums starp pasta stacijām bija 20 – 25 verstis.<sup>66</sup>

Tālākajā posmā – no Narvas līdz St. Pēterburgai pasta ceļa iekārtošana prasīja Krievijas valdībai ievērojami lielākas pūles. Kaut gan pasta kursēšana atsākās jau

---

<sup>64</sup> Turpat, 3. f., 1. apr., 2020. l., 22. lp.

<sup>65</sup> Turpat.

<sup>66</sup> 1 versts = 1,07 km.

1708. g.<sup>67</sup>, tomēr pasta stacijas te veidojās tikai pēc 1714. g. Senāta izdotā likuma par regulāras pasta satiksmes nodrošināšanu starp Rīgu un St. Pēterburgu<sup>68</sup>. Pasta līnijas izveidošana un regulāri divas reizes nedēļā kursējošas satiksmes organizēšana tika uzdots St. Pēterburgas pastmeistaram Johanam Gotlobam Krauzem (*Johann Gottlob Krause*).

Līdz tam pirmā pasta stacija no St. Pēterburgas atradās 30 verstu attālumā – Duderhofā. Tā kā ceļa posms no St. Pēterburgas līdz Narvai bija ļoti noslogots, jo pie Narvas sadalījās trīs virzienos – uz Rīgu, uz Rēveli un uz Pleskavu, tad Krauze pirmo pasta staciju pārvietoja tuvāk St. Pēterburgai, uz 24 verstis attālo Goreli kabačok un novietoja tur 18 pasta zirgus. Nākošo pasta staciju ar 20 zirgiem Krauze izveidoja 20 verstis tālāk – Kipinu muižā. Vēl pēc 20 verstīm – sekoja Kostkovo, tad – Čirkoviči – 20 verstis, Opolje – 22 verstis, Žabino – 20 verstis un Narva – 18 verstis. Par Narvas pasta komisāru Krauze iecēla vietējo muižnieku Vilhelmu Sebastjanu, kura pienākums bija turēt šeit 20 pasta zirgus un nodrošināt regulāru pasta kursēšanu.

Tomēr staciju labiekārtošana, sevišķi jaunajā posmā no Narvas līdz St. Pēterburgai ritēja gausi. Kā savā dienasgrāmatā atzīmējis kambarjunktors Frīdrihs Vilhelms Bergholcs (*Friedrich Wilhelm Bergholtz*), 1721. g., kad viņš no Rīgas devās uz St. Pēterburgu, ceļa posmā no Narvas līdz St. Pēterburgai braucējam bija vēl jāpārvar milzums grūtību. Nonācis Narvā, Bergholcs pamanīja milzīgo atšķirību ceļa stāvoklī un pasta staciju iekārtojumā: ja līdz Narvai braucējs varēja saņemt visu ceļā nepieciešamo, tad turpmāk bija pilnīgi pretēja aina: apjautājies Narvā par to, kur atrodas zirgu stallis, viņš saņēma atbildi, ka tāda te vispār nav. Zirgu staļļa nebija arī nākošajā stacijā – Kipēnos, kur Bergholcam zirgs bija jāpiesien pie sētas. Turpmākajā pasta stacijā – Krasnoje Selo “nebija vispār nekā”<sup>69</sup>. Liekas, ceļa posma no Narvas līdz St. Pēterburgai sakārtošana ilga līdz 18. gs. beigām, ko apliecina Katrīnas II 1770. g. 7. novembra pavēle, kas noteica, ka 6 pasta stacijās pie Narvas – St. Pēterburgas ceļa katrā jābūt ne mazāk kā 10 zirgiem. (Ceļa posmā kas gāja cauri Vidzemei šajā laikā katrā pasta stacijā jau bija jātur vismaz 25 zirgi). Tika reģlamentēts arī

---

<sup>67</sup> Соколов. И. Н. – стр. 15

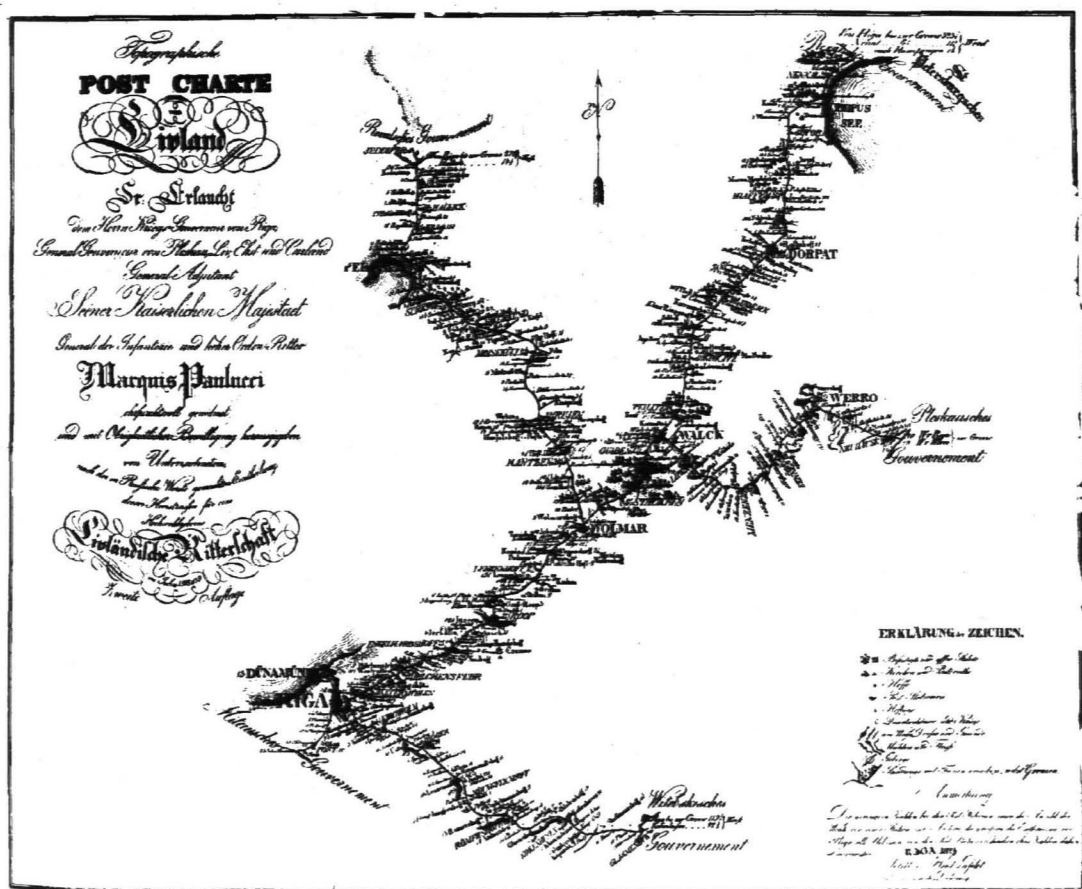
<sup>68</sup> Вигельев. Т. II – стр. 92.

<sup>69</sup> Дневник камер-юнкера Бергольца. Часть I. Перевод с немецкого И. Аммон. Издание второе. – Москва, 1858. – стр. 263–264.



pārvietošanās ātrums: normālos laika apstākļos pasta kurjeriem jānobrauc stundā 12 verstis, bet ceļotāju transportam – 10 verstis.<sup>70</sup>

Deviņpadsmitā gadsimta sākumā Rīgas – St. Pēterburgas ceļam pie Valmieras pieslēdzās arī Pērnavas (ar turpinājumu uz Rēveli) pasta maģistrāle. Jauno atzarojumu no Valmieras uz Rencēniem un Rūjienu sāka būvēt 1793. g.<sup>71</sup> un 1800. g. 1. oktobrī pa to sāka kursēt pasta kurjeri.<sup>72</sup>



4. Attēls. Vidzemes pasta ceļu karte 1818./1819.

1730. g. no Rīgas – Valmieras – Tērbatas – St. Pēterburgas ceļa pie Gulberes izbūvēja jaunu atzarojumu: Gulbere – Lipši – Mēniste – Sennu, – Hānja – Vastselina–

<sup>70</sup> РГИА, ф. 796., оп. 51., д. 436., стр. 87. .

<sup>71</sup> LVVA, 1. f., 2. apr., 47. l., 99. lp.

<sup>72</sup> Turpat, 214. f., 1. apr., 2580. l., 396. lp.

Pečori – Pleskava.<sup>73</sup> 19. gs. sākumā pēc Viru apriņķa iedzīvotāju iniciatīvas līniju nedaudz pārveidoja un kopš 1819. g. pasta ceļā ietvēra arī Viru pilsētu.<sup>74</sup> Šo ceļa nozarojumu Mēniste – Pečori – Pleskava 18. un 19. gs. pirmajā pusē sauca par Pleskavas pasta ceļu. Pasta kustība pa Rīgas – Tērbatas – St. Pēterburgas maģistrāli kļuva vēl intensīvāka, kad 1830. g. tam pieslēdzās pasta ceļš no Tērbatas uz Rēveli.

Pasta staciju tīkls pie Rīgas – St. Pēterburgas ceļa palika nemainīgs visu 18. gs. un arī vēl 19. gs. pirmajā pusē. 1818. g. pēc ģenerālgubernatora, marķīza Filipa Pauluči (*Marquis Filippo Paulucci*) pavēles izgatavotajā Vidzemes topogrāfiskajā pasta ceļu kartē<sup>75</sup> (*Sk. 4. attēlu*) maršruta latviešu daļā atzīmētas sekojošas pasta stacijas: Ādaži, Ilķene, Eņģeļrāte, Straupe, Lenči, Valmiera, Strenči, Gulbere.

Kapitālisma attīstības rezultātā 19. gs. otrajā pusē Vidzemē eksistējošais ceļu tīkls vairs neapmierināja ne vietējās bruņniecības, ne arī Krievijas vajadzības. Lai uzlabotu sakaru un transporta sistēmu, sākās šoseju būve. Kā pirmo, 1833. g. sāka projektēt šoseju no Narvas uz Rīgu, bet divus gadus vēlāk – Rīgas – Pleskavas šoseju. Vidzemes bruņniecībai pie jaunā ceļa bija jāuzceļ 10 jaunas pasta stacijas, ko plānoja izdarīt 2 gadu laikā.<sup>76</sup> Gan projektēšanas, gan būvdarbi tika veikti pa atsevišķiem ceļa posmiem. 1835. g. sāka projektēt posmu no Rīgas līdz Ropažiem, 1837. – 1847. g. – posmu no Ropažiem līdz Raganai.<sup>77</sup> Ši 39  $\frac{3}{4}$  verstis garā posma būves priekšdarbiem vien – mežu izciršanai, celmu sadedzināšanai, novadgrāvju ierīkošanai – tika izdoti 31994 rubļi.<sup>78</sup> Tālāk ceļa būvdarbi aizkavējās. Spriežot pēc 1842. g. izgatavotās Krievijas impērijas pasta kartes<sup>79</sup>, (*Sk. 5. attēlu*) pasts posmā no Rīgas līdz Ilķenei vēl kursēja pa veco ceļu. Kartē norādīts, ka Rīgas – Tērbatas – St. Pēterburgas trakta pirmā stacija – Ādaži – atrodas 11 verstis no Rīgas, no Ādažiem līdz Ilķenei – 15 verstis, tālāk no Ilķenes līdz Eņģeļrātei – 19 verstis, no Eņģeļrātes līdz Straupei – 21 versts, no Straupes līdz Lenčiem – 22  $\frac{1}{2}$  verstis, no Lenčiem līdz Valmierai – 18  $\frac{3}{4}$

<sup>73</sup> Turpat, 6828. f., 2. apr., 267. l.

<sup>74</sup> Turpat, 214. f., 2. apr., 2404. l., 14. lp.

<sup>75</sup> Turpat, 6828. f., 2. apr., 264. l.

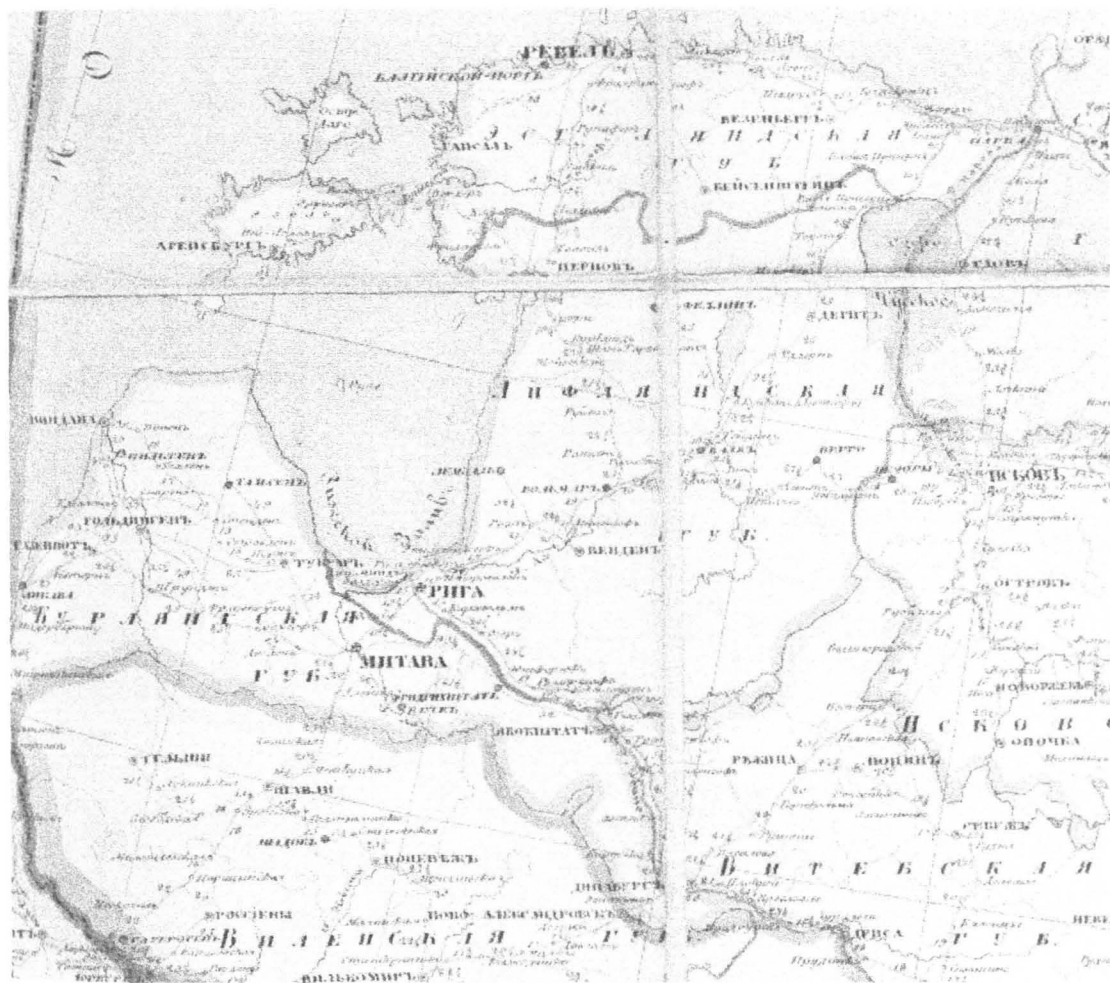
<sup>76</sup> Turpat, 214. f., 1. apr., 2123. l., 98. lp.

<sup>77</sup> Turpat.

<sup>78</sup> Turpat, 3. f., 1. apr., 1602. l., 4. lp.

<sup>79</sup> Turpat., 6828. f., 4. apr., 208. l.

verstis, no Valmieras līdz Strenčiem – 20 verstis, no Strenčiem līdz Gulberei – 21 ½ verstis, no Gulberes līdz Valkai – 7 ½ verstis.<sup>80</sup>



5. Attēls. Krievijas impērijas pasta ceļu karte. 1842.

Kā apliecina Rīgas guberņas Pasta kantora priekšnieka 1846. g. 30. decembra pavēle Nr. 4008, 1847. g. 1. janvārī sāka darboties 20 verstis no Rīgas uzceltā Ropažu pasta stacija, un caur to bija jāved visa uz Pēterburgu un tālāk nosūtāmā korespondence. Līdz ar to tika slēgta Ādažu pasta stacija.<sup>81</sup> Jaunizbūvētais Rīgas – Pleskavas šosejas posms līdz Ropažiem atzīmēts 1852. g. izgatavotajā Krievijas Eiropas daļas un Kaukāza pasta ceļu kartē.<sup>82</sup> Jāpiebilst, ka pasta stacijas posmā no Ropažiem līdz Straupei kartē attēlotas neprecīzi, jo nav atzīmēta Iļķenes pasta stacija.

<sup>80</sup> Turpat.

<sup>81</sup> Turpat, 2004. f., 1. apr., 4. l.

<sup>82</sup> Turpat, 6828. f., 4. apr., 210. l.

Zināms, ka no 1847. g. līdz 1859. g. pastu no Rīgas veda caur Ropažiem uz Iļķeni un tālāk uz Straupi.<sup>83</sup> (Sk. 6. attēlu.)



6. Attēls. Krievijas impērijas pasta ceļu karte. 1852. g.

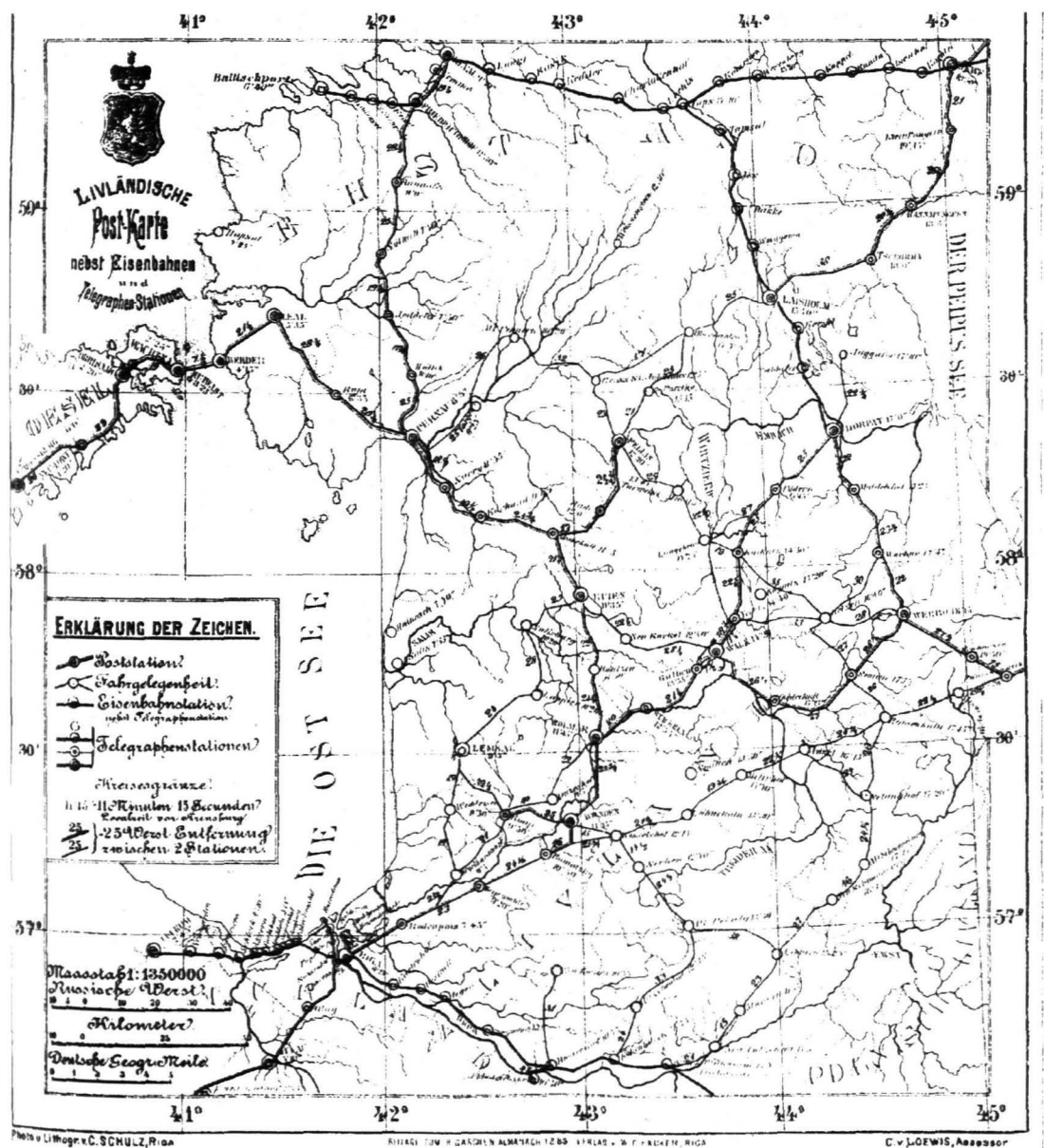
Straujāk darbi virzījās pretējā virzienā. 1857. g. jau bija izbūvēts 180 ½ verstis garš posms<sup>84</sup> no Pleskavas līdz Veselavai, un Vidzemes guberņas pārvaldes iestādes sāka risināt jautājumu, par valsts nozīmes pasta līnijas izveidošanu no Veselavas līdz Cēsīm un tālāk līdz Straupei, kur tā pieslēgtos St. Pēterburgas – Rīgas pasta ceļam. Pa šo ceļu sūtījumus no Pleskavas varētu Rīgā nogādāt ievērojami ātrāk kā līdz šim. 1859. g. janvārī pasta līnija sāka funkcionēt.

19. gadsimta otrajā pusē par nozīmīgu administratīvu un ekonomisku centru bija izveidojusies Cēsu pilsēta, un 1866. g. vietējā bruņniecība sāka projektēt

<sup>83</sup> Rigascher Almanach. – Riga, 1857 – S. 129; Riga, 1858 – S. 131; Riga, 1859 – S. 113

<sup>84</sup> LVVA, 4. f., 2. apr., 15116. l., 157. lp.

nozarojumu no Pleskavas šosejas, Drabeši – Cēsis; 1872. g. būvdarbi bija pabeigti. Jau 60. gadu beigās bija izbūvētas pasta stacijas Siguldā un Ieriķos. Tas deva iespēju galveno Vidzemes pasta līniju virzīt caur Cēsīm. Pārmaiņas realizēt izdevās jau 1873. g., kad pastu no Rīgas sāka sūtīt pa maršrutu: Rīga – Ropaži – Sigulda – Ieriķi – Cēsis – Valmiera – Strenči un tālāk pa veco ceļu uz Tērbatu.<sup>85</sup> (Sk. 7. attēlu).

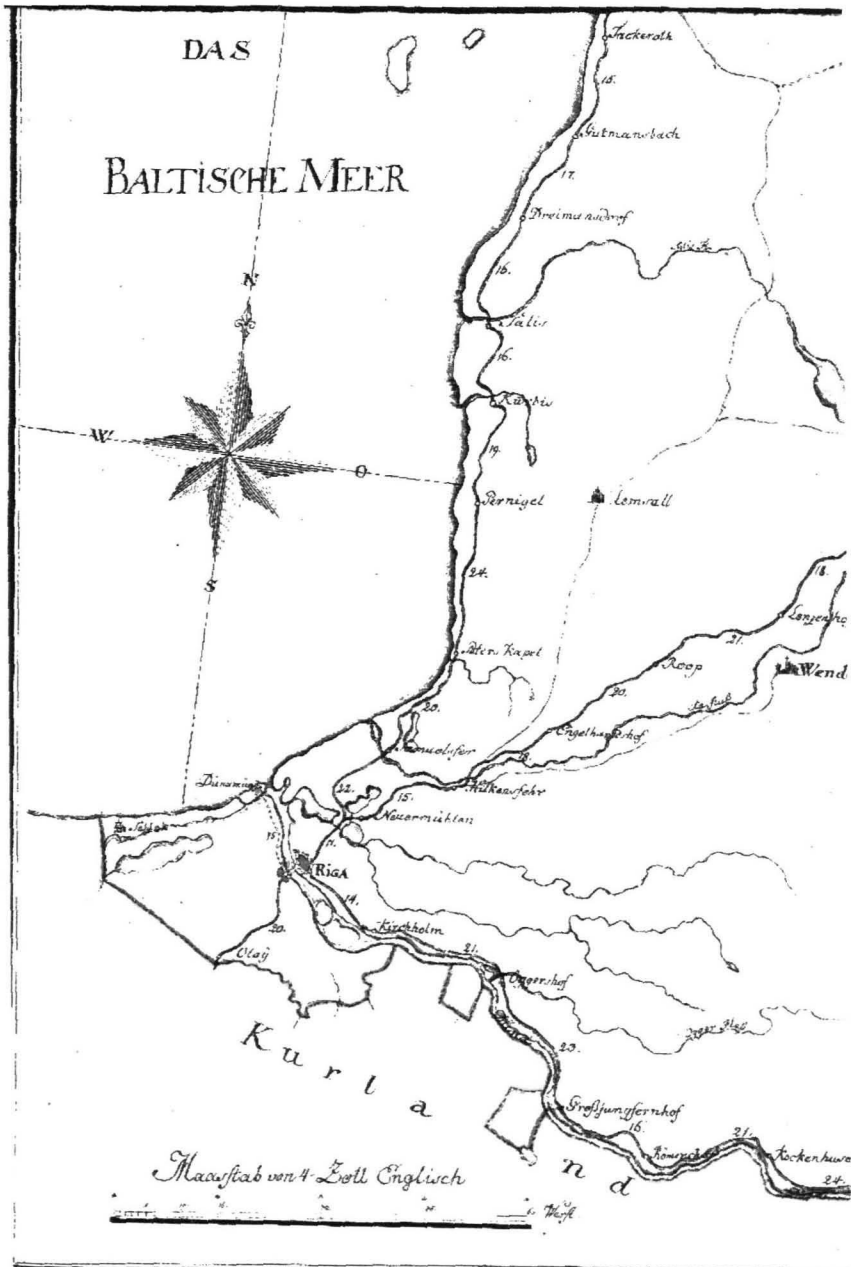


7. Attēls. Vidzemes pasta ceļu karte. 1873. g.

<sup>85</sup> Rigascher Almanach. – Riga, 1873 – S. 67.

## b) Rīgas – Pērnavas ceļš

kā pasta maģistrāle, kaut sākumā ar grūtībām un neregulāri, atjaunoja darbību jau 1713. g. No Pērnavas pasta līnija turpinājās līdz Rēvelei, tālāk ceļš veda uz Pēterburgu. No 1713. līdz 1719. g. pie Rīgas – Pērnavas ceļa, kas toreiz gāja gar pašu jūras krastu, tika izveidotas 9 pasta stacijas: pie pārceltuves pār Gauju netālu no Carnikavas, Saulkrastos, Liepupē, Ķirbižos, Salacgrīvā, Treimaņos, Hēdemēstē, Tahkurannā un Pērnavā. (Sk. 8. attēlu).



8. Attēls. Vidzemes pasta ceļi 1797. gadā. Oriģināls: LVVA, 4. f., 1. apr., 10106. l.

Vidzemes bruņniecība šīs pasta stacijas iznomāja vietējiem muižu īpašniekiem. Tā, piem., 1769. g. uz sešiem gadiem tika noslēgts nomas līgums ar virsnieku Georgu Frīdrihu fon Meku (*George Friedrich von Meck*), leitnantu fon Aderkasu (*von Aderkas*) un Frīdrihu Gustavu fon Duntenu (*Friedrich Gustav von Dunten*), kuri apņēmās uzturēt septiņas pasta stacijas<sup>86</sup>. Sastādītais inventāra saraksts apliecina, ka zirgi un inventārs bijis labā stāvoklī, trūkstošo nomniekiem bija atļauts iepirkt par bruņniecības noteiktām cenām. Stacijām nepieciešamo lopbarību – sienu un graudus jāpiegādā apkārtējām muižām, tām jānosūta arī stacijām nepieciešamie zirgu uzraugi un jāmaksā viņiem alga. Līdzekļus, ko iegūst no pasažieru pārvadāšanas, patur nomnieki, taču vēstuļu un stafešu kurjeru pārvadāšanai zirgi bija jādod bez maksas.

Tā kā ceļš gar jūras krastu bija ļoti smilšains, tā uzturēšana braukšanas kārtībā vienmēr prasīja lielu vietējo muižu īpašnieku un zemnieku piepūli. 1793. g. Baltijas ģenerālgubernators kņazs Nikolajs Repņins (*Репнин Николай Василевич*) izdeva pavēli par jauna, no jūras krasta ievērojami attālināta pasta ceļa izveidošanu. Arī Pērnavas pastu tagad paredzēja no Rīgas sūtīt līdz Valmierai pa Rīgas – St. Pēterburgas ceļu, tad, pa jauno ceļu nogriezties uz Rencēniem un Pērnavu sasniegt caur Rūjienu, Meisakila, Lodja un Surju. Trases garums bija 228 verstis, tā bija par 102 verstīm garāka kā vecais jūrmalas ceļš. Tomēr no jaunā pasta ceļa vieglāk varēja organizēt vietējo draudžu pasta tīklu. Minētajās apdzīvotās vietās, kas atradās vidēji 20 km attālumā viena no otras, bija jāuzceļ jaunas zirgu pasta stacijas. Pēc vecās tradīcijas tas bija jādara vietējo muižu īpašniekiem, taču vairums no viņiem pret šo pienākumu protestēja, pieprasot, lai līdzekļus celtniecībai dotu bruņniecības kase<sup>87</sup>. Strīdi un diskusijas ilga gandrīz septiņus gadus. Tika izdoti atkārtoti rīkojumi, bet 1798. g. ģenerālgubernatora Ludviga fon Nagela (*Ludwig von Nagell*) patente noteica pat pasta kursēšanas sākuma datumu – 1800. g. 1. oktobris.<sup>88</sup> Būvdarbi tomēr kavējās un, kā liecina Vidzemes guberņas valdes 1800. g. 22. augusta raksts Vidzemes Landrātu kolēģijai, pārvaldes iestāžu pacietība sāka izsīkt: “Guberņas valdē nepārtraukti ienāk sūdzības par Pērnavas pasta ceļa slikto stāvokli. Pastnieki

<sup>86</sup> LVVA, 214. f., 5. apr., 827. l., 50. lp.

<sup>87</sup> Turpat, 1. apr., 2716. l., 58. lp.

<sup>88</sup> Turpat, 2580. l., 384. lp.

galvenokārt ceļā dodas kājām un pasta somas tiem jānes uz muguras, līdz ar to gan sabiedrībai gan valdībai nepieciešamā informācija par veselu dienu kavējas. Tā kā guberņas valde vairākkārt uzdevusi Landrātu kolēģijai sakārtot Rīgas – Pērnavas pasta ceļu, tad ar šo tiek vēlreiz stingri noteikts, lai vēlākais līdz 1800. g. 1. oktobrim jaunais pasta ceļš būtu izbūvēts, nepieciešamās pasta stacijas uzceltas un apgādātas ar zirgiem un pastniekiem. Gadījumā, ja līdz šim laikam pasta stacijas vēl nebūs apdzīvojamās, jāorganizē un jādod attiecīgi rīkojumi, lai pasta zirgiem un pastniekiem būtu apmešanās vietas tuvējos krogos, zemnieku mājās vai muižās. Guberņas valde vēlas septembra mēnesī saņemt atskaites par darbu gaitu, jo Rīgas pasta kantoris pavēlējis, sākot ar 1. oktobri šeit atklāt regulāru pasta satiksmi.”<sup>89</sup>

Visai drīz – jau 28. augustā – Vidzemes Landrātu kolēģija varēja ziņot guberņas valdei, ka pasta līnijas atklāšanai visi nepieciešamie pasākumi veikti: “Septembrī muižas piegādās jaunajām stacijām nepieciešamo lopbarību un pasta satiksmi pa jauno ceļu varēs uzsākt 1. oktobrī, bet pasažieru transportu – 1. novembrī.”<sup>90</sup> Bija izvēlētas arī staciju direktoru kandidatūras:

Rencēnu pasta stacijai – barons Vrangels (*Wrangel*) no Īles muižas (*Ihlenhof*),

Rūjienas pasta stacijai – fon Grots (*von Groot*),

Meisakila – majors Āreps (*Ahrep*) no Lodes muižas (*Metzküll*)

Lodja – fon Striks (*von Stryck*) no Signicas (*Signitz*),

Surju – majors Kahners (*Kachner*) no Japeres (*Iaper*) muižas.<sup>91</sup>

No Rīgas līdz Pērnavai zirgu pasta transports saglabājās visilgāk – pat līdz 20. gs. sākumam. Darbības pēdējos gadu desmitos to reorganizēja par vietējās nozīmes pasta ceļu.

### c) Daugavas pasta ceļš

gāja gar upes labo krastu no Rīgas uz dienvidiem. Vietējās nozīmes pasta sakari šeit izveidojās jau drīz pēc Ziemeļu kara<sup>92</sup>, tomēr par valstiskas nozīmes pasta maģistrāli tas kļuva tikai 18. gs. beigās, pēc Baltkrievijas provinču izveidošanās un to

<sup>89</sup> Turpat, 4. f., 1. apr., 10844. l., 1. lp.

<sup>90</sup> Turpat, 1102. l., 3. lp.

<sup>91</sup> Turpat, 214. f., 1. apr., 2580. l., 396. lp.

<sup>92</sup> Turpat, 2715. f., 1. apr., 297. l., 5., 6. lp.



iekļaušanas Krievijas impērijā. 1772. g. 23. novembrī Katrīna II izdeva pavēli par pasta organizācijas izveidošanu Baltkrievijas Polockas un Mogiļevas gubernās.<sup>93</sup> Gadu vēlāk – 1773. g. 9. septembrī – Baltkrievijas ģenerālgubernators Zahars Grigorjevičs Čerņišovs (*Чернышев Захар Грузопевич*) griezās pie Baltijas ģenerālgubernatora grāfa Georga Brauna (*Georg Browne*) ar priekšlikumu, ka Polockas un Rīgas tirgotāju, kā arī abu provinču bruņniecības interesēs būtu nepieciešams izveidot ērtāku satiksmi un savienot ar pasta līniju Rīgu un Daugavpili.<sup>94</sup> Vidzemes gubernai šim nolūkam būtu jāizveido pasta stacijas no Rīgas līdz robežpilsētai Krustpilij. Līdz šim pastu no Rīgas uz 213 jūdzes attālo Daugavpili sūtīja pa 720 jūdzes garo apkārtceļu caur Pleskavu. Ceļš bija nepieciešams, lai Daugavpili vieglāk sasniegtu arī no St. Pēterburgas nākošās vēstules; vairākkārt tika uzsvērtā iespēja šo līniju ērti savienot ar Maskavas virzienā ejošām pasta maģistrālēm, tādējādi par 200 verstīm saīsinot pašreizējo pasta ceļu no Rīgas uz Maskavu caur St. Pēterburgu.<sup>95</sup> Tomēr gubernu vadība un vietējā bruņniecība vienošanos par staciju celšanas un izmantošanas finansiālajiem principiem, panāca tikai 80. gadu sākumā. Jādomā, ka būtisku pagriezienu ieilgušajās sarunās ienesa Katrīnas II 1779. g. 21. maija pavēle<sup>96</sup>, kas atļāva Vidzemes bruņniecībai pasta stacijas posmā no Rīgas līdz Krustpilij celt un uzturēt pēc tiem pašiem principiem kā citur Vidzemē. Par staciju celšanu un pārvaldīšanu tika noslēgti līgumi ar vietējiem muižu īpašniekiem. Vienu no Daugavas ceļa pasta stacijām – Koknesē – apņēmas uzbūvēt kambarkungs Andreass Georgs fon Baiers (*Andreas George von Bayer*). Stacijā bija jābūt 12 pasta zirgiem. Par pasta stacijas iekārtošanu īpašnieks no valsts nekādu samaksu nesaņēma, bet veica to par personīgajiem līdzekļiem. Kokneses pasta stacija apkalpoja 24 verstis garu ceļa posmu – no pēdējās Krustpilij piederošās pasta stacijas pie Aiviekstes līdz Vec-Krapes (*Alt-Kroppenhof*) muižai.<sup>97</sup> Galvenais stacijas uzdevums bija nodrošināt regulāras pārvietošanās iespējas parastajam jātnieku pastam divas reizes nedēļā, kas ar ātrumu – 7 verstis stundā nāca no Rīgas un devās uz Krustpili vai Daugavpili un

---

<sup>93</sup> Turpat, 299. l.

<sup>94</sup> Turpat, 297. l., 5., 6. lp.

<sup>95</sup> РГИА, ф. 1289, оп. 1, л. 23, л. 76.

<sup>96</sup> Собрание законов по управлению почтовому. 1762–1801. Том II. – Санктпетербург, 1846 – стр. 135.

<sup>97</sup> Vec-Krapes muižā pasta staciju, kas vēlāk ieguva nosaukumu Skrīveri ierīkoja slepenpadomnieks fon Fitinghofs (*von Vietinghof*).

atpakaļ. Par to Polockas guberņa maksāja pasta stacijas īpašniekam par katru versti 2 ½ kapeikas. Par vēstulēm, kas tika pārsūtītas tikai Vidzemes guberņā norēķinājās vietējie muižu īpašnieki un korespondenti. Īpašiem pasta kurjeriem, kuru vajadzībām pasta stacijā vienmēr bija jārezervē noteikts skaits zirgu, par katru versti sākotnēji bija jāmaksā 3 kapeikas, bet pasažieriem par vienu iejūgto zirgu un vienu ceļa versti – 2 ½ kapeikas.<sup>98</sup>

Pavisam pie Daugavas ceļa Vidzemes guberņas robežās, t. i., no Rīgas līdz Krustpilij tika iekārtotas 5 pasta stacijas: 14 ¼ verstis no Rīgas – Salaspilī – atradās pirmā, tad pēc 20¾ verstīm – Ogrē, vēl pēc 24 ¾ verstīm – Jumpravmuižā, tālāk pēc 17 verstīm – Skrīveros un 19 ¾ verstis tālāk – Kokneses pasta stacija.<sup>99</sup> Ar 1786. g. 23. jūlija Baltijas ģenerālgubernatora grāfa Georga Brauna (*Georg Browne*) pavēli katrā pasta stacijā pie Daugavas ceļa bija jātur vismaz 18 zirgi<sup>100</sup>, bet 19. gadsimta vidū to skaits bija jau palielinājies līdz 20 – 25 zirgiem.<sup>101</sup>

Daugavas pasta ceļš bija pirmā Vidzemes valsts nozīmes maģistrāle, kur zirgu pastu 19. gs. otrajā pusē nomainīja dzelzceļš.

#### **d) pasta transports no Rīgas uz Rietumeiropas valstīm**

gāja cauri Kurzemei. Pirmo līgumu par ārzemju pasta transportu caur Kurzemi Krievijas valdība ar hercogu Frīdrihu Vilhelmu noslēdza jau 1711. g. sākumā.

Pēc Ziemeļu kara Kurzemes hercogs arvien aktīvāk pieteica savas tiesības uz pasta pārvadāšanu. 1739. g. 3. aprīlī starp Rīgas pasta direktoru Andreasu Boije (*Andreas Boye*) un hercoga galma tiesas advokātu Ernstu Georgu Kapelu (*Ernst Georg Cappel*) tika noslēgts līgums<sup>102</sup>, kas noteica, ka Krievijas valsts pasta kurjeri ārzemju pastu turpmāk nogādās tikai līdz Jelgavai, bet tālākajā posmā līdz Mēmelei vēstules, nelielas paciņas un arī naudu transportēs Kurzemes pasta kurjeri un attiecīgi saņems arī ienākumus. Ārzemju pasts cauri Kurzemei kursēja 2 reizes nedēļā: no Rīgas tas devās ceļā ceturtdienās un svētdienās.

<sup>98</sup> РГИА, ф. 1289, оп. 1, д. 23, л. 7.

<sup>99</sup> LVVA, 3. f., 5. apr., 1417. l., 5. lp.

<sup>100</sup> EAA, 291. f., 1. l. apr., 1521. l., 5. lp.

<sup>101</sup> LVVA, 3. f., 5. apr., 1417. l., 5. lp.

<sup>102</sup> Turpat, 554. f., 1. apr., 893. l., 173. lp.

1783. g. 5. martā St. Pēterburgas pasta kantora direktors Augusts Hāns (*August Johann Hahn*) ar Kurzemes pastmeistaru vēlreiz noslēdza līdzīga satura līgumu<sup>103</sup>. Iemesls tam bija atkārtotie, bet neveiksmīgie Krievijas mēģinājumi panākt atļauju impērijas pastnieku kursēšanai caur Kurzemi: ne vien tikai pa līniju Rīga – Mēmele, bet arī aktīvākiem sakariem ar Poliju nepieciešamajā virzienā Rīga – Jelgava – Jonišķi – Kauņa – Varšava. Kurzemes pastniekiem tika pārņemts gan lēnais temps, gan dārgās izmaksas, gan vairākkārtēja sūtījumu pazušana. Tomēr neko vairāk kā solījumus precīzi izpildīt pasta reglamentu, St. Pēterburgas pasta direktoram no Kurzemes pastmeistara saņemt neizdevās. Jaunais līgums paredzēja, ka caur Mēmeli uz Varšavu adresēto pastu Rīgā iepakos divos atsevišķos saiņos, bet sūtījumus, kas adresēti Kurzemes iedzīvotājiem – atsevišķā saiņī, ko adresēs Jelgavas pasta kantorim. Pasta pārvadāšanas cena no Jelgavas līdz Mēmelei līgumā netika mainīta. tā bija 18 graši par 1 loti, bet par Krievijas pasta pārvadāšanu no Jelgavas līdz Jonišķiem, Jelgavas pasta kantorim jāsaņem gadā 1300 dālderu un vēl 30 dālderu pasta puiša algai. Bez tam līgumā bija paredzēta arī reizi nedēļā kursējoša braucošā (smagā) pasta līnijas izveidošana no Rīgas caur Jelgavu uz Mēmeli un atpakaļ. Šim nolūkam katrā pasta stacijā jārezervē 4 – 5 zirgi. Par to Rīgas pasta kantorim hercoga kasei bija jāmaksā 1300 valsts dālderu gadā.<sup>104</sup>

Stāvoklis mainījās tikai pēc Kurzemes hercogistes iekļaušanas Krievijas impērijas sastāvā. Jau 1799. g. 9. novembrī caur Kurzemi sāka kursēt steidzamā ekstra pasta līnijas no Mēmeles un no Viļņas.<sup>105</sup> Abu maršrutu pastniekiem bija jāsatiekas Jelgavā, tur sūtījumi jāapvieno un ar vienu kurjeru jānogādā Rīgā; tālāk ekstra pasta kurjeriem bez apstāšanās, pārējās vietās pastu nepieņemot, jādodas uz St. Pēterburgu. 1801. g. tika izdota Krievijas Senāta pavēle par guberņas nozīmes pasta kantora iekārtošanu Jelgavā, kura uzdevums bija Kurzemi šķērsojošo pasta ceļu Jelgava – Mēmele un Jelgava – Kauņa – Viļņa uzraudzība un kontrole.<sup>106</sup>

Vidzemes un Rīgas pasta intensitāte ievērojami pieauga 18. gadsimta 20. gados, kad Krievija noslēdza vairākas starptautiskas pasta konvencijas ar

<sup>103</sup> РГИА, ф. 1289, оп. 1, д. 35, л. 27.

<sup>104</sup> Projekts par braucošo (smago) pastu Kurzēmē tika istenots tikai 20. gs. sākumā.

<sup>105</sup> РГИА, ф. 1289, оп. 1, д. 101, л. 1.

<sup>106</sup> Турпат, 1374. оп. 4., д. 3481., стр. 1.

Rietumeiropas valstīm. Sakari ar Rietumeiropas pilsētām, izņemot Skandināvijas valstis un Eiropas dienvidus, gāja cauri Prūsijai. Uz šo valsti 19. gs. pirmajā pusē tika nosūtīts trīs ceturtdaļas visas Krievijas ārzemju korespondences.<sup>107</sup>



9. Attēls. Krievijas impērijas pasta karte. 1847. g. Oriģināls: LVVA, 6828. f., 7. apr., 64. l.

Krievijas pasta tranzīts bija ļoti ienesīgs, tādēļ saprotami ir Prūsijas centieni visiem spēkiem kavēt citu valstu, piem., Austrijas, Saksijas, Hesenes konkurenci. 1820. g. St. Pēterburgā, lai noslēgtu pasta līgumu ar Krievijas valdību ieradās Prūsijas pilnvarotais, pasta galvenais direktors no Mēmeles – Goldbeks (*Goldbeck*). Vienlaicīgi pārkārtota un labāk pielāgota Krievijas ārzemju pasta interesēm tika arī Prūsijas pasta sistēma. Līdz ar to sūtījumi no Vācijas caur Mēmeli un Rīgu St. Pēterburgu sasniedza dažas dienas ātrāk, bet no Vīnes ar Prūsijas pastu sūtītās vēstules tur

<sup>107</sup> К. Базилевич. – стр. 95.

nonāca 12 dienas ātrāk nekā tad, ja tās sūtīja ar Polijas pastu.<sup>108</sup> Krievija un Prūsija savstarpējo līgumu parakstīja 1821. g. 24. decembrī.<sup>109</sup> Prūsija ieguva tiesības pārsūtīt Krievijas pastu gandrīz uz visām Rietumeiropas valstīm, izņemot Zviedriju, Austriju, Itāliju un Turciju. Pastu līdz Prūsijas robežai paredzēja sūtīt divas reizes nedēļā pa diviem galveniem maršrutiem: St. Pēterburga – Rīga – Jelgava – Mēmele un Maskava – Viļņa – Tiltzīte. Abus šos ceļus saistīja pasta līnija Rīga – Jelgava – Kauņa – Viļņa.

Pasta sakaru intensifikācijai bija nepieciešams pilnveidot un modernizēt arī sauszemes ceļu tīklu. 1829. g., pēc vienošanās ar Poliju, Krievijas valdība nolēma būvēt šoseju no St. Pēterburgas uz Varšavu. Arī Prūsija plānoja izveidot šoseju no Kēnigsbergas uz Tiltzīti, no kurienes, izbūvējot nepieciešamos nozarojumus, šo ceļu ērti varēja savienot ar St. Pēterburgas – Varšavas šoseju. Saskaņā ar šo projektu, Krievijas valdība galveno ārzemju pasta plūsmu no Rīgas – Jelgavas – Mēmeles ceļa bija nolēmusi pārnest uz Rīgas – Jelgavas – Tauraģes šoseju. Būvdarbi tika pabeigti 1833. g. un, sākot ar 1. jūliju Krievijas ārzemju pasts sāka kursēt pa jauno maršrutu.<sup>110</sup> Maģistrāle beidzot ļāva atklāt arī braucošā (smagā) pasta līniju no St. Pēterburgas uz Rīgu un tālāk uz Rietumeiropas zemēm. Pirmais reiss ceļā devās 1833. g. 1. novembrī. Sākumā sūtījums nedrīkstēja būt smagāks par 40 mārciņām<sup>111</sup>, bet 1839. g. svara ierobežojumi tika atcelti.<sup>112</sup>

#### 4. Pasta funkcijas

Līdz pat 19. gs. pēdējam ceturksnim pasta organizācija Vidzemē pildīja divas galvenās funkcijas:

1. Nodrošināja iespēju apmainīties ar dažāda veida sūtījumiem un
2. Radīja drošas un iespējami ātras pārvietošanās iespējas.

---

<sup>107</sup> К. Базилевич. – стр. 95.

<sup>108</sup> Stephan H, Sautter. – S. 425.

<sup>109</sup> РГИА, ф. 1289, оп. 1, л. 314., л. 5.

<sup>110</sup> Juris Jenšs. Pasta satiksmes vēsture Latvijas teritorijā līdz dzelzceļa atklāšanai // Pasta un Telegrāfa Vēstnesis. – 1937. – Nr. 8.

<sup>111</sup> 40 mārciņas = 1 puds = 16, 38 kg.

<sup>112</sup> Stephan H., Sautter K. – S. 427.

Attīstības gaitā abi darbības virzieni funkcionēja gan katrs atsevišķi, gan arī saplūda un tika pildīti vienlaicīgi. Intensitāte un darbības metodes bija tieši atkarīgas kā no saimnieciskā attīstības līmeņa, tā no valsts iekšpolitiskā un arī ārpolitiskā stāvokļa.

#### **a) pasta sūtījumu transports**

nozīmēja nogādāt konkrētiem adresātiem vēstules, naudu, preses izdevumus, preču paraugus, arī mantas. Šī funkcija raksturoja sakaru organizācijas elastību un pielāgošanās iespējas sabiedrības vajadzībām. Pasta sūtījumu apjoma un pakalpojumu veidu dažādība pieauga līdz ar sakaru organizācijas ekonomiskās bāzes pilnveidošanos.

Vissenākais pasta pakalpojuma veids bija vēstuļu transports. Pasta sūtījumu transportēšanas kārtību noteica speciāli valdības izdoti pasta reglamenti. Pirmo reglamentu par pasta sūtījumu transportēšanu Vidzemē Krievijas valdība izdeva 1714. g. 24. aprīlī<sup>113</sup>. Dokumentā, kas sastāvēja no 10 punktiem, bija uzskaitīti noteikumi, kas jāievēro ar jātnieku pastu pārvadājot vēstules no St. Pēterburgas līdz Rīgai. Atšķirībā no Krievijas iekšzemes provincēm, Vidzemes pasta kantori bez valsts un dienesta, jau 18. gs. sākumā pārvadāja arī privāto korespondenci.<sup>114</sup> Pasts kursēja divas reizes nedēļā: katru pirmdienu un piektdienu trīs jātnieki ar pasta saiņiem izjāja no St. Pēterburgas un pēc četrām dienām – piektdienās un otrdienās sasniedza Rīgu. Taču šis grafiks nebija saskaņots ar Krievijas ārzemju pasta kustību, jo uz Mēmeli kursējošais posts no Rīgas ceļā devās svētdienās un ceturtdienās, tāpēc St. Pēterburgas korespondence uz ārzemēm 4 dienas kavējās Rīgā. Šī iemesla dēļ 1723. g. decembrī Rīgas – St. Pēterburgas pasta pārvadāšanas grafiku mainīja: posts no St. Pēterburgas turpmāk izjāja otrdienās un sestdienās un pienāca Rīgā sestdienās un trešdienās.<sup>115</sup>

Pastniekiem tika šūtas speciālas formas. Tā kā Pēteris I vēlējās, lai pasta trijjūgam tuvojoties stacijai un izbraucot no tās, pastnieki, tāpat kā vācu zemēs, taurētu, uz St. Pēterburgu pastnieku apmācīšanai izsauca šis mākslas lietpratēju – Jelgavas pastmeistaru.

---

<sup>113</sup> И. Н. Соколов. – стр. 39.

<sup>114</sup> О. Бржозовский. – стр. 365.

<sup>115</sup> А. Н. Вигилев. История отечественной почты. Часть II – Москва, 1979 – стр. 92.

Viens no galvenajiem reglamenta nosacījumiem bija pastnieku neaizskaramība. Par jebkādu pastniekam nodarītu pārestību draudēja nopietns sods. Katras stacijas komisāram bija jānodrošina ātra un precīza pasta pārkraušana; drošībai pastnieku pavadīja divi kareivji, kas katrā stacijā mainījās. Līdz 18. gs. beigām pasta stacijās ar vietējās korespondences pieņemšanu nenodarbojās, tādēļ te bija jāpārbauda tikai pasta somu skaits; somu un saiņu saturs stacijās atvērts un kontrolēts netika, šo funkciju pildīja pasta kantori. Tur vēstuļu saiņus somās komplektēja pēc nosūtīšanas maršrutiem. Visa korespondence tika reģistrēta īpašā žurnālā, t. s., “protokolā”, kur bija jāatzīmē no kurienes un uz kuriem vēstuļu saiņi tiek sūtīti, precīzs pasta pienākšanas un iziešanas laiks, kā arī jāatzīmē saiņu svars un nosūtīšanas maksa. Tad pastmeistars saiņus salika īpašā pasta somā, ko aizzīmogoja ar kantora zīmogu. Katrā pasta somā ielika arī nosūtāmo vēstuļu saiņu sarakstu, lai nākošajā pasta kantorī saiņus atverot, varētu pārliecināties, vai ceļā kāds sainis nav pazudis. Pastmeistara pienākums bija sekot, lai pasts netiktu veltīgi aizkavēts; pasta somu satura pārbaudei un jauno sūtījumu ievietošanai kopā ar attiecīgajiem sarakstiem, tika atvēlēts ne vairāk kā 1 – 2 stundas. Pasta kantori dalījās centrālajos un vietējās nozīmes. Vidzemē somu ar ārzemju korespondenci, lai papildinātu vai izņemtu sūtījumus drīkstēja atvērt tikai Rīgas pasta kantorī. Pārējie Vidzemes pasta kantori – Valmierā, Tērbatā un Pērnāvā gandrīz visu 18. gs. šķiroja tikai valsts iekšējo pastu. Šeit ienākušo korespondenci iesaiņoja atsevišķās somās, ko adresēja Rīgas pasta kantorim. Tur to sadalīja pa maršrutiem un pievienoja attiecīgajām pasta somām. Atbilstoši pastāvošajai kārtībai, izņemt Vidzemei adresētos sūtījumus no ārzemju vēstuļu somām drīkstēja tikai Rīgas pasta kantorī. Tur tie tad tika sašķiroti atsevišķās somās un nosūtīti uz attiecīgiem Vidzemes vietējiem pasta kantorim.

1722. g. pēc Prūsijas iniciatīvas radās projekts no Mēmeles līdz Rīgai un tālāk caur Vidzemi uz St. Pēterburgu izveidot arī “braucošo” vai “smago pastu” (transportu ar ratiem). Kaut lēnāks, bet šāds transporta veids dotu iespēju ar pastu nogādāt dažādus smagākus sūtījumus un vienlaicīgi pārvadāt arī pasažierus. Tas kursētu paralēli jau esošajam jātnieku pastam. Diskusijas starp pasta ģenerāldirektoru Alekseju Daškovu (*Дашков Алексей Иванович*) un Prūsijas sūtni St. Pēterburgā fon

Mardefeldu (*von Mardefeld*) turpinājās vairāk kā gadu<sup>116</sup> un beidzās bez kāda pozitīva rezultāta. Galvenais šķērslis pasākuma īstenošanai bija Krievijas pasta virsvadības nevēlēšanās un līdzekļu trūkuma dēļ arī nespēja garantēt pārsūtāmo lietu drošību vai kompensāciju to pazušanas gadījumā. Bez tam grūtības radīja apstākļi, ka arvien noteiktāk neapmierinātību par citas valsts kurjeru klātbūtni izrādīja Kurzemes hercogs un arvien aktīvāk izteica vēlēšanos ārzemju pasta transportā iesaistīt savus kurjerus. Sarunas starp Krieviju un Prūsiju vēlreiz sākās 1733. g. Abu valstu pasta ierēdņi satikās Rīgā. Nežēlojot līdzekļus, Prūsija jau bija iekārtojusi braucošā pasta līniju no Kēnigsbergas līdz Mēmelei.<sup>117</sup> Uzdevums bija vienoties par tās turpinājumu cauri Liepājai un Kurzemei uz Rīgu. Tas būtu ievērojams ieguldījums sakaru intensifikācijā: parastam braucējam nokļūšana no Rīgas līdz Kēnigsbergai toreiz prasīja 3 nedēļas, bet ar pasta zirgiem to varētu veikt 6 – 7 dienās. Taču arī šoreiz vienošanās par starptautiskas “smagā pasta” līnijas izveidošanu netika panākta.<sup>118</sup>

Būtiskas reformas pasta sūtījumu pārvadāšanas uzlabošanā tika realizētas tikai 18. gs. beigās. 1770. g. 1. augustā Vidzemes bruņniecība saņēma Katrīnas II pavēli – paraleli “vieglajam pastam”, ar ko pārvadāja valsts un privātās vēstules, kā arī pavisam nelielus sainīšus, nodrošināt “smagā pasta” kursēšanu pa Rīgas – Valmieras – Tērbatas – Narvas ceļu.<sup>119</sup> Tālāk līniju bija paredzēts turpināt līdz St. Pēterburgai. Rikojuma realizācija prasīja ievērojamus līdzekļus: katrai no 15 St. Pēterburgas ceļa pasta stacijām bija jāiegādājas 6 jauni zirgi, kas maksāja 20 rubļus katrs, kā arī nepieciešamās zirglietas un rati. Pēc Vidzemes landrātu kolēģijas aprēķiniem “smagā pasta” ierīkošanai bija nepieciešami 14220 rubļi. Summa pārsniedza Vidzemes bruņniecības kases iespējas, tādēļ, kā lasāms landmaršala Karla Mengdena (*Carl Mengden*) 1772. g. ziņojumā Vidzemes ģenerālgubernatoram grāfam Georgam Braunam (*Gorg Browne*)<sup>120</sup>, “ja šo summu iegulda Krievijas valdība un katru gadu piešķir nepieciešamos līdzekļus, tad Vidzemes bruņniecība apņemas:

1. Par iespējami lētāko summu, ko piešķirtu kronis, noslēgt līgumus ar pasta

---

<sup>116</sup> Stephan H., Sautter K. – S. 141.

<sup>117</sup> Turpat.

<sup>118</sup> Līgumu par “smagā pasta” līniju no St.Pēterburgas līdz Mēmelei Krievija un Prūsija noslēdza tikai 1823. g.

<sup>119</sup> LVVA, 2715. f., 1. apr., 298. l., 7. lp.

<sup>120</sup> Turpat, 1. lp.



staciju uzturētājiem.

2. Katrā pasta stacijā papildus nepieciešamos 6 zirgus, kas kopā vienai stacijai maksātu 120 rubļus, bet visās 15 stacijās uz Rīgas – St. Pēterburgas ceļa kopā – 1800 rubļus, nopirkt par saviem līdzekļiem.

3. Nodrošināt braucošā pasta funkcionēšanai nepieciešamās ēkas un staļļus.

4. Par saņemtās naudas izlietošanu, pasta staciju uzturētāji katru pusgadu iesniegtu atskaiti.

5. Šo rēķinu sastādīšanai, bruņniecība par saviem līdzekļiem algotu Rīgas pasta kantorī grāmatvedi. Viņam būtu jāsaņem un jāapkopo pasta komisāra iesniegtie rēķini un summārais aprēķins katru gadu jānosūta Ķeizariskajam pasta kantorim. Pēc tāda ļoti precīzi izstrādāta aprēķina varētu redzēt, cik lielas priekšrocības šāds jauns sakaru veids dotu sabiedrībai. Tā kā Vidzemes bruņniecībai par saviem līdzekļiem “braucošo pastu” iekārtot nav iespējams, tad tā arī atsakās no visām priekšrocībām uz šo pasta veidu.”

Bez tam, sagatavojot “smagā pasta” kursēšanu, bija jāveic rinda organizatorisku pasākumu, no kuriem svarīgākais bija pasta sūtījumu drošības paaugstināšana. Tika limitēts arī sūtījuma svars – sākotnēji tas nedrīkstēja pārsniegt piecas mārciņas.

18. gs. beigās pa pasta ceļu Rīga – St. Pēterburga sāka kursēt arī ātrais jeb t. s. “ekstra” pasts. Tā galvenais uzdevums bija iespējami ātrāk nogādāt sūtījumus no Rietumeiropas valstīm uz St. Pēterburgu un Maskavu. Sākotnēji, kā noteica Galvenās pasta pārvaldes 1799. g. 9. novembra pavēle<sup>121</sup>, no Mēmeles un Viļņas ienākošos sūtījumus sagaidīja un atvēra tikai Jelgavā, un no turienes nosūtīja tieši uz St. Pēterburgu. Taču jau pēc gada kārtība tika nedaudz mainīta un “ekstra” pasts apstājās arī Rīgā un ar to varēja nosūtīt arī Vidzemes guberņas pasta kantora korespondenci.<sup>122</sup> Šo pastu pārvadāja īpaši kurjeri, kuri brauca ar vieglos ratos iejūgtu divjūgu. Vidzemes pasta stacijām bija jānodrošina nepieciešamie zirgi un jāseko pārvietošanās ātrumam un nepārtrauktībai.

Vienlaicīgi ar pasta kustības intensifikāciju, nācās pilnveidot arī naudas pārsūtīšanas iespējas. 18. gs beigās Krievijas guberņās izveidojās valsts kases

---

<sup>121</sup> РГИА, ф. 1289, оп. 1, д. 101, л. 1.

(rentejas). Līdz ar to līdzšinējais naudas pārsūtīšanas veids – ar speciālajiem kurjeriem – vairs neapmierināja valsts un sabiedrības vajadzības. Šis apstāklis lika Krievijas ģenerālprokuroram kņazam Vjazemskim (*Вяземский Александр Алексеевич*) 1780. g. izdot rīkojumu “nelielas (līdz 2000 rbļ.), paciņās iesaiņotas naudas summas sūtīt ar pastu”.<sup>123</sup> 1781. g. 24. martā tam sekoja Katrīnas II pavēle, “sūtot ar pastu naudu, ievērot vislielāko drošību un sargāties no aplaupīšanas.”<sup>124</sup> Pasta pārvaldes līdzšinējie drošības pasākumi, ko piemēroja vēstuļu un sīkpacku transportam, naudas pārsūtīšanai bija nepietiekami. Biežās aplaupīšanas un naudas sūtījumu pazušana mudināja Krievijas valdību ieviest ar pastu sūtāmās naudas apdrošināšanu. Jaunās kārtības pamatprincipus noteica Katrīnas II apstiprinātais ģenerālprokurora kņaza Vjazemska, slepenpadomnieka un senatora grāfa Šuvalova (*Шувалов Андрей Петрович*), grāfa Voroncova (*Воронцов Александр Романович*) un ģenerālmajora Bezborodko (*Безбородко Илья Андреевич*) 1783. g. 7. martā publicētais projekts “Par apdrošināšanas maksājuma noteikšanu naudas sūtījumiem.”<sup>125</sup> Tas paredzēja, ka katrs nosūtītājs par labu pastam maksā apdrošināšanas nodokli 0,5% apmērā no sūtāmās naudas summas. No apdrošināšanas summām pasts varēja kompensēt zaudējumus naudas sūtījumu pazušanas gadījumā. Projekta autori izteica pārliecību, ka ar iekasētiem līdzekļiem varēs segt kompensācijas un ne pastam, ne iedzīvotājiem vairs nebūs jācieš zaudējumi: “Iepriekšējā gadā (1782) ar pastu Krievijas impērijā kopā tika pārsūtīti 6000000 rubļu, 0,5% no tā ir 30000 rubļu; šī summa ir gandrīz tikpat liela kā zaudējumi, kas radušies pārsūtot naudu ar pastu laikā no 1769. līdz 1783. g.”<sup>126</sup> Ar 1783. g. likumu noteiktā naudas sūtījumu apdrošināšana deva Krievijas pasta organizācijai sekojošus ienākumus:

1783. g.	kopējā apdrošināšanas iemaksu summa bija	20049 rbļ. 18 kap.
1784. g.	-“-	44011 rbļ. 23 kap.
1785. g.	-“-	64575 rbļ. 51 kap. <sup>127</sup>

<sup>122</sup> Турпат, стр. 7.

<sup>123</sup> Н. И. Соколов. Русская почта в царствование императрицы Екатерины II // Почтово-Телеграфный Журнал. Отдел неофициальный. – СПб, 1897 – стр. 77.

<sup>124</sup> П. С. З. №. 15140.

<sup>125</sup> П. С. З. №. 15684.

<sup>126</sup> Н. И. Соколов. Почтово-Телеграфный Журнал. – СПб, 1897 – стр. 77.

<sup>127</sup> Турпат.

Gadsimta beigās, ar 1795. g. 13. jūlija pavēli apdrošināšanas iemaksas attiecināja arī uz citiem sūtījumu veidiem – pakām un sīpkakām; apdrošināšanas summa tika noteikta 0,5 % no sūtījuma vērtības.<sup>128</sup> Pasākums deva zināmas garantijas un radīja pastam iespēju atmaksāt nosūtītājiem radušos zaudējumus. Tas, savukārt, veicināja sūtījumu apjoma palielināšanos un uzlaboja sabiedrības finansiālās iespējas.

Mainījās arī pasta pārvadāšanas kārtība. 18. gs. 90. gados Katrīnas II reformu gaitā, ar mērķi maksimāli taupīt līdzekļus, no Vidzemes pasta stacijām atsaucā kareivjus, kas līdz šim drošības dēļ pavadīja pastniekus. Tādēļ 1793. g. Vidzemes landtāgs nolēma to vietā nozīmēt no vietējiem zemniekiem izvēlētus pasta puišus, kurus, proporcionāli arklu skaitam, bija jānodrošina vietējām muižām.<sup>129</sup> Puišu skaits stacijā bija pakārtots stacijas zirgu skaitam – uz katriem trim zirgiem bija jābūt vienam pasta puisim. Vidzemes pasta stacijās pavisam šajā laikā bija 232 zirgi<sup>130</sup>, tātad muižām uz pasta stacijām bija vienlaicīgi jānosūta gandrīz 80 zemnieki.

Tomēr nozīmīgākais no 18. gs. beigu pasta jaunievedumiem bija vietējā, jeb, t.s., draudžu vai “patentes” pasta izveidošana. Līdz ar to pasta organizācijas pakalpojumus varēja izmantot ievērojami vairāk iedzīvotāju. Tā kā līdz pat 18. gs. beigām vēstules pieņēma un izsniedza adresātiem tikai pasta kantoros Rīgā, Valmierā, Cēsīs<sup>131</sup>, Limbažos<sup>132</sup>, Tērbatā un Pērnavā, tad iedzīvotājiem, lai nosūtītu vai saņemtu sūtījumus, nereti bija jāpārvar visai lieli attālumi. Arī guberņas pārvaldes iestādes arvien akūtāk izjuta nepieciešamību operatīvi nosūtīt uz vietām dažādus rīkojumus un lēmumus. Tādēļ tās sāka organizēt īpašus pasta sakarus vienas draudzes robežās, ko līdz pat 19. gs. vidum sauca par “Patentes pastu”, līdz ar to pasvītrotot tā pirmatnējo mērķi – izplatīt starp guberņas iedzīvotājiem valdības rīkojumus.

---

<sup>128</sup> II. C. 3. Nr. 17358.

<sup>129</sup> EEA, 909. f., 1. apr., 369. l., 2. lp.

<sup>130</sup> Turpat.

<sup>131</sup> No 1788. g. līdz 19. gs. 40. gadiem, kad atkal nodibinājās pasta kantoris, Cēsis pasta kantori aizstāja bruņniecības algotu vēstuļu ekspedīcija. Sakarus starp Cēsim un Rīgas – St. Pēterburgas ceļu nodrošināja speciāli kurjeri, kas no Lenču pasta stacijas regulāri nogādāja Cēsim adresētos sūtījumus. 19. gs. otrajā pusē šo saistību sāka pildīt Straupes pasta stacija.

<sup>132</sup> No 1788. g. līdz 1850. g., kad atkal nodibinājās pasta kantoris, Limbažos darbojās bruņniecības algota vēstuļu ekspedīcija. Limbažu pasta kantoris sūtījumus no Rīgas – St. Pēterburgas pasta ceļa saņēma Straupes pasta stacijā, no kurienes speciāli kurjeri tos nogādāja Limbažos.

Zināma “patentes” izplatīšanas kārtība Vidzemes draudzēs pastāvēja jau kopš 1738. g. Galvenie atbildīgie par informācijas savlaicīgu izplatīšanu tad bija mācītāji. Pirmos nopietnākos mēģinājumus ieviest šajā jomā zināmu kārtību 1762. g. centās veikt ģenerālgubernators grāfs Georgs Brauns. Lai novērstu, ka steidzamas pavēles un ziņojumi pasta kantoros palika guļot 2 – 4 nedēļas un dažreiz līdz attālākajām draudzēm vispār nenonāca, viņš 9. jūlijā izsludināja “patentes” pasta nosūtīšanas kārtības noteikumus un līdz ar to izveidoja draudzes pasta darbības pamatprincipus, paredzot to izmantot arī privāto vēstuļu apmaiņai. Katrai draudzei divas reizes nedēļā bija jāsūta uz pasta kantori vai citu noteiktu vietu savs kurjers, kurš nogādāja pasta kantori jau sainī iepakotu savas draudzes pastu un saņēma saini ar draudzei adresētiem sūtījumiem. Tuvākajām draudzēm, kurjers, neatkarīgi vai sūtījumi gaidāmi vai ne, bija jāsūta regulāri pirmdienās un ceturtdienās, citām – otrdienās un piektdienās. Pēc noteiktas, iepriekš izstrādātas shēmas tuvējo draudžu kurjeriem bija jāņem līdzi arī sūtījumi, kas adresēti citām, attālākām draudzēm. Par šo pasta nogādātāju sūtīšanu savstarpēji bija jāvienojas katras draudzes muižām. Tām bija arī jāizstrādā kārtība, kādā veidā sūtījumi pēc tam tiks izplatīti draudzes robežās – no muižas uz muižu. Valdības “patentu” kursēšanas gaita tika īpaši kontrolēta: saņemot katru “patenti”, muižā uz tās bija jāatzīmē saņemšanas un nosūtīšanas laiks un datums. Kad attiecīgā “patente” izgāja visas draudzes muižas, tā palika mācītāja muižā. “Patentes” pārsūtīšanas gaita draudzē vēl arvien bija jāuzrauga mācītājiem. Noteikumu neievērošanas gadījumā vainīgajiem bija paredzēts sods no 20 līdz 50 dālderiem.<sup>133</sup>

Sarakstei kļūstot intensīvākai, arvien pieauga nepieciešamība vietējo sakaru tīklā iesaistīt arī pasta stacijas, ko atrisināja 1786. g. 7. februāra Rīgas Vietniecības valdības rīkojums,<sup>134</sup> kas atļāva draudzēm adresētos pasta saiņus izdalīt arī pasta stacijās. Ar atsevišķu pasta sūtījumu pieņemšanu un šķirošanu stacijas nenodarbojās, tā vēl arvien bija pasta kantoru kompetence. Stacijās pienāca kantoros sašķiroti un attiecīgām draudzēm adresēti saiņi, savukārt katra draudze savus sūtījumus iepakoja sainī, kuru nodeva pasta stacijā nosūtīšanai uz tuvāko pasta kantori.

Vidzemes draudzēm gan valsts gan privāto sūtījumu saņemšanai tika izstrādāta sekojoša shēma:

---

<sup>133</sup> J. Jenšs. Cēsu apriņķa pasta vēsture // *Pasta un Telegrāfa Vēstnesis*. – 1937. – Nr. 11.

<sup>134</sup> LVVA, 7465. f., 1. apr., 134. l., 4. – 6. lp.

### Rīgas apriņķi

Draudze	Saņem pastu		Paņem lidzi saņēms arī citām draudzēm
	Diena	No pasta stacijas	
Slokas	Svētdiena, Trešdiena	Rīgas pasta kantoris	
Doles	Svētdiena, Trešdiena	Salaspils pasta stacija	
Salaspils	Svētdiena, Trešdiena	Salaspils pasta stacija	
Ikšķiles	Pirmdiena, Ceturtdiena	Ogres pasta stacija	
Lielvārdes	Pirmdiena, Ceturtdiena	Lieljumpravas pasta stacija	
Lieljumpravas	Pirmdiena, Ceturtdiena	Lieljumpravas pasta stacija	
Aizkraukles	Pirmdiena, Ceturtdiena	Skrīveru pasta stacija	
Kokneses	Pirmdiena, Ceturtdiena	Kokneses pasta stacija	
Daugavgrīvas	Svētdiena, Trešdiena	Adažu pasta stacija	
Adažu	Pirmdiena, Ceturtdiena	Adažu pasta stacija	
Ropažu	Svētdiena, Trešdiena	Adažu pasta stacija	Suntažu, Madlienas
Suntažu	Svētdiena, Trešdiena	Ropažu muižā	Madlienas
Madlienas	Otrdiena, Piekdiena	Lieljumpravas pasta stacija	
Allažu	Svētdiena, Trešdiena	Iļķenes pasta stacija	Mālpils, Nitaures, Zaubes
Mālpils	Pirmdiena, Ceturtdiena	Allažu muižā	Nitaures, Zaubes
Nitaures	Pirmdiena, Ceturtdiena	Mālpils muižā	Zaubes
Zaubes	Otrdiena, Piekdiena	Nitaures muižā	
Siguldas	Svētdiena, Trešdiena	Engelrātes pasta stacija	
Krimuldas	Svētdiena, Trešdiena	Engelrātes pasta stacija	
Turaidas	Svētdiena, Trešdiena	Straupes pasta stacija	
Matišu vai Pētera kapel.	Pirmdiena, Ceturtdiena	Turaidas muižā	

### Cēsu apriņķi

Draudze	Saņem draudžu pastu		Paņem lidzi saņēms arī citām draudzēm
	Diena	No pasta stacijas	
Cesu	Pirmdiena, Piekdiena	Cēsu pasta kantori	
Raunas	Pirmdiena, Piekdiena	Cēsu pasta kantori	Dzērbenes
Dzērbenes	Pirmdienā, Piekdienā	Cēsu pasta kantori	
Araišu	Pirmdienā, Piekdienā	Cēsu pasta kantori	Skujens, Vecpiebalgas, Jaunpiebalgas, Liezeres, Cēsaines, Vestienas, Bērzones, Kalsnavas, Ļaudonas, Lazdonas, Ergļiem, (Tirzas un Gulbenes Valkas apr.)
Skujenes	Pirmdiena, Piekdiena	Araišu muižā	Vecpiebalga, Jaunpiebalga, Liezere, Cēsaine, Vestiena, Bērone, Kalsnava, Ļaudona, Lazdona, Ergļi, (Tirza un Gulbene)
Vecpiebalgas	Pirmdiena, Sestdiena	Skujene – muižā	Jaunpiebalgai, Liezerei, Cēsainei, Vestienai, Bērzonei, Kalsnavai, Ļaudonai, Lazdonai, Ergļiem, (Tirzai un Gulbenei)
Jaunpiebalgas	Otrdiena, Sestdiena	Vecpiebalgā – muižā	(Tirzas un Gulbenes Valkas apriņķi)
Liezeres	Otrdiena, Sestdiena	Vecpiebalgā – muižā	Cēsaines un Lazdonas
Cēsaines	Trešdiena, Sestdiena	Liezere – muižā	Lazdonas
Vestienas	Otrdiena, Sestdiena	Vecpiebalgā	Bērzones, Kalsnavas, Ļaudonas
Bērzones	Trešdiena, Svētdiena	Vestienā – muižā	Kalsnavas, Ļaudonas
Kalsnavas	Trešdiena, Svētdiena	Bērzone – muižā	
Ļaudonas	Trešdiena, Svētdiena	Bērzonē – muižā	
Lazdonas	Trešdiena, Svētdiena	Cēsaine – muižā	
Ergļu	Otrdiena, Sestdiena	Vecpiebalga – muižā	Liepas
Liepas	Trešdiena, Svētdiena	Ergļi – muižā	

### Valmieras apriņķi

Draudze	Saņem draudžu pastu		Paņem lidzi saņēms arī citām draudzēm
	Diena	No pasta stacijas	
Valmieras	Pirmdiena, Ceturtdiena	Valmieras pasta kantori	
Burtnieku	Pirmdiena, Ceturtdiena	Valmieras pasta kantori	
Matišu	Pirmdiena, Ceturtdiena	Valmieras pasta kantori	
Rūjienas	Pirmdiena, Ceturtdiena	Valmieras pasta kantori, vēlāk Rūjienas pasta stacija	
Mazsalacas	Pirmdiena, Ceturtdiena	Valmieras pasta kantori	
Alojas	Pirmdiena, Ceturtdiena	Salacgrīvas pasta stacija	
Salacas	Pirmdiena, Ceturtdiena	Liepupes pasta stacija	
Liepupes	Pirmdiena, Ceturtdiena	Liepupes pasta stacija	
Vainižu	Svētdiena, Trešdiena	Straupes pasta stacija	
Limbažu	Pirmdiena, Ceturtdiena	Limbažu pasta kantori	
Rubenes	Pirmdiena, Ceturtdiena	Lenču pasta stacija	Dikļu draudzei
Dikļu	Ceturtdiena, Svētdiena	Straupes pasta stacija	
Straupes	Svētdiena, Trešdiena	Straupes pasta stacija	

**Valkas apriņķi**

Draudze	Saņem draudžu pastu		Paņem lidzi saiņus arī citām draudzēm
	Diena	No pasta stacijas	
Valkas	Pirmdiena, Ceturtdiena	Valkas pasta kantori	
Lugažu	Pirmdiena, Ceturtdiena	Valkas pasta kantori	
Ērgemes	Pirmdiena, Ceturtdiena	Valkas pasta kantori	
Ēveles	Pirmdiena, Ceturtdiena	Strenču pasta stacija	
Trikātas	Pirmdiena, Ceturtdiena	Valmieras pasta kantori	
Smiltenes	Pirmdiena, Ceturtdiena	Valmieras pasta kantori	Palsmanes draudes
Palsmanes	Otrdiena, Piektdiena	Smiltenē – muiža	
Gaujienas	Pirmdiena, Ceturtdiena	Mēnistes pasta stacija	
Tirzas	Otrdiena, Svētdiena	Jaunpiebalga (caur Cēsim-Araišiem utt.)	Gulbenes draudzes
Gulbenes	Otrdiena, Sestdiena	Caur Sennas pasta staciju	
Apes	Pirmdiena, Ceturtdiena	Sennas pasta stacija	Alūksnes draudzes
Alūksnes	Pirmdiena, Piektdiena	Apes muža	

Rīgā, 1786. gada 7. februārī. Kolēģijas sekretārs J. G. A. Brikners (*Brückner*).

1810. un 1818. g. Vidzemes guberņas valde izdeva atkārtotus rīkojumus par draudžu pasta organizāciju, kas ar dažiem papildinājumiem būtībā atkārtoja 1786. g. noteikumus. Būtiskākus uzlabojumus vietējo iedzīvotāju apkalpošanai deva Pasta departamenta 1831. g. 26. februāra un 1832. g. 11. novembra cirkulārs<sup>135</sup>, ar kuru pasta staciju komisāriem tika dotas tiesības pieņemt no apkārtnes iedzīvotājiem vēstules un pakas un ar garām ejošu pastu nosūtīt tās tālāk vajadzīgā virzienā. Uz šādām vēstulēm komisāram bija jāuzspiež attiecīgs zīmogs ar stacijas nosaukumu, bet, kur zīmoga nebija, nosaukums jāuzraksts ar spalvu. Par vietējās korespondences pieņemšanu stacijā jāiekārto speciāla atskaite, kurā jāieraksta katra pieņemtā vēstule, norādot tās svaru un nosūtīšanas maksu. Visa saņemtā vietējā korespondence kopā ar reģistru jāsašķiro pa nosūtāmajiem maršrutiem, jāiepako atsevišķā sainī, jāapzīmogo ar stacijas zīmogu, uz pakas jāuzraksta “Vietējā korespondence” un sainis jāieliek atsevišķā pasta somā. Pasta pavadzīmē vietējo sūtījumu sainis jāieraksta īpašā iedaļā. Turpat arī jānorāda, kādās pasta stacijās vai pasta kantoros sainis jāatver, lai izņemtu tiem adresētos sūtījumus. Naudu un vērtslietas vietējās pasta stacijās pieņemt vēl arvien bija aizliegts.

Pēc desmit gadiem, 1842. g. iepriekšminētā atļauja ieguva pavēles formu; 25. aprīlī Pasta departaments izdeva rīkojumu<sup>136</sup> visās pasta stacijās, bez kāda izņēmuma, kurās ir pasta komisāri vai uzraugi uzsākt vietējās korespondences pieņemšanu un izsniegšanu. No valsts kases tika atvēlēti arī līdzekļi paša nepieciešamākā inventāra iegādei – papīram, zīmoglakai, saitēm un citiem kancelejas

<sup>135</sup> Turpat, 50. f., 1. apr., 1166. l., 32. lp.

<sup>136</sup> Turpat. – 29. lp.

piederumiem – 6 sudraba rubļi gadā, bet svaru, atsvaru un zīmoga izgatavošanai – divi sudraba rubļi.

Jaunievdums ievērojami atvieglināja sakaru iespējas tiem iedzīvotājiem, kas dzīvoja pasta kantoru un pasta staciju tuvumā un paši varēja šīs iestādes apmeklēt. Attālākajiem novadiem arvien vēl bija jāizmanto draudžu sūtņi. Arvien aktuālāks kļuva jautājums par sūtījumu drošības garantijām. Draudžu sūtņiem pasta stacijās un kantoros nodeva aizslēgtas somas. Bez pasta kantora pastmeistara vai pasta stacijas komisāra atbilstošas attiecīgās somas atslēgas atradās arī pie draudzes mācītāja un muižu īpašniekiem. Bet tā kā parasti draudzē bija vairākas muižas, tad pasta soma tika vairākkārt atvērta un pārkrāmēta un ne vienmēr sūtījumi sasniedza adresātus. Bez tam šāda pasta saņemšanas kārtība neļāva saglabāt pasta noslēpuma principu.

19. gs. otrajā pusē, kad pasta staciju tīkls bija paplašinājies, izveidojot vairākas vietējās nozīmes pasta līnijas, arī laukos pakāpeniski tika ieviests individuāls apkalpošanas princips, garantējot sūtījumu saņemšanas drošību katram. 1871. g. tika ieviestas, t. s., “pasta pilnvaras”<sup>137</sup>, proti, katram korespondentam – privātpersonai, ja tā pati nevēlējās apmeklēt tuvējo pasta staciju vai kantori, kā arī iestādēm, muižu vai pagasta pārvaldēm, visa veida pasta sūtījumu saņemšanai bija jāiegādājas pasta pilnvaras biļete, par kuru bija noteikta arī maksa – 1 rbļ. 43 kap. gadā. Tās iegūšanai bija jānokārto rinda formalitāšu: saņēmējam, kas vēlējās, lai attiecīgajā pasta stacijā uz viņa vārdu adresētā korespondence, gan parastā, gan apdrošinātā, tiktu izsniegta kādai citai personai, bija attiecīgajai pasta iestādei jāraksta iesniegums, kurā jānorāda gan savs vārds un uzvārds, gan arī dzīves vieta, gan arī tas, kāda veida korespondenci drīkst izdot. Prasītāja parakstu ar zīmogu vajadzēja apstiprināt vietējā policijā. Pasta stacijā, ja izsniedza sūtījumus pēc pilnvaras, uz tās katru reizi vajadzēja izdarīt atzīmi, norādot, kādā datumā un kāda veida korespondence izsniegta, kā arī, cik liela ir sūtījuma vērtība. Katra šāda atzīme uz pilnvaras bija jāapstiprina ar pasta stacijas zīmogu.

Ši ievērojami sarežģītā pasta saņemšanas kārtība neapmierināja daudzus. Vidzemes guberņas pasta kantoris un guberņas valde saņēma vairākkārtējus protestus, sevišķi neapmierināti bija vietējie muižnieki, kam iepriekšējā, draudžu pasta kārtība,

---

<sup>137</sup> LVVA, 1. f., 12. apr., 549. l., 11. lp.

kad viņu rokās atradās arī zināma kontrole pār vietējo iedzīvotāju saraksti, likās daudz pieņemamāka. Tomēr reforma tika realizēta un, pilnveidojoties pasta staciju tīklam, pasta sakari arvien vairāk tuvinājās katram guberņas iedzīvotājam.

Vidzemes pasta stacijas šajā laikā pārsūtīja gan Krievijas ārzemju pastu, gan valsts iekšējo korespondenci, gan vietējo iedzīvotāju vēstules. Ieskatu par pasta staciju darba apjomu sniedz pārskats par 1870. g. Vidzemes pasta stacijās pieņemtiem vienkāršiem sūtījumiem.<sup>138</sup>

Nr. p.k.	Stacijas nosaukums	1870. g. nosūtītās korespondences skaits			
		Vienkāršās privātas vēstules		Valsts iestāžu vēstules	
		skaits	svars (lotēs)	skaits	svars (lotēs)
1.	Ropaži	930	940	1084	2110
2.	Straupe	1209	1264	1213	1592
3.	Sigulda	2950	3070	3065	8047
4.	Ieriķi	149	156	76	248
5.	Strenči	419	422	382	712
6.	Tellistes	700	725	386	785
7.	Kuigatsi	1135	1359	652	932
8.	Ūderna	927	951	1036	2065
9.	Igavere	881	891	492	1067
10.	Torma	1922	1989	1852	4382
11.	Ninasi	1073	1093	600	1368
12.	Senna	2332	2462	643	1543
13.	Rencēni	542	548	416	1222
14.	Rūjiena	6095	6259	3372	8849
15.	Mesakila	3399	3490	1247	2846
16.	Lodja	643	667	1583	3300
17.	Surju	97	101	17	30
18.	Raja	63	74	63	94
20.	Jēgava	296	298	149	246
21.	Meisamā	24	24	12	17
24.	Vastselina	164	170	168	449
25.	Kuigatsi	460	476	165	444
26.	Jaun-Lēve	415	448	52	133
27.	Vecpiebalga	704	726	85	144
Kopā:		27529	56132	74942	117567

Tabula rādītāji liecina, ka gadsimta beigās Vidzemes latviešu daļā visvairāk korespondences nosūtīts Rūjienas, Siguldas un Straupes pasta stacijās, pie kam kopumā privātā korespondence par 1/3 pārsniegusi pasta stacijās pieņemto dienesta sūtījumu skaitu.

Draudžu pasta institūts attīstījās tikai Vidzemes guberņā. Tā darbības bija vietējo iedzīvotāju tieksme pēc informācijas un korespondences apmaiņas, kas, savukārt, bija saitīta ar augstāku sabiedrības izglītības un kultūras līmeni. Krievijas iekšzemes guberņās šāda institūcija nedarbojās. Tur vietējās pasta organizācijas nodrošināju tikai sakarus starp atsevišķām pilsētām. 1840. g. Pasta departaments

<sup>138</sup> Turpat. – 23. lp.



izdeva pat speciālu likumu par “apriņķa pasta” izveidošanu visās guberņās, bet ne iedzīvotāji, ne vietējā muižniecība nekādu interesi par to neizrādīja. 1842. g. administratīvā ceļā “apriņķu pasts” Krievijas guberņās tomēr tika ieviests. Tā darbību un nepieciešamību visai uzskatāmi raksturo nosūtīto vēstuļu skaits:

1841. g. ar “apriņķu pastu” nosūtīja 1187 vēstules, no tām 1010 Kurzemes guberņā; pārējās Krievijas guberņās kopā – 170 vēstules.

1842. g. – 1143 vēstules; tās visas Kurzemes guberņā,

1843. g. – 1300 vēstules; tās visas Kurzemes guberņā.<sup>139</sup>

Nekāda aktivizēšanās Krievijas “apriņķa pastā”, ja neskaita Kurzemes guberņu nenotika arī turpmāk un vēl vairāk kā divdesmit gadu vietējo pasta kantoru atskaitēs centrālajām pasta iestādēm ierēdņi ziņoja, ka ar šo pastu netiek pārsūtīta gandrīz neviena vēstule.<sup>140</sup>

Par pamatformu izmantojot draudžu pasta funkcionēšanas kārtību, 1861. g. 19. jūlijā Cēsu apriņķī sāka kursēt vietējās bruņniecības izveidotais apriņķa pasts. Tā ierīkošanas iniciatori un tiešie organizētāji bija Veselavas muižas īpašnieks barons Teofils fon Kampenhauzens (*Teophil von Campenhausen*) un bruģu tiesnesis Grinblats, bet pasta kursēšanas shēmu izstrādāja apriņķa deputāts fon Kālens (*von Kahlen*). Jaunais pasta ceļš gāja no Cēsīm caur Veselavas, Nēķena, Vecpiebalgas, Vestienas un Bērzaunes muižām uz Pļaviņām. Nedaudz vēlāk tam pievienojās arī Valkas apriņķa Tirzas draudze.<sup>141</sup> Šī vietējā pasta organizācija darbojās līdz 1903. g. 23. aprīlim.<sup>142</sup>

Arī 19. gs., tāpat kā iepriekš, Krievijas valdība galveno uzmanību pievērsa valsts nozīmes pasta sakaru attīstībai. Galvenie uzdevumi bija pasta kustības ātruma palielināšana, pašizmaksu samazināšana, sūtījumu drošības paaugstināšana. Pasta kustības intensifikāciju 19. gs. pirmajā pusē pozitīvi ietekmēja Krievijas līgumi ar ārvalstīm un vispirms jau 1821. g. 24. decembrī noslēgtā Krievijas – Prūsijas pasta konvencija, kas prasīja pārkārtojumus gan Krievijas, gan Vidzemes pasta sistēmā. Viens no galvenajiem uzdevumiem bija radīt Krievijā un Prūsijā vienādus pasta

---

<sup>139</sup> К. Базилевич. – стр. 80.

<sup>140</sup> Турпат.

<sup>141</sup> J. Jenšs. Cēsu apriņķa pasta vēsture.

<sup>142</sup> Ed. Šneiders. Latvijas pastmarkas. Ilustrēts katalogs. 4. izdevums. – Rīga, 1936. – 31. lpp.

kursēšanas apstākļus (attālums starp pasta stacijām, pārvietošanās ātrums). Pēc Mēmeles pasta direktora izstrādātā plāna, ievērojami bija jāpalielina no St. Pēterburgas caur Rīgu ejošā pasta ātrums, jo tam Mēmelē bija jāierodas par 14 vai vismaz 12 stundām ātrāk kā līdz šim. Pārkārtojumi ļoti tieši skāra arī Vidzemes sakaru dienestu: 1823. g. 6. februārī Pasta departamenta virspavēlnieks kņazs Aleksandrs Goļicins (*Голицын Александр*) nosūtīja Baltijas ģenerālgubernatoram marķīzam Filipam Pauluči (*Marquis Filippo Paulucci*) atbilstošu, izvērstu instrukciju:<sup>143</sup>

“1. Visu ārzemju korespondenci, kas no St. Pēterburgas sūtāma uz Mēmeli iesaiņot vienā saiņī ar uzrakstu “uz Mēmeli” un transportēt ar divjūgu, kas no St. Pēterburgas izbrauc ne vēlāk kā plkst. 8<sup>00</sup> vakarā.

2. Šim pastam St. Pēterburgā drīkst pievienot tikai uz Rīgu, Jelgavu, Kauņu, Lietuvu un Poliju adresēto vieglo korespondenci un naudas sūtījumus.

3. Pa ceļam Narvā, Tērbatā, Valkā un Valmierā minētajam pastam drīkst pievienot tikai jau somās saliktu ārzemju korespondenci, bet somas jāadresē uz guberņas pasta kantori Rīgā, kur visas atsevišķo guberņas kantoru pasta somas jāapvieno un kopā ar rīdzinieku sūtījumiem ar to pašu pajūgu jāsūta tālāk. Tādā pat kārtībā pasta pajūgā jānovieto saiņi ar ārzemju sūtījumiem arī turpmākajos pasta kantoros – Jelgavā un Palangā.

4. Visā ceļā no St. Pēterburgas līdz Mēmelei vieglo pastu pavada tikai viens pastnieks, viņam vienā stundā jānobrauc 12 verstis, ieskaitot arī pasta somu pārkraušanai nepieciešamo laiku. Rūpīgi jāseko, lai katrā stacijā transportu savlaicīgi gaidītu jau ratos iejūgti pasta zirgi.

5. Bez augšminētā, no St. Pēterburgas plkst. 9<sup>00</sup> izbrauc parastais, t.s., “Pēterburgas” pasts, kas kursē līdz Palangai. Ar to tiek pārvadāta visa pārējā uz Vidzemi, Igauniju un Kurzemi adresētā korespondence, kā arī uz Kauņu, Poliju un Baltkrievijas guberņām adresētie pasta saiņi.

Nemot vērā, ka līdz šim pastu no St. Pēterburgas uz Rīgu un Jelgavu veda galvenokārt ar ratiem, kuros iejūgti seši un pat ar 8 zirgi, bet uz Mēmeli vedamais ārzemju pasts jāved ar divjūgu, rūpīgi jāseko, lai tas netiktu pārslogots. Baltijas

---

<sup>143</sup> EEA, 291. f., 1. apr., 3750. l.

gubernatoram jānodrošina visi nepieciešamie priekšnoteikumi, lai ārzemju pasts tiktu transportēts ar ātrumu 12 jūdzes stundā.”<sup>144</sup> Pēc jaunās shēmas pasts caur Vidzemi sāka kursēt, sākot ar 1823. g. 1. aprīli.<sup>145</sup>

Pēc divdesmit gadiem – 1843. g. starp Krieviju un Prūsiju noslēdza jaunu pasta līgumu<sup>146</sup>. Tajā bija noteiktas ievērojami zemākas vēstuļu sūtīšanas takses. Tā, piem., vēstuli no St. Pēterburgas līdz Berlīnei, par kuras nosūtīšanu agrāk bija jāmaksā 76 ¼ kapeikas, pēc jaunā līguma varēja nosūtīt par 34 ¾ kapeikām. Pasta sakari kļuva intensīvāki – starp St. Pēterburgu un Berlīni ekstra pasts sāka kursēt piecas reizes nedēļā agrāko trīs vietā. Palielinājās arī pasta kustības ātrums.

Par arvien nozīmīgāku tranzīta punktu kļuva Rīga. 1823. g. no Vidzemes guberņas pasta kantora otrdienās un svētdienās, tūlīt pēc St. Pēterburgas pasta pienākšanas, kam bija jāierodas ne vēlāk kā plkst. 11<sup>00</sup>, izbrauca pasts Jelgavas virzienā, bet trešdienās un svētdienās, tūlīt pēc Kurzemes pasta pienākšanas, ceļā devās pasts uz St. Pēterburgu un Maskavu. Savukārt Maskavas pasts Rīgā pienāca ceturtdienās ap plkst. 4<sup>00</sup> pēcpusdienā, pasts no Jelgavas – trešdienās plkst. 6<sup>00</sup> no rīta un svētdienās ap plkst. 10<sup>00</sup> no rīta. Ārzemju pasts Rīgā pienāca otrdienās un svētdienās plkst. 5<sup>00</sup>, bet trešdienās – plkst. 8<sup>00</sup> no rīta. Visu, gan uz Krieviju, gan ārzemēm sūtāmo korespondenci guberņas pasta kantorī pieņēma divas reizes nedēļā: otrdienās no plkst. 7<sup>00</sup> līdz 11<sup>00</sup> – naudas sūtījumus un pakas, bet no plkst. 7<sup>00</sup> līdz 12<sup>00</sup> – parastās privātās vēstules un valsts korespondenci. Piektdienās no plkst. 7<sup>00</sup> līdz 11<sup>00</sup> – naudas sūtījumus un pakas, no plkst. 7<sup>00</sup> līdz 12<sup>00</sup> – parastās privātās vēstules, bet valsts korespondenci – no plkst. 7<sup>00</sup> līdz plkst. 6<sup>00</sup> pēcpusdienā.<sup>147</sup>

Gadsimta vidū pasts darbojās jau ievērojami intensīvāk. Tā, piem., 1858. g. rīdiniēki sūtījumus no St. Pēterburgas varēja saņemt gandrīz katru dienu: 5 reizes nedēļā – pirmdienās, trešdienās ceturtdienās, piektdienās un sestdienās no rīta Rīgā pienāca ekstra pasts; divas reizes nedēļā – pirmdienās un piektdienās no rīta – vieglais pasts un divas reizes nedēļā – svētdienas un ceturtdienas vakarā – smagais pasts. Rietumvalstu sūtījumus caur Tauraģi un Jelgavu ekstra pasts Rīgā nogādāja 6 reizes

---

<sup>144</sup> Турпат.

<sup>145</sup> Турпат.

<sup>146</sup> К. Базилевич. – стр. 93.

<sup>147</sup> ЕАА, 291. ф., 1. apr., 3750. л.

nedēļā – svētdienās, otrdienās, trešdienās, ceturtdienās, piektdienās un sestdienās; vieglais pasts ar ārzemju sūtījumiem pienāca pirmdienās un ceturtdienās, bet smagais pasts – otrdienās un piektdienās. Divas reizes nedēļā – pirmdienas un piektdienas pēcpusdienā – pienāca vieglais pasts no Baltkrievijas, bet reizi nedēļā – ceturtdienas pēcpusdienā – smagais pasts no Maskavas.<sup>148</sup> Tikpat bieži pa atbilstošiem maršrutiem pasts no Rīgas tika arī izsūtīts. Vidzemes zirgu pasta vēsturē šis bija intensīvākais darbības periods. Sākot ar 1863. g. ar pasta pārvadāšanu arvien vairāk nodarbojās dzelzceļi.

Lai panāktu iespējami biežāku sūtījumu apmaiņu, 19. gs. pirmajā pusē pastu sāka apvienot ar pasažieru transportu. Tam bija nepieciešami modernāki pasta rati. Ļoti ilgu laiku tam traucēja Krievijas ceļu sliktais stāvoklis, bet līdz ar šoseju būvi, šis kavēklis pakāpeniski izzuda. 1839. g. Pēterburgā pēc Pasta departamenta iniciatīvas izveidojās “Pasta ekipāžu nodaļa” (*Отделение почтовых карет и брук*) un jaunu transporta līdzekļu iegādei sākotnēji no valsts kases tika atvēlēti 57000 sudr. rubļu.<sup>149</sup>

Vispirms ar pasta ekipāžām, kurās pārvadāja gan pastu, gan pasažierus nodrošināja St. Pēterburgas – Maskavas pasta ceļu,<sup>150</sup> bet 1841. g. ar tām jau pārvadāja pastu arī no St. Pēterburgas caur Tērbatu un Rīgu uz Jelgavu un Tauraģi, kur šī līnija saslēdzās ar Prūsijas diližansu satiksmi.<sup>151</sup> 1847. g. paralēli starptautiskajai līnijai pasta ekipāžas apkalpoja arī ceļa posmu no Tērbatas uz St. Pēterburgu.<sup>152</sup> Izmantoja vairākus kariešu tipus: ar viegliem kabrioletiem pārvadāja galvenokārt ekstra-pastu un šajos ratos vietas bija arī diviem pasažieriem, vieglo pastu pārvadāja ar karietēm, kurās bija vietas četriem pasažieriem, bet puskarietēs (*в бриках*) veda smago pastu un tur bija paredzētas vietas diviem pasažieriem.<sup>153</sup>

Līdz pat 19. gs. 60. gadiem pasta pārvadāšana bija valsts monopols. 1861. g., kad pēc Pleskavas šosejas būves diližansu satiksmes maršrutā iekļāva arī Cēsis, apriņķa bruģu tiesnesis Grīnblats lūdza Vidzemes, Igaunijas un Kurzemes ģenerāl-gubernatoru grāfu Aleksandru Suvorovu-Rimņikski (*Суворов-Рымникский*

<sup>148</sup> Rigascher Almanach. 1858 – 59. – Riga, 1858. – S. 124.

<sup>149</sup> Turpat.

<sup>150</sup> Материалы по истории связи России XVIII – начало XX в. – Ленинград, 1966 – стр. 41.

<sup>151</sup> О. Бржозовский. – стр. 389.

<sup>152</sup> К. Базилевич. – стр. 52.

<sup>153</sup> Turpat.

Александр), atļaut ar ik dienas kursējošo Rīgas – Tērbatas diližansu sabiedrības transportu, pārvadāt arī pastu no Rīgas uz Cēsīm, Valmieru, Valku un Tērbatu. Diližansu īpašnieks bija ar mieru bez atlīdzinājuma divas reizes nedēļā pārvadāt uz minētajām pilsētām aizslēgtas un aizzīmogotas somas ar dienesta korespondenci.<sup>154</sup> Pasta departamenta atļauja tika saņemta tā paša gada 28. novembrī<sup>155</sup> un, sākot ar 1861. g. decembri, diližansi kopā ar pasažieriem piecas reizes nedēļā no Rīgas līdz Tērbatai pārvadāja arī parasto korespondenci. Šīs pasta somas gan nedrīkstēja būt smagākas par diviem pudiem. Taču privātuņēmuma kalpotāji nebija pietiekoši disciplinēti un pasta pārvadāšanā nereti pieļāva dažādas paviršības. Kā liecina ģenerāl-gubernatoram grāfam Pjotram Šuvalovam (*Шувалов Петр Петович*) adresēta sūdzība, tikai 1865. g. divas reizes pasta somas nebija pietiekoši rūpīgi iepakotas un tāpēc galastacijā pienāca ar pilnīgi izmirkušū saturu, četras reizes soma no pasta stacijas nebija paņemta, bet 16. decembrī posmā no Valkas līdz Valmierai konduktors to vispār bija pazaudējis.<sup>156</sup> Darbs, acīmredzot neuzlabojās arī turpmāk, jo 1867. g. Vidzemes Landrātu kolēģijā izskatīja pat jautājumu vai nebūtu lietderīgāk no šī pakalpojuma pavisam atteikties un samierināties ar divreiz nedēļā kursējošo valsts pastu<sup>157</sup>. Tomēr saņemt korespondenci gandrīz katru dienu bija pārāk vilinoši, tādēļ tika ierosināts ieviest ļoti stingru sodu sistēmu un izteikta cerība, ka diližansu konduktori strādās rūpīgāk.

Dažāda veida pārkāpumi, kā pastnieku dzeršana, pasta sūtījumu pazušana u.c. bija vērojami arī valsts pasta organizācijā un organizācijas darba precizitāte un sūtījumu drošības garantijas nepārtraukti bija pasta vadības rūpju lokā. Vairākkārt tika izdoti dažādi reglamenti un pasta kustības instrukcijas. Pasta ierēdņu personālo atbildību par sūtījumu pazušanu bija ieviesis jau Pēteris I. Nereti zaudējumi, kas radās pasta somu pazušanas vai aplaupīšanas rezultātā, pasta komisāram vai pastmeistaram bija jāsamaksā no saviem līdzekļiem. Taču tiešie vainīgie – pastnieki vai pasta puisi – materiālos zaudējumus segt nebija spējīgi, tos nekompensēja arī viņu atlaišana no amata vai ielikšana cietumā. Vēlāk zaudējumus cietušajiem pasta organizācija sedza

---

<sup>154</sup> EAA, 291. f., 1. apr., 14415. l., 1. lp.

<sup>155</sup> Turpat. – 25. lp.

<sup>156</sup> LVVA, 1. f., 4. apr., 2124. l., 1. lp.

<sup>157</sup> Turpat. – 7. lp.

no apdrošināšanas iemaksu summām. Par reglamenta pārkāpumiem vai nolaidību no vainīgajiem tika iekasētas samērā augstas soda naudas.

Jau 19. gadsimta 30. un 40. gados lielākajās Krievijas pilsētās, vispirms St. Pēterburgā un Maskavā, radās pilsētu pasta organizācijas. Pirmais projekts pasta ierīkošanai Rīgā tika izstrādāts 1865. g.<sup>158</sup> Pasākumam no valsts kases tika atvēlēti 3800 rubļu. Rīgas pastam bija paredzēti pieci iecirkņi, katru no tiem apkalpotu divi pastnieki. Tomēr jaunievedums neieguva iedzīvotāju tūlītēju atsaucību un reāli Rīgas pasta organizācija sāka darboties tikai, sākot ar 1874. g. 1. martu.<sup>159</sup> Pilsētas pasta nodaļu iekārtoja ēkā, kas atradās toreizējā Suvorova (šodien Kr. Barona) ielā Nr. 31. Ar pilsētas pastu rīdzinieki varēja nosūtīt vēstules gan pilsētas robežās, gan arī uz citām pilsētām un apdzīvotām vietām.

Vienlaicīgi ar pilsētas pasta organizācijām tika ieviestas arī pasta kastītes, kas ievērojami tuvināja pasta sakarus iedzīvotājiem. Pirmās no tām Krievijā parādījās 1848. g. Sākotnēji tās uzstādīja tikai pie pasta kantoriem. Visai drīz sekoja priekšlikums pasta kastīti izlikt arī pie lielākiem veikaliem un citās guberņas pilsētu vietās. Vēstules no kastītēm izņemt un nogādāt uz pasta kantori drīkstēja īpaša uzticama amatpersona. Rīgā 1872. g. dažādās vietās bija izliktas 22 pasta kastītes, 1874. g. to skaits pieauga līdz 35 kastītēm.<sup>160</sup>

Ļoti svarīga pasta funkcija, kas paralēli vēstuļu transportam tika pildīta jau no organizācijas pirmssākumiem, bija avižu un citu preses izdevumu pārsūtīšana. Līdz pat 19. gs. vidum šī pakalpojuma realizācija bija atstāta pastmeistaru ziņā. Viņš varēja pats vienoties ar dažādiem izdevējiem, pats noteikt pārsūtīšanas cenu un pats arī drīkstēja šos ienākumus saņemt. 1814. g. Rīgas pasta kantoris saņēma no Rietumeiropas valstīm 37 nosaukumu preses izdevumus<sup>161</sup>, bet 1845. g. interesenti šeit varēja izvēlēties sev vēlamo no 119 vācu, 87 franču, 41 angļu un 38 krievu izdevumu nosaukumiem.<sup>162</sup>

1852. g. tika nolemts izmēģinājuma veidā uz diviem gadiem avižu ekspedīciju pakļaut valsts pārvaldei. Pirmie eksperimenti izrādījās veiksmīgi un 1855. g. tika

---

<sup>158</sup> РГИА, ф. 1289, оп. 1, д. 2406, л. 3.

<sup>159</sup> Турпат. – л. 33.

<sup>160</sup> Турпат. – л. 20.

<sup>161</sup> LVVA, 50. f., 1. apr., 1193. l., 1. lp.

<sup>162</sup> Турпат, 5. lp.

izdots likums "Par avižu ekspedīcijas vadību un realizēšanu."<sup>163</sup> Līdz ar to avižu ekspedīcijas vadība tika uzticēta Pasta departamentam un atbildīgais par to bija Galvenais pasta departamenta pārvaldnieks. 60. gadu vidū gan Krievijā, gan arī Baltijas guberņās sāka iznākt ļoti daudz sīku periodisku izdevumu, kuru pārsūtīšanas izdevumi pārsniedza to abonēšanas cenu; tiem pasta sūtīšanas maksa tika samazināta. 60. gadu beigās pasts uz atvieglotiem noteikumiem pārsūtīja vairāk kā 150 nosaukumu preses izdevumu, kas bija vairāk kā puse no visiem preses izdevumiem. Tādēļ 1869. g. tika pieņemta cita samaksas sistēma: visiem izdevumiem pasta samaksa tika noteikta pēc viena principa, proti, 20 % no izdevuma gada abonēšanas maksas.

60. gadu beigās avīzes un žurnālus pasūtīt varēja visos pasta kantoros.<sup>164</sup> Līdz ar to pārkārtoja veco sistēmu, kad katru avīzi abonentam atsūtīja slēgtā paciņā; turpmāk visas viena izdevuma avīzes pasta stacijā pienāca kopējā pakā un tur tika sadalītas pasūtītājiem. Preses izdevumu ekspedīcija pasta iestādēm bija smags pienākums un darbinieki to spēja veikt tikai ar lielām grūtībām.

Preses izdevumus kontrolēja cenzūra. Kaut administratīvi šī institūcija noformējās tikai 18. gadsimta beigās, tās faktiskā klātbūtne eksistēja jau ievērojami agrāk. 17. gs. nereti cenzora pienākumus veica valdībai uzticamais pastmeistars, kura pienākumos ietilpa tikai mutiski noslēgtas vienošanās par "iepazīšanos" ar citu valstu diplomātiskā pasta saturu. Ziemeļu kara laikā pavēles par vēstuļu kontroli izdeva gan zviedru, gan vēlāk arī Krievijas valdība. Kādreizējo Zviedrijas provinču iedzīvotāju sarakste tika uzraudzīta īpaši stingri. Kaut arī jau 17. gs. līgumos Krievija bija pasludinājusi personīgās sarakstes neaizskaramību, 1716. g. izdotajā Pētera I pavēlē lasāms: "Jebkura korespondence, kas attiecas uz kuģošanu, tirgošanos, sadzīves lietām vai amatniecību, tāpat arī privātās dzīves jomas var tikt nosūtīta bez jebkādiem ierobežojumiem. Taču vēstulēs nedrīkst neko rakstīt par valsts militārajām un kara lietām... Katram, kurš nosūta aizlīmētu vēstuli šis aizliegums ir jāzina un par tā neievērošanu vainīgais tiks sodīts."<sup>165</sup> Vairāki fakti liecina, ka Pētera I laikā tika kontrolētas arī uz ārzemēm sūtītās privātās vēstules, var minēt kaut vai Ārlietu

---

<sup>163</sup> ИИСЗ, Т. 30. Nr. 29137.

<sup>164</sup> Rīgas pasta kantori avīzes pasūtīt varēja jau 19. gs. sākumā.

<sup>165</sup> ИИСЗ, Nr. 2974.

ministrijas vicekanclera grāfa Pjotra Šafirova (*Шафиров Петр Павлович*) 1715. g. 13. augustā noslēgto līgumu ar Tallinas pastmeistaru, kur pēdējam tika uzdots “atvērt katru kaut cik aizdomīgu vēstuli”.<sup>166</sup> Aizliegums privātajās vēstulēs rakstīt par svarīgām valsts lietām Pētera I valdīšanas beigās tika attiecināts arī uz valsts iekšējo korespondenci. 1724. g. 13. janvāra pavēle noteica: “Ziņas par slepenām valsts lietām privātajās vēstulēs tālāk sūtīt aizliegts; saraksti par tām var uzturēt tikai ar personu, no kuras slepenie fakti saņemti.”<sup>167</sup>

Diplomātiskās sarakstes kontrolē Krievijas ierēdņi bija piesardzīgi. Ļoti labi situāciju šai jomā raksturo franču komisāra de Lavi 1718. g. no St. Pēterburgas rakstītā vēstule uz dzimteni: “Man teica,” lasāms vēstulē, “ka ārzemju ministru vēstules Krievijas pasta kantorī tiek atvērtas. Taču grūti tam noticēt; katrā ziņā es neesmu ievērojis, ka kāda no manām vēstulēm būtu atplēsta. Tomēr domāju, lai netiktu kompromitēts, būtu visai derīgi, ja man atsūtītu šifru, kuru es varētu izmantot slepenu jaunumu paziņošanai.”<sup>168</sup>

Pildot 1797. g. 11. februāra Senāta likumu, lielākajās Krievijas pilsētās, arī Rīgā izveidojās īpašas cenzūras iestādes, kuru uzdevums bija kontrolēt vietējās grāmatspiestuvēs drukāto un arī no ārzemēm ievesto grāmatu un laikrakstu saturu. Pēc dažiem mēnešiem Rīgas rātei jau bija jāatrod pilsētā piemērota vieta cenzūras aizliegto grāmatu sadedzināšanai<sup>169</sup>. 19. gs. sākumā cenzūras iestāžu darba koordinēšanai un kontrolei izveidoja centrālās iestādes: 1804. g. – St. Pēterburgas cenzūras komiteju; 1828. g. – Galveno cenzūras pārvaldi. Tās pakļautībā darbojās Ārzemju cenzūras centrālā komiteja. 60. gados nodibināja Galveno preses lietu pārvaldi (1865) un Cenzūras lietu centrālo pārvaldi (1863).<sup>170</sup> 1848. g. ārzemju avižu cenzora posteni izveidoja arī Rīgas pasta kantorī.<sup>171</sup>

Kaut arī 19. gs. Krievijas pasta organizācijā notika būtiskas pārmaiņas un modernizācijas procesi, gadsimta otrajā pusē tās darbība tomēr vēl ievērojami atpalika no Rietumeiropas sakaru iespējām. 1862. g. Pasta pārvaldes atskaitē lasāms:

---

<sup>166</sup> К. Базилевич. – стр. 120.

<sup>167</sup> ПСЗ – Nr. 4409.

<sup>168</sup> К. Базилевич. – стр. 121.

<sup>169</sup> LVVA, 673. f., 1. ар., 478. l.

<sup>170</sup> Фонды Российского госудфрственного историчкского архива. – Санкт-Петербург, 1994 – стр. 28.

<sup>171</sup> П. С. З. Nr. 22090.



“Dažādās avīzēs un žurnālos parādās ziņojumi, kuros pārņemts pasta pārvaldei, ka tā neveic vajadzīgās reformas, lai radītu laicam un publikas prasībām atbilstošu korespondences pārsūtīšanu. Slikti ir pasta sakari pilsētās, lēni tiek ieviestas pasta kastītes, ļoti īsi ir sūtījumu pieņemšanas laiki pasta kantoros un stacijās. Pasta pārvalde pilnībā atzīst šos pārmetumus, taču ierobežoto materiālo līdzekļu dēļ neredz nekādu iespēju tos novērst.”<sup>172</sup> Līdzīgs viedoklis pausts arī pasta un telegrāfa ministra Timaševa (*Тымашев Александр Егорович*) 1868. g. ziņojumā: “Lielākā daļa no Krievijas pasta operācijām, kā arī pasta nolikumi vairs neatbilst modernās sabiedrības prasībām; salīdzinot ar pasta funkcionēšanas kārtību ārzemēs, pie mums tā ir ievērojami atpalikusi.”<sup>173</sup> Nedaudz vēlāk ministram izdevās iegūt vajadzīgos līdzekļus būtiskas pasta reformas īstenošanai. 1871. g. tika izdots “Pagaidu nolikums par pasta funkcionēšanu”<sup>174</sup>, kurā bija paredzēti trīs jauna veida pasta sūtījumi: preču katalogi, atklātās vēstules jeb pastkartes un ierakstītās vēstules. Preču katalogi, arī preču paraugu tika sūtīti bandomos par tādu pat samaksu kā iespieddarbi. Instrukcijā par pastkaršu sūtīšanu 1873. g. tika ieviests papildinājums, kas aizliedza uz tām rakstīt tekstus, kas vērsti pret likumu, sabiedrisko kārtību un ir nepieklājīgi. Papildinājumu izsauca Imperatora kancelejas III nodaļas ziņojums, ka uz pastkartēm tiek rakstīti piedauzīgi teksti par sievietēm un amatpersonām, kā arī vairākkārt tekstos esot pamanīti aicinājumi iesaistīties slepenās organizācijās. Ļoti iespējams, ka pastkartes tiešām tika izmantotas aģitācijai un uz tām tika zīmētas arī amatpersonu karikatūras. Katrā ziņā šis korespondences veids pasta cenzūrai radīja vairāk problēmu, nekā varēja paredzēt sākumā. Ierakstītās vēstules nomainīja līdzšinējās apdrošinātās vēstules. Tās deva nosūtītājam lielāku garantiju par sūtījumu un uzlika atbildību pasta iestādēm – par nozaudētu vēstuli bija jāmaksā 10 rubļu liela kompensācija. Uzlabota tika arī naudas un vērtspapīru pārsūtīšanas kārtība. Līdz 1871. g. pēdējos sūtīja apdrošinātās vēstulēs. Dažādu kredītiestāžu attīstība prasīja nopietnākas garantijas, jo pārsūtāmās summas nemitīgi pieauga. Tādēļ tika ieviesta vērtspapīru nosūtīšana atklātā veidā un iesaiņotās pakās, vienlaicīgi limitējot arī pārsūtāmās summas lielumu: atklātā veidā vērtspapīru summa nedrīkstēja pārsniegt 15000 rubļu, bet iesaiņojumā –

---

<sup>172</sup> К. Базилевич. – стр. 125.

<sup>173</sup> Турпат.

<sup>174</sup> LVVA, 1. f., 12. apr., 549. l., 2. – 13. lp.

500 rubļus. Šajā laikā radās arī pirmie projekti par naudas pārsūtīšanu pārvedumu veidā.

Pārkārtojumi tuvināja Krievijas pasta organizāciju Rietumeiropas valstu līmenim, ļāva noslēgt jaunas pasta konvencijas un sagatavoja tās iesaistīšanos starptautiskajās pasta organizācijās. 1872. g. 20. jūnijā Krievija ratificēja pasta līgumu ar Itāliju<sup>175</sup>, tā paša gada 1. novembrī – ar Franciju<sup>176</sup>, bet 1873. g. 25. maijā tika parakstīta pasta konvencija ar Rumāniju.<sup>177</sup> 1875. g. Krievija iestājās Pasaules pasta savienībā<sup>178</sup>.

Noslēgtās vienošanās starptautiskajā pasta aprītē iesaistīja arī Vidzemes pasta sistēmu. Tās darbība pilnveidojās atbilstoši starptautiskajās konvencijās paredzētajiem noteikumiem un vietējie iedzīvotāji ieguva ievērojami plašākas informācijas apmaiņas iespējas.

## **b) pasažieru transports**

bija pasta organizācijas funkcija līdz 19. gs. vidum.

Pirmo rikojumu, kura mērķis bija ieviest noteiktu pasažieru pārvadāšanas kārtību un aizsargāt Vidzemes zemniekus un citus iedzīvotājus no daudzo brauktgribētāju patvaļībām, Pēteris I izdeva jau 1713. g. 27. novembrī.<sup>179</sup> Pavēle noteica, ka ceļotāji, uzrādot braukšanas pasi, dienesta un privātajām vajadzībām var izmantot pasta zirgus un aizliedza transportam un kravu pārvadāšanai izmantot bezmaksas šķūšu zirgus. Pasta staciju iespējas transporta nepieciešamību pilnībā apmierināt tomēr nespēja, bez tam smagas kravas ar pasta zirgiem pārvadāt bija aizliegts. Tādēļ armijas daļu pārvietošanās gadījumos, augstu amatpersonu braucieniem u. tml. šķūtis turpināja izmantot vēl līdz 19. gs. vidum<sup>180</sup>. Lielākiem

---

<sup>175</sup> Turpat, 37. l., 121. lp.

<sup>176</sup> Turpat, 116. lp.

<sup>177</sup> Turpat, 160. , lp.

<sup>178</sup> Michel. Europa-Katalog Ost 1995/96. – München, 1995 – S. 862.

<sup>179</sup> LVVA, 3. f., 5. apr., 1425. l., 5. lp.

<sup>180</sup> Sevišķi smagi šķūšu pienākumi bija gadījumos, kad Vidzemei cauri kursēja krievu armija. Tad transporta vajadzībām tika rekvizēti un no lauku darbiem atrauti gan cilvēki, gan zirgi un rati; dažkārt pat uz visai ilgu laiku. Tā, piem., cilvēku atmiņā ilgi saglabājās “briesmīgās 1758. g. transporta šķūtis”, kas bija jāveic ļoti nepiemērotā gada laikā, kā rezultātā tikai no Cēsu apriņķa vien pazuda un neatgriezās 183 cilvēki un 1131 zirgi, bet visā Vidzemes provincē pazudušo skaits bija rēķināms vairākos desmitos tūkstošu. L. Arbusow. Grundriß der Geschichte Liv-, Est- und Kurlands. – Riga, 1918 – S. 264.

pasākumiem šķūšu nepieciešamību un katrai muižai dodamo zirgu skaitu noteica gubernas pārvaldes iestādes. Pasta stacijas kļuva par šķūšu zirgu koncentrēšanās vietu un komisāru pienākums bija rūpēties, lai norādītais zirgu skaits no apkārtējām muižām stacijā tiešām tiktu piegādāts. Pasta zirgu izmantošanu sīkāk reglamentēja Vidzemes gubernatora kņaza Pjotra Goļicina (*Голицин Петр Алексеевич*) 1714. g. 1. septembra patente: seši zirgi stacijā bija jārezervē valdības kurjeru pārvadāšanai, trīs zirgi – pastnieku vajadzībām. Pārējos, ja stacijā tādi bija, drīkstēja izmantot pasažieru transportam.<sup>181</sup>

Pilnveidojoties pasta organizācijas materiālajai bāzei, transporta pakalpojumus varēja izmantot arvien vairāk gubernas iedzīvotāju. Galvenais nosacījums pasta zirgu saņemšanai bija ceļojuma pase. Tā bija nepieciešama gan dienesta uzdevumos braucošiem, gan privātceļotājiem. Vidzemē 18. gs. ceļojuma pases privātpersonām drīkstēja izsniegt ģenerālgubernators, gubernators, kā arī rezidējošais landrāts, bet dienesta lietās braucošajiem – iestāde, kuras uzdevumā brauciens notika. Dokumentā bija jāieraksta braucēja vārds un uzvārds, dienesta pakāpe, brauciena nolūks un galamērķis, cik personu brauc kopā ar ceļotāju, kā arī jānorāda pasta stacijā izsniedzamo zirgu skaits. Pēdējo noteica ceļotāja sabiedriskais stāvoklis un ieņemamais amats. 1721. g. Senāta pavēle noteica, ka ģenerālfeldmaršalam, ģenerāladmirālim un kancleram jāizsniedz ne vairāk kā 20 pajūgi; arhibīskapam, senatoram un ģenerālim – 15; ģenerālleitnantam un viceadmirālim – 12; ģenerālmajoram, pilsētu birģermeistaram – 10 u.t.t. Senāta un kolēģiju zemākā ranga ierēdņiem bija atļauts saņemt tikai vienu pajūgu.<sup>182</sup>

Nodrošināt nepieciešamo zirgu skaitu pasta kurjeriem un ceļotājiem no pasta komisāriem prasīja lielu piepūli; uzstājīgākie braucēji zirgus nereti ņēma patvarīgi, neatstājot nepieciešamās rezerves pasta transportam. Nespēdama stāvokli labvēlīgi iespaidot saviem spēkiem, Vidzemes bruņniecība 1730. g., nosūtot izvērstu situācijas raksturojumu, lūdza palīdzību Senātam: “Bruņniecība no braucējiem saņem nepārtrauktas sūdzības, kā arī komisāriem ir jāpiedzīvo dažādas vardarbības, par ko jau rakstiski vairākkārt ziņots gubernatoram. Pasta kursēšanas uzlabošanai jau ir

<sup>181</sup> LVVA, 2715. f., 1. apr., 293. l., 4. lp.

<sup>182</sup> И. Н. Соколов. – стр. 52.

izdoti vairāki likumi. Ir noteikts, ka katram zirgam iekrautā krava, braucot pa sliktiem ceļiem, nedrīkst būt lielāka kā 10 pudi un zirgus nedrīkst dzīt tālāk kā tikai līdz nākošajai pasta stacijai. Daudzi ceļotāji to neievēro; viņi paši vai viņu kalpotāji nereti iet staļļos, ņem zirgus, kurus paši vēlas, neievērojot, vai tie tikko atgriezušies no brauciena vai atpūtušies, zirgiem tiek pielādētas pārlietu smagas kravas un tie braucienā, stipri sitot, tiek ļoti nodzīti. Bez tam ceļotājiem bieži ir ļoti lieli rati un ragavas, bet, ekonomējot naudu, braukšanai nereti paņem mazāk zirgu nekā šādiem ratiem vai ragavām būtu vajadzīgs. Komisāru pamatotos iebildumus viņi bieži neņem vērā, bet pasta stacijās dara ko vēlas. Ja pasta stacijas komisāriem nav liekas pārtikas vai lopbarības, ko pārdot ceļotāju personīgajiem zirgiem, tad nereti lopbarība tiek paņemta ar varu, pie tam nevis samaksājot, bet par velti, vai arī samaksājot nepiedodami maz. Katrā stacijā esošajiem diviem kareivjiem būtu šādi ekscesi jānovērš, taču arī viņi neko nedara, vēl jo vairāk – nereti pamudina gan oficerus, gan augstu amatpersonu svītas ļaudis uz patvaļībām. Dažādi ekscesi notiek ļoti bieži, gandrīz vai katru nedēļu. Tā tas vairs nedrīkst turpināties un tādēļ Vidzemes bruņniecība lūdz veikt pasākumus, lai kaut kādā veidā aizsargātu pasta komisārus, jo šobrīd nodrošināt drošu un regulāru pasta pārvadāšanu ir neiespējami. Jautājums būtu jāizskata Senātā un pasta stacijām jānodrošina ķeizara aizsardzība. Mūsu priekšlikums būtu, lai ceļā no Valmieras līdz Vastselinai noteiktās vietās kārtības uzturēšanai būtu norīkots oficeris ar vairākiem kareivjiem, tad tāds varētu pasažierus, kuri pārkāpj kārtību pasta stacijās, arestēt un ātrāk neatbrīvot, līdz lieta netiek rūpīgi izmeklēta, jo pasta stacijas taču kalpo sabiedrības vajadzībām un tām jābūt aizsargātām.”<sup>183</sup>

Kaut sekoja vairākas gan Senāta, gan Vidzemes gubernatora pavēles<sup>184</sup>, kuras noteica, ka ar pasta zirgiem ceļotāji nedrīkst braukt tālāk kā līdz nākošajai stacijai un pārvadājamās kravas svars nedrīkst pārsniegt 10 pudu, piedraudot ar sodu, aizliedza pasažieriem rupji izturēties pret pasta staciju kalpotājiem un rīkot stacijās dažādus ekscesus, tomēr stāvoklis normalizējās ļoti lēnām. Jau minētās problēmas, atkal pēc

<sup>183</sup> LVVA, 2715. f., 1. apr., 294. l., 6., 7. lp.

<sup>184</sup> 1731. g. 15. aprīļa ģenerālgubernatora patente;  
1732. g. 11. jūlija Senāta pavēle;  
1732. g. 1. augusta ģenerālgubernatora patente;  
1734. g. 11. marta pavēle;  
1734. g. 16. maija ģenerālgubernatora patente;  
1748. g. 31. oktobra Senāta pavēle.

Vidzemes bruņniecības lūguma, vēlreiz 1752. g. 2. maija pavēlē centās novērst arī Katrīna II.<sup>185</sup> Pasažieru transportam no Vidzemes pasta stacijās limitētajiem 25 zirgiem tika atļauts izmantot tikai 10, pārējie bija jārezervē Krievijas valdības kurjeru un regulārā pasta pārvadāšanai. Tāpat kā iepriekš tika norādīts, ka pasta zirgus aizliegts pārslogot. Lai pret to cīnītos, Vidzemes robežstacijās, un tieši Vatselinā, Ninasi, Gulbergī un Ādažos Kara kolēģijai no vietējā garnizona vajadzēja norīkot unteroficieri ar dažiem kareivjiem, kam bija jākontrolē pasta ratos iekrautās kravas lielums. Kaut pavēlē tiešas norādes nav, tomēr šķiet, ka šiem kareivjiem bija arī jāseko, lai uz Krieviju braucošās amatpersonas neaizbrauktu pāri guberņas robežām Vidzemes pasta staciju zirgus, ko pēc tam parasti vairs atpakaļ neatgriezta. Kā liecina daudzās sūdzības, šāda rīcība bija visai izplatīta.

Līdz pat 18. gs. beigām ceļotāji braukšanai pārsvarā izmantoja savus ratus un pasta stacijās mainīja tikai zirgus. Taču sakariem kļūstot intensīvākiem, šāds paņēmieni kļuva neērta. Savukārt, nostiprinoties pasta staciju materiālajai bāzei, to pārvaldnieki varēja atļauties iegādāties vairāk un labākus transporta līdzekļus. Kā apliecina Rīgas vietniecības valdības 1790. g. 13. aprīļa pavēle<sup>186</sup>, pasta staciju ratu izmantošana šai laikā ceļotājiem bija jau kļuvusi par ieradumu. Grūtības radīja samaksa, jo līdz šim tarifi bija noteikti tikai par zirgu lietošanu. Tā kā biežāk pieprasīti, rati straujāk nolietojās un bija regulāri jālabo, staciju uzturētājiem radās zaudējumi. Pavēle noteica, ka bez maksas pasta kibitkas un raspuskas drīkst izmantot tikai pasta kurjeri, kā arī dienesta uzdevumos braucošie, bet visiem pārējiem ceļojuma pases nodrošina pasta stacijā tikai zirgu saņemšanu; ja braucējam nav savu ratu, par pasta stacijā saņemtajiem ratiem jāmaksā noteikta cena – 25 kapeikas, bet ziemā par ratiem uzliktajām ragavām – vēl 10 kapeikas papildus.

Braukšanai ceļotāji izmantoja vairākus ratu veidus: parastās un lielās kibitkas, divvietīgos ceļa ratus un puskarīetes (*bričkas*), četrvietīgos ratus, divvietīgas un četrvietīgas karīetes. Turīgākie parasti brauca ar personīgajām karīetēm, kurās novietoja arī visdažādākās ceļojumam nepieciešamās mantas. Pasta stacijas pasažieru pārvadāšanai parasti izmantoja pasta ratus un puskarīetes. Pirmie ļoti līdzinājās

---

<sup>185</sup> LVVA, 3. f., 5. apr., 1425. l., 5. – 11. lpp.

<sup>186</sup> Turpat, 214. f., 1. apr., 2716. l., 100. lp.

parastajiem zemnieku ratiem un bija ļoti neērti. Sliktos laika apstākļos brauca ar kibitkām.

Transporta līdzekļu dažādība radīja nepieciešamību reglamentēt arī ratos vai karietēs iejūdzamo zirgu skaitu. Tika izdotas speciālas instrukcijas, no kurām kā pirmā jāmin ģenerālgubernatora Georga Brauna 1787. g. 20. novembra rīkojums.<sup>187</sup>

Turpmāk, braukšanas līdzekļiem dažādojoties, reglamentācija kļuva arvien detalizētāka:

Ratu vai ragavu veids, kādos jāiejūdz zirgs un braucēju skaits ratos (ragavās), neskaitot pastnieku	Iejūgam nepieciešamais zirgu skaits		
	1787. g.	1834. g.	
		No 1. dec. līdz 15. martam un no 15. maija līdz 15. sept.	Pārējā laikā
Kibitka, bez kravas ar 1 cilvēku		2	2
Kibitka, bez kravas, ar 2 cilvēkiem	2	2	3
Kibitka, bez kravas, ar 3 cilvēkiem	3	3	4
Lielā kibitka, ar vienu vai diviem cilvēkiem		3	4
Lielās kibitka, ar 3 cilvēkiem	4	4	5
Parastie divvietīgie ceļojumu rati vai puskarītes ar vienu pasta čemodānu vai pasta kastī:			
brauc līdz vieni vai divi pasažieri		3	4
brauc trīs pasažieri		4	5
Divvietīgie rati vai puskarītes ar divām pasta kastīm un pasta čemodānu.			
brauc viens vai divi pasažieri		4	5
brauc trīs pasažieri		5	6
Parastie četrvietīgie rati ar vienu pasta čemodānu un pasta kastī vai divas kastes bez čemodāna			
brauc divi vai trīs pasažieri		4	5
brauc četri pasažieri		5	6
Cetrvietīgie rati ar divām pasta kastīm un pasta čemodānu			
brauc divi vai trīs pasažieri		5	6
brauc četri pasažieri		6	7
Divvietīgie rati ar vienu pasta čemodānu vai pasta kastī vai ar divām kastīm, bet bez čemodāna			
brauc divas un trīs personas		4	5
brauc četras personas		5	6
Četrvietīga kariete bez kravas ar 4 cilvēkiem	6		
"    ar vienu pasta čemodānu un kastī un:			
diviem vai trim pasažieriem		6	8
pieciem un sešiem pasažieriem		8	9
Rati (ar kravu un cilvēkiem)	8		

Tātad 19. gs. 30. gados braucējam jau bija samērā lielas iespējas izvēlēties sev ērtāko braukšanas veidu. Pasažierus kopā ar pasta somām un pasta čemodāniem sāka pārvadāt 18. gs. beigās, līdz ar smagā pasta ieviešanu. Kad 1841. g. uz Rīgas – St. Pēterburgas ceļa ieviesa jaunās pasta ekipāžas jeb, t. s., "ātrvāģus", sliktos ceļa apstākļos krava tajos nedrīkstēja pārsniegt 350 mārciņas, bet, braucot pa labu ceļu – 400 mārciņas, rēķinot uz vienu zirgu. Viena pieaugušā svaru rēķināja 150 mārciņas, bērnu svarā neieskaitīja.<sup>188</sup>

Gadījumā, ja ceļotājs instrukciju neievēroja un nevēlējās ņemt noteikto zirgu

<sup>187</sup> Turpat, 99. lp.

<sup>188</sup> Turpat, 2580. l., 202. lp.

skaitu, pasta komisāram tika dotas tiesības zirgus vispār nedot. Instrukcija noteica, ka pajūgu, kurā iejūgti pasta zirgi, drikstēja vadīt tikai stacijas pasta puisis un, savukārt, komisāram bija jā rūpējas, lai stacijā visi pasta puīši būtu amatam piemēroti un ceļotājiem nebūtu iemesla sūdzēties. Ja braucienā ceļotājs tomēr nomainīja pastnieku vai pasta puisi ar savu cilvēku, pasta komisāram, kura stacijā pajūgs šādā veidā piebrauca, tālākam ceļa posmam zirgus dot bija aizliegts. Ja pārkumus izdarīja pasta kurjers, viņu aizturēt komisārs nedrikstēja, taču par notikušo bija jāziņo valdībai.

Tika limitēts arī braukšanas ātrums. Sākotnēji instrukcijās parasti bija minēts, ka pasta kučierim jābrauc, cik ātri iespējams. Taču jau 1787. g. ģenerālgubernatora grāfa Georga Brauna instrukcijā lasāms, ka pa labu ceļu, atkarībā no ratu smaguma, stundā jānobrauc 8 – 10 verstis, bet pa sliktu – 6 – 7 verstis stundā. Pasta puisim, kas veda pastu, tika dotas tiesības no reglamenta nedaudz atkāpties un pa labu ceļu stundā atļāva braukt arī 12 verstis, bet pa sliktu – augstākais 10 verstis<sup>189</sup>.

Ieviešot modernākus transporta līdzekļus un palielinoties ceļotāju un pasažieru kustības intensitātei, bija jāpalielina zirgu skaits pasta stacijās. Ieskatu kā palielinājās zirgu skaits Rīgas – St. Pēterburgas ceļa Vidzemes latviešu daļā sniedz sekojoša tabula.

Pasta stacija	1714. g.	1757. g.	1793. g.	1843. g.	1850. g.
Ādaži	20	25	36	50	50
Ilķene	20	25	32	50	-
Ropaži	-	-	-	-	50
Enģelrāte	20	25	30	50	50
Straupe	20	25	30	50	70
Lenči	20	25	30	50	80
Valmiera	20	25	30	50	85
Strenči	20	25	30	45	45
Gulberģis	20	25	30	45	45

Zirgu skaitu stacijā limitēja Pasta kantoris vai Landrātu kolēģija. Sākot ar 19. gs., transporta pieprasījumam arvien pieaugot, pasta komisāri paši pēc savas iniciatīvas sāka iepirkt papildus zirgus un paši arī paturēja ienākumus par to lietošanu. Lai nerastos konkurences draudi un pasta komisārus atturētu no vēlēšanās gūt nepamatotu peļņu, 1830. g. 28. jūnija Vidzemes gubernatora pavēlē lasāms, ka “pasta komisāriem ir aizliegts, aizrunājoties, ka pasta zirgi ir ceļā, likt iejūgt ratos savus personīgos zirgus un ir aizliegts ņemt par braukšanu lielāku cenu, kā noteikts

<sup>189</sup> Turpat.

reglamentā.”<sup>190</sup> Nedaudz vēlāk izdotajos rīkojumos problēmas risinājums formulēts jau skaidrāk: “privāto zirgu nomu pasta stacijās var pieļaut tikai situācijās, ja visi pasta zirgi ir izdoti un ceļotāji vēlas nekavējoties doties tālākajā ceļā”.<sup>191</sup>

Paralēli ceļotāju un pasažieru transportam pasta organizācijas uzdevums bija rūpēties arī par viņu pārnakšņošanas un atpūtas iespējām ceļā. Lielākajās pilsētās uzdevumu pildīja viesnīcas, bet laukos – pasta stacijas. Par ceļotāju zināmu komfortu Vidzemes pasta stacijās var runāt tikai sākot ar 18. gs. beigām, kad veco, pēc Ziemeļu kara celto koka māju vietā pakāpeniski uzcēla lielākas un ērtākas mūra ēkas. 19. gs. sākumā pasta staciju labiekārtošanai un ceļotāju ērtību nodrošināšanai lielāku uzmanību sāka pievērst arī Krievijas valdība un Vidzemes pārvaldes iestādes. To apliecina Vidzemes gubernatora marķīza Filipa Pauluči (*Marquis Philippo Paulucci*) 1817. g. 25. janvāra rīkojums: ”pasta komisāru pienākums ir ceļotāju vajadzībām paredzēt pasta stacijā īpašas istabas un ziemā dienu un nakti turēt tās siltas. Guberņas valdē ienāk ļoti daudz sūdzību, ka, ierodoties nakts laikā, istabas nav apgaismotas; bieži arī gadījies, ka uz vietas nav neviena apkalpotāja, kas varētu paziņot pasta komisāram par braucēja ierašanos. Tādēļ pasta komisāriem, piedraudot ar soda naudu, tiek uzdots, lai nakts laikā gaisma būtu ne tikai laternās pie pasta stacijas, bet, lai apgaismotas būtu arī istabas atbraucējiem.”<sup>192</sup> Līdzīgs atgādinājums – “pasažieru telpām pasta stacijās jābūt uzkoptām un ziemā silti izkurinātām” – lasāms arī Vidzemes guberņas 1830. g. 28. jūnija rīkojumā.<sup>193</sup> Tā kā nereti pasta komisāri centās izmantot “monopola situāciju” un prasīja pārāk augstas cenas par ēdieniem, ar 1842. g. 6. augustā ar ģenerālgubernatora Karla fon der Pālena (*Baron Karl Magnus von der Pahlen*) rīkojumu visās Vidzemes pasta stacijās ieviesta vienādas ēdienu un dzērienu cenas.<sup>194</sup> Jebkādu cenu paaugstinājumu komisāri drīkstēja izdarīt tikai ar guberņas valdes atļauju. Līdz nākošajam cenu kāpumam pagāja 17 gadi; jaunas pārtikas un dzērienu cenas Vidzemes guberņas valde noteica tikai 1859. g. 8. janvārī.<sup>195</sup>

<sup>190</sup> Turpat, 50. f., 1. apr., 1178. l., 11. lp.

<sup>191</sup> EAA, 291. f., 1. apr., 13646. l., 2. lp.

<sup>192</sup> Turpat, 4. f., 1. apr., 2416. l., 5. lp.

<sup>193</sup> Turpat, 50. f., 1. apr., 1178. l., 11. lp.

<sup>194</sup> EAA, 291. f., 1. apr., 14311. l., 2. lp.

<sup>195</sup> Turpat.



19. gs. pirmajā pusē ar pasažieru pārvadāšanu sāka nodarboties arī privātpersonas. 1820. g. St. Pēterburgā nodibinājās pirmā transporta uzņēmēju akcionāru sabiedrība, kas pēc ārzemju parauga arī Krievijā ieviesa diližansus. Biedrības dibinātāji bija valstī ievērojamas personas: grāfs Ļevs Potockis (*Потоцкий Лев Северинович*), kņazs Meņšikovs (*Меншиков Николай Сергеевич*), grāfs Gurjevs (*Гурьев Дмитрий Александрович*), grāfs Voroncovs-Daškovs (*Воронцов-Дашков Иван Илларионович*), kņazs Goļicins (*Голицин Александр Николаевич*), grāfs Buturļins (*Бутурлин*) u.c. Kaut arī pasākums tika reklamēts kā būtisks ieguldījums sabiedrības labā, tomēr galvenie bija komerciālie apsvērumi. Ieguldīto kapitālu veidoja 60 akcijas, katra 1000 rubļu vērtībā. Dibinātāji rēķinājās ar 60% gada peļņas.<sup>196</sup> Sabiedrības pirmais uzdevums bija izveidot diližansu satiksmi uz St. Pēterburgas – Maskavas ceļa. 1820. g. 30. augusta Senāta lēmums piešķīra sabiedrībai monopoltiesības uz 10 gadiem.<sup>197</sup> Diližansi ievērojami atšķīrās no līdz šim Krievijā pazīstamajiem transporta veidiem. Zirgu maiņai stacijās bija atvēlētas tikai 10 – 15 minūtes; lai pasažieri paēstu pusdienas vai vakariņas, diližansi apstājās vienu stundu, bet brokastis – pusstundu. Vasaras diližansā varēja braukt seši pasažieri: četriem bija vietas kabīnē, diviem – tās aizmugurē. Priekšpusē sēdēja uzraugs un kučieris. 1821. g. nodibinājās otra diližansu sabiedrība sakariem no St. Pēterburgas līdz Rīgai un tālāk caur Jelgavu līdz Palangai. Tās dibinātāji bija titulārpadomnieks Delakroa (*Delacroix*) un guberņas sekretārs fon Francens (*von Franzen*). Arī viņiem tika piešķirtas monopoltiesības uz deviņiem gadiem.<sup>198</sup> Četrdesmitajos gados, kad iepriekšējo sabiedrību monopoltiesības bija beigušās, Rīgā aktīvu darbību jauna diližansu uzņēmuma dibināšanā uzsāka guberņas sekretārs Engels. 1840. g. 26. jūnijā viņam tika izsniegta Iekšlietu ministrijas atļauja izveidot Rīgā diližansu kantori ar nosaukumu “Diližansu sabiedrība Nr. 9.”<sup>199</sup> Engelsa diližansi vispirms apkalpoja satiksmi no Rīgas uz St. Pēterburgu. Visai drīz, 1840. g. decembrī viņš saņēma arī atļauju izveidot līdzīgu kantori Rēvelē un atklāt diližansu satiksmi no Rēveles uz St. Pēterburgu.<sup>200</sup>

<sup>196</sup> К. Базилевич. – стр. 50.

<sup>197</sup> LVVA, 4. f., 1. apr., 30876. l.

<sup>198</sup> ЕАА, 291. f., 1. apr., 3745. l., 1. lp.

<sup>199</sup> Турпат, 7221. l., 10. lp.

<sup>200</sup> Турпат, 15. lp.

Ceļu no Rīgas caur Jelgavu uz Mēmeli vēl arvien apkalpoja jau agrāk minētā St. Pēterburgas diližansu sabiedrība. 1844. g. Olaines pasta stacijas pārvaldnieks Pēters Vilhelms Švarcbahs (*Peter Wilhelm Schwarzbach*) izveidoja divreiz dienā kursējošu pirmo vietējo diližansu līniju no Rīgas līdz Jelgavai.<sup>201</sup> Vietējo ikdienas satiksmi no Rīgas uz Tērbatu un, sākot ar 1861. g. oktobri, arī uz Pērnavu un Rēveli nodrošināja 50. gadu beigās Veselavas muižas īpašnieka Teofila fon Kampenhauzena (*Teophil von Campenhausen*) nodibinātā Rīgas – Tērbatas diližansu sabiedrība.<sup>202</sup>

Privātpersonu iesaistīšanos transporta sistēmā ievērojami aktivizēja Iekšlietu ministrijas 1863. g. 27. jūnija rīkojums, kas atļāva brīvi veidot dažādus transporta uzņēmumus, neprasot īpašu Iekšlietu ministrijas atļauju.<sup>203</sup> Vienīgais nosacījums šādu uzņēmumu darbībai bija savlaicīga un kārtīga valsts nodokļu maksāšana. Līdz ar daudzo privātuzņēmumu rašanos, transporta pakalpojumi pakāpeniski kļuva arvien patstāvīgāki un atdalījās no pasta organizācijas.

## 5. Pasta organizācijas finases

Pasta organizācijas ienākumus veidoja maksājumi par vēstuļu un dažādu citu sūtījumu pārvadāšanu un arī par ceļotāju un pasažieru transportu. 18. gs. beigās tiem pievienoja sūtījumu apdrošināšanas maksājumus. Izdevumu daļa sastāvēja no sakaru sistēmas saimniecības attīstības un nostiprināšanas.

Vēstuļu un paku pārsūtīšana bija valsts monopols; tā arī noteica šo pakalpojumu apmaksas kārtību un lielumu. Pirmās vēstuļu takses St. Pēterburgas – Rīgas pasta ceļam Krievijas valdība noteica jau 1714. g. Sūtījuma cena bija atkarīga no svara un attāluma līdz adresātam. Par vienu ļoti smagu vēstules nosūtīšanu no St. Pēterburgas līdz Narvai bija jāmaksā 5 kapeikas, līdz Tērbatai – 8, līdz Rīgai – 15, tālāk līdz Jelgavai – 18 kapeikas, bet no Rīgas līdz Mēmelei – 12 kapeikas.<sup>204</sup> Valsts iekšējam pastam šīs cenas saglabājās līdz 1727. g., bet ārzemju vēstulēm 1718. g. takses 2,5 reizes paaugstināja. Rīgas – St. Pēterburgas pasta līnijas cenas bija

---

<sup>201</sup> Турпат, 6642. л., 38. лр.

<sup>202</sup> Турпат, 14415. л., 23. лр.

<sup>203</sup> LVVA, 1. f., 8. apr., 2362. л., 10. лр.

<sup>204</sup> И. Н. Соколов. С. Петербургская почта при Петре Великом. – С. Петербург, 1903 – стр. 86.

ievērojami augstākas nekā pārējos Krievijas maršrutos. Tā, piem., 1 lotes smagas vēstules pārsūtīšana no Maskavas līdz St. Pēterburgai 1718. g. maksāja tikai 10 kapeikas.<sup>205</sup> Tādēļ arī Rīgas pasta ceļš St. Pēterburgas pasta kantorim deva ievērojami lielākus ienākumus kā Maskavas ceļš:

		Ienākumi no Rīgas ceļa	Ienākumi no Maskavas ceļa
1721. g.	pirmā puse	3192 rubļi 3 ½ kap.	683 rubļi 10 kap.
1721. g.	otrā puse	4327 rubļi 18 ½ kap.	593 rubļi 27 ½ kap.
1722. g.	pirmā puse	3800 rubļi 14 kap.	1368 rubļi 40 kap.

Ienākumus veidoja galvenokārt privātā korespondence, jo vairums dienesta sarakstes – vēstules ar Viņa Ķeizarskās Augstības, Senāta kolēģiju un gubernatora zīmogu, kā noteica 1720. g. 28. februāra reglaments, valsts iekšienē sūtīja bez maksas.<sup>206</sup> 1724. g. privilēģēto iestāžu un personu loku sašaurināja un bezmaksas korespondences tiesības varēja izmantot tikai Senāts, Ārlietu kolēģija un Viņa Augstības kabinets. Pieņemot bezmaksas vēstules, pasta kantorī tās bija jāreģistrē, norādot gan nosūtītāju, gan adresātu, gan sūtījuma svaru.

No ieņēmumiem par vēstuļu taksēm apmaksāja pasta sūtījumu transportu. Arī šīs cenas, tāpat kā vēstuļu taksēs, sākotnēji dažādos Krievijas pasta ceļos stipri atšķīrās. Nereti pasta kurjeriem zirgi stacijās bija jādod vispār bez samaksas, dažkārt transporta maksa bija visai augsta, tā, piemēram, 1712. g. St. Pēterburgas – Maskavas un St. Pēterburgas – Rīgas līnijā pasta pārvadāšanai par vienu zirgu cena bija noteikta 1 kapeiku par versti, kamēr citos Iekšējās Krievijas maršrutos – 0,5 kapeikas un vēl zemāka. Sākot ar 1714. g., Krievijas valdība par pasta pārvadāšanu maksāja Vidzemes bruņniecībai kompensāciju – 1 kapeiku par zirgu un versti, ar 1723. g. – 6 kapeikas par 10 verstīm, bet no 1783. g. – 2 kapeikas par versti. No 1797. līdz 1807. g. pasta pārvadāšanai zirgi bija jādod par velti.<sup>207</sup>

18. gs. otrajā pusē galvenā tendence Krievijas pasta finansu politikā bija vienotas taksēs ieviešana. Līdz tam eksistēja cenu atšķirības dažādos maršrutos un atkarībā no tā, ar kādu pastu vēstule tika sūtīta. Cenu ietekmēja arī nosūtītāja kārta:

<sup>205</sup> Turpat, 97. lpp.

<sup>206</sup> II. C. 3. Nr. 3534.

<sup>207</sup> Juris Jenšs. Pasta satiksmes vēsture Latvijas teritorijā līdz dzelzceļu atklāšanai // Pasta un Telegrāfa Vēstnesis. – 1937. – Nr. 7.

muižnieki, atšķirībā no tirgotājiem, saņēma dažādus atvieglinājumus. Pirmo takses unifikācijas virzienā vērsto rikojumu Senāts izdeva 1766. g. 7. jūlijā: “Stāvoklis, kad starp korespondentiem eksistē norēķināšanās atšķirības, rada nekārtības un zaudējumus pasta organizācijai. Tādēļ visiem, kas viņš arī nebūtu, bez kādas atšķirības par vēstuļu sūtīšanu jāmaksā vienāda cena.”<sup>208</sup> 1783. g. 14. novembrī Katrīnas II pavēle noteica visiem pasta maršruti vienādas vēstuļu takses: par katru 1 loti smagas vēstules nosūtīšanu 100 km attālumā jāmaksā divas kapeikas, bet tuvāk – viena kapeika.<sup>209</sup> Arī smagāku lietu sūtīšanas samaksa tika aprēķināta proporcionāli svaram un attālumam.

Jau Katrīnas II valdīšanas laikā parādījās tendence pasta organizācijas darbībā ieviest saimnieciskā izdevīguma principus un censties pasta izdevumus kaut daļēji segt ar ienākumiem. Vidzemes guberņas pasta kantoris 18. un 19. gs. mijā darbojās rentabli. Tā ienākumi ļāva segt nepieciešamos vietējos izdevumus, vienlaicīgi papildinot arī Krievijas pasta budžetu. Teikto apstiprina sekojoša Rīgas guberņas pasta kantora atskaite<sup>210</sup>:

1799. g.	Ienākumi no ārzemju vēstulēm		Ienākumi no iekšzemes vēstulēm		Ienākumi no apdrošināšanas maksājumiem	
	Valsts dālderī	graši	Rubļi	Kap.	Rubļi	Kap.
1799. g. Vidzemes guberņas kopējie ienākumi	76447	59 3/4	38940	41	35418	14
Izlietots kantora darbinieku algām, kā arī samaksāts Mēmeles pasta kantora rēķins par Rīgas, Jelgavas, Rēveles, Narvas un citu pasta kantora korespondences sūtīšanu. Pie tam pēdējo divu kantoru ienākumi tika pārskaitīti St. Pēterburgas pasta kantorim	57072	85				
Izmaksāts pakļautībā esošo iestāžu darbinieku algām un Vidzemes bruņniecībai par pasta transportu			14907	31 3/4		
Pārsūtīta skaidra nauda uz St. Pēterburgas pasta kantori			12907	12 1/2	33771	59
<b>Atlikums uz 1800. g.</b>	<b>19374</b>	<b>64 3/4</b>	<b>11125</b>	<b>96 3/4</b>	<b>1646</b>	<b>55</b>
<b>1800. g.</b>						
Kopējie ienākumi 1800. g.	79165	61 1/4	45174	13 3/4	45284	22 1/4
Izdevumi algām	38869	43 3/4				
Nosūtīts skaidrā naudā uz St. Pēterburgu	5737					
Izmaksāts algām un par pasta transportu			12635	89 3/4		
Nosūtīts skaidrā naudā uz St. Pēterburgu			23306	53	41461	12
<b>Atlikums uz 1802. g.</b>	<b>34559</b>	<b>17</b>	<b>9231</b>	<b>71</b>	<b>3823</b>	<b>21 3/4</b>

19. gs. sākumā pasta rentabilitāte bija kļuvusi par dzīves normu. Šajā laikā pasta departamenta budžetā bija jāatrod līdzekļi divu lielu izdevumu veidu segšanai:

a) 1806. g. pēc 9 gadu pārtraukuma atsāka maksāt pasta staciju pārvaldniekiem par

<sup>208</sup> II. C. 3. Nr. 12691.

<sup>209</sup> II. C. 3. Nr. 15895.

<sup>210</sup> LVVA, 3. f., 5. apr., 1336. l.

zirgu izmantošanu pasta pārvadāšanai; b) 1806. g. beigās tika izdots valdības rīkojums, ka daļa no jebkuras iestādes gūtās peļņas jāpārskaita valsts budžetā. Tas bija saistīts ar vispārējo valsts izdevumu ievērojamu pieaugumu un militāro politiku. No pasta departamenta budžeta tika atskaitīti 1500000 rubļu, kas bija gandrīz visa gada laikā gūtā peļņa.<sup>211</sup> Pamatojot, ka pastam, tāpat kā pārējām saimniecības nozarēm, ir jāveido kopējie valsts ienākumi, likums paredzēja arī turpmāk visus brīvos ienākumus ieskaitīt valsts kasē. Vienīgo izeju pasta vadība saskatīja sūtījumu takses paaugstināšanā. Šajā laikā bija noskaidrojies, ka samaksas princips tieši proporcionāli sūtīšanas attālumam, sevi nav attaisnojis, jo ņemot vērā lielos attālumus starp Krievijas pilsētām, tas ievērojami sadārdzināja iekšzemes korespondenci. 1806. g. nolēma palielināt tuvo un samazināt tālāko sūtījumu takses. Izveidoja īpašu attālumu skalu, kas sastāvēja no 31 iedaļas, sākot no 100 un beidzot ar 3100 verstīm. Takse mainījās ik pēc 100 verstīm. Par mazāko attālumu, t.i., līdz 100 verstīm, par 1 loti smagu vēstuli bija jāmaksā sešas kapeikas, bet par lielāko – 3100 verstis un vairāk – 50 kapeikas. Dokumentu un naudas sūtījumiem takse bija divreiz lielāka kā vēstulēm.<sup>212</sup>

Krievijas ekonomikai, tai skaitā arī pasta organizācijai, ievērojamus zaudējumus radīja Napoleona iebrukums. Okupētajās teritorijās vairums pasta staciju nopostīja. Tā kā bija nepieciešami intensīvi sakari ar armiju, ievērojami palielinājās bezmaksas sūtījumu apjoms, kas radīja zaudējumus pasta staciju pārvaldniekiem. 1818. g. Krievijas valdība bija spiesta atzīt, ka “zemā samaksa par pasta pārvadāšanu, salīdzinot ar vispārējo dzīves dārdzību, nekādā ziņā nekompensē nepieciešamos izdevumus.”<sup>213</sup> Lai kaut daļēji novērstu šo neatbilstību, 1818. g. divas reizes palielināja maksu par vēstuļu pārvadāšanu, bet nepieciešamos līdzekļus ieguva, salīdzinot ar 1807. g., divas reizes paaugstinot sūtījumu takses.<sup>214</sup> Dubultais cenu pieaugums gaidītos ienākumus nedevis, jo reakcija uz to bija ievērojama sūtījumu skaita samazināšanās, tādēļ smagākiem sūtījumiem 1822. g. takse atkal samazināja. Takse mainījās arī turpmāk; nozīmīgs pagrieziena punkts pasta cenu politikā bija

---

<sup>211</sup> К. Базилевич. Почта в России в XIX веке. – Москва, 1927 – стр. 102.

<sup>212</sup> П. С. 3. Nr. 22413.

<sup>213</sup> LVVA, 4. f., 1. apr., 27159. l.

<sup>214</sup> П. С. 3. Nr. 27599.

1843. g., kad pēc Rietumeiropas valstu parauga, nolēma arī Krievijā ieviest vienādu pasta taksi, neatkarīgi no attāluma. Uz šādu rīcību valdību mudināja vispirms jau noslēgtais pasta līgums ar Prūsiju. Aprēķins par trijos iepriekšējos gados nosūtītās korespondences daudzumu un ienākumiem no pasta taksēm, parādīja, ka parastās vēstules vidējā samaksa varētu tuvojties 10 kapeikām sudrabā. Jaunā takse – 10 kap. sudrabā – visā Krievijas teritorijā tika ieviesta 1844. g. 1. janvārī.<sup>215</sup>

Pasta sūtījumu cenas vienādošana ļāva attīstīties arī jauniem pakalpojumu veidiem, kas ievērojami atviegloja vēstuļu nosūtīšanu. 1848. g. korespondenti varēja sākt izmantot “zīmogkonvertus”.<sup>216</sup> Aploksnes cena bija atbilstoša noteiktajai vēstuļu taksei – 10 kapeikas; bet pircējam vēl bija jāmaksā viena kapeika par aploksnes izgatavošanu. Apgrozībā bija trīs veida “zīmogkonverti”: par 10, 20 un 30 kapeikām. Kaut arī jaunievedums ļāva izmantot pastkastītes, tas ieviesās ļoti lēnām. Tomēr “zīmogkonverti” bija nozīmīgs starpposms pārejai uz nākošo korespondences samaksas veidu – pastmarkām.

Sagatavošanās darbi pastmarku ieviešanai Krievijā sākās jau 1852. g. Valsts padomē jauno projektu izskatīja 1856. g. un pēc gada – 1857. g. novembrī apstiprināja. Vienlaicīgi tika noteikts arī pastmarkas izskats un forma.<sup>217</sup> Pirmā pastmarka apgrozībā parādījās 1857. g. 23. decembrī, bet oficiāla vienkāršās iekšzemes korespondences apmaksā ar markām visā valsts teritorijā sākās ar 1858. g. 1. janvārī.<sup>218</sup> Sākot ar 1864. g. ar tām sāka apmaksāt arī Krievijas ārzemju korespondenci. Attiecīga Pasta departamenta instrukcija tika izdota 1864. g. 15. jūlijā.<sup>219</sup> Paralēli esošajām, apgrozībā parādījās arī 1, 3 un 5 kapeiku pastmarkas.

19. gadsimta otrajā pusē pasta takses svārstības ietekmēja Krievijas iestāšanās Pasaules pasta savienībā un nepieciešamība samazināt vēstuļu sūtīšanas cenas līdz Rietumeiropas valstu līmenim. Krievijas pasta takses bija visaugstākās Eiropā un divas reizes pārsniedza Francijas un Itālijas, bet vairāk kā trīs reizes Vācijas cenas. 1874. g. Pasta savienības Bernes kongresā noteica visām valstīm vienotu taksi –

---

<sup>215</sup> К. Базилевич. – стр. 106.

<sup>216</sup> О. Бржовский. Историческое развитие постановлений русского законодательства по почтовой части // Юридический сборник изданный Дмитрием Мейером. – Казань, 1855 – стр. 380.

<sup>217</sup> РГИА, ф. 1289, оп. 1, дело 315.

<sup>218</sup> Michel. S. 862.

<sup>219</sup> РГИА, ф. 1289, оп. 23, д. 300.

8 kapeikas, bet 1878. g. Parīzes kongresā to vēl samazināja līdz 7 kapeikām.

Ienākumus no otrās pasta funkcijas – pasažieru pārvadāšanas – Krievijas valdība centralizēti neiekasēja; vismaz Vidzemes guberņā šos ienākumus saņēma pasta staciju komisāri. Pirmo rīkojumu, kas noteica, ka par pasta zirgu izmantošanu jāmaksā kā dienesta lietās braucošajiem, tā arī privātpersonām, Pēteris I izdeva jau 1713. g. 27. novembrī.<sup>220</sup> Saskaņā ar 1720. g. 24. maija Senāta pavēli, uz Rīgas – St. Pēterburgas ceļa braucējiem par vienu zirgu un 10 verstīm bija jāmaksā 6 kapeikas<sup>221</sup>, bet gadu vēlāk – 1721. g. 10. jūlijā privātpersonām braukšanas maksu divreiz paaugstināja.<sup>222</sup> Cenas turpināja augt arī turpmāk – 1732. g. 1. augusta ģenerālgubernatora Pētera de Lasi (*Peter de Lacy*) patente noteica par pasta zirgu izmantošanu dienesta lietās braucošajiem maksāt 12 kapeikas par zirgu un 10 verstīm, bet privātpersonām – 24 kapeikas.<sup>223</sup> Vidzemē vietējā bruņniecība baudīja atvieglojumus un par zirgu izmantošanu maksāja ievērojami mazāk. Tā, 1732. g. vietējiem muižniekiem bija jāmaksā tikai 12 kapeikas par zirgu un nobrauktām 10 verstīm. 1789. g. un 1800. g. landtāgs šo maksu paaugstināja līdz 20 kapeikām<sup>224</sup>. Salīdzinot ar pārējām Krievijas guberņām, Vidzemes pasta ceļu braukšanas takses bija ievērojami augstākas. Piemēram, pēc 1861. g. cenu pacelšanas Iekšējās Krievijas guberņās, tur par pasta zirgu lietošanu bija jāmaksā 3 kapeikas par vienu zirgu un 10 verstīm, bet Somijas guberņā – 8 kapeikas.<sup>225</sup>

Ieskatu, cik 18. gs. sākumā izmaksāja brauciens no St. Pēterburgas uz Rīgu, sniedz rātskunga Melhiora Kaspari (*Melchior Caspari*) 1736. g. sastādītā atskaite par ceļa izdevumiem. 1736. g. 22. februārī braucējs atstāja St. Pēterburgu un devās uz Rīgu:

---

<sup>220</sup> II. C. 3. Nr. 2741.

<sup>221</sup> II. C. 3. Nr. 3591.

<sup>222</sup> II. C. 3. Nr. 2805.

<sup>223</sup> LVVA, 2715. f., 1. apr., 295. l., 1., lp.

<sup>224</sup> Juris Jenšs. Pasta satiksmes vēsture...

<sup>225</sup> LVVA, 3. f., 5. apr., 1425. l., 14. lp.

Par ko maksāts	Rubļi
1. Pastniekam, kas mani izveda no pilsētas	0, 25
2. No St. Pēterburgas līdz pirmajai pasta stacijai maksa par 25 verstīm	3, 60
3. dzeramnauda	0, 10
4. Līdz nākošajai pasta stacijai maksa par 20 verstīm	2, 88
5. dzeramnauda	0, 10
6. Līdz trešajai pasta stacijai – 21 versts	3, 00
dzeramnauda	0, 10
7. Līdz ceturtajai pasta stacijai – 22 versts	3, 12
8. Līdz piektajai pasta stacijai – 20 versts	2, 88
9. Līdz sestajai pasta stacijai – 20 versts	2, 88
10. Līdz septītajai pasta stacijai, Narvai – 18 versts	2, 64
11. Dzeramnauda 4., 5., 6. un 7. pasta stacijā	0, 40
12. No Narvas līdz Vaivaras ( <i>Waiwara</i> ) pasta stacijai 20 versts	2, 88
13. Pasta kareivjiem, ko nozīmēja pastmeistars	0, 15
14. Kareivim, kuru aizsūtīju pēc ceļojuma pases	0, 29
15. Unteroficierim, kurš aprūpēja zirgu	0, 50
16. Skrīverim, kurš ierežģistrēja pasi	0, 10
17. Kareivjiem, kas plkst. 9.00 vakarā atvēra vārtus	0, 20
18. No Vaivaras līdz Ninasi ( <i>Nennal</i> ) – 86 versts	12, 24
19. No Ninasi līdz Gulberģim – 159 versts	22, 80
20. No Gulberģes līdz Rīgai – 152 versts	22, 0
21. No Narvas līdz Rīgai 21 pasta stacijā dzeramnaudas, katrā 10 kapeikas	2, 10
22. Dzeramnauda sardzei	0, 59
23. No Narvas līdz Terbatai par ēdienu un dzērienu	1, 11
24. No Valmieras līdz Rīgai par ēdienu un dzērienu	2, 09
25. Pasta izdevumi	2, 21
26. Apkalpotājiem ceļojuma laikā	0, 21

Kopa: 91,42 rbļ.

Kaut maksa par zirgu izmantošanu bija visai augsta, tā ar grūtībām ļāva segt pasta uzturēšanas izdevumus. 18. gs. beigās valdība vairs nemaksāja par pasta sūtījumu transportu, bez tam šajā laikā ievērojami bija liberalizēta t. s. “brīvo ceļa pasu” izsniegšanas kārtība. Tā kā centrālās pasta pārvaldes ienākumus no pasažieru transporta cauri Vidzemei nesaņēma, nebija arī vajadzīgās ieinteresētības, lai tiesības lietot zirgus bez maksas saņemtu tikai likumā norādītā kārtībā. Kā lasāms rezidējošā landrāta d'Ānrepa (*de Ahnrep*) ģenerālgubernatoram grāfam Georgam Braunam (*Georg Browne*) 1773. g. 23. janvārī iesniegtajā sūdzībā, “Ķeizarskais pasta kantoris un dažādas kancelejas šādas bezmaksas vai daļējas samaksas pases izsniedz bez kādas atlases un pamata.”<sup>226</sup> Teikto ļoti pārliecinoši apliecina pārskats par pasažieriem dotajiem zirgiem laika posmā no 1772. g. 1. jūnija līdz 1773. g. 1. janvārim Lenču pasta stacijā, kas atradās pie Rīgas – St. Pēterburgas ceļa<sup>227</sup>.

<sup>226</sup> Turpat, 2715. f., 1. apr., 297. l., 65. lp.

<sup>227</sup> Turpat.



Braucējs, kam izsniegta "brīvpase"	Bez maskas zirgu skaits	Būtu jāmaksā pēc esošajām taksēm	
		Rubļi	Kapeikas
Jūnijs.			
Dimidova kungs, krievu tirgotājs, saskaņā ar Narvas komandanta izsniegto pasi, brauc ar parasto bezmaksas transportu	6	1	36
Jūlijs.			
Virslieņants, kas saucas par kurjeru ar piepakotiem guļamratiem un vēl 3 cilvēkiem, saskaņā ar pasi, viņiem pienākas 3 zirgi bez maksas.	1		23
Augusts.			
Grieķu tirgotājs, saskaņā ar pasi, brauc no St. Pēterburgas ar parasto bezmaksas transportu	4	1	4
Kārtējam pastam no St. Pēterburgas, kam pasta ratos iekrauta smaga lāde, papildus bez maksas iedots	1		23
Franču gleznotājs, saskaņā ar pasi, brauc ar parasto bezmaksas transportu	6	1	38
Septembris			
Kārtējais pasts no St. Pēterburgas šajā mēnesī tika sūtīts ar 2 zirgiem, abi bez maskas	4	1	4
Oktobris			
Poļu kareivis, saskaņā ar pasi, brauc ar parasto bezmaksas transportu no St. Pēterburgas	2		52
4 oficiēri ar kmandieri pēc rekrūšiem: viņu pasē bija paredzēti tikai 4 zirgi, tāpat bez maksas bija vēl jādod	4		92
Ar pastu no St. Pēterburgas viens Kurzemes ierednis, kas sevi nosauca par pasta sekretāru, saskaņā ar pasi, brauc ar parasto bezmaksas transportu, iedots 1 zirgs ar kibitku.	1		77
Šajā mēnesī parastais pasts 12 reizes tika sūtīts ar diviem zirgiem	12	3	
Novembris			
Poļu leģiona sekretārs no St. Pēterburgas, saskaņā ar pasi, brauc ar parasto bezmaksas transportu	3		78
Huzāru komanda, saskaņā ar pasi, virsniekiem transports bez maksas	2		46
Oficiēris no Terbatas ar kasi, saskaņā ar pasi, bezmaksas transports ar kibitku	3	1	3
Šajā mēnesī pasts 12 reizes tika sūtīts ar 2 zirgiem	12	3	
Decembris			
Generālim Buturļinam rati un zirgs bez maksas	1		23
Ministram Zinovjevam bez maksas	1		23
Viena stafete, ko kņaza Belozerska vārdā bez maksas sūtīja staļļmeistars Gampers Rīgā.	1		23
Parastais pasts šajā mēnesī 10 reizes tika sūtīts ar 2 zirgiem	10	2	50

Minētajos 6 mēnešos Lenču pasta stacija, veicot šos bezmaksas pārvadājumus, bija zaudējusi 19 rubļus 15 kapeikas, kas mazināja peļņu un stacijas uzturēšanai nepieciešamos izdevumus. Līdzīgi gadījumi atkārtojās visai bieži un Vidzemes bruņniecība, baidoties no ienākumu samazināšanās, par nekārtībām vairākkārt sūdzējās gan guberņas gan arī Krievijas centrālajām pārvaldes iestādēm.

19. gs. sākumā ceļotāju transportam pa Krievijas galvenajiem ceļiem – St. Pēterburga – Maskava un St. Pēterburga – Rīga noteica vienādu braukšanas maksu – piecas kapeikas par versti, bet mazākas nozīmes ceļiem, tai skaitā arī līnijai no Krustpils līdz Rīgai – trīs kapeikas par vienu verstu un zirgu.<sup>228</sup> Nākošais cenu pieaugums sekoja 1819. g., kad par pasta zirgu izmantošanu uz galvenajām maģistrālēm bija jau jāmaksā astoņas kapeikas par zirgu un verstu.<sup>229</sup> Pilnveidojoties pasta ratiem un ekipāžam, braukšanas takse turpināja pieaugt, atšķirības veidoja vairs ne tikai pasta maģistrāles nozīmīgums, bet arī pasta ratu komforta līmenis un

<sup>228</sup> Turpat, 4. f., 1. apr., 20467. l., 3. lp.

<sup>229</sup> Turpat, 34199. l., 4. lp.

pārvietošanās ātrums. Vēl lielāku dažādību šajā jomā ienesa privātie transporta uzņēmēji, viņiem valsts noteiktās braukšanas takses vairs nebija saistošas.

Vidzemes pasta saimnieciskos izdevumus sedza gan Krievijas valdība, gan vietējā bruņniecība. No valsts līdzekļiem kompensēja Rīgas guberņas pasta kantora un tam pakļauto vietējo pasta kantoru izdevumus; nelielus ienākumus par pasta sūtījumu pārvadāšanu no valsts kases saņēma arī pasta staciju komisāri. Tomēr galveno ieguldījumu labu sakaru nodrošināšanai deva vietējā bruņniecība un zemnieki. Viņu ziņā bija gan ceļu labošana, gan zirgu un ratu, gan barības sagāde, gan arī pasta staciju būve un remonts. Viens no smagākajiem zemnieku pienākumiem bija nepieciešamās barības nodrošināšana pasta staciju zirgiem. Katrai pasta stacijai bija iedalītas konkrētas muižas, kurām, proporcionāli zemes arklu skaitam, vajadzēja piegādāt stacijai vajadzīgo lopbarību, kā arī malku telpu apkurei un svecēs istabu apgaismošanai. 18. gs. beigās Vidzemes pasta stacijām, rēķinot uz vienu zirgu, katru gadu, bija nepieciešams: 18 četvertes<sup>230</sup> auzu, 180 pudu siena un 20 pudu salmu. Bez tam katrai pasta stacijai bija jāsaģādā 90 asis malkas.<sup>231</sup> 1802. g. landtāgs nodevu lielumu paaugstināja. Ja 18. gs. beigās no viena arkla pastam bija jānodod 4 pūri 6 kannas auzu, 35 podi siena, 4 podi salmu un  $\frac{1}{4}$  kvadrātass malkas, tad pēc jaunā rīkojuma auzu nodeva tika paaugstināta līdz 7 pūriem un siena līdz  $1\frac{1}{2}$  vezumam no arkla. Par šo papilddevu stacijām bija jāmaksā 10 kapeikas par pudu siena; par pūru auzu stacijas zemniekiem maksāja dažādi: Ādažu stacija – 50 kapeikas, Iļķenes, Eņģeļrātes, Straupes, Gulberes un Salaspils stacijas – 60, bet visas pārējās – 75 kapeikas.<sup>232</sup>

Tas deva iespējas palielināt vienam pasta zirgam noteikto barības normu, bez tam sakariem kļūstot intensīvākiem, stacijās vajadzēja turēt vairāk zirgu. Nodevu veidā piegādātā labības daudzuma nepietika, tā bija arī jāpērk, un pasta zirgu uzturēšana kļuva arvien dārgāka. Kāpums bija vērojams nepārtraukti; to raksturo sekojoša tabula, kurā salīdzināti 1797<sup>233</sup>, 1803<sup>234</sup>, 1805<sup>235</sup> un 1808<sup>236</sup> g. Vidzemes pasta staciju izdevumi zirgu barībai un apkurei.

---

<sup>230</sup> 209,909 litri

<sup>231</sup> РГИА, ф. 1289, оп. 1, д. 57.

<sup>232</sup> J. Jenšs. Pasta satiksmes vēsture ...

<sup>233</sup> Turpat.

<sup>234</sup> LVVA, 3. f., 1. apr., 230. l., 11. lp.

<sup>235</sup> Turpat, 4. apr., 225. l., 4. lp.

<sup>236</sup> Turpat, 15. lp.

Daudzums un cena	1797. g.	1803. g.	1805. g.		1808. g.	
	rbļ.	rbļ.	rbļ.	kap.	rbļ.	kap.
<b>Visas Vidzemes pasta stacijas</b>						
Barība zirgiem un malka telpu kurināšanai 1797. g.	52722					
<b>Visas Vidzemes pasta stacijas</b>						
14958 četvertes auzu, `a 4 1/2 rbļ.		67311				
144225 pudu siena, `a 30 kapeikas		43267 1/2				
12820 pudu salmu, `a 10 kapeikas		1282				
2137 asis malkas, `a 3 rbļ.		6411				
<b>Kopā 1803. g.</b>		<b>118271 1/2</b>				
<b>Rīgas apriņķa zemnieki pasta stacijām</b>						
Auzas, 11533 pūri 11 kannas, `a pūrs 216 2/3 kap.			24989	4 <sup>57/60</sup>		
Siens, 2475vezumi 29 birkavi, `a birkavs 22 1/2 kap.			16712	77 <sup>62</sup>		
Salmi, 219 vezumi 20 1/2 birkavi, `a birkavs 5 1/2 kap			362	47 <sup>3/4</sup>		
Malka, 412 kvadrātasis, `a 3 rbļ. par asi			1236			
<b>Kopā:</b>			<b>43300</b>	<b>30<sup>175</sup></b>		
<b>Cēsu apriņķa zemnieki pasta stacijām</b>						
Auzas 11578 pūri, `a pūrs 166 2/3 kap.			19296	66 <sup>2/3</sup>		
Siens, 2481 vezums, `a birkavs 15 kap.			11164	50		
Salmi, 220 vezumi 16 birkavi, `a birkavs 5 3/4 kap.			380	42		
Malka, 413 1/2 kvadrātasis, `a 3 rubļi par asi			1240	50		
<b>Kopā:</b>			<b>32082</b>	<b>8<sup>2/3</sup></b>		
<b>Tērbatas apriņķa zemnieki pasta stacijām</b>						
Auzas, 13578 pūri 7 kannas, `a pūrs 166 2/3 kap.			22630	43 <sup>120</sup>		
Siens, 2996 vezumi 1 birkavs, `a birkavs 17 1/2 kap.			15729	12 <sup>1/2</sup>		
Salmi, 258 vezumi 19 birkavi, `a birkavs 5 kap.			387	95		
Malka, 458 kvadrātasis, `a 3 rbļ. par asi			1455			
<b>Kopā:</b>			<b>40202</b>	<b>55<sup>120</sup></b>		
<b>Pērnavas apriņķa zemnieki pasta stacijām</b>						
Auzas, 8214 pūri 14 kannas, `a pūrs 133 1/3 kap.			10952	69 <sup>1/8</sup>		
Siens, 1726 vezumi 28 birkavi, `a 17 1/2 kap.			9066	40		
Salmi, 156 vezumi 14 birkavi, `a birkavs 6 kap.			281	64		
Malka, 293 1/2 kvadrātasis, `a 3 rbļ. par asi.			880	50		
<b>Kopā:</b>			<b>21181</b>	<b>23<sup>100</sup></b>		
<b>Kopā 1805. g. visām Vidzemes pasta stacijām</b>			<b>136766</b>	<b>17<sup>25</sup></b>		
<b>Rīgas apriņķa zemnieki pasta stacijām</b>						
Auzas, 11533 pūri 11 kannas, `a pūrs 340 kap.					39213	58
Siens, 2475vezumi 29 birkavi, `a birkavs 45 kap.					33412	93
Salmi, 219 vezumi 20 1/2 birkavi, `a birkavs 6 kap.					395	43
Malka, 412 kvadrātasis, `a 3 rbļ. par asi					1236	
<b>Kopā:</b>					<b>74257</b>	<b>94</b>
<b>Cēsu apriņķa zemnieki pasta stacijām</b>						
Auzas 11578 pūri, `a pūrs 3 rbļ.					34734	
Siens, 2481 vezums, `a birkavs 32 1/2 kap.					24189	75
Salmi, 220 vezumi 16 birkavi, `a birkavs 6 kap.					396	3
Malka, 413 1/2 kvadrātasis, `a 3 rubļi par asi					1240	50
<b>Kopā:</b>					<b>60560</b>	<b>28</b>
<b>Tērbatas apriņķa zemnieki pasta stacijām</b>						
Auzas, 13578 pūri 7 kannas, `a pūrs 2 rbļ. 83 1/3 kap.					38471	73
Siens, 2996 vezumi 1 birkavs, `a birkavs 22 1/2 kap.					20223	22
Salmi, 258 vezumi 19 birkavi, `a birkavs 6 kap.					465	54
Malka, 458 kvadrātasis, `a 3 rbļ. par asi					1455	
<b>Kopā:</b>					<b>60615</b>	<b>49</b>
<b>Pērnavas apriņķa zemnieki pasta stacijām</b>						
Auzas, 8214 pūri 14 kannas, `a pūrs 363 2/3 kap.					29873	45
Siens, 1726 vezumi 28 birkavi, `a 32 1/2 kap.					16837	60
Salmi, 156 vezumi 14 birkavi, `a birkavs 6 kap.					281	64
Malka, 293 1/2 kvadrātasis, `a 3 rbļ. par asi.					880	50
<b>Kopā:</b>					<b>47873</b>	<b>19</b>
<b>Kopā 1807. g. visām Vidzemes pasta stacijām</b>					<b>243306</b>	<b>90</b>

Redzams, ka desmit gadu laikā izdevumi zirgu barībai un malkai bija pieauguši par 190584 rubļiem. Pieaugumu rada gan iepirtās barības daudzuma, gan cenu kāpums. Jāpiebilst, ka dažādos Vidzemes apriņķos labības un siena cenas bijušas dažādas. 1803. g. visvairāk par barību bija jāmaksā Rīgas, vislētākās auzas un siens

bija Pērnavas apriņķī. 1807. g. situācija bija mainījusies – visdārgākā labība tad Pērnavas apriņķī, bet vislētākā – Tērbatas apriņķī.

19. gs. vidū, kad tirgus attiecības bija ievērojami paplašinājušās, katrs pasta stacijas komisārs centās labību iepirkt pats par iespējami izdevīgāko cenu; limitēts tika tikai labības daudzums, tāpēc ekonomiska saimniekošana bija paša komisāra interesēs.

Vidzemes bruņniecības un zemnieku pienākums bija arī materiālu un līdzekļu sagāde pasta staciju ēku celtniecībai un remontiem. Katrai pasta stacijai bija izdalīts savs “būvniecirknis”. Tā, piem., 1827. g. stacijām pie Rīgas – St. Pēterburgas ceļa tā lielums bija ap 260 arklu, pie pārējām maģistrālēm – 140 līdz 160 arklu<sup>237</sup>. Jaunu ēku celšanai līdzekļus deva arī bruņniecības kase. Tā 1827. g. jaunbūvēm pie Rīgas – St. Pēterburgas ceļa staciju komisāri kopā saņēma 10000 rbļ., bet Rīgas – Pērnavas un Daugavas ceļa komisāri – 7000 rubļu.<sup>238</sup> Pārējos izdevumus sedza attiecīgā “būvniecirkņa” iedzīvotāji. Zemniekiem ēku celšanai bija jādod strādnieki un būvmateriāli. Naudu sākotnēji deva muiža, bet pēc 1819. g. Vidzemes zemnieku likumiem arī šis pienākums tika uzlikts zemniekiem. 1849. un 1860. g. Vidzemes zemnieku likumi paredzēja, ka pasta staciju ēkas jāceļ kopīgi muižai un zemniekiem. Muižai bija jāsarūpē visi nepieciešamie būvmateriāli, izņemot salmus un jāmaksā algas meistariem, bet zemniekiem, atbilstoši saimniecības lielumam, jāpieved būvmateriāli un jādod vajadzīgie strādnieki.

Pasta stacijās ēku kļuva arvien vairāk, tās veidoja arvien lielākas un līdz ar to celtniecības un uzturēšanas izdevumi nepārtraukti palielinājās. Tie katram no Vidzemi šķērsojošajiem pasta ceļiem bija atšķirīgi. Tā, piemēram, 1760. g., kā apliecina Vidzemes Landrātu kolēģijas Senātam iesniegtais aprēķins<sup>239</sup>, ēku būvei un uzturēšanai bija nepieciešami:

Pasta ceļš	Pasta staciju skaits	Uzturēšanas izdevumi (rbļ.)	Izdevumi ēku jaunbūvēm (rbļ.)
Rīga – St. Pēterburga	15	78,48	1177,20
Pleskavas ceļš	5	43,81	657,16
Pērnavas ceļš	9	43,14 ½	647,16

<sup>237</sup> Turpat, 3. f., 5. apr., 1407. l.

<sup>238</sup> J. Jenšs. Pasta satiksmes vēsture...

<sup>239</sup> EEA, 909. f., 1. apr., 168. l., 47. lp.

Kopā Vidzemes pasta staciju uzturēšana 1760. g. izmaksāja 165,43 ½ rubļu, bet jaunbūvēm nepieciešamā summa sasniedza 2481,52 rubļus. Skaitļi tabulā vēlreiz ilustrē Rīgas – St. Pēterburgas ceļa pārākumu, salīdzinājumā ar pārējiem diviem toreiz Vidzemi šķēršļojošiem pasta ceļiem: pasta ēku kompleksi šeit bijuši lielāki un tāpēc vairāk ieguldīts līdzekļu to remontiem.

18. gadsimta beigās, kā liecina senatora Baltazara fon Kampenhauzena (*Balthasar von Campenhausen*) 1797. g. 11. februāra Senātam adresētais ziņojums<sup>240</sup>, Vidzemes pasta staciju ēku kopvērtība bija sasniegusi 139500 rubļu un to remontiem izlietoja 6200 rubļu gadā; 1803. g. ēku uzturēšanai jau bija nepieciešami 9900 rubļi.<sup>241</sup>

Pasta ēkām nepieciešamo līdzekļu pieaugums un līdz ar to arī ēku vērtības palielināšanās īpaši bija vērojama 19. gs. sākumā, jo šajā laikā koka celtnes masveidīgi nomainīja ar mūra ēkām. 1810. g. divu pasta staciju mūra ēku celtniecībai pie Rīgas – St. Pēterburgas ceļa bija izdoti 56268 rubļi (katrai 28134 rubļi), bet 13 pasta staciju koka celtnēm – 182871 rubļi (katrai 14067 rubļi). Par vēl trīs mūra ēkām, kas bija uzceltas dažādās stacijās, bija izdoti 18756 rubļi, līdz ar to pasta staciju būvei kopā bija iztērēti 257895 rubļi.<sup>242</sup> Šajā pat laikā ēku remontos gadā bija ieguldīti 13500 rubļu, t. i. vidēji 900 rubļu katrai pasta stacijai.<sup>243</sup> Daugavas un Pleskavas ceļa pasta staciju ēku celtniecības izdevumi 1810. g. bija vienādi. Pie katra ceļa bija 5 pasta stacijas, no kurām pie katra ceļa vienā jau bija mūra ēkas un tās bija izmaksājušas 28134 rubļus katra. Pārējo astoņu staciju koka ēku vērtība bija 75024 rubļi (vienai stacijai 9378 rubļi), tādādu abu ceļu 10 pasta staciju ēku celtniecības izdevumi sasniedza 131292 rubļus. Tai pat laikā celtnu remontiem pie katra ceļa bija nepieciešami 4000 rubļu (400 rubļ. vienai stacijai).<sup>244</sup> Nedaudz atšķirīgāks pasta staciju ēku stāvoklis 1810. g. bija pie Rīgas – Pērnavas ceļa. No sešām pasta stacijām piecās jau bija mūra ēkas, to celšanas izdevumi – 140670 rubļu (katrai 28134 rubļi); vienā

---

<sup>240</sup> РГИА, ф. 1289, оп. 1, дело 57.

<sup>241</sup> LVVA, 3. f., 1. apr., 230. l., 9. – 11. lp.

<sup>242</sup> РГИА, ф. 1374, оп. 4, дело 19.

<sup>243</sup> Turpat.

<sup>244</sup> Turpat.

stacijā vēl visas ēkas bija koka celtnes, to būvēšana maksājusi 9378 rubļi, bet remontiem atvēlēti 400 rubļu – kopā 150048 rubļi.<sup>245</sup>

Izdevumus prasīja arī pasta apkalpojošā personāla algošana. 18. gs. sākumā pasta kareivjiem, kas pavadīja pastu, algas maksāja valdība. Ar 1716. g. pavēli pasta stacijām nepieciešamie pasta kalpi”, maksājot viņiem 15 dālderu lielu gada algu, bija jādod no vietējām muižām (katrai pasta stacijai pieci zemnieki). Muižas šo pienākumu pildīja nelabprāt. Kad 1752. g. muižnieki enerģiski protestēja, tika izdots speciāls ģenerālgubernatora Fjodora Dolgorukija (*Долгорукий Фёдор Васильевич*) rīkojums. 1769. g. nolēma, ka Rīgas – St. Pēterburgas ceļa pasta stacijām jādod viens pasta kalps no katriem 60 arkliem, bet Pērnavas un Pleskavas ceļa pasta stacijām – no katriem 33 arkliem.<sup>246</sup> Bez tam 18. gs. otrajā pusē muižnieki par pasta kalpu došanu no bruņniecības kases jau saņēma arī zināmu kompensāciju. Piem., 1770. g. par katru pasta kalpu muižai maksāja 12 dālderus un 3 rubļus gadā. Vienlaicīgi, muižas, kuras pasta kalpus nedeva, maksājot 1 rubli 60 kapeikas no arkla, varēja atpirkties.<sup>247</sup> 18. gs. pēdējā desmitgadē, kad no pasta stacijām atsaucā valdības algotos pasta kareivjus, pasta kalpu funkcijas paplašinājās un to atlasī stingrāk limitēja. 1792. g. landtāgs nolēma, ka turpmāk muižām pasta kalpi jādod ne pēc arklu, bet gan pēc dvēseļu skaita – no katriem 100 zemniekiem viens puisis uz vienu gadu. Viņiem algu – 50 dālderu gadā – maksāja no bruņniecības kases. 1803. g. Vidzemes pasta stacijās strādāja 250 pasta puisi. Katrs no viņiem bruņniecībai izmaksāja 130 rubļu gadā: 70 rubļus skaidrā naudā saņēma paši kalpotāji, bet 60 rubļus par katru muiža, kā kompensāciju par atņemto darbaspēku.<sup>248</sup>

Izdevumus Vidzemes pasts puisiem 18. gs. otrajā un 19. gs. pirmajā pusē ilustrē sekojoši skaitļi:

Gads	St. Pēterburgas ceļa pasta stacijās rubļos	Pleskavas ceļa pasta stacijās rubļos	Daugavas ceļa pasta stacijās rubļos	Pērnavas ceļa pasta stacijās rubļos	Kopā Vidzemē rubļos
1760	86,25x15 = 1293,75	34,50x5 = 172,50	—	34,50x9=310,50	1776,75
1803					32500
1806					32500
1808					32500
1810	1390x15 = 19800	—	440x4=2200	—	22000
1820					24012
1827					24012

<sup>245</sup> Turpat.

<sup>246</sup> J. Jenšs. Pasta satiksmes vēsture...

<sup>247</sup> РГИА, ф. 1289, оп. 1, дело 57.

<sup>248</sup> LVVA, 3. f., 1. apr., 677. l., 4. lp.

Jāpiebilst, ka 1810. g. pasta puīšu skaits un atalgojums Daugavas un Pērnavas ceļam bruņniecības Senātajam iesniegtajās atskaitēs<sup>249</sup> nav uzrādīts. Iespējams, tas sastādīja procentuāli nelielu daļu no izdevumiem. Sākot ar 1827. g., bruņniecības kases atvēlētā summa vairs neapmierināja pasta staciju komisārus. Viņi sāka paši algot pasta puīšus un maksāja viņiem 200 rubļus lielu algu<sup>250</sup>.

Landrātu kolēģija pasta stacijas iznomāja Vidzemes iedzīvotājiem, parasti uz sešiem gadiem, par nomas maksu no 470 – 637 rbļ. par staciju pie Rīgas – St. Pēterburgas ceļa; 170 – 225 rbļ. – pie Daugavas ceļa un 20 – 40 rbļ. pie Pleskavas ceļa (1799. g. cenas).<sup>251</sup> Tomēr nomas maksu bieži nevarēja iekasēt, tāpēc 1800. g. landtāgs nolēma pakāpeniski pārņemt pasta stacijas savā pārvaldīšanā un iecelt tur algotus cilvēkus. Pirmos eksperimentus veica Ādažos, Ilķenē, Eņģelrātē un Straupē, jo tieši tad tur beidzās iepriekšējais nomas līgums. Tomēr prakse pierādīja, ka staciju pārvaldīšana bija pārāk dārga. 1800. g. minētās četras pasta stacijas bruņniecībai izmaksāja 479 dālderus, 9741 rubli un 23¼ kapeikas,<sup>252</sup> tādēļ 1802. g. landtāgs nolēma atgriezties pie vecās kārtības. Noslēdzot līgumu, pasta komisārs saņēma noteiktu skaitu zirgu un inventāru, kas nomas laikā bija jāsaģlabā, bet nereti arī jāpapildina.

Pārskatu par Vidzemes pasta stacijām 1801. g. nepieciešamajām naturālīgām un naudas līdzekļiem sniedz sekojoša tabula:

Pasta stacija	Nomas maksa rbļ.	Stacijām piegādātās naturālīgas						Pasta kalpi		Zirgi	Uzturēšanas arkli	
		Auzas		Siens		Salmi		Maksa	Skaitis			Alga B. as.
		Pūrs	Kanna	Vezums	Pods	Vezums	Pods					
<b>St. Pēterburgas ceļš</b>												
Ādažu	—	1520	2	422	3	49	7	91	9	450	40	359 ¼
Ilķenes	—	1370	25	379	25	43	17	81 ½	8	400	40	324 2/8
Eņģelrātes	—	1376	21	381	6	43	21	82 ½	8	400	40	326 ¼
Straupes	—	1306	16	361	20	41	7	78 1/24	8	400	40	309 3/8
Lenču	585	1304	13	360	10	41	6	78	8	400	40	308 1/8
Valmieras	550	1318	14	364	19	41	23	78 ½	8	400	40	312 ¼
Strenču	586	1360	17	376	8	43	4	80 3/8	8	400	40	321 ½
Gulberes	555	1335	14	369	26	42	20	79 ¼	9	450	40	316 1/8
<b>Daugavas ceļš</b>												
Salaspils	170	731	25	202	26	23	17	56 1/24	5	250	12	173 ¼
Ikšķiles	220	616	4	170	18	19	16	48 3/8	6	300	12	145 1/8
Jumpravas	195	617	17	170	28	19	21	48 11/12	5	250	12	146 ¼
Skrīveru	185	617	4	170	26	19	20	49 ½	5	250	12	146 1/8
Koknese	225	616	1	170	21	19	19	48 11/12	5	250	12	146 1/8
<b>Pērnavas ceļš</b>												
Rencēnu	45	401	4	111	1	12	22	31 3/8	4	200	12	95
Rūjienas	43	411	11	112	9	12	28	32	4	200	12	96
Plāteres	44	408	—	112	26	12	29	32 1/3	4	200	12	96 3/8

<sup>249</sup> РГИА, ф. 1374, оп. 4, дело 19.

<sup>250</sup> LVVA, 3. f., 5. apr., 1407. l.

<sup>251</sup> J. Jenšs. Pasta satiksmes vēsture...

<sup>252</sup> Turpat.

19. gs. otrajā pusē naturālās nodevas pasta stacijām aizstāja ar atbilstošiem naudas maksājumiem; pirmo lēmumu, Vidzemes landtāgs pieņēma 1854. g. 26. augustā, 1856. g. 4. februārī to apstiprināja Senāts.<sup>253</sup> Iemaksu lieluma noteica atbilstoši zemes platībai. 1862. g. 2. septembra ģenerālgubernatora Vilhelma barona fon Līvena (*Baron Wilhelm Heinrich von Lieven*) rīkojums atcēla arī ēku būvei un remontiem nepieciešamās naturālījas un noteica, ka katras stacijas, t.s., “būviecirkņa” muižas un zemnieki turpmāk maksās vienādi, proporcionāli saimniecības arķlu skaitam, un tieši – 2 sudraba kapeikas gadā par katru saimniecības vērtības dālderī.<sup>254</sup>

Pasta organizācijas uzturēšana un funkciju kvalitātes tās nodrošināšana prasīja daudz pūļu un līdzekļu ieguldījuma gan no Vidzemes zemniekiem, gan no bruņniecības. Ja pēdējā varēja baudīt zināmas pasta privilēģijas, piem., lētākas transporta cenas, tad zemniekiem jebkādi tieši atvieglojumi bija liegti. Reāli pasta priekšrocības viņi sāka just tikai, sākot ar 19. gs., kad, ceļoties izglītības līmenim, paši kļuva par vairāk vai mazāk aktīviem korespondentiem.

Arī Vidzemes bruņniecībai pasta organizācija nekādu peļņu nedeļa. Valsts kompensācija par vēstuļu un paku pārsūtīšanu nesedza pasta uzturēšanai nepieciešamos izdevumus, tāpēc kvalitatīvu sakaru nodrošināšanai arvien bija jāmeklē papildus līdzekļi. Tomēr svarīgāka par materiālajiem zaudējumiem bija apziņa par varas un privilēģiju saglabāšanu.

\* \* \*

Regulārus pasta sakarus Vidzemē Krievijas valdība izveidoja jau drīz pēc Rīgas ieņemšanas. To nepieciešamību un nozīmi diktēja Krievijas vajadzība īstenot korespondences apmaiņu gan ar jauno teritoriju pārvaldes iestādēm, gan Rietumeiropas valstīm. Pasta ceļš no St. Pēterburgas cauri Rīgai pēc St. Pēterburgas – Maskavas līnijas, bija otra svarīgākā pasta maģistrāle Krievijā, kas nodrošināja pasta sakarus ar Rietumeiropu. Vidzemi šķērsoja arī valsts nozīmes pasta ceļš no Rīgas uz

---

<sup>253</sup> LVVA, 4. f., 2. apr., 15601. l., 39. lp.

<sup>254</sup> Turpat, 35. lp.



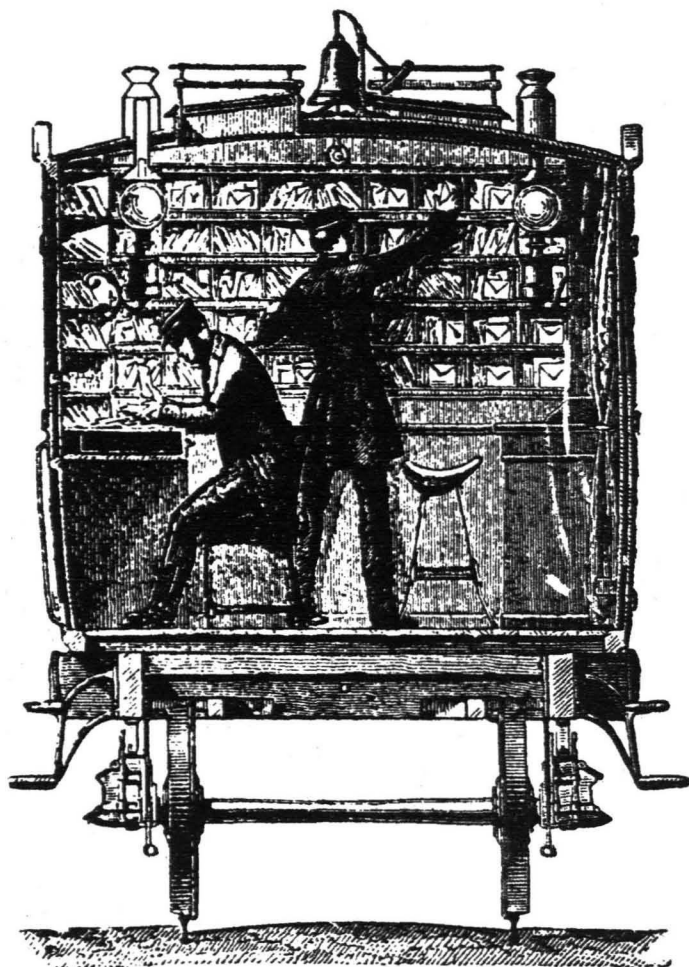
Pērnavu un tālāk uz Tallinu; dienvidu virzienā, gar Daugavas krastu 18. gs. beigās tika izveidota pasta līnija uz Krustpili, kas tālāk turpinājās līdz Daugavpilij. Pasta organizācijas struktūru Vidzemē atjaunoja pēc vecā, zviedru laika parauga. 17. gs. uzkrātā pieredze vairākkārt tika izmantota arī Krievijas pasta centrālo iestāžu veidošanā. 18. gs. otrajā pusē, kad Vidzemes ekonomika bija atspirgusi no Ziemeļu kara, sākās straujāka pasta organizācijas saimniecības nostiprināšana – palielinājās zirgu skaits pasta stacijās, tika celtas jaunas ēkas. Sakari kļuva intensīvāki. 18. gs. beigās izveidojās t.s. draudžu pasts, kas kalpoja vietējo iedzīvotāju vajadzībām, bet pavēle par vietējo sūtījumu pieņemšanu un izsniegšanu valsts nozīmes pasta stacijās tika izdota 1842. g.

Apskatāmajā laika posmā pasts pildīja divas funkcijas: a) nodrošināja korespondences un dažādu sūtījumu apmaiņu un b) nodrošināja ceļotāju transportu; 19. gs. pirmajā ceturksnī, līdz ar diližansu ieviešanu, pasažieru pārvadājumi kļuva arvien patstāvīgāki un pakāpeniski no pasta organizācijas atdalījās.

Pasts ienākumus guva no maksas par vēstuļu un dažādu citu sūtījumu piegādi, kā arī no ceļotāju pārvadājumiem. Ar tiem tika segti organizācijas saimnieciskie izdevumi. Vidzemē, atšķirībā no citām Krievijas guberņām, ceļu būves, pasta staciju celtniecības un uzturēšanas izdevumus sedza vietējā bruņniecība un zemnieki. Senās pasta organizācijas tradīcijas, pasta staciju noma un vietējo iedzīvotāju pūles deva pozitīvus rezultātus: pasta kursēšanas kārtība, pasta ceļi un staciju aprīkojums bija ievērojami labāki kā citās Krievijas guberņās.

Zirgu pasts Vidzemē savas attīstības un intensitātes augstāko punktu sasniedza 19. gs. vidū. Līdz ar jaunu transporta un sakaru formu rašanos, tā darbība pakāpeniski sašaurinājās un kā valsts nozīmes organizācija beidza eksistēt 1889. g. Turpmāk zirgu pastu izmantoja vairs tikai vietējās nozīmes maršrutos.

### III NODAĻA



**VIDZEMES GUBERŅAS VALSTS NOZĪMES  
ZIRGU PASTA MARŠRUTU LIKVIDĀCIJAS  
CĒLOŅI UN GAITA**

Sabiedriski ekonomiskās attīstības līmeņa kāpums, jaunu sabiedriskās dzīves formu rašanās, zinātnes un tehnikas sasniegumi radīja apvērsumu pasta un transporta jomā. Šoseju būve, dzelzceļi, telegrāfs un telefons nodrošināja pasta organizācijai jaunu kvalitāti un ļāva pacelties ievērojami augstākā attīstības pakāpē.

19. gs. otrajā pusē visā Krievijā un arī Vidzemē sākās strauja saimnieciskās dzīves attīstība. Dziļas pārmaiņas skāra visas ekonomiskās un sociālās dzīves jomas. Apliecinājums tam bija lielrūpniecības attīstība, dzelzceļu būve, vidažādāko akciju sabiedrību veidošanās, jaunu kredīta formu parādīšanās, straujš strādnieku šķiras pieaugums, zemnieku naturālās saimniekošanas veida sairums un viņu aizplūšana uz pilsētām. Šīm norisēm konkrētu hronoloģisku robežu noteikt nevar. Pirmās pārmaiņas, kas apliecināja ekonomiski atpalikušās valsts iesaistīšanos kapitālisma attīstībā, bija vērojamas ievērojami agrāk, jau 19. gadsimta pirmajā ceturksnī arvien skaidrāk parādījās jaunās ekonomiskās attiecības, kas lēnām, bet pārliecinoši nomainīja veco saimniekošanas sistēmu.

Baltijā ekonomiskās attīstības procesi noritēja straujāk un par zināmu robežšķirtni te var uzskatīt dzimtbūšanas atcelšanu 1817. g. Kurzemes un 1819. g. Vidzemes guberņā. Tomēr, tāpat kā pārējā Krievijā, arī šeit galvenās pārmaiņas sākās 19. gs. 60. gados.

Sabiedrības ekonomiskā un sociālā attīstība ietekmēja arī pasta organizāciju: bija jāpalielina pasta funkcionēšanas ātrums un intensitāte, kas izsauca nepieciešamību meklēt jaunas darbības formas un pildīt arvien sarežģītākas funkcijas. Būtisks faktors šai ziņā bija pilsētu izaugsme: rūpniecības un tirdzniecības attīstība, iedzīvotāju skaita palielināšanās, kam savukārt sekoja pilsētu teritoriju paplašināšanās, pilsētnieku izglītības līmeņa celšanās un sabiedriskās dzīves aktivizācija – tas viss radīja akūtu informācijas nepieciešamību. Paralēli lielpilsētām, minētie procesi bija vērojami arī mazajās provinces pilsētiņās.

Jaunu pasta organizācijas darba formu ieviešanu prasīja arī laukos notikušās pārmaiņas. Līdz ar naturālās saimniecības sairumu un preču-naudas attiecību ieviešanos, zemnieka noslēgtais dzīves veids beidzās. Lai iegūtu dažādu informāciju,

bet galvenokārt ziņas par tirgu, ērta korespondences apmaiņas iespēja kļuva par dzīves nepieciešamību. Jaunie apstākļi prasīja un vienlaicīgi arī deva iespējas būtiskai pasta modernizācijai.

Ieviešot praksē jaunākos zinātnes sasniegumus, 19. gs. vidū Rīgā sāka darboties jauns sakaru veids – telegrāfs. Pirmo līniju projektēja Berlīnes inženieri Zīmens un Halske (*Siemen & Halske*); no biržas nama<sup>1</sup> pazemes kabelis stiepās gar Jēkaba vārtiem uz noliktavām, no turienes tālāk gaisa līnija pāri Zaķu salai un Mūkusalai līdz Kobronskanstei, tad atkal pazemes kabelis gāja uz Raņķa dambi un tālāk līdz Bolderājai. Līnija sāka darboties 1852. g. 1. novembrī.<sup>2</sup> 1855. g. 14. jūnijā pabeidza būvēt valsts nozīmes telegrāfa līniju (centrāle līdz 1871. g. 20. jūlijam atradās Citadelē) no Rīgas uz Daugavpili. 1857. g. septembrī tika atklātas vēl divas valstiskas nozīmes telegrāfa līnijas: no Rīgas caur Valmieru uz Rēveli, kur pieslēdzās Rēveles – St. Pēterburgas līnijai un no Rīgas caur Jelgavu, Liepāju, Palangu līdz Prūsijas robežai<sup>3</sup>. Tādejādi Rīga iekļāvās Krievijas kopējā telegrāfa tīklā.

19. gs. septiņdesmito gadu beigās Rīgā parādījās arī telefons. Pirmā telefona saruna no avīzes “Rigasche Zeitung” redakcijas pa inženiera Krepša (*Kröpsch*) izgatavoto telefona aparātu notika 1877. g. 16. novembrī. Pēc četriem gadiem – 1881. g. 29. un 30. maijā sāka darboties jau aptuveni 5 km garā telefona līnija, kas savienoja Rīgas gāzes centrāli un ūdens sūkņtavu. Projekta autors un būvdarbu vadītājs bija Ņujorkas Bell-telefona kompānijas pārstāvis Pēterburgā, inženieris Tenners (*Tenner*). Telefona līniju skaits palielinājās un 1882. g. to savstarpējai savienošanai Rīgā izbūvēja telefona centrāli.

Jaunie, ievērojami ātrākie un ērtāk lietojamie sakaru veidi tradicionālajām sakaru iespējām radīja arvien spēcīgāku konkurenci. Pakāpeniski, sākot ar diližansu ieviešanu 19. gs. 20. gados, no pasta organizācijas atdalījās pasažieru transports un kļuva par patstāvīgu saimniecības nozari. Tomēr galvenā loma zirgu pasta sakaru likvidācijai piederēja dzelzceļiem.

Krievijā pirmo dzelzceļa līniju no St. Pēterburgas līdz Carskoje Selo atklāja 1838. g. Izmēģinājuma braucieni likās pietiekami droši, un visai drīz Pasta

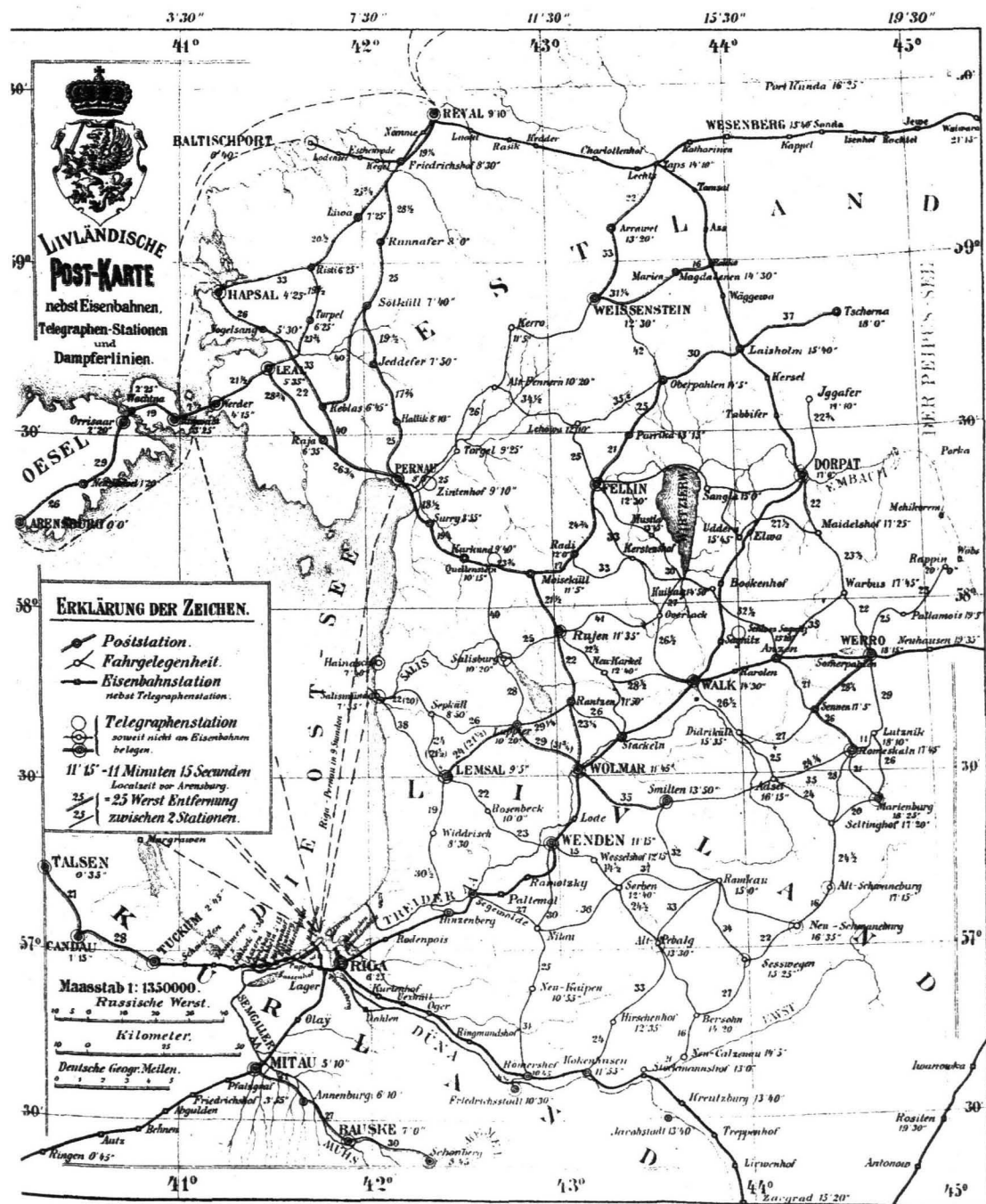
---

<sup>1</sup> Pirmssakumā telegrāfa centrāle bija novietota biržas ēkai blakus esošajā t. s. Šepelersa namā.

<sup>2</sup> B. Becker. Aus der Bauthätigkeit Rigas und desse Umgebung in der zweiten Hälfte des XIX Jahrhunderts. – Rīga, 1898 – S. 32.

<sup>3</sup> Turpat.

departaments nolēma dzelzceļa transportu izmantot arī pasta pārvadāšanai. Lēmumu akceptēja arī cars Nikolajs I un pavēlēja izmaksāt Carskoje Selo dzelzceļa sabiedrībai par pasta transportu trīs reizes dienā kompensāciju 600 rubļus gadā. Īpaša samaksa tika paredzēta arī par atļauju izlikt dzelzceļa stacijās pasta kastītes.<sup>4</sup> Līdz ar to Krievijā izveidojās dzelzceļa pasts; pirmās līnijas St. Pēterburga – Pavlovska – Carskoje Selo garums bija tikai 24 verstis.



10. Attēls. Vidzemes pasta karte ar dzelzceļu, telegrāfu stacijām un tvaikoju līnijām. 1889. g.

<sup>4</sup> Е. Соркин. Почта спешит к людям. – Москва, 1977 – стр. 40.

Vidzemē pirmās dzelzceļa līnijas Rīga – Daugavpils celtniecības jautājumu sāka risināt 1847. g. Par reālās darbības sākumu var uzskatīt Rīgas biržas komitejas 16. decembra ģenerālsapulci, kura apstiprināja vietējo tirgotāju izstrādāto iesniegumu par dzelzceļa būves nepieciešamību. Pēc vairāku projektu apspriešanas un izdevīgākā varianta meklējumiem, 1852. g. 10. maijā Rīgas biržas komiteja saņēma Krievijas cara atļauju uzsākt dzelzceļa būvei nepieciešamos tehniskos priekšdarbus<sup>5</sup>. Tomēr projekta realizāciju pārtrauca Krimas karš un darbi atsākās tikai 1858. g. sākumā un pirmā dzelzceļa līnija no Rīgas uz Daugavpili sāka darboties 1861. g. 12. septembrī. Tālāk tā pievienojās šeit jau funkcionējošam St. Pēterburgas – Varšavas dzelzceļam.<sup>6</sup> (*Skat. 10. attēlu*). Pēc dažām nedēļām ar vilcienu sāka sūtīt ne tikai uz Daugavpili un Baltkrievijas provincēm adresēto pastu, bet arī korespondenci uz Pēterburgu un Maskavu, Poliju un Prūsiju. Dzelzceļš pilnībā pārņēma Daugavas pasta ceļa funkcijas. Korespondences saņemšana un izdalīšana turpmāk bija jānodrošina dzelzceļa pasta stacijām Salaspilī, Ogrē, Rembātē, Skrīveros, Koknesē un Stukmaņmuižā. Līdzšinējās zirgu pasta stacijas šeit kļuva liekas un 1861. g. 19. decembrī Rīgas guberņas pasta kantoris izdeva pavēli par to likvidēšanu.<sup>7</sup> Vidzemes gubernatora kancelejas ziņojums Iekšlietu ministrijai<sup>8</sup> vēl gan liecina par zināmu nedrošību, jo vietējā pārvalde paturēja arī rezerves variantu: “Gadījumā, ja vilciena satiksmē gadsies kādi šķēršļi, Vidzemes bruņniecības pienākums ir maksimāli īsā laikā agrākajās pasta stacijās nodrošināt nepieciešamo zirgu skaitu pasta un pasažieru pārvadāšanai”.<sup>9</sup>

Tā kā lielākās Krievijas pilsētas – Pēterburgu un Maskavu – ar Rīgu un Rietumeiropu tagad savienoja dzelzceļš, agrāko valsts nozīmes zirgu pasta maršrutu izmantošana samazinājās; tie tika nedaudz pārveidoti un pielāgoti jaunajai situācijai. Stacijās samazināja valsts limitēto zirgu skaitu; piesardzība bija vērojama arī atļauju izsniegšanā jaunbūvēm un staciju ēku lielākiem remontdarbiem. Vairums pasta stacijām gan pie Rīgas – Valmieras – Tērbatas – St. Pēterburgas, gan Rīgas – Pērnavas ceļa tālākās izaugsmes un attīstības perspektīvas beidzās, un sākās nogaidīšanas stadija.

---

<sup>5</sup> B. Becker. – S. 25.

<sup>6</sup> LVVA, 1. f., 8. apr., 2145. l., 1. lp.

<sup>7</sup> LVVA, 4. f., 2. apr., 15499. l., 1. lp.

<sup>8</sup> LVVA, 4. f., 2. apr., 15601. l., 17. lp.

<sup>9</sup> Turpat.

Izmaiņas Rīgas – St. Pēterburgas ceļa Vidzemes latviešu daļā būtiski ietekmēja Rīgas – Pleskavas šosejas būve. 1773. g., kad nozīmīgajā pasta maršrutā iekļāva Cēsis, pastu sāka sūtīt pa maršrutu Rīga – Ropaži – Sigulda – Ieriķi – Cēsis – Valmiera. Enģeļrātes un Lenču stacijas vēl dažus gadus izmantoja tikai kā zirgu maiņas vietas braucējiem.<sup>10</sup> Līdz 1887. g. turpināja darboties Straupes pasta stacija, bet tā uzturēja vairs tikai pasta sakarus starp Cēsīm un Limbažiem.

1899. g. 22. jūlijā sāka darboties Rīgas – Pleskavas dzelzceļš. Līnija Tērbatā pieslēdzās jau agrāk izbūvētajam Baltijas dzelzceļam, bet Pleskavā – St. Pēterburgas – Varšavas dzelzceļam.<sup>11</sup> Jau no pirmajām dienām pa šo dzelzceļu sāka pārvadāt ne tikai vēstules un nelielus pasta sūtījumus, bet arī smagākas lietas. Jaunā līnija šķērsoja tās pašas pilsētas un apdzīvotās vietas, ko senais Rīgas – St. Pēterburgas zirgu pasta ceļš; mēnesi vēlāk zirgu pasta stacijas šeit tika slēgtas.

Pēc dzelzceļu izbūves Vidzemes zirgu pasts guberņas nozīmes pasta ceļos tika likvidēts; tas kalpoja vairs tikai vietējām vajadzībām un savienoja dzelzceļa stacijas un lielākās pilsētas ar visattālākajiem guberņas nostūriem.

---

<sup>10</sup> Rigascher Almanach. – Rīga, 1873. – S. 67.

<sup>11</sup> K. von Löwis of Menar. Livländische Verkehrsverhältnisse in älterer un neuerer Zeit. – Rīga, 1913. – S. 5.

## I EKSKURSS



**GUBERŅAS PASTA KANTORIS RĪGĀ,  
KUNĢU IELĀ Nr. 33. 1843–1904. g.**



Gruntsgabalā, kura adrese ir Rīgā, Kungu ielā Nr.33 pirmās ēkas uzcēla pirms 250 gadiem; vairāk kā pusi gadsimta (no 1843. – 1904. g.) šeit atradās Vidzemes pasta galvenā iestāde – Gubernas pasta kantoris.

Iestāde vadīja un pārzināja pārējo nozares struktūtvienību darbu un bija atbildīga par sakaru funkcionēšanu Vidzemē. Līdz pat 18. gs. beigām to sauca par gubernas pasta robežkantori, 1789. g. iestādi pārdēvēja par gubernas pasta kantori, 1888. g. tā ieguva nosaukumu Rīgas Pasta kantoris, bet kopš 1890. g. darbojās kā Rīgas galvenais pasts.

## 1. Nepieciešama jauna ēka

Pirmā, 17. gs. Vidzemes pasta vadošā iestāde, kā jau iepriekš minēts, darbojās pastmeistara – Jakoba Bekera celtajā privātmājā Kungu un L. Monētu ielas stūrī. (2. pilsētas daļas, 1. kvartāls 1. grupa, 74. grunts).

Sākot ar 1714. g., Krievijas valdība gubernas pasta kantora vajadzībām iznomāja telpas privātmājā Krāmu un Tirgoņu ielas stūrī, blakus Frēliha (*Frölich*) ģimenei piederošajai grāmatspietuves ēkai.<sup>1</sup> 18. gs. otrajā pusē darba apjomam ievērojami paplašinoties, bija nepieciešamas lielākas telpas, tādēļ 1780. g. gubernas pasta kantora vajadzībām par 13027 Alberta dālderiem nopirka Johanam Stegmanim (*Johann Stegman*) piederošo namu Kaļķu un Ķēniņu ielas stūrī,<sup>2</sup> kura celtniecība bija pabeigta pavisam nesen – 1772. g.<sup>3</sup> Jaunais nams<sup>4</sup> bija pietiekami plašs un piemērots iestādes funkcijām.

Pēc vairāk kā pusgadsimta, 19. gs. 30. gados ēkas tehniskais stāvoklis bija ievērojami pasliktinājies. Lai to arī turpmāk varētu izmantot gubernas pasta kantora vajadzībām, bija nepieciešams apjomīgs kapitālais remonts, kas, spriežot pēc nepieciešamo darbu maksas aprēķiniem, maksātu 19 362 sudraba rubļus<sup>5</sup>. Līdz ar to

---

<sup>1</sup> LVVA, 749. f., 6. apr., 2016. l., 119. lp.

<sup>2</sup> Turpat, 2692. f., 2. apr., 8. l., 176. lp.

<sup>3</sup> Turpat.

<sup>4</sup> Šajā vietā ir uzcelta Rīgas Krievu drāmas teātra ēka.

<sup>5</sup> LVVA, 7430. f., 1. apr., 179. l., 8. lp.

radās priekšlikums veco ēku pārdot un gubernas pasta kantora vajadzībām nopirkt citu, ērtāku. 1833. g. 31. oktobrī gubernas pastmeistars Karls fon Baranovs (*Carl von Baranoff*) nosūtīja ieteikumu Pasta departamenta priekšniekam kņazam Aleksandram Goļicinam (*Голоцин Александр Нилолаевич*), ka “pasta kantora vajadzībām ar nelielām pārbūvēm ērti būtu pielāgojams Lielās ģildes tirgotāja Porta nams ar blakus korpusiem Kungu ielā”.<sup>6</sup> Uz turieni dažas nedēļas vēlāk, lai apskatītu un novērtētu ēkas, devās speciāla komisija, kurā ietilpa gubernas arhitekts Jūliuss Ādolfs Špacīrs (*Julius Adolph Spazier*), pastmeistars Karls fon Baranovs un citas kompetentas personas. Speciālistu kopējais slēdziens bija, ka “ēkas ir pietiekami ērtas un labā tehniskā stāvoklī. Jumtiem, sienām, velvēm un griestiem ir nepieciešams tikai neliels remonts, tāpat nedaudz jāpielabo arī krāsnis, logi, durvis, grīdas un kāpnes”<sup>7</sup> Kā būtiski trūkumi bija minēti: “galvenās ēkas pirmajā stāvā ir tumša un neērta ieeja virtuvē, mājas otrā stāva virtuves krāsns bieži dūmo un pagrabi ir pārāk mitri. Abi divstāvēgie pagalma korpusi ir šauri un tajos būs sarežģīti iekārtot pietiekoši lielas kantora telpas.”<sup>8</sup>

Saņemot slēdzienu, gubernas valde sāka risināt jautājumu par Porta nama pirkšanu un pielāgošanu pasta kantora vajadzībām, bet viņas nostāju pilnīgi izmainīja Krievijas Pasta virsvaldes 1. pasta iecirkņa inspektora, kolēģijas padomnieka fon Dreilinga (*von Dreiling*) ziņojums ģenerālgubernatoram baronam Karlam Magnusam fon der Pālenam (*Carl Magnus von der Pahlen*): “Iepriekšējā apskate izdarīta ļoti pavirši un atsauksme par ēku stāvokli neatbilst īstenībai. Patiesībā celtnes atrodas ļoti sliktā tehniskā stāvoklī, īpaši kapitālās sienas un fasādes, kurās no pamatiem līdz pat jumtiem dažādos virzienos izveidojušās plaisas. Tikai ar pielabošanu vien šeit neko nevarēs līdzēt. Sienu sliktā stāvokļa dēļ nekādas iekšējo telpu pārbūves nav iespējamas. Lai izveidotu piemērotu telpu iekšējo plānojumu, korpusu ārsienas jāuzmūrē pilnīgi no jauna, kas faktiski nozīmē uzcelt jaunas ēkas.”<sup>9</sup>

Pēc tik negatīvas atsauksmes ģenerālgubernators, un pasta pārvalde nolēma no Porta nama pirkšanas atteikties un veikt nepieciešamos remontus vecajā pasta

---

<sup>6</sup> Turpat, 10. f., 1. apr., 371. l., 1. lp.

<sup>7</sup> Turpat, 7430. f., 1. apr., 179. l., 23. lp.

<sup>8</sup> Turpat.

<sup>9</sup> Turpat.

kantora ēkā.<sup>10</sup> Sikāk apspriežot paredzamo darbu programmu, izrādījās, ka tos nav iespējams izpildīt, netraucējot iestādes darbību. 1836. g. 12. decembrī gubernators Georgs fon Felkerzāms (*Georg Friedrich Baron von Foelkersam*) deva piekrišanu sameklēt piemērotas telpas irēšani uz laiku, kurās varētu izvietoties pasta kantoris ar nepieciešamo lietvedību un kalpotājiem. Šīm vajadzībām no valsts kases atvēlēja 6050 sudraba rubļus.<sup>11</sup> Gan sludinājumi avīzēs, gan arī policijas iestāžu iesaistīšanās piemērotu telpu meklēšanā nedeva nekādus rezultātus un, kā 1837. g. 5. marta vēstulē ģenerālgubernatoram baronam fon der Pālenam apliecinājis civilgubernators fon Felkerzāms, “pietiekoši plašas telpas pilsētā nevar atrast pat par 10000 sudraba rubļu lielu nomas naudu”.<sup>12</sup> Sarežģītā situācijā guberņas valde atkārtoti sāka apsvērt, vai nebūtu tomēr izdevīgāk esošo pasta kantora ēku pārdot. Jautājuma izlemšanā noteicošā loma, protams, piederēja ģenerālgubernatoram, un, kā redzams 1837. g. 17. maija vēstulē pasta kantora priekšniekam Karlam von Baranovam, viņa viedoklis bija sekojošs: “Ņemot vērā apstākli, ka kantorim irēšanai piemērotas telpas par atvēlēto cenu atrast ir praktiski neiespējami, ka paredzamie remontdarbi izmaksās 19362 sudraba rubļus, es uzskatu par izdevīgāku pašreizējo ēku pārdot. Tā kā celtne atrodas pilsētas centrā, pie vienas no galvenajām maģistrālēm, par to vienmēr varēs prasīt augstu cenu un kantora vajadzībām nopirkt labāk piemērotu. Viedokli es atbalstu vēl jo vairāk tādēļ, ka pašreizējā ēkas atrašanās vieta, iekšējais telpu plānojums un izmēri vairs neapmierina iestādes darbību. Cita nama pirkšanas gadījumā valsts ietaupītu arī tos līdzekļus, ko tagad izlieto pasta kalpotāju un ierēdņu dzīvokļu irēšanai.”<sup>13</sup>

Neilgi pēc tam sākās piemērotas ēkas meklēšana. Jādomā, ka izvēle nebija sevišķi plaša, jo pēc četrus gadus ilgā pārtraukuma, 1837. g. jūnijā atsākās sarunas par Porta īpašuma pirkšanu. Lai vēlreiz novērtētu ēku kompleksa tehnisko stāvokli, tur ieradās guberņas arhitekts Ādamsons (*Adamson*), zvērinātais būvmeistars Murmičņijs (*Murmitschnij*), pilsētas arhitekts Jakobs Grēns (*Jakob Grön*), kā arī namdaru cunftes meistars Aleksandrs Keherts (*Alexander Gottschalk Köchert*).<sup>14</sup> Viņu slēdziens visumā bija pozitīvs: “Celtņu kapitālās sienas ir veselas, redzamās

---

<sup>10</sup> Turpat.

<sup>11</sup> Turpat.

<sup>12</sup> Turpat.

<sup>13</sup> Turpat.

<sup>14</sup> Turpat.

plaisas ir tikai apmetuma kārtas dziļumā, tādēļ, veco apmetumu izlabojot, tās viegli likvidējamas. Arī pārējās ēku galvenās konstrukcijas, kā iekšsienas, velves un pārsegumi, ir labā stāvoklī. Iekštelpu izskats apmierinošs: sienas krāsotas, daļā telpu grīdas krāsotas ar eļļas krāsu, dažās istabās ir parkets. Nepieciešams pārmūrēt vairākas krāsnis, izlabot durvju vērtnes, atjaunot sienu, griestu un grīdu krāsojumu. Būtisku defektu nav arī logiem, jauni rāmji jāieliek tikai dažiem no tiem – pagalma pusē, pagrabā. Vairākos pagrabos var iekārtot dzīvojamās telpas, pārējos var izmantot malkas glabāšanai vai citāda veida saimnieciskām vajadzībām”.<sup>15</sup>

Georga Porta (*Georg Poort*) atraitne par savu īpašumu prasīja 25000 sudraba rubļus. Pēc komisijas locekļu aprēķiniem, celtnu sākotnējais remonts varētu izmaksāt ap 2000 sudraba rubļus, bet nepieciešamajām pārbūvēm un tālākai telpu pielāgošanai pasta kantora vajadzībām būtu vajadzīgi vēl 8000 sudraba rubļi.<sup>16</sup> Tātad kopā jauno ēku iegāde un pielāgošana prasītu 35000 sudraba rubļu lielu summu, no kuras aptuveni 15 tūkstošus cerēja kompensēt, pārdodot pašreizējo pasta kantora namu.<sup>17</sup>

Gubernas pasta kantora vajadzībām savu namu Audēju ielā piedāvāja arī Rīgas tirgotājs Aleksandrs Ļeontjevs (*Александр Леонтьев*). Viņš piekrita par saviem līdzekļiem izdarīt arī pielāgošanai nepieciešamās pārbūves, bet pretim prasīja veco pasta kantora ēku Kaļķu ielā un vēl 37464 sudraba rubļu lielu piemaksu.<sup>18</sup>

Acīmredzot, ievērojamā cenu starpība bija galvenais iemesls, kādēļ gubernas valde no divām kandidatūrām izvēlējās Porta atraitnei piederošo ēku kompleksu Kungu ielā. Lēmumu par celtnu iegādi ģenerālgubernators Karls Magnus barons fon der Pālens (*Carl Magnus Baron von der Pahlen*), saņēmis attiecīgu Krievijas cara Nikolaja I atļauju, apstiprināja 1839. g. 25. jūlijā.<sup>19</sup> Dažas dienas vēlāk ar Porta atraitni tika noslēgts pirkšanas – pārdošanas līgums; par pārdotām ēkām viņa saņēma veco pasta kantora namu un 7350 sudraba rubļu lielu piemaksu.<sup>20</sup> 1839. g. 12. augustā ģenerālgubernators līgumu apstiprināja.

---

<sup>15</sup> Turpat, 3. f., 1. apr., 1610. l. 23. lp.

<sup>16</sup> Turpat.

<sup>17</sup> Turpat, 7430. f., 1. apr., 179. l., 15. lp.

<sup>18</sup> Turpat.

<sup>19</sup> Turpat, 10. f., 1. apr., 554. l., 12. lp.

<sup>20</sup> Turpat.

## 2. Šeit tecēja Rīdziņa

Guberņas valdes nopirktais piecu ēku komplekss Kungu ielā Nr. 33 pēc teritoriālā iedalījuma atradās pilsētas 3. grupā, gruntsgabalā Nr. 49. Ziemeļu pusē gruntsgabals robežojās ar Kungu ielu, austrumu – ar Kārļa (tagad 13. janvāra ielu), dienvidos tas aizsniedzās līdz Pasta ielai, dienvidrietumos atradās gruntsgabali 3/50, 3/51, 3/52, 3/53.

Šo daudzstāvu namu vietā senāk tecēja Rīdziņas upe. Pavisam netālu, nedaudz pa straumi uz augšu, atradās senā osta.<sup>21</sup> Rīgai veidojoties par pilsētu, Rīdziņas upe gadsimtiem ilgi bija pilsētas robeža. Gar upes labo krastu gāja pilsētas aizsargmūris. Teritorija, kur vēlāk izveidojās apskatāmais gruntsgabals, atradās nocietinājuma mūra (šajā pilsētas daļā tas virzījās gar tagadējo Ministerejas ielu) ārpusē. Nokļūt iekšpilsētā varēja caur netālajiem Peitavas<sup>22</sup> un Mārstaļu<sup>23</sup> torņa vārtiem. Pavisam tuvu – tagadējās Kungu un Ministerejas ielas stūrī, atradās Rigemundes tornis.<sup>24</sup>

16. gs. 1. pusē Rīga bija spiesta radikāli manīt aizsardzības sistēmu, jo biezie mūri vairs nebija spējīgi aizsargāt pilsētu pret jaunā tipa ieročiem. Tādēļ 1537. g. uzsāka vaļņu celšanu. Gadsimta beigās vaļņi bija izbūvēti visapkārt pilsētai, tie bija nostiprināti ar rundelēm. 17. gs. sākumā vairums rundelju bija pārbūvēti par bastejām poligona formā. Starp jauno nocietinājumu sistēmu un veco pilsētas mūri izveidojās josla, ko sauca par starpvalni. Daļu no tā sākotnēji aizņēma Rīdziņas upe un osta. Rīdziņas kreisajā pusē, netālu no ietekas Daugavā, iepretim senajam

---

<sup>21</sup> Apliecinājumu senās ostas eksistencei dod tās teritorijā veiktie arheoloģiskie izrakumi: 1938. – 39. g. A. Špores vadībā atraka 1275 m<sup>2</sup> lielu laukumu starp Vaļņu, 13. janvāra, Staļļu un Kalēju ielu. M. Vilsone. *Muzeja arheoloģiskie izrakumi Rīgā un to nozīme pilsētas vēstures izpētē // Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs 1773. – 1973. – Rīga, 1973. – 70. lpp.*

1970. g. arheologa A. Caunes vadībā izpētīja 100 m<sup>2</sup> platību 13. janvāra ielā Nr. 15. A. Caune. *Arheoloģiskie izrakumi Vecrīgā, 13. janvāra ielā // Zinātniskās atskaites sesijas referātu tēzes par arheologu un etnogrāfu 1970. g. pētījumu rezultātiem.*

<sup>22</sup> Vārtu paliekas Peitavas ielā Nr.11 20. gs. sākumā atraka arhitekts V. Bokslafs. *Beitrage zur Kenntnis der mittelalterlichen Stadtbefestigungen Rigas. Von Emilie von Schinkel // Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Alterthumskunde der Ostseeprovinzen Russlands aus dem Jahre 1906. – Rīga, 1907. – S. 38.*

<sup>23</sup> Ši torņa pamatus ēkas Kungu ielā Nr. 31 pagrabā 20. gs. sākumā atraka arhitekts V. Bokslafs. *K. v. Löwis of Menar. Rigas Befestigungen nach einem Plane von 1634 // Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Alterthumskunde der Ostseeprovinzen Russlands aus dem Jahre 1912. – Rīga, 1914. – S. 145.*

<sup>24</sup> W. von Gutzeit. *Der Rigebach und seine Umgebung // Mittheilungen aus der Livländischen Geschichte. X Band. – Rīga, 1863 – S. 246.*

Mārstaļu tornim 17. gs. sākumā izveidoja Mārstaļu bastionu. Pāri Rīdziņai šeit uzbūvēja paceļamo tiltu, lai ostā brīvi varētu iebrukt strūgas un citi kuģi. Aizsargvalņa lielākai drošībai, 17. gs. cēla revelīnus. 1646. g. bija izbūvēti divi no tiem – Smilšu un Kārļa. Pēdējais atradās iepretim Kungu ielas galam; šeit satiksmei tika izbūvēti arī Kārļa vārti un no ravelīna un vārtiem sākotnējo nosaukumu – Kārļa iela – iemantoja arī tagadējā 13. janvāra iela, kas gāja paralēli vaļņiem.

16. gs. sākās un 17. gs. strauji turpinājās Rīdziņas aizsērēšanas process, jo uzceltais aizsargvalnis nogriezta upi no agrākiem avotiem un krasi samazināja ūdens tecēšanas ātrumu. Krastos vietām bija dumbrājs un plūstoša smilts. Smilšu ieplūšanu upē bija grūti aizkavēt pat ar krasta pāļu nocietinājumu palīdzību. 1555. g. Rīdziņu pēdējo reizi padziļināja un arī tikai rajonā no Smilšu līdz Kaļķu vārtiem.<sup>25</sup> 17. gs. izbūvēja Daugavas krastmalu un galvenā osta pārcēlās uz turieni. Rīdziņas ostā uzturējās vairs tikai strūgas un liellaivas.

18. gs. sākumā, aizsērēšanas procesam strauji progresējot, par Rīdziņas svarīgāko funkciju drīz kļuva kanalizācijas ūdeņu savākšana. Krasta pāļu būves uzturēšana kārtībā sen vairs neatbilda pilsētas interesēm, par to nerūpējās arī upes krastos uzcelto namu un dārzu īpašnieki.

1735. g. valdība deva atļauju Rīdziņas aizbēršanai.<sup>26</sup> Tā turpinājās vairākus gadus. Upes vidū notekūdeņu aizvadišanai ierīkoja šauru koka kanālu. Kanāla tīrīšana (vietām tam pari bija uzceltas ēkas) un uzturēšana kārtībā radīja lielas grūtības. 1773. g. kanālu, kas jau bija tuvu sabrukumam, atjaunoja,<sup>27</sup> bet stāvoklis neuzlabojās. Sekas bija tās, ka 1831., 1848. un 1851. g. holēras epidēmijas laikā pie Rīdziņas kanāla esošajās mājās daudz iedzīvotāju aizgāja bojā. Tādēļ guberņas valde sāka risināt problēmu par Rīdziņas pilnīgu aizbēršanu un jauna apakšzemes kanalizācijas vada veidošanu. Jaunbūvei izmantoja Rīdziņas vecā kanāla ziemeļu daļas nocietinājumu grāvjus Smilšu ielā, bet dienvidu daļa gāja pa Lielo un Mazo Kalēju ielu un turpinājās pa Mīnsterejas ielu līdz Daugavai. 1861. g. rudenī jaunais

---

<sup>25</sup> Turpat.

<sup>26</sup> N. Carlsberg. Der Stadt Riga. Verwaltung und Haushalten in der Jahren 1878. – 1900. – Riga, 1901 – S. 53.

<sup>27</sup> Turpat.

kanalizācijas vads bija izmūrēts un vaļējo veco novadkanālu Rīdziņas gultnē aizbēra.<sup>28</sup>

### 3. Pirmās ēkas

Pirmās noliktavas, kazarmas un pilsoņu dzīvojamās mājas Rīdziņas krastmalā sāka būvēt līdz ar vaļņu uzcelšanu. Tiem, kas cēla mājas starpvalnī, bija arī dažās priekšrocības, starp tām, arī tiesības celt koka un pildrežģa mājas. (Pilsētas teritorijā ugunsdrošības dēļ bija atļauta tikai mūra celtniecība.) Privilēģija gan pamatojās uz to, ka starpvaļņu zonā mājas bija jāceļ vai nu bijušajā purvā, vai upes gultnē un ēkas varēja būvēt tikai uz pāļu pamatiem.

Apbūves eksistenci šajā teritorijā apliecina jau 1650. g. Murera Rīgas plāns, bet sīkākas ziņas par to sniedz 1677. g. Rīgas pilsētas inventarizācijas protokols.<sup>29</sup> Posmā no Mārstaļu tilta līdz Peitavas tiltam Rīdziņas labajā krastā (starp upi un pilsētas mūri) bija uzceltas tikai divas ēkas – Palma Grēves (*Palm Gröwe*) šķūnis un dzīvojamā ēka un Ķemerejas nams ar sētu, kurā dzīvoja Nils Trutsons (*Nil Trutson*).<sup>30</sup> Šajā pašā posmā Rīdziņas kreisajā krastā, teritorijā starp upi un valni atradās astoņas celtnes: 1) Ķemerejas nams, 2) Minsterejas nams, 3) konstabļa Jonasa Reimersena (*Jonas Reimersen*) nams, 4) birģermeistara Melhiora Fuksa (*Melchior Fuchs*) šķūnis, 5) latviešu galdnieka Anša Feldmaņa dzīvoklis, 6) H. Berherdinga (*H. Berherding*) šķūnis, 7) brūvera Otto Zāliša nams un 8) namdara Otto Spāres nams.<sup>31</sup> Konkrētizēt celtnu atrašanās vietas pēc inventarizācijas protokola, diemžēl, nav iespējams, tāpat nav zināms arī minētās apbūves turpmākais liktenis. Jādomā, ka daudzas no tām gāja bojā lielajā 1677. g. ugunsgrēkā (inventarizācija notikusi īsi pirms tā).

Intensīva apbūve apskatāmajā teritorijā izveidojās 18. gs. pirmajā pusē. Kā pirmo, 1715. g. iemērija uz Daugavas pusi esošajā kaimiņu kvartālā gruntsgabalu 3/45. Pilsētas kases kolēģija šo 156 Reinzemes kvadrātrīkšu<sup>32</sup> lielo teritoriju

<sup>28</sup> B. Becker. Aus der Bauthätigkeit Rigas und dessen Umgebung in der zweiten Hälfte des XIX Jahrhunderts. – Riga, 1888 – S. 5.

<sup>29</sup> LVVA, 1390. f., 4. apr., 408. l., 36. lp.

<sup>30</sup> Turpat.

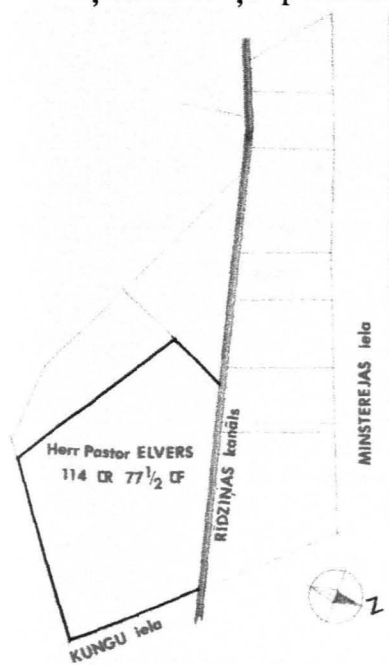
<sup>31</sup> Turpat.

<sup>32</sup> 2210,27 m<sup>2</sup>

pārdeva māksliniekam Danielam Eversam Vihmanim (*Daniel Ewers Wichmann*) Gruntsgabals robežojās ar nocietinājumu vaļņa mūri, kas gāja paralēli Daugavai no Šēru (agrākā Mārstaļu) bastiona līdz Rīdziņai un Rīdziņas upes kreiso krastu. Kases kolēģijas aktā teritorija tiek apzīmēta kā izpostīta un nevienam nepiederoša. Pavisam te atradās 5 ēkas: būvmateriālu šķūnis, tas ir stipri cietis dambja bombardēšanas laikā, tagad celtne ir veca un pussagruvusi; pavisam maza mājiņa ar stalli, atrodas cieši blakus iebrauktuves ceļam; neliela mājiņa, celta no dēļiem, arī stipri cietusi bombardēšanas laikā; kara materiālu noliktava, koka ēka ar kārniņu jumtu, tās uz Daugavas pusi esošā siena ir izpostīta; maza koka mājiņa, būvēta pašā Rīdziņas krastā. Līgumā norādīts, ka gruntsgabals ir jāuzpilda ar augsni un jānosusina, jo daļa no teritorijas senāk atradusies zem ūdens. Nopircis gruntsgabalu, īpašnieks Vihmanis šeit uzcēla vējdzirnavas, kuras darbojās līdz 19. gs. beigām.

#### 4. Gruntsgabals 3/49 un tā celtnes

Pētījumā apskatāmo gruntsgabalu 3/49 iemērija 1743. g. maijā, vienlaicīgi ar vēl deviņiem kaimiņu īpašumiem.<sup>33</sup> (*Sk. 11. attēlu*). Rīgas pilsēta 114 kvadrātrīkstes 74 ½



kvadrātpēdu lielo gruntsgabalu iznomāja Jāņa baznīcas virsmācītājam Kasparam Elversam (*Kaspar Elwers*). Dienvidos īpašums robežojās ar galdnieka A. Vilborna (*A. Wilborn*) un dzirnavnieka Johana Georga Koha (*Johann Georg Koch*) gruntsgabaliem, rietumos stiepās Rīdziņas kanāls, pāri tam atradās kalēja Melhiora Veisa (*Melchior Weiss*), Gustava Federšilda (*Gustaw Federschild*), Kristofa Albrehta Laka (*Christoff Albrecht Lack*), staļļmeistara Johana Jakoba Berensa (*Johann Jacob Berens*), Johana Pandorfa (*Johann Pandorf*) zemes. Ziemeļos Elversam piederošā teritorija stiepās līdz Kungu ielai, bet austrumos atradās “šaura eja gar valni”. (Daļa no tagadējās 13. janvāra ielas.)

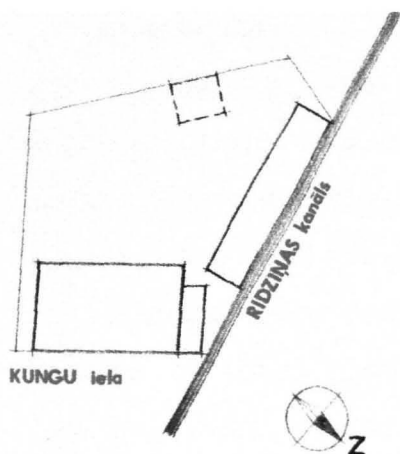
11. Attēls. Rīdziņas gruntsgabalu shēma.

<sup>33</sup> Nacionālās bibliotēkas Rokrakstu un reto grāmatunodaļa. J. Strauberga fonds.R-X 59, 2, 8-10.



Lai radītu satiksmes iespēju starp Minsterejas ielu un tagadējo 13. janvāra ielu, dažus gadus pēc gruntsgabalu nospraušanas –1748. g. – starp tiem izveidoja ielu. Tā kā pie tās kaimiņu kvartālā atradās dzirnavas, ielas sākuma posmu (skaitot no Minsterejas ielas) nosauca par Lielo Dzirnavu ielu. Vidusdaļā (kur iela veidoja leņķi) ielas vajadzībām no privātā dzirnavu gruntsgabala atpirka  $2\frac{1}{2}$  kvadrātasis zemes,<sup>34</sup> bet turpinājumam izmantoja jau kopš 1715. g. eksistējošo caurbrauktuvi. Vēl 1772. g. šo ielas daļu dēvēja vienkārši par caurbrauktuvi vai caurbrauktuvi uz dzirnavām un tikai gadsimtu mijā to un arī turpinājumu (tagadējā 13. janvāra ielā) līdz Daugavas ielai, nosauca par Mazo Dzirnavu ielu.<sup>35</sup> Nosaukums mainījās 19. g.s. otrajā pusē, kad Lielo Dzirnavu ielu un Mazās Dzirnavu ielas daļa kļuva par Pasta ielu, bet turpinājums (tagadējā 13. janvāra ielā) – par Kārļa ielu.

Nav zināms, kādas ēkas gruntsgabalā uzcēla tās pirmais īpašnieks Kaspars Elverss. Vecākās ziņas par šeit esošo apbūvi sniedz 1766. g. taksācijas protokols,<sup>36</sup> bet tad jau saimnieks bija Lielās Ģildes vecākais Pēters Hainrihs fon Blankenhāgens (*Peter Heinrich von Blankenhagen*).<sup>37</sup> Viņam piederošais ēku komplekss sastāvēja



12. Attēls. Gruntsgabala ēku situācija 1766. g.

no četrām celtnēm (*Sk. 12. attēlu*): pie Kungu ielas bija uzcelta dzīvojamā māja, tai blakus līdz Rīdziņas kanālam pildrežģī būvēta iebrauktuve. Pagalmā, gar kanālu, gandrīz visas gruntsgabala rietumu robežas garumā stiepās pildrežģa konstrukcijā celts sānu korpus. Dziļumā, pie gruntsgabala dienvidu robežas, atradās neliela pildrežģa konstrukcijas noliktavas ēka. Apkārt pagalmam, vietās, kur nebija celtnu, stiepās pildrežģī mūrēts, 79 pēdas<sup>38</sup> garš žogs.<sup>39</sup>

<sup>34</sup> LVVA, 1390. f., 2. apr., 302. l., 31. lp.

<sup>35</sup> Turpat, 2909. f., 1. apr., 883. l.

<sup>36</sup> Turpat, 1390. f., 3. apr., 3. l., 28. – 30. lp.

<sup>37</sup> Pēteris Hainrihs Blankenhāgens dzimis Tallinā 1723. g. 3. oktobrī. 1761. g. 17. septembrī viņu ievēlēja par Rīgas Lielās ģildes dokmani, 1763. g. 27. janvārī – par Lielās ģildes vecāko, 1784. g. 6. oktobrī viņš kļuva par Rātes locekli un pildīja guberņas maģistrāta asesora pienākumus. Miris 1794. g. 7. janvārī. *Verzeichniss der Ältermänner, Aeltesten und Dockmänner der Großen Gilde in Riga // Monumente Livoniae Antiquae. – Vierter Band. – Riga und Leipzig, 1844. – S. 538.*

<sup>38</sup> 24,49 m.

<sup>39</sup> LVVA, 1390. f., 3. apr., 3. l., 30. lp.

Dzīvojamā ēka protokolā raksturota kā 72 pēdas<sup>40</sup> gara un 45 pēdas<sup>41</sup> plata divstāvu (pirmais stāvs izvietojās puspagrabā) mūra ēka ar kārniņu jumtu. Dzīvojamās telpas bija izbūvētas arī stāvā.

Puspagrabā varēja noiet pa nelielām kāpnēm. Šeit atradās divas virtuves ar skursteni un divi velvēti pagrabi. Telpu grīdas izklātas ar pelēkām flīzēm.

Nokļūt otrā stāva telpās varēja pa divām kāpnēm: vienas no tām atradās ielas puses priekšnamā, otras – pagalma puses priekšnamā, kas bija uzbūvēts visā ēkas augstumā, ar nelielām, vaļējām noejas kāpnēm. Otrajā stāvā izvietojās piecas istabas un pieci kambari. Telpām bijušas apmestas sienas un ģipša tehnikā veidoti griesti. Tā kā dokumentā lietots termins “gemalte”,<sup>42</sup> nav skaidrs, vai sienas un griesti ir tikai krāsoti, vai šeit bijuši arī gleznojumi. To, ka dzīvojamās telpas bijušas samērā greznas, norāda protokolā vairākkārt pieminētās divviru un vienviru ozolkoka stiklotas durvis ar misiņa rokturiem, ozolkoka logu aplodas un rāmji, kā arī baltās podiņu krāsnis. Dzīvojamās telpās grīdas bijušas klātas ar dēļiem, bet priekšnamos – ar flīzēm.

Ēkas pagalma puses priekšnamā atradās kāpnes uz jumta stāva telpām. Šeit bija trīs istabas – pa vienai katrā ēkas galā, kuras izgaismoja jumta zelmiņa logi; trešā telpa – kabinets – atradās centrā, jumta vidusdaļas izbūvē. Abas gala istabas apsildīja baltu podiņu krāsnis, bet kabinetu – melnu podiņu krāsns. Omulībai un komfortam kalpoja arī šajā stāvā uzmūrētie divi kamīni.

Protokola noslēgumā pieminēts, ka “mājas ieejas durvju priekšā ir kāpnes ar apmalēm un balkonu”. Ļoti augstā taksācijas vērtība – 150 Alb. dālderī (tajā pat laikā mūra kāpnes pagalma pusē novērtētas par 20 Alb.d.) liecina, ka tās bijušas greznas, ar izteiktu parādes raksturu. Tas, savukārt, liek domāt, ka reprezentālā ieeja atradies centrā pie galvenās, Kungu ielas fasādes. Salīdzinot taksācijas protokolā minētos izmērus ar šodienas plānu, jāsecina, ka nelielā piebūves pie tagadējās 13. janvāra ielas 1766. g. vēl nebija. To, lai izveidotu jaunu ieeju no ielas puses mājā, uzcēla īsi pēc 1780. g.<sup>43</sup> Tad arī likvidēja agrākās kāpnes un galveno ieeju ēkas ielas fasādē aizstāja ar divām logu ailām.

---

<sup>40</sup> 22,32 m.

<sup>41</sup> 14 m.

<sup>42</sup> “gemalte” vācu val. – krāsots, gleznots.

<sup>43</sup> LVVA, 1390. f., 2. apr., 302. l., 44. lp.

Toreizējā pagalma ēka pie gruntsgabala rietumu robežas bija vienstāvu, 108 pēdas<sup>44</sup> gara un 18 pēdas<sup>45</sup> plata, segta ar kārniņu jumtu. Vienu daļu no ēkas aizņēma brūzis ar istabu un virtuvi, tālāk izvietojās zirgu stallis sešiem zirgiem un ratnīca. Iebrauktuve no Kungu ielas pagalmā bija 30 pēdas<sup>46</sup> gara un 18 pēdas<sup>47</sup> plata, lēzeni velvēta telpa. Celtnes jumts klāts ar kārniņiem. Pagalma dziļumā, “pie mazās ieliņas” atradās 34 pēdas<sup>48</sup> gara, 21 pēdu<sup>49</sup> plata pildrežģa konstrukcijā būvēta noliktava. Vēlāko pārbūvju laikā to nojauca.

Celtnes bez būtiskām izmaiņām kalpoja Pēterim Heinriham fon Blankenhāgenam vēl gandrīz divdesmit gadus. Apjomīgākus būvdarbus viņš uzsāka tikai 1780. g. 26. martā viņš lūdza Rīgas Ķemerejas tiesai atļauju “ēkai Kungu ielas galā piebūvēt blakus korpusu vaļņa pusē, kur līdz šim pagalmu noslēdza pildrežģa konstrukcijas žogs.”<sup>50</sup> 72 pēdas<sup>51</sup> garā jaunbūve aizņēma pagalma austrumu malu no ielas nama līdz gruntsgabala DA stūrim. Mājā izbūvēja divas dzīvokļus un caurbrauktuvi, kas veda uz tagadējo 13. janvāra ielu.<sup>52</sup> Darbi ilga trīs gadus. Šajā laikā īpašnieks, kā turpinājumu aprakstītajai, uzcēla arī māju gar gruntsgabala dienvidu robežu, pretim galvenajai iebrauktuvei. To apliecina 1783. g. ieraksts ugunsapdrošināšanas kadastra grāmatā, kur abas jaunuzceltās ēkas novērtētas par 1382 Alb. dālderiem.<sup>53</sup>

Vienlaicīgi pārbūves tika veiktas arī pagalma pretējā – rietumu malā. 1780. g. Pētera Heinriha Blankenhāgena gruntsgabalam pievienoja  $1\frac{3}{4}$  kvadrātrikstes<sup>54</sup> lielu trīsstūrveida konfigurācijas piegriezumu no Rīdziņas kanālam otrā pusē esošā gruntsgabala<sup>55</sup>. Teritoriālais ieguvums bija visai neliels, bet ar to pietika, lai blakus jau esošajam, galvenajam ielas namam pie Kungu ielas, atstājot nepieciešamo telpu iebrauktuvei, varētu uzcelt otru, reprezentablu trīsstāvu namu. Izvēloties celtnes novietni, īpašnieku neatbaidīja apstākļi, ka ēkas viens posms jāceļ pāri bijušajam

---

<sup>44</sup> 32,4 m.

<sup>45</sup> 5,58 m.

<sup>46</sup> 9,3 m.

<sup>47</sup> 5,58 m.

<sup>48</sup> 7,14 m.

<sup>49</sup> 6,21 m.

<sup>50</sup> LVVA, 1382. f., 2. apr., 59. l., 152. – 154. lp.

<sup>51</sup> 22,32 m.

<sup>52</sup> LVVA, 1382. f., 2. apr., 59. l., 152. – 154. lp.

<sup>53</sup> Turpat, 2692. f., 2. apr., 8. l., 27. lp.

<sup>54</sup> 24,79 m<sup>2</sup>.

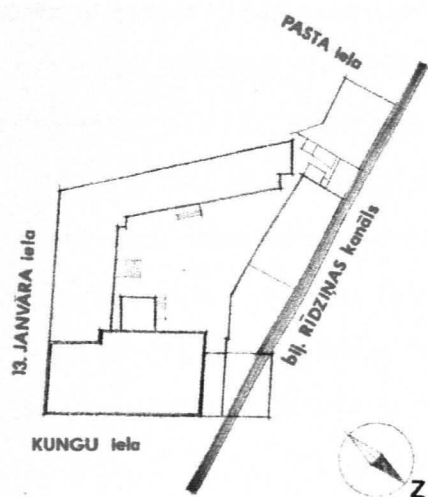
<sup>55</sup> LVVA, 1390. f., 2. apr., 302. l., 31. lp.

Rīdziņas kanālam. Kaut arī to aizbēra, mājas turpmākai lietošanai tas radīja lielas neērtības. Kā turpinājumu ielas trīsstāvu namam, uzcēla arī trīsstāvu korpusu gar gruntsgabala rietumu robežu, nojaucot šeit esošo veco vienstāvu, pildrežģa konstrukcijas saimniecības ēku. Jaunās celtnes pirmajā stāvā iekārtoja alus darītavu, saimes istabu, noliktavu, nelielu zirgu stalli 6 zirgiem un ratnīcu, bet otro un trešo stāvu aizņēma dzīvokļi.<sup>56</sup> Celtnes galā uzbūvēja vēl vienu divstāvu mūra saimniecības ēku ar velvētu pagrabu, kuras pirmajā stāvā izvietojās zirgu stallis, šķūnis, noliktava un neliela dzīvojamā telpa ar virtuvi, bet otro stāvu izmantoja siena glabāšanai. Pēdējo, pagalma malā pie Lielās Dzirnau ielas uzcēla nelielu vienstāvu mūra noliktavu.

1894. g. namus mantoja iepriekšējā īpašnieka dēls – Vilhelms fon Blankenhāgens (*Wilhelm von Blankenhagen*). 1808. g. tos nopirka Lielās Ģildes tirgotājs Georgs Ports (*Georg Poort*).<sup>57,58</sup> 1833. g. viņš nolēma pārdot savu īpašumu guberņas valdei, taču sarunas ieilga. 1837. g. 27. janvārī īpašnieks nomira, un pirkšanas pārdošanas līgumu 1839. g. noslēdza ar viņa atraitni.

## 5. Ēku pielāgošana guberņas pasta kantora vajadzībām.

Guberņas pasta kantora rīcībā nonāca septiņu ēku komplekss. (*Sk. 13. attēlu*).



13. Attēls. Gruntsgabala apbūve 1766. g.

Pagalma priekšējā daļā, pie Kungu ielas atradās galvenā dzīvojamā māja, kas bija uzcelta jau 1766. g., tai labā pusē – 1780. g. celtā trīsstāvu dzīvojamā ēka. Starp abām celtnēm izvietojās galvenā iebrauktuve pagalmā. Gruntsgabala dziļumā, visapkārt pagalmam izkārtojās mazāk reprezentablās saimniecības un dzīvojamās ēkas: labajā (rietumu) pusē atradās trīsstāvu dzīvojamā māja, tai galā – divstāvu saimniecības ēka.

<sup>56</sup> Turpat, 10. f., 1. apr., 554. l., 7. lp.

<sup>57</sup> Georgs Ports 1812. g. 23. septembrī tika ievēlēts par Lielās ģildes dokmani, 1814. g. 2. februārī – par Lielās ģildes vecāko. *Verzeichniss...*

<sup>58</sup> LVVA, 1390. f., 3. apr., 3. l., 28. – 30. lp.

Kreisajā (austrumu) pusē, gar tagadējo 13. janvāra ielu bija divstāvu dzīvojamā ēka un izbrauktuve uz 13. janvāra ielu. Vēl viena divstāvu dzīvojamā māja atradās pašā gruntsgabala dziļumā, pāri pagalmam, pretim galvenajai iebrauktuvei no Kungu ielas. Pagalma labā stūrī, pie tagadējās Pasta ielas stāvēja neliela noliktava.

Tiklīdz bija nokārtotas ēkas pirkšanas formalitātes, Guberņas celtniecības komisija sāka izstrādāt nepieciešamos rasējumus un tāmes, lai ēkas varētu pārbūvēt un pielāgot pasta kantora vajadzībām. Darbus vispirms paredzēja veikt galvenajā dzīvojamā ēkā un divos pagalma divstāvu korpusos (gar 13. janvāra ielu un pretim iebrauktuvei).

Gruntsgabala reprezentablākās celtnes lomu arī turpmāk saglabāja vecā dzīvojamā māja pie Kungu ielas. Šeit iekārtoja guberņas pastmeistara dzīvokli. Lai telpas paplašinātu, likvidēja esošo jumta izbūvi un uzbūvēja vēl vienu, 11 pēdas<sup>60</sup> augstu stāvu.<sup>61</sup> Jaunais, ar skārdu pārklātais jumts bija ievērojami lēzenāks, ar mezonīnu Kungu ielas pusē. Daļēji mainot agrāko telpu plānojumu, izremontēja arī abus ēkas apakšējos stāvus. Pārmūrēja krāsnis un skursteņus, mainīja, laboja un pārkrāsoja grīdas, sienas un griestus, kur nepieciešams, ielika jaunus logu un durvju rāmjus un durvju vērtnes. Izlaboja mājas fasādes: bojāto apmetumu daļēji nodauzīja un apmeta no jauna. Mūra daļas nokrāsoja dzeltenos un baltos toņos, bet metāla izstrādājumus (jumta segumu, notekcaurules, utt.) pārklāja ar zaļu eļļas krāsu. Piebūvei mājas austrumu galā koka kāpnes aizstāja ar četriem akmens pakāpieniem. Otrajā stāvā, izejā uz balkonu, ielika jaunas stiklotas durvju vērtnes, izlaboja un pārkrāsoja balkona margas.<sup>62</sup>

Lai pasta kantora vajadzībām pielāgotu pagalma austrumu puses divstāvu korpusu, bija nepieciešams būtiski mainīt iekšējo plānojumu. Ēkas pirmajā stāvā, kur līdz šim bija 3 dzīvojamās istabas un noliktava, iekārtoja 336 kvadrātpēdas<sup>63</sup> lielu guberņas pastameistara ekspedīcijas telpu; tai no vienas puses pieslēdzās 169 kvadrātpēdas<sup>64</sup> lielā pasta seifa telpa, bet no otras puses 280 kvadrātpēdu<sup>65</sup> lielā apspriežu zāle. Pie pēdējās atradās 121<sup>66</sup> kvadrātpēdu liels pastmeistara

---

<sup>60</sup> 3,41 m.

<sup>61</sup> LVVA, 10. f., 1. apr., 554. l., 8. lp.

<sup>62</sup> Turpat.

<sup>63</sup> 30,24 m<sup>2</sup>.

<sup>64</sup> 15,21 m<sup>2</sup>.

<sup>65</sup> 25,20 m<sup>2</sup>.

<sup>66</sup> 10,89 m<sup>2</sup>.

kabinets, aiz tā arhīvs. Celtnes otro stāvu, kur līdz šim, bija sešas dzīvojamās istabas, turpmāk izmantoja kā pastmeistara palīga dzīvokli.<sup>67</sup>

Jaunajām pasta funkcijām pielāgoja arī ēku pretim galvenajai iebrauktuvei. Pirmajā stāvā, pārbūvējot agrāko ratnīcu un noliktavas, ierīkoja telpas vēstuļu un paku pieņemšanai un nosūtīšanai.<sup>68</sup> Vēstuļu ekspedīcijas zāle atradās korpusa austrumu galā, ar ieeju no tagadējās 13. janvāra ielas, bet pakas pieņēma un nosūtīja rietumu daļas telpā. Septiņās telpās mājas otrajā stāvā iekārtoja pasta ierēdņu dzīvokļus.<sup>69</sup>

1840. g. pārbūvēja galveno iebrauktuvi no Kungu ielas – nojauca veco velvi un uzmūrēja horizontālu dzegu, kuru pārklāja ar skārdu un nokrāsoja zaļā krāsā. Vecās koka vārtu vērtnes aizstāja ar kaltiem dzelzs režģa vārtiem.<sup>70</sup> Apkārt pagalmam 23 ½ pēdu<sup>71</sup> garumā izklāja 3 pēdas<sup>72</sup> platu un 4 collas<sup>73</sup> biezu Ārensburgas smilšakmens trotuāru. No tā paša materiāla 6 ½ pēdas<sup>74</sup> platu trotuāru 13 pēdu<sup>75</sup> garumā izveidoja gar Kungu ielu, bet vaļņa pusē (gar tagadējo 13. janvāra ielu) jaunais trotuārs bija 3 ½ pēdas<sup>76</sup> plats un 16 ½ pēdas<sup>77</sup> garš.

1841. g. rudenī galvenie remontdarbi trīs nozīmīgākajās ēkās bija pabeigti. 28. oktobrī celtniecības departaments par to ziņoja Vidzemes civilgubernatoram Georgam Frīdriham baronam fon Felkerzāmam (*Georg Friedrich von Foelkersam*) un lūdza organizēt darbu pieņemšanas komisiju. Apskates slēdzienā par padarīto būtisku iebildumu nebija, taču tika atzīmēts, ka “ir nepieciešams vēlreiz pārkrāsot iekštelpu sienas, durvis un logu rāmjus. Darbus varēs izdarīt tikai pēc vairākiem mēnešiem, jo šobrīd sienas ir mitras un tām jāļauj izžūt.”<sup>78</sup>

Kamēr remontu pilnīgi pabeidza, pienāca 1842. g. vasara. Jūnijā Vidzemes ģenerālgubernators Karls Magnus barons fon der Pālens (*Carl Magnus Baron von der Pahlen*) izdeva pavēli, ka “Rīgas guberņas pasta kantorim jāpārceļas uz

<sup>67</sup> LVVA, 7430. f., 1. apr., 179. l., 69. lp.

<sup>68</sup> Turpat, 3. f., 1. apr., 1610. l., 111. lp.

<sup>69</sup> Turpat, 7430. f., 1. apr., 179. l., 52. – 57. lp.

<sup>70</sup> Turpat, 10. f., 1. apr., 554. l., 47. lp.

<sup>71</sup> 7,28 m.

<sup>72</sup> 0,93 m.

<sup>73</sup> 10,16 cm.

<sup>74</sup> 2,01 m.

<sup>75</sup> 4,03 m.

<sup>76</sup> 1,08 m.

<sup>77</sup> 5,11 m.

<sup>78</sup> LVVA, 10. f., 1. apr., 554. l., 49. lp.

jaunajām ēkām un, sākot no 22. jūnija, šeit tiks izdarītas visas pasta operācijas, – kā vēstuļu un cita veida korespondences pieņemšana un izsniegšana, tā arī pasta un pasažieru pārvadāšana.<sup>79</sup>

Jau pasta darbības laikā jaunajām funkcijām pielāgoja un pārbūvēja ēkas pagalma rietumu pusē, kur ierīkoja kantora zemāko dienesta pakāpju ierēdņu dzīvokļus un viesnīcu.<sup>80</sup> Darbi notika divos posmos: vispirms izveidoja telpas pasta ierēdņu dzīvokļiem. Šim nolūkam par vienu stāvu paaugstināja trīsstāvu namu pie Kungu ielas un tam blakus esošo trīsstāvu pagalma ēku. Vienlaicīgi pārbūvēja celtnes pirmajā stāvā izvietoto melno virtuvi, zirgu stalli un nelielās noliktavas.<sup>81</sup> Darbi ilga no 1842. g. augusta līdz 1843. g. septembrim un izmaksāja 8000 sudraba rubļu.<sup>82</sup>

Jautājumu par viesnīcas iekārtošanu pasta kantora vadība sāka risināt 1843. g. pavasarī. Divstāvu saimniecības ēku pagalma rietumu malā, kas stāvēja cieši blakām tikko pārbūvētajam namam, nojauca, un pēc gubernas arhitekta Ādamsona (*Adamson*) projekta,<sup>83</sup> tās vietā uzcēla trīsstāvu dzīvojamo namu.<sup>84</sup> Ēkas sienas un pagraba velves mūrēja no ķieģeļiem. Ar tiem izklāja arī pagraba grīdas. Telpu apsildīšanai uzmūrēja krievu tipa krāsnis, bet katra stāva virtuvē – pavardus. Visi sildķermeņi bija savienoti ar diviem skursteņiem. Istabu apdare bija ļoti vienkārša – apmesti un balsināti griesti, ar krīta-līmes krāsām pārklātas sienas, dēļu grīdas. Arī fasādes noformējumā nebija nekā grezna – tās bija apmestas un gaiši krāsotas. Pārbūvi, kas izmaksāja ap 9000 sudraba rubļu, pabeidza 1846. g.<sup>85</sup> Līdz ar to pasta kantora vajadzībām varēja izmantot visas gruntsgabala ēkas.

20. gs. sākumā Galvenā gubernas pasta kantora vajadzībām pēc arhitekta L. Novikova (*Л. Новиков*) projekta sāka celt jaunu ēku Teātra (tagad Aspāzijas) bulvāra un Suvorova (tagad Kr. Barona) ielas stūrī.<sup>86</sup> 1904. g. jaunbūve bija pabeigta, iestādes administrācija un kalpotāji pārcēlās uz turieni un Kungu ielas namus pārdeva privātpersonām.

---

<sup>79</sup> Turpat, 3. f., 1. apr., 1610. l., 88. lp.

<sup>80</sup> Turpat.

<sup>81</sup> Turpat.

<sup>82</sup> Turpat, 7430. f., 1. apr., 179. l., 70. lp.

<sup>83</sup> Turpat, 10. f., 1. apr., 554. l., 52. lp.

<sup>84</sup> Turpat, 751. l., 42. lp.

<sup>85</sup> Turpat, 10. f., 1. apr., 354. l., 174. lp.

<sup>86</sup> Šī pasta un telegrāfa kantora ēka gāja bojā otrā pasaules kara gados.

## 6. Celtņu izmantošana pēc 1904. gada.

No 1908. līdz 1913. g. ēkas piederēja Edgaram fon Rikeram (*Edgar von Ricker*).<sup>87</sup> Īpašnieks lielākajā daļā īres dzīvokļus un dažādas darbnīcas, bet pats apdzīvoja tikai galveno dzīvojamo māju pie Kungu ielas. Tomēr arī šis ēkas pirmais stāvs tika izmantots komerciāliem mērķiem; pēc nelielas pārbūves 1908. g. arhitekts Vilhelms Bokslafs (*Wilhelm Bockslaff*), te iekāroja vairākus veikalus.<sup>88</sup> No 1913. g. līdz pat otrajam pasaules karam celtņu īpašnieks bija Augusts Vite.<sup>89</sup> Telpu iznomāšana turpinājās. Bez īres dzīvokļiem, te atradās vairākas darbnīcas un nelieli uzņēmumi: austrumu korpusa pirmajā stāvā 1920. g. iekārtoja ziepju vāritavu, tā darbojās līdz 1940. g.; otrajā stāvā divās telpās bija šokolādes vārīšanas darbnīca, 1930. g. te sāka izgatavot mākslīgo medu. Tepat no 1922. līdz 1940. g. darbojās arī parfimērijas preču izgatavošanas uzņēmums.<sup>90</sup> Pagalma korpusā, pretim galvenajai iebrauktuvei otrajā stāvā līdz pat 1940. g. bija tipogrāfija, bet pirmajā stāvā – maizes ceptuve. Vairākas nelielas darbnīcas, kā zārku piederumu, metāla vainagu un vīļu izgatavošanai, bija iekārtotas arī pagrabtelpās.<sup>91</sup>

Apskatāmās ēkas cieta Otrā pasaules kara laikā: 1944. g. rudenī šeit plosījās plašs ugunsgrēks, un pilnīgi izdega pagalma rietumu puses korpus. Pārējās celtnēs uguni izdevās nodzēst, tādēļ bojājumi bija mazāki. Pēc kara kompleksa ēkas atjaunoja un tajās izbūvēja dzīvokļus.

80. gadu sākumā entuziastu balstīta un pilsētas iestāžu apstiprināta, radās ideja – ēkās iekārtot Latvijas pasta muzeju. Tika izstrādāts arī atbilstošs projekts, taču tā realizācijai pietrūka spēka un līdzekļu. Šobrīd jau ir nojaukts kompleksam piederošais 1780. g. uzceltais četrstāvu nams pie Kungu ielas un tam pieguļošā saimniecības ēka. Raugoties uz pārējām ēkām, māj bažas, ka visai drīzā nākotnē par tām liecinās tikai atmiņas un dokumenti.

---

<sup>87</sup> LVVA, 2761. f., 3. apr., 305. l., 3. lp.

<sup>88</sup> Turpat, 10 lp.

<sup>89</sup> Turpat, 12 lp.

<sup>90</sup> Turpat, 17. lp.

<sup>91</sup> Turpat, 22. lp.



Guberņas pasta kantoris, kas atradās Rīgā bija galvenā pasta organizācijas pārvaldes iestāde Vidzemē. Tā radās vienlaicīgi ar regulāru pasta sakaru izveidošanos. Iestādes uzdevums bija koordinēt pārējo guberņas pasta kantoru darbu un nodrošināt ātrus, drošus un regulārus pasta sakarus; Rīgas guberņas pasta kantoris pārsūtīja ne vien Vidzemes iedzīvotājiem domāto korespondenci, bet arī sūtījumus no Krievijas uz Rietumu valstīm un pretējā virzienā.

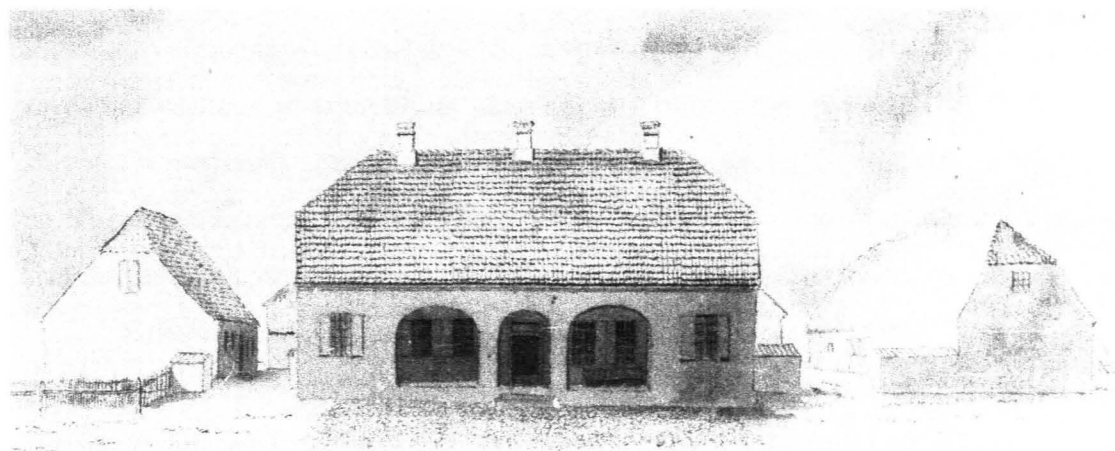
17. gs. guberņas pasta kantoris atradās pirmā Rīgas pastmeistara Jakoba Bekera celtajā privātmājā Kungu un L. Monētu ielas stūrī. 18. gs. pirmajā pusē vairāk kā pusgadsimtu telpu nomāja ēkā, kas atradās Tirgoņu un Krāmu ielas stūrī, 1780. g. iestādes vajadzībām nopirka namu Kaļķu un Ķēniņu ielas stūrī, bet 1839. g. – Kungu ielā Nr. 33.

Gruntsgabalu Rīgā, Kungu ielā Nr. 33 nosprauda 1743. g. Pirmais tā īpašnieks Heinrihs fon Blankenhāgens; viņš šeit uzbūvēja ēku kompleksu ar galveno dzīvojamo māju pie Kungu ielas un piecām saimniecības ēkām, kas grupējās ap iekšējo pagalmu.

1839. g. ēkas pielāgoja guberņas pasta kantora vajadzībām. Pēc nepieciešamajām pārbūvēm galvenajā dzīvojamā mājā iekāroja guberņas pastmeistara dzīvokli, bet agrākajās saimniecības ēkās izveidoja dažādas pasta funkcijām nepieciešamās telpas. 1904. g. Guberņas pasta kantoris pārcēlās uz jaunu, speciāli šai iestādei celtu ēku, bet Kungu ielas nami turpmāk piederēja dažādām privātpersonām, kas tās izīrēja nelieliem veikaliņiem, darbnīcām un dzīvokļiem. Kā daudzdzīvokļu namu celtnes izmantoja arī pēc Otrā pasaules kara.

Kaut šodien no gruntsgabalu ēku kādreizējā krāšņuma dabā vairs gandrīz nekas nav saglabājies, vēstures avoti un dokumenti pierāda, ka celtnēm piemīt ievērojama vēsturiska vērtība. No kādreiz Rīgā guberņas pasta kantora vajadzībām izmantotajām ēkām tā ir vienīgā, kas saglabājusies līdz mūsdienām. Vairāk kā pusgadsimta te atradās Vidzemes sakaru tīkla galvenais mezgla punkts, kas sniedza Rīgas un Vidzemes iedzīvotājiem plašas komunikācijas iespējas gan ar austrumu gan rietumu zemēm un ļāva veiksmīgi iekļauties pasaules sociālekonomiskajos procesos.

## II EKSKURSS



**STRAUPES ZIRGU PASTA STACIJA –  
NOZĪMĪGS POSMS VIDZEMES PASTA  
SAKARU TĪKLĀ 17.–19. gs.**

## 1. Straupes zirgu pasta stacijas pārvalde un funkcijas.

Cēsu apriņķī, Straupes pagastā, 2,7 km Lielstraupes baznīcas un pils, agrākā Rīgas – Valmieras – Tērbatas – St. Pēterburgas pasta ceļa labajā pusē atrodas savdabīgs vēstures un arhitektūras piemineklis – bijusi zirgu pasta stacija. Šodien ēku komplekss pazīstams ar nosaukumu “Vecpasts.” Straupes zirgu pasta stacija bija viens no Vidzemes sakaru tīkla punktiem, tās veidošanos un funkcijas noteica konkrēti sabiedriski-ekonomiskie apstākļi un Vidzemes sakaru attīstības vispārējie faktori.

Straupē pasta zirgu maiņas vieta tika izveidota 17. gs. pirmajā pusē, vienlaicīgi ar pirmās pasta līnijas no Rīgas uz Tartu darbības uzsākšanu. Tā atradusies Braslas krogā, netālu no tāda paša nosaukuma upes, iespējams, vietā vai visai netālu no tās, kur atradās vēlāko gadsimtu pasta stacija.

Novietne pie galvenā Vidzemes pasta ceļa noteica Straupes pasta stacijas attīstību un izaugsmi. Cauri šai stacijai tika pārsūtīta gan uz Zviedrijas, gan arī kopš 18. gs. – uz Krievijas galvaspilsētu adresētie sūtījumi. 18. gs. beigās, kad izveidojās draudžu pasts, Straupes pasta stacijā korespondenci izsniedza ne tikai Straupes, bet arī Turaidas, Vainižu, Dikļu, Umurgas draudžu iedzīvotājiem. 18. gs. otrajā pusē tiešā pasta līnija savienoja Straupes pasta staciju ar Limbažiem, kur jau samērā agri bija iekārtots pasta kantoris. Kad 1788. g. to likvidēja<sup>1</sup>, pasta sakarus ar Limbažiem uzturēja draudžu kurjeri. 1845. g., izpildot Limbažu rātes vairākkārtējus lūgumus, Gubernas valde izdeva rīkojumu par valsts pasta kantora atvēršanu Limbažos, taču ar noteikumu, ka vietējai bruņniecībai jāierīko šeit arī neliela pasta stacija ar diviem pāriem zirgu, kas varētu regulāri pārvadāt pastu uz Straupi un atpakaļ.<sup>2</sup> Vietējie muižu īpašnieki pasākumā ieguldīt līdzekļus nesteidzās. 1847. g. landtāgs nolēma, ka “pasta kantora ierīkošanā galvenā ieinteresētā puse ir Limbažu pilsēta. Sūtījumu

---

<sup>1</sup> LVVA, 1. f., 6. apr., 1011. l., 1. lp.

<sup>2</sup> Turpat, 3. f., 1. apr., 2181. l., 1. lp.

transportēšana no Straupes uz Limbažiem, jāuztic Straupes pasta stacijai, par ko Limbažu maģistrātam jāmaksā stacijas komisāram viņa noteiktā cena – 150 sudraba rubļus gadā.<sup>3</sup> Sarakste un līdzekļu avotu meklēšana ilga divus gadus; tikai 1849. g. 1. novembrī Iekšlietu ministrija nosūtīja Vidzemes ģenerālgubernatoram Aleksandram Suvorovam-Rimņiksi (*Княз Суворов-Римникски Александр Аркадьевич*) atļauju “izveidot valsts nozīmes pasta sakaru līniju starp Limbažiem un Straupi. Parastā pasta sūtījumus vienu reizi nedēļā turp un atpakaļ transportēt ar diviem zirgiem atļauts Straupes pasta stacijai; samaksu komisāram – 150 sudraba rubļi – drīkst kompensēt no ienākumiem par parastā pasta pārvadāšanu, trūkstošā summa jāpiemaksā Limbažu pilsētai un apkārtējo draudžu iedzīvotājiem.”<sup>4</sup> Pasta līnija sāka darboties 1850. g. 20. maijā.<sup>5</sup> Tā paša gada 15. augustā Limbažos atvēra arī pasta kantori, kurā vienu dienu nedēļā pieņēma un izsniedza dažāda veida korespondenci.<sup>6</sup> Sākot ar 1852. g. 1. janvāri sūtījumus sāka pārvadāt divas reizes nedēļā.<sup>7</sup> Pēc desmit gadiem – 1862. g. 1. jūnijā Limbažos par pilsētas līdzekļiem atvēra arī valsts nozīmes pasta staciju<sup>8</sup>, tas ļāva pasta kurjeriem nodrošināt regulāru, ikdienas pasta satiksmi.

Līdz ar pasta līnijas izveidošanu no Limbažiem uz Straupi, neērta kļuva līdzšinējā kārtība, kad Cēsu pilsētas sakarus ar Rīgas – St. Pēterburgas ceļu nodrošināja Lenču stacija. Arvien akūtāka kļuva vajadzība pēc valsts nozīmes pasta līnijas<sup>9</sup> starp Straupes pasta staciju un Cēsīm, kā rezultātā pasta ceļu starp abām Vidzemes pilsētām varētu iztaisnot un saīsināt. Jautājumam risinājumu deva Rīgas – Pleskavas šosejas būve un pasta ceļa Veselava (pie Pleskavas šosejas) – Cēsis – Straupe izveidošana. Uzdevums – izbūvēt valsts nozīmes pasta ceļa prasībām atbilstošu maģistrāli – bija jāveic par Cēsu un Valmieras apriņķu muižu un zemnieku

---

<sup>3</sup> Turpat, 31. lp.

<sup>4</sup> Turpat, 1. f., 8. apr., 17. l., 59. lp.

<sup>5</sup> Turpat, 62. lp.

<sup>6</sup> Turpat, 64. lp.

<sup>7</sup> Turpat, 72. lp.

<sup>8</sup> Turpat, 4. f., 2. apr., 15801. l.

<sup>9</sup> Šajā laikā senais ceļš no Cēsīm uz Straupi bija iekļauts vietējās – apriņķa nozīmes ceļu kategorijā. Tā tehniskais stāvoklis neatbilda valsts nozīmes ceļu prasībām un tas kalpoja tikai draudžu pasta pārvadāšanai.

līdzekļiem. Attiecīgu Iekšlietu ministrijas pavēli izdeva 1857. g. 2. jūlijā,<sup>10</sup> kurā būvdarbu izpildes termiņš tika noteikts 1858. g. 1. augusts. Par 13 km garā posma no Veselavas līdz Cēsīm un vēl tālāk līdz Gaujai būvēšanu bija jāatbild Cēsu, bet par tālākajiem 18 km no Raiskuma tilta līdz Straupei – Valmieras apriņķa bruģu tiesai. Cēsnieki pasta maģistrāles izveidošanā bija ļoti ieinteresēti un īsā laikā bez kurnēšanas uzbūvēja divus jaunus tiltus – pār Vaives un pār Raunas upīti, veica nepieciešamos planēšanas darbus, veco ceļu visā garumā paplašināja, nostiprināja tā segumu un abās pusēs izraka jaunus grāvjus. Noteiktajā termiņā darbi posmā no Veselavas līdz Cēsīm bija pabeigti.

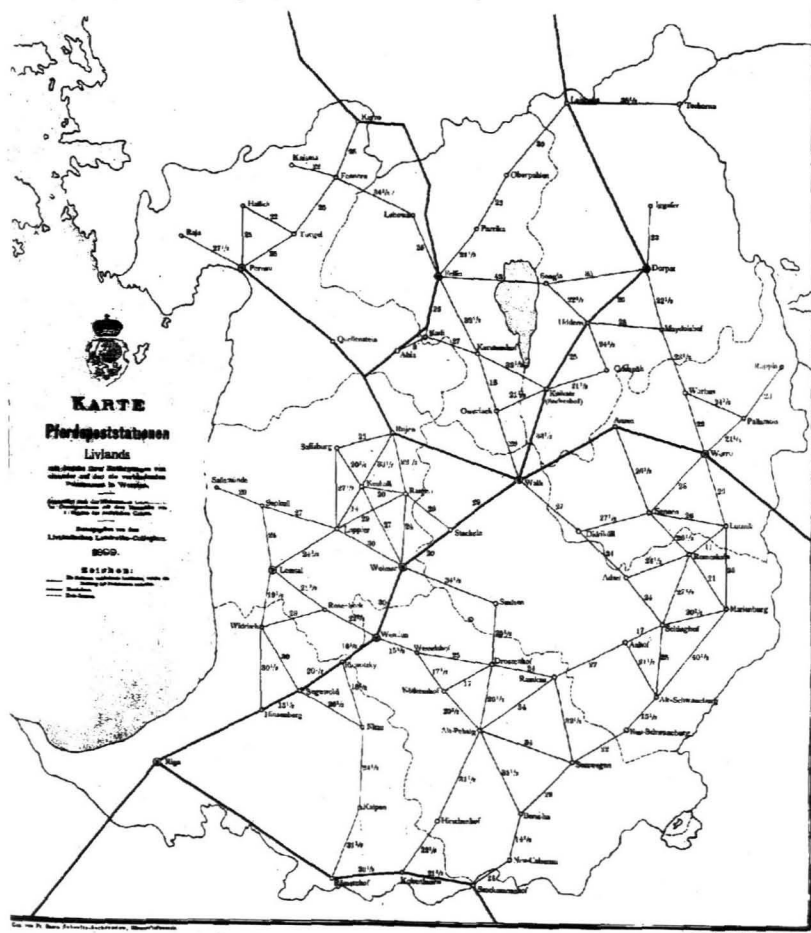
Ievērojami sarežģītāk būvdarbi risinājās tālākajā daļā – no Gaujas līdz Straupei. Pēc sastādītā aprēķina tikai ceļa uzlabošanas darbiem bija nepieciešami 13365 rubļi<sup>11</sup>, bet grūtākais uzdevums bija jauna tilta būve esošā Raiskuma prāmja vietā. Vērā ņemams arī apstāklis, ka vietējo muižu – Ungurmuižas, Auciema, Lielstraupes un Raiskuma – īpašniekiem, kam ceļa būvē bija jāiegulda vislielākie līdzekļi, jaunveidojamā pasta līnija nekādas papildus ērtības nesolīja, jo posmā no Straupes līdz Cēsīm starpstacijas nebija paredzētas, bez tam visai ērti sasniedzams bija Rīgas – St. Pēterburgas pasta ceļš, kā arī Straupes un Lenču pasta stacijas. Nevēlēšanās izdot līdzekļus izpaudās sūdzībās Vidzemes gubernatoram un plašā, ilglaicīga sarakstē par būvdarbu lietderīgumu un līdzekļu iegūšanas avotiem. Nelietderīgā korespondences apmaiņā pienāca 1858. g. aprīlis, kad saņēmusi visai bargu Vidzemes, Kurzemes un Igaunijas ģenerālgubernatora rīkojumu, Valmieras bruģu tiesa reāli uzsāka darbu organizēšanu. Materiāli un darbaspēks bija jāsaģādā Straupes un Rubenes draudzes muižām:

Muiža	Baļķi, 4 asis	Akmeņi kubikasis	Salmi kubikasis
Lielstraupe	73	17	9
Mazstraupe	53	12	8
Stalbe	41	9	6
Ungurmuiža	30	6	5
Auciems	14	2	3
Raiskums	26	5	4
Daibe	17	3	3
Rozbeķi	45	10	4
Dauguļi	30	6	5
Augstroze	25	5	4

<sup>10</sup> LVVA, 4. f., 2. apr., 15116. l., 1. lp.

<sup>11</sup> Turpat, 14. lp.

Kaut arī darbi notika vairākos posmos vienlaicīgi un virzījās uz priekšu samērā ātri, noteikto termiņu ievērot neizdevās un par ceļa pabeigšanu Valmieras bruģu tiesa guberņas valdei varēja ziņot tikai 1858. g. 29. septembrī.<sup>12</sup> Neskatoties uz vairākkārtējiem guberņas valdes pieprasījumiem, tilts pāri Gaujai, šo būvdarbu laikā tā arī netika uzcelts. Vietējā bruņniecība atrada līdzekļus tikai Raiskuma prāmja paplašināšanai un tehniskai uzlabošanai, lai uz tā varētu uzbraukt pasta ekipāžas. Kaut visai bieži šī pārceļšanās pāri upei radīja nopietnas grūtības, tomēr 1859. g. 1. janvārī valsts nozīmes pasta līnija Straupe – Cēsis – Veselava uzsāka darbu.<sup>13</sup>



14. Attēls. Vidzemes zirgu pasta maršruti 1899. g.

70. gadu sākuma Rīgas – St. Pēterburgas pasta ceļa reorganizācijas rezultātā Straupes zirgu pasta stacija apkalpoja vairs tikai pasta maršrutu no Cēsīm uz Limbažiem. Nolūkā ceļu starp abām Vidzemes pilsētām iespējami iztaisnot un saīsināt, 1887. g. izveidoja jaunu pasta staciju Rozbeķos<sup>14</sup>; līdz ar ko Straupes pasta stacija tika likvidēta. (Sk. 14. att.).

Kopš no 1765. g.<sup>15</sup>, praktiski visu pastāvēšanas laiku, izņemot dažus gadus 19. gs. sākumā, par Straupes zirgu pasta stacijas darbu rūpējās privātpersonas – pasta komisāri, kas ar Vidzemes landrātu kolēģiju bija noslēgušas nomas līgumus, parasti

<sup>12</sup> Turpat, 72. lp.

<sup>13</sup> Turpat.

<sup>14</sup> Rigascher Almanach. – Riga, 1887 – S. 83.

<sup>15</sup> EAA, 291. f., 1. apr., 7841. l., 80. lp.

uz sešiem gadiem. Nomas princips zirgu pasta pastāvēšanas laikā sevi attaisnoja; uzskatāmi to 1820. g. Pasta departamentam iesniegtajā ziņojumā<sup>16</sup> izcēlis kāds Iekšlietu ministrijas ierēdnis: “..Tagad mūsu [Krievijas] pasta organizācijas uzdevums ir atrast līdzekļus un panākt, lai mūsu pasta stacijas būtu iekārtotas tikpat labā līmenī, kādā tās ir ārzemēs vai arī tepat mūsu Baltijas provincēs. Ir jāatzīst, ka galvenais iemesls to labajam līmenim galvenokārt ir katra pasta stacijas komisāra ciešā pārliecība, ka visu, ko viņš stacijā iekārtojis, var uzskatīt par savu īpašumu. Izpildot nomas līguma noteikumus, viņam nav jārūpējas, ka nākošā izsolē visas viņa pūles tiks iznīcinātas. Šī pārliecība liek katram komisāram pielikt visus spēkus, lai dažādi pilnveidotu pasta stacijas iekārtojumu; tas viss kalpo tikai viņa paša labumam. Un kas gan vairāk var mudināt cilvēku darboties, kā paša izdevīgums? Baltijas provinces, kur pasta staciju uzturēšana nodota cilvēkiem, kas veltījuši sevi šim darbam, var kalpot kā piemērs mūsu pasta staciju pārvaldniekiem..”<sup>17</sup>

Par Straupes zirgu pasta staciju rūpējušies sekojoši pasta komisāri:

1777. – 1779.	A. F. Alberlings ( <i>A. F. Alberling</i> )
1783. –	Heinrihs Vilhelms Millers ( <i>Heinrich Wilhelm Müller</i> )
1794. –	Heinrihsens ( <i>Heinrichsen</i> )
1805. – 1807.	Šteins ( <i>Stein</i> )
1808. – 1813.	Birkenfelds ( <i>Birkenfelds</i> )
1813. – 1818.	Špiglers ( <i>Spiegler</i> )
1818. – 1844.	Renands ( <i>Renand</i> )
1844. – 1855.	Štehmezers ( <i>Stechmeser</i> )
1857. –	Aleksandrs Kade ( <i>Alexander Kade</i> )

Nereti pasta komisāriem bez saviem tiešajiem pienākumiem bija jāpilda arī dažādi papildus uzdevumi, sevišķi, ja pa pasta ceļu brauca kāda augsta amatpersona. Darbības daudzveidību ilustrē 1764. g. 26. marta Landrātu kolēģijas rīkojums Rīgas – St. Pēterburgas pasta staciju komisāriem par Krievijas ķeizarienes Katrīnas II brauciena sagatavošanu:

“1. Visiem pie St. Pēterburgas ceļa esošo pasta staciju komisāriem jau 11. februāra rīkojumā un arī ar šo rīkojumu tiek uzlikts par pienākumu, izmantojot apkārtējo

<sup>16</sup> 19. gs. 20. gados arī Iekškrīvijā radās projekts par zirgu pasta staciju iznomāšanu privātpersonām un t. s. “brīvā pasta” veidošanu. Ziņojuma mērķis bija pārliecināt Pasta departamenta vadību par reformas priekšrocībām un nepieciešamību.

<sup>17</sup> РГИА, ф. 1289, оп. 1, д. 689, стр. 225.

muižu darba spēku un materiālus, salabot pasta staciju ēkas, likvidēt tur visus trūkumus un nekārtības, lai ķeizarienei būtu visas ērtības.

2. Raudzīties, lai visās pasta stacijās būtu ledus pagrabi, tur, kur tie sliktā stāvoklī, jāsalabo. Visi pagrabi jāpiepilda ar ledu. Ja gadījumā pasta stacijā tas nav iespējams, jāgriežas pie tuvāko muižu īpašniekiem un jālūdz viņiem muižā iekārtot labu ledus pagrabu.

3. Pasta staciju komisāriem tiek lūgts ķeizarienes vajadzībām ar vislielāko rūpību izbrūvēt pietiekoši daudz alus (gan vieglo, gan stipro) un to turēt ledus pagrabā. Ledus pagrabā paredzēt arī vietu, kur varētu novietot pārtiku ķeizarienes un viņas svītas vajadzībām.

4. Uz ķeizarienes atbraukšanas brīdi turēt gatavībā dažus lopus un mājputnus.

5. Sagatavot nepieciešamos piena, olu, sviesta krājumus.

6. Katrā stacijā turēt gatavībā 16 līdz 20 labu muižas zirgu ar labu iejūgu un kučieriem, no kuriem Majestāte varētu izvēlēties savai ekipāžai piemērotos.

7. Visā braucienā caur Vidzemi Majestāti pavadīs 2 landrāti; pirmajā robežpunktā viņu sagaidīs 6 kavalēristi, bet visās citās pasta stacijās – 2 kavalēristi. Brauciens varētu notikt jūnija mēnesī.”<sup>18</sup>

Pasta komisārs tieši bija pakļauts pasta direktoram, ar kuru bija jāsakāro zirgu un inventāra iegāde, viņam bija arī jāziņo par jebkuru remontu un jaunbūvju nepieciešamību.

Straupes zirgu pasta staciju pārraudzījuši sekojoši pasta direktori:

1803. – 1808.	fon Manekens ( <i>von Manecken</i> )
1808. – 1813.	fon Švannenbergs ( <i>von Schwannenberg</i> )
1815. – 1817.	fon Gersdorfs ( <i>von Gersdorf</i> )
1817. – 1828.	fon Hibenets ( <i>von Hübenett</i> )
1829. – 1833.	fon Lilienfelds ( <i>von Lilienfeldt</i> )
1840. – 1844.	fon Zivers ( <i>von Sievers</i> )
1844. – 1846.	fon Koskuls ( <i>von Kosküll</i> )
1846. – 1854.	fon Zivers ( <i>von Sievers</i> )
1854. –	fon Fēgezaks ( <i>von Vegesack</i> )
1855. – 1857.	fon Volfs ( <i>von Wolf</i> )
1857. –	fon Taube ( <i>von Taube</i> )
1873. –	fon Rozens ( <i>von Rosen</i> )

<sup>18</sup> LVVA, 2715. f., 1. apr., 297. l., 32. – 36. lp.



Gan pasta stacijas bijušo komisāru, gan stacijas direktoru galvenais uzdevums sagādāt visu nepieciešamo, lai nodrošinātu drošu, ātru un nepārtrauktu pasta sūtījumu transportu un sagādātu iespējamās ērtības ceļotājiem. Straupes pasta stacijas darba apjomu un ienākumus 18. gs. beigās ilustrē sekojoša tabula, kurā izmantotas ziņas no pasta komisāru atskaitēm<sup>19</sup> par pusgada darbu 1777. g., 1779, un 1783. g. no aprīļa līdz oktobra mēnesim:

Ienākumu veids	1777 (1.04 – 1.10)			1779 (1.04 – 1.10)			1783 (1.04. – 1.10)			
	Zirgi	Nauda		Zirgi	Nauda		Zirgi	Rati	Nauda	
		rub.	kap.		rub.	kap.			rub.	kap.
Parastā pasta transports no Rīgas uz Pēterburgu	13	3	38							
Stafetes no Rīgas uz St. Pēterburgu	52	13	52							
Parastais pasts no St. Pēterburgas uz Rīgu	2		50							
Stafetes no St. Pēterburgas uz Rīgu	16	4								
Zirgi vietējās bruņniecības vēstuļu un pasažieru transportam	187	50	18							
Stafetes no Rīgas uz Tērbatu	9	2	34							
Stafetes no Tērbatas uz Rīgu	3	3	75							
<b>Kopā:</b>	<b>282</b>	<b>77</b>	<b>67</b>							
Parastā pasta transports no Rīgas uz St. Pēterburgu				15	–	–				
Stafetes no Rīgas uz St. Pēterburgu				69	17	94				
Parastais pasts no St. Pēterburgas uz Rīgu				11	–	–				
Stafetes no St. Pēterburgas uz Rīgu				59	14	75				
Zirgi vietējās bruņniecības vēstuļu un pasažieru transportam				197	175	–				
Stafetes no Rīgas uz Tērbatu				2		52				
Stafetes no Tērbatas uz Rīgu				2		50				
<b>Kopā:</b>				<b>355</b>	<b>208</b>	<b>71</b>				
Pasta transports no Rīgas uz St. Pēterburgu							135			
Ieņēmumi par izsniegtiem ratiem								33	75	
Stafetes no Rīgas uz St. Pēterburgu							292	111	14	
Pasta sūtījumi no St. Pēterburgas uz Rīgu								76		
Ieņēmumi par izsniegtiem ratiem								19		
Stafetes no St. Pēterburgas uz Rīgu							202	77	7	
Zirgi vietējās bruņniecības vēstuļu un pasažieru transportam							169	59	47	
<b>Kopā:</b>							<b>663</b>	<b>211</b>	<b>301</b>	<b>06</b>

Redzam, ka sešos gados izmantoto zirgu skaits Straupes pasta stacijā palielinājies 2,3 reizes, bet ienākumi par zirgu izmantošanu – gandrīz četras reizes. 1783. g. samaksa tika ņemta arī par izmantotajiem ratiem. Lielu ienākumu daļu veido vietējās bruņniecības muižnieku maksājumi. Šajā grupā ietilpināma arī vietējo pārvaldes iestāžu korespondences pārsūtīšana un samaksa par dienesta braucieniem.

Zināmu summu no valsts pasta sūtījumu transporta ienākumiem un maksu par zirgiem ceļotāju vajadzībām saņēma arī Straupes pasta stacijas komisārs, taču

<sup>19</sup> Turpat, 214. f., 1. apr., l. 2751., 2754., 1714. l.

galvenos uzturēšanas izdevumus sedza apkārtējo draudžu muižas. Labību zirgu barībai un malku Straupes pasta stacija saņēma no Straupes, Turaidas, Umurgas, Āraišu, Dzērbenes, Skujenes, Piebalgas un Raunas draudzes muižām. Nodevu lielumu 1777. g.<sup>20</sup> ilustrē sekojoša tabula:

M u i ž a	Arklu skaits	Nauda pasta kalpiem		Rudzī		Mieži		Auzas		Siens		Garie salmi		Malka
	Arkli	Dāld.	Vērd.	Pūri	Kannas	Pūri	Kannas	Pūri	Kannas	Vezumi	Podi	Vezumi	Podi	
<b>Straupes draudze</b>														
Lielstraupe muiža	16 ¾	8	38 ½	1	4 ¾	1	4 ¾	49	12 ¾	15	4 ¾	1	20 ¼	4 1/8
Mazstraupes muiža	8 ¾	4	34 ½	—	16 ¾	—	16 ¾	25	22 ¾	7	27 ¾	—	26 ¼	2 1/8
Ahrensberg (?)	3 7/8	1	77	—	7 ¼	—	7 ¼	11	12	3	15 1/8	—	11 5/8	1
Auciema muiža	4 ½	2	22 ¼	—	8 ¾	—	8 ¾	13	7 7/8	4	2	—	13 ½	1 1/8
Rozbeķu muiža	8 7/8	4	39 ½	—	16 ¾	—	16 ¾	26	5 ¾	8	¾	—	26 5/8	2 ½
Augstrozes muiža	2 5/8	1	16	—	4 ¾	—	4 ¾	7	¾	2	4 ¾	—	7 1/8	½
Dauguļu muiža	5 3/8	2	57 ½	—	10	—	10	15	23 ¾	4	25 ¾	—	16 1/8	1 ¼
Kūdums un Ungurmuiža	6 7/8	3	38 ½	—	12 7/8	—	12 7/8	20	8 1/4	6	6 ½	—	20 5/8	1 ¾
Raiskuma muiža	5	2	42 ½	—	9 ¾	—	9 ¾	14	20 ¾	4	15 ¾	—	15	1 ¼
Daibes muiža	3 ¼	1	51 ½	—	6 1/8	—	6 1/8	9	16	2	28 1/8	—	9 ¾	¾
Stalbes muiža	8 ½	4	24 ¼	—	15 7/8	—	15 7/8	25	2 7/8	7	20 ½	—	25 ½	2 1/8
<b>Turaidas draudze</b>														
Vidriži	7 1/8	3	48 ½	1	13 3/8	—	13 3/8	21	1 1/8	6	13 ¼	—	21 3/8	1 ¾
<b>Umurgas draudze</b>														
Macitājmuiža	1	—	40 ½	—	1 7/8	—	1 7/8	2	25 ¾	—	27 1/8	—	3	¼
Vainiži	10 5/8	9	34 ¼	—	7 7/8	1	7 7/8	55	¼	16	25 ¼	1	25 7/8	4 5/8
Ruckas muiža	2 1/8	1	6	—	4	—	4	6	7 3/8	1	27 5/8	—	6 3/8	½
Asteres muiža	4 ¼	2	12	—	8	—	8	12	14 ¾	3	25 ¼	—	12 ¾	1
Arciema muiža	8 ¾	4	34 ½	—	16 ¾	—	16 ¾	25	22 ¾	7	27 5/8	—	26 ¼	2 1/8
Pociema muiža	4 ½	2	22 ¼	—	8 ¾	—	8 ¾	13	7 7/8	4	2	—	13 ½	1 1/8
<b>Āraišu draudze</b>														
Macitājmuiža	1 ¼	—	50 ½	—	2 3/8	—	2 3/8	3	18 ½	1	3 7/8	—	3 ¾	¼
Spāres muiža	6 ¼	3	13	—	11 ¾	—	11 ¾	18	12 ¼	5	19 1/2	—	18 ¾	1 ½
Lubert-Rencēnu muiža	2 ½	1	21 ¼	—	4 3/8	—	4 3/8	7	10 3/8	2	7 ¾	—	7 ½	3/8
Ruckas muiža	3	1	41 ½	—	5 3/8	—	5 3/8	8	23 ¼	2	21 5/8	—	9	¾
Rāmuļu muiža	4 ¾	2	32 ½	—	8 7/8	—	8 7/8	14	¾	4	8 7/8	—	14 ¼	1 1/8
Ierīķu muiža	¾	—	30 ½	—	1 3/8	—	1 3/8	2	5 ¾	—	20 7/8	—	2 ¼	1/8
Drabešu muiža	3 1/8	1	46 ½	—	5 7/8	—	5 7/8	9	6 1/8	2	24 ¾	—	9 3/8	¾
<b>Dzērbenes draudze</b>														
Macitājmuiža	¾	—	30 ½	—	1 3/8	—	1 3/8	2	5 ¾	—	20 3/8	—	2 ¼	1/8
Nēķena muiža	13 7/8	7	2	—	26	—	26	40	26 ½	1	16 3/8	1	11 5/8	3 ½
Drustu muiža	13 ¼	6	56 ½	—	24 7/8	—	24 7/8	39	3 ½	1	29 5/8	1	9 ¾	2 ¼
Dzērbenes muiža	11	5	45 ½	—	20 5/8	—	20 5/8	32	13 ¼	1	28 3/8	1	3	3 ¾
<b>Skujenes draudze</b>														
Macitājmuiža	1 ½	—	60 ¾	—	2 ¾	—	2 ¾	4	11 5/8	—	10 5/8	—	4 ½	3/8
Skujenes muiža	7 3/8	3	58 ½	—	13 ¾	—	13 ¾	21	21 1/8	—	20	—	22 1/8	1 ¾
Ežu muiža	4 ¾	2	32 ½	—	8 7/8	—	8 7/8	14	¾	—	8 7/8	—	14 ¼	1 1/8
Bānūžu muiža	3 ¼	1	51 ½	—	6 1/8	—	6 1/8	9	16	—	28 1/2	—	9 ¾	¾
Lodes muiža	4	2	2	—	7 ½	—	7 ½	11	22	—	18 1/2	—	12	1
Sērmūkšu muiža	5	2	42 ½	—	9 3/8	—	9 3/8	14	20 ¾	—	15 5/8	—	15	1 ¼
Kaives muiža	4 ½	2	22 ¼	—	8 7/8	—	8 7/8	13	7 7/8	4	2	—	13 ½	1 1/8
Kosas muiža	13 1/8	6	51 ½	—	24 5/8	—	24 5/8	38	20 5/8	11	26	1	9 3/8	3 ¼
<b>Piebalgas draudze</b>														
Piebalgas muiža	57 1/8	28	73 ½	3	26 1/8	3	26 1/8	16	19 5/8	51	19 1/2	5	21 3/8	14 1/8
Leimaņumuiža	1 5/8	—	65 ¾	—	3	—	3	4	21 ½	1	14 1/8	—	4 7/8	3/8
Vāckalnu muiža	3 ¼	1	51 ½	—	6 1/8	—	6 1/8	9	16	2	28 1/8	—	9 ¾	¾
Grotūžu muiža	3 ¼	1	51 ½	—	6 1/8	—	6 1/8	9	16	2	28 1/8	—	9 ¾	¾
Velķu muiža	6 1/8	3	8	—	11 ½	—	11 ½	18	2 3/8	5	16 1/8	—	18 3/8	1 ½
Aulu muiža (kopā ar Dzērbeni)	3 ¾	1	72	—	7	—	7	11	2	3	11 3/4	—	11 ¼	7/8
<b>Raunas draudze</b>														
Macitājmuiža	1 ¼	—	50 ½	—	2 3/8	—	2 3/8	3	18 ½	1	3 7/8	—	3 ¾	¼
Launkalnes muiža	4 ¼	2	12	—	8	—	8	12	14 ¾	3	25 1/4	—	12 ¾	1
Paulu muiža	1 ½	—	60 ¾	—	2 ¾	—	2 ¾	4	11 5/8	1	10 5/8	—	4 ½	3/8
Rozes muiža	5 1/8	2	47 ½	—	9 3/8	—	9 3/8	15	3 5/8	4	19	—	15 3/8	1 ¼
	311 ¾													

<sup>20</sup> Turpat, 1845. l., 9. lp.

Turpmākajos gados mainījās nodevu lielums, vēlāk naturālības tika aizstātas ar naudas maksājumiem, bet 311 ¾ arklu lielā, t. s. “ekonomiskā apgabala” ģeogrāfiskās robežas mainījās tikai 19. gs. vidū, kad, sakarā ar Pleskavas šosejas un dzelzceļu būvi, esošais pasta sakaru ceļu tīkls tika pārkārtots.

Pasta operāciju un ceļotāju transporta intensitātei pieaugot, palielinājās arī stacijas zirgu skaits un atbilstoši tam, arī apkalpojošais personāls. Rīgas – St. Pēterburgas ceļa pasta stacijās vienmēr bija ievērojami vairāk zirgu kā pārējos Vidzemes pasta ceļos, tomēr arī šeit staciju materiālā bāze nostiprinājās tikai 18. gs. otrajā pusē. Kā apliecina 1758. g. staciju vizitācijas protokols<sup>21</sup>, zirgu vēl nepietika, biežajos un grūtajos braucienos tie bija nomocīti un slimi. Straupē “zirgi bija ļoti slikti un pilnīgi nelietojami. Pasta stacijas pārvaldnieks paskaidroja, ka visu 1757. g. saņemto naudu viņš bija spiests izlietot ēku remontiem, ko arī apliecināja ar iesniegto rēķinu un kvītīm.”<sup>22</sup> Tomēr līdzekļi jaunu zirgu iepirkšanai tomēr pakāpeniski tika atrasti un zirgu skaits pasta stacijā palielinājās:

1714. gadā šeit bija	20 zirgi
1737.	25 –”–
1793.	30 –”–
1843.	50 –”–
1850.	70 –”–
1857.	50 –”–

Pēc guberņas pasta kantora instrukcijas paredzēja, ka stacijā, rēķinot uz katriem trim zirgiem, jābūt vienam pasta puisim. Straupē, iespējams taupības nolūkā, pasta puisiu skaits vienmēr bijis mazāks par reglamentēto:

Gads	Pasta puisiu skaits Straupes stacijā	Reglamentētais pasta puisiu skaits
1712.	2	2
1760.	nav zirgu	10
1801.	8	15
1843 – 1857	14	16 – 23

Pasta puisiem attiecīgajā stacijā bija jānokalpo noteikts laiks. Vidzemes ģenerālgubernatora 1795. g. 17. septembra pavēle Nr. 9008 noteica, ka uz noteikto pasta staciju jāsūta tikai čakli, kārtīgi un spēcīgi zemnieki, kuri prot rīkoties ar

<sup>21</sup> Turpat, 5. apr., 831. l., 8. lp.

<sup>22</sup> Turpat.

zirgiem un iejūgu. Pretējā gadījumā, ja pasta komisārs atsūtīto puisī atzīst par nepiemērotu, sešu nedēļu laikā no ierašanās dienas, direktors var pasta puisī atbrīvot, nosūtīt atpakaļ dzimtkungam un tā vietā pieprasīt piemērotu cilvēku. Bet, ja komisārs pasta puisī paturēja ilgāk par sešām nedēļām, to atpakaļ nosūtīt vairs nedrīkstēja. Muižām pasta puisu došana bija obligāts pienākums. Sākotnēji puisim stacijā bija jākalpo pieci gadi, bet no 1825. g. – divi gadi. Pirms noteiktā laika muižnieks pasta puisī atsaukt vai apmainīt ar citu nedrīkstēja. Par šī noteikuma pārkāpšanu muižniekiem bija jāmaksā bruņniecības kasē 30 dālderu liela soda nauda.<sup>23</sup>

Kopš 1842. g., kad Straupes pasta stacija sāka nodarboties arī ar pasta sūtījumu pieņemšanu un izsniegšanu, stacijas personālu papildināja arī valsts atalgots pasta ekspeditors-rakstvedis. Stacijas komisāram pilnvērtīgai darbības nodrošināšanai bija nepieciešams algot arī kalēju un cilvēkus, kuri rūpējās par pasažieru ēdināšanu un telpu uzkopšanu.

## **2. Straupes zirgu pasta stacijas saimnieciskā nostiprināšanās**

### **a) No kroga līdz pasta stacijai**

Sekmīgai zirgu pasta staciju funkcionēšanai ir nepieciešama noteikta saimnieciskā bāze – ēkas un inventārs.

Pirmās celtnes, kas Vidzemē kalpoja zirgu pasta vajadzībām, bija muižu krogi. Kā apliecina 1601. g. izdarītās arklu revīzijas materiāli, Vidzemē šajā laikā jau gandrīz katrai muižai bija savs krogs, bet dažām pat vairāki. Pakāpeniski krogus sāka izmantot arī ceļotāju atpūtai, ēšanai un naktsmājām. Straujāk šis process sāka attīstīties 17. gs. 30. gados. Viens no pirmajiem iniciatoriem šai ziņā bija ģenerālgubernators Johans Šite (*Johann Bengston Skytte*), kurš 1630. g. 21. maija apkārtrakstā zemes tiesnešiem ierosināja krogus un stadulas ik pa trim jūdzēm celt pie lielākajiem ceļiem un pārējos krogus likvidēt.<sup>24</sup> Rīgas pastmeistars Jakobs Bekers

<sup>23</sup> J. Jenšs. Nacionālās bibliotēkas rokrakstu un reto grāmatu nodaļa. – A 104, 66 mape.

<sup>24</sup> LVVA, 7349. f., 1. apr., 28. l., 6. – 8. lpp.

(*Jacob Becker*) 1632. g. pasta instrukcijā jau paredzēja noteiktas zirgu maiņas vietas pie Rīgas – Valmieras – Tērbatas un Rīgas – Jelgavas – Mēmeles ceļa.<sup>25</sup> Karaliene Kristīne 1633. g. 18. decembrī uzdeva gubernatoriem sekot, lai tiktu ierīkoti krogi pie galvenajiem ceļiem ik pa 1 ½ līdz 2 jūdzēm. Te par atlīdzību bija jāpiedāvā ceļiniekiem zirgi, uzturs un naktsmājas. 1639. g., kad Vidzeme tika iekļauta Zviedrijas valsts pasta organizācijā, zirgu mainīšanai ceļā no Rīgas uz Tērbatu paredzēja 11 maiņas vietas – krogus ar stadulām, 1 ½ līdz 6 jūdžu attālumā vienu no otras.<sup>26</sup>

Tomēr jaunu krogu celtniecība notika lēnām un vēl 1646. g. janvāra landtāgā izskanēja viedoklis, ka Vidzemei ir liels kauns, svešiem ceļotājiem jāsamierinās ar lielām neērtībām un viss viņiem nepieciešamais uzturs jāved sev līdzi. Vajadzētu pēc citu zemju parauga pie ceļiem un miestīņos ierīkot viesnīcas. Sekoja ģenerāl-gubernatora Erika Stenboka (*Erick Gustavson Stenbock*) atbilde, ka viesnīcas miestīņos esot apmierinošā stāvoklī un arī krogu un stadulu skaits pie ceļiem esot pietiekošs. Svešo ceļotāju apkalpošana atbilst vietējo iedzīvotāju interesēm. Tā paša gada marta landtāgā muižnieki pārmeta Rīgas pilsētai, ka tajā esot visai maz viesnīcu. Rīgas pārstāvis, birģermeistars Melhior Fuhs (*Melchior Fuchs*) gan iebilda, ka viesnīcu Rīgā netrūkstot, drīzāk viesu esot par maz. Krievu viesnīca priekšpilsētā tā ierīkota, ka tur varot labi uzņemt ceļotājus, bet nelaime tā, ka viesi negribot pienācīgi maksāt, tādēļ saimnieks nevarot katru viesi atsevišķi apkalpot.<sup>27</sup> Patiesībā visu 17. gs. Rīgā nebija viesnīcas, ko varētu izmantot plaša sabiedrība. Krievu viesnīca jeb “Maskavas nams” dokumentos minēta jau 1642. g., bet saskaņā ar rātes 1659. un 1663. g. rīkojumiem, to varēja izmantot vienīgi un tikai krievu tirgotāji. Tāds pats raksturs bija t. s. “ebreju namam”, kas pēc 1666. g. rātes rīkojuma bija vienīgā ebreju uzturēšanās vieta Rīgā. Pārējie no rietumiem un austrumiem atbraukušie tirgotāji bija spiesti uzturēties pie paziņām.

---

<sup>25</sup> N. Forsell. Svenska Postverkets Historia. Bd. I. – Stockholm, 1936 – s. 88

<sup>26</sup> LVVA, 7349. f., 2. apr., 32. l. 15. lp.

<sup>27</sup> J. Jenšs. Vidzemes krogi XVII gs. // Valsts arhiva raksti. – Rīga, 1935. – 86. lpp.

Priekšstatu par Vidzemes krogu stāvokli 17 gs. beigās var gūt no 1688. g. izdarītās reducēto muižu ēku inventarizācijas materiāliem.<sup>28</sup> Revīzijā pārbaudīti 37 krogi. Parasti ēkā bija galvenā krogus istaba, divi kambari un stadula. Divas istabas un vairāki kambari atrodami tikai retos gadījumos. Tad stadula atradās ēkas vidū, istabas un kambari galos. Ēkas atradās visas vienā rindā, pie kam stadulu būvēja tieši klāt pie krogus istabām, tā ka jumti pieslējās viens otram. Dažos gadījumos krogus istaba un stadula atradās zem viena jumta. Parasti gan tas nebija iespējams, jo kroga ēkas platums caurmērā bija četras, bet stadulas – sešas asis.<sup>29</sup> Lielākai daļai krogu bija salmu jumti, bet vairākkārt ēkas bijušas klātas arī ar lubu jumtiem. Visas ēkas būvētas “kaķu būvē” no apaļiem, retāk aptēstiem kokiem. Daudz vietās minēti “sliktie” un “prastie” koki, daži apzīmēti kā sapuvuši. Galvenā krogus istaba bija domāta zemniekiem, to sauca arī par “nevācu istabu”. Še gandrīz visur atradās lielas podiņu krāsnis uz mūrēta pamata. Reiz minēta krāsns no “sliktiem krievu podiņiem” un reiz “māla un akmeņu krāsns pēc zemnieku parašas”. Zemnieku istabā parasti bija divi – trīs logi, katrs logs sastāvēja no 18 līdz 42 kvadrātveidīgām stikla rūtīm, retāk no trīsstūrveidīgām rūtīm. Limbažu muižas kroga logus, lai apliecinātu piederību Rīgas pilsētai, greznoja Rīgas ģērbonis. Logi bez stikliem bijuši tikai pieciem krogiem. Revīzijas protokolā daudzkārt minēti izdauzīti un saplēsti stikli. Telpas grīda bruģēta ar mālu, bet sienas parasti apsistas dēļiem. Stadulas garums caurmērā bija 5 līdz 15 asis un platums – 4 līdz 7 asis, tai bija No aprakstītajiem 37 krogiem tikai četros bija divas istabas, no kurām viena bija paredzēta augstākas kārtas ceļotājiem, pārējos krogos viņiem bija jāiztiek ar neapkurināmiem kambariem.

Lai stāvokli uzlabotu ģenerālgubernators Eriks Dālbergs (*Erick Dahlberg*) 1697. g. 6. oktobrī izdeva pavēli, kas konstatēja neapmierinošo stāvokli un reglamentēja krogus ēku celtniecību un noteica šeit nepieciešamo celtnu minimumu: “krogi pie galvenajām maģistrālēm nereti ir ne tikai pussabrukuši, bet tiem trūkst arī minimālo ceļotājiem nepieciešamo ērtību, lai ne tikai zemnieki, bet arī ceļinieki un citu kārtu ļaudis varētu apmesties atsevišķās telpās. Tādēļ ir atzīts par nepieciešamu

---

<sup>28</sup> LVVA, 7348. f., 1. apr., 10. l.

<sup>29</sup> 1 ass = 1,78 m.

uzlikt par pienākumu muižu īpašniekiem rūpēties, lai katram krogum, kas atrodas pie galvenajiem ceļiem, būtu ne tikai laba stadula, labi staļļi, istabas un kambari zemniekiem un vienkāršajai tautai un lai tas viss būtu salabots un zem droša jumta, bet, lai tiktu uzbūvēta arī atsevišķa ēka ar istabām, kambariem, skursteni, kamīnu un krāsni augstākas kārtas ceļiniekiem. Noteikti šeit jābūt siena un auzu rezervei un visam nepieciešamajam, lai svešinieks justos ērti un varēti labi atpūsties.”<sup>30</sup>

Pavēlei pievienota arī būvējamās ēkas skice. Šis plāns uzskatāms par pirmo pasta stacijas zīmējumu Vidzemē. Attēlotā celtne gan vēl nav tieši nosaukta par pasta staciju, taču tā vairs nav arī tipiska krogus ēka. Skices anotācija skan: “Zīmējums, pēc kura ēka pie krogus jābūvē.” Tātad šī celtne arhitektoniski ir šķirta no krogus un tā pilda zirgu pasta stacijas funkcijas. Tas ir starpposms arhitektūras attīstības ceļā no krogus uz pasta staciju.

#### **b) Vidzemes pasta staciju stāvoklis 18. un 19. gs.**

Astoņpadsmitā gadsimta sākumā pēc Vidzemes pievienošanas Krievijai, cara valdība vispirms rūpējās par pasta staciju atjaunošanas pie St. Pēterburgas – Tartu – Rīgas maģistrāles, jo tā savienoja valsts galvaspilsētu ar Vidzemes guberņas centru. Sākotnēji pasta stacijas izvietoja uzdevumam nepiemērotās zemnieku mājās un krogos, kuri vēl bija saglabājušies. Jau, sākot ar 1710. g., tika izdoti pirmie rīkojumi par speciālu pasta staciju koka ēku celtniecību. Kā apliecina vizitāciju protokoli, 1728. g. pasta staciju ansambļi jau sastāvēja no vairākām celtnēm ar dažādām funkcijām. Bez galvenās mājas, kompleksā ietilpa arī zirgu stallis, ratnīca, klēts, sargkareivju māja un pagrabs. Ēku skaits svārstījās no trīs līdz septiņām. Visas tās bija no koka, bet dažkārt jau ar mūra pamatiem.<sup>31</sup>

Tomēr 18. gs. beigās vairākās pasta stacijās koka celtnes jau atkal bija ļoti nolietojušās. Tā, piem., kādā 1789. g. rakstītā sūdzībā guberņas pastmeistaram Fjodoram Veirauhāam (*Федер Веѳрахъ*) lasāms, ka “Mēnistes pasta stacijas ēkas ir

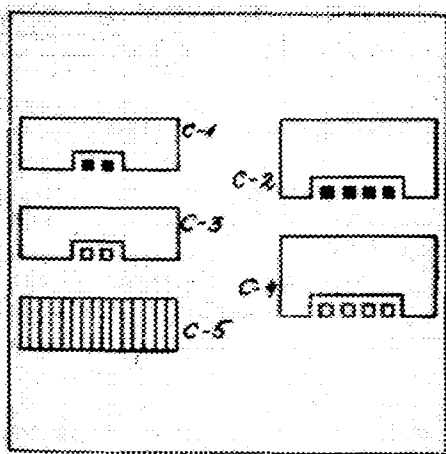
<sup>30</sup> LVVA, 7349. f., 2. apr., 36. l., 57., 58. lp.

<sup>31</sup> K. Aluve. Maakokortsid ja hobupostijaamed Eestis. – Tallin, 1976 – l. 29.

ļoti sliktā stāvoklī – logiem rūtis izkritušas, sētas sagāzušās; zirgu puišu māja jau ilgu laiku kā nodegusi, bet jauna vēl arvien nav uzcelta.<sup>32</sup>

Koka ēku mūžs bija īss, parasti ik pēc 40 – 50 gadiem tās bija jāatjauno, nereti celtnes cieta arī ugunsgrēkos. Šī iemesla dēļ 18. gadsimta beigās Vidzemē pasta stacijas sāka celt no mūra. Pirmo mūra ēku 1782. g. uzcēla Jēves pasta stacija Igaunijā.<sup>33</sup> Masveidīgi mūra ēku celtniecība sākās tikai 19. gadsimtā. 1803. g. Vidzemes Landrātu kolēģija izdeva rīkojumu “pasta dzīvojamās, kā arī blakus ēkas turpmāk celt no akmens, nevis no koka, kā līdz šim.”<sup>34</sup>

19. gs. pirmajā pusē Krievijas valdība izstrādāja virkni pasta staciju mūra ēku paraugprojektu – 1806. g., 1818. g., 1823. g., 1826. g., 1831. g. un 1834. g. – taču tie neguva praktisku pielietojumu kā nerentabli, pēc tiem tika uzceltas tikai nedaudzas ēkas. Noteikta tipizācija pasta staciju celtniecībā tomēr ir vērojama, taču tā parasti veidojās vienas maģistrāles vai tās posma robežās, kur par celtniecības paraugiem izmantoja atkārtojumus no blakus posmiem. Būtiska nozīme bija arī tautību reģionam. Vispilgtāk reģionālās īpatnības saskatāmas stacijas galvenās dzīvojamās ēkas arhitektūrā, kur astoņpadsmitā gadsimta beigās un deviņpadsmitā gadsimtā sāka pielietot jaunus paņēmienus – koridorus un vaļējās priekštelpas ar arkādēm. Ņemot par pamatu galvenās dzīvojamās mājas arhitektūras īpatnības, igauņu arhitekts Kalvi Aluve Vidzemes pasta stacijas ir nosacīti iedalījis 5 variantos.<sup>35</sup>



Variantus C-1 un C-2 raksturo vaļēja priekštelpa, bet variantiem C-3, C-4 un C-5 to trūkst. C-1 ir izmēros mazākais ar priekštelpas arkādes iedalījumu trīs laidumos, C-2 – lielais variants ar pieciem laidumiem. Garumā variantu starpība ir 4 – 7 m, platumā – 2 – 4 m. C-3 variantu raksturo portiks centrālajā daļā ar tīri rotājošu raksturu. Izmēri C-3 ir tādi paši kā C-1. C-4 ir lielais variants bez vaļejas priekštelpas. C-5 ir

<sup>32</sup> EAA, 291. f., 1. apr., 1952. l.

<sup>33</sup> E. Selli. – Postijaamad riigi ja reisija teenistuses. – Tallinn, 1976 – l. 145.

<sup>34</sup> A. Jenšs. A 104, 66. mape.

<sup>35</sup> K. Aluve. – l. 30.



mazais variants bez vaļējās priekštelpas, tā garums nepārsniedz 20 m. Tas arhitektoniskā ziņā ir visaskētiskākais.

Pasta staciju mūra ēku arhitektūras C-1 variants ir visvecākais. Tam pieskaitāma arī Vidzemes latviešu daļā 1798. g. celtā Straupes zirgu pasta stacijas dzīvojamā ēka,<sup>36</sup> un igauņu daļā celtā Sennu (1837. g.), Lodja (1798. g.) un Meizakila (1798. g.).<sup>37</sup> Rīga – Tartu – St. Pēterburga pasta ceļa latviešu daļā sastopami arī pārējie ēku varianti. 1843. g. tika izstrādāts projekts Ilķenes jaunajai zirgu pasta stacijas ēkai<sup>38</sup> (variants C-1), 1826 – 1827 g. – Enģelrātes zirgu pasta stacijai<sup>39</sup> (C-2). Šai pat laikā ir celta arī Lenču zirgu pasta stacijas mūra ēka (C-2). Vēl šodien pie Rīgas – Pleskavas vecās šosejas Ropažu centrā atrodas 1845. – 1847. g.<sup>40</sup> celtā Ropažu zirgu pasta stacija (variants C-4).

Pasta stacijas dzīvojamā mājā bija paredzētas istabas pasažieriem, kā arī pasta komisāra dzīvokļu un dienesta telpas. Iekšējais plānojums varēja būt gan simetrisks, gan asimetrisks. Celtnes centrā uz ieejas ass parasti atradās manteļskurstenis – virtuve, tās priekšā un aizmugurē – priekšnams. No šīm telpām pa labi un pa kreisi izvietojās lielākas vai mazākas istabas. Plānojumu raksturoja anfīlādes sistēma un ēku gareniski sadaloša starpsiena. Vairums telpu bija apkurināmas ar krāsnīm.

Svarīga funkcionāla nozīme bija staciju zirgu staļļiem. Kaut gan ar Vidzemes ģenerālgubernatora pavēli bija noteikts, ka gs. pirmajā pusē pasta stacijās pie Rīgas – Tartu – St. Pēterburgas ceļa katrā jābūt 50 zirgiem, pasta komisāri parasti zirgu skaitu palielināja līdz 70 – 80 zirgiem. Tādēļ arī zirgu staļļu ēku izmēri bija lieli, nereti paralēli jau esošajiem, cēla jaunus staļļus. Zirgu pasta staciju 19. gs. ēku kompleksā ietilpa arī vēl pasta puišu un citu kalpotāju ērbērgis, klēts, ratnīca, pirts, pagrabs, smēde, siena šķūnis, noliktavas ratu glabāšanai. Kā redzams no Fr. Ebenšterna

---

<sup>36</sup> LVVA, 214. f., 1. apr., 2955. l. 63. lp.

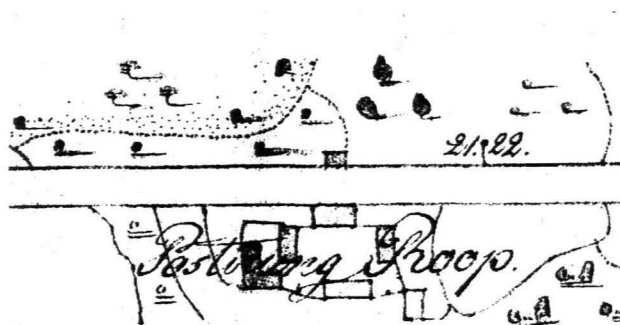
<sup>37</sup> K. Aluve. – l. 30.

<sup>38</sup> LVVA, 6828. f. 3. apr., 698. l.

<sup>39</sup> Turpat, 594. l.

<sup>40</sup> Turpat, 2004. f., 1. apr., 4. l.

1819. g. zīmētās St. Pēterburgas ceļa kartes (*sk. 15. attēlu*), Rīgas un Valmieras apriņķos<sup>41</sup> pie šī ceļa jau bija izveidojušies skaitliski lieli ēku kompleksi. Pie visām pasta stacijām bija lieli zirgu aploki un sakņu dārzi.



15. Attēls. Izkopējums no Fr. Ebenšterna 1819. g. kartes: Straupes zirgu pasta stacija.

Ādažu zirgu pasta stacijā –	4 ēkas
Ilķēnu –	4 “-
Eņģeļrātes –	5 “-
Straupes –	7 “-
Lenču –	6 “-
Valmieras –	5 “-

### c) Straupes zirgu pasta stacijas ēku kompleksa veidošanās

Straupes zirgu pasta stacijas mūra ēku komplekss veidojies astoņpadsmitā gadsimta beigās un deviņpadsmitā gadsimta pirmajā pusē, ar mūra ēkām pakāpeniski nomainot šeit agrāk celtās koka būves.

1793. g. vizitācijas protokolā attēlotā aina visai bēdīga: dzīvojamās mājas lubu jumts ir ārkārtīgi sliktā stāvoklī, nepieciešams jauns segums. Spāres un latas sapuvušas. Krāsniem trūkst oderējuma un tās vairs nevar kurināt. Ratnīcā grīda ļoti sliktā, zirgu puišu ēkai sliktas jumts un izdrupuši pamati; stallī grīda pilnīgi sapuvuši.<sup>42</sup>

Lēmums par iepriekšējo koka ēku nomaiņu ar mūra celtnēm Straupes pasta stacijā tika pieņemts 1794. g.<sup>43</sup> Nekavējoties uzsāka arī laukakmeņu, ķieģeļu un kokmateriālu sagādi. Liekas, pirmo sāka būvēt dzīvojamo māju, jo nedaudz salabojot, pārējās ēkas vēl varēja izmantot: “ratnīcai, klētij un salmu šķūnim baļķi vēl nav sapuvuši un ar kaļķu javu mūrētie pamati vēl labā stāvoklī.”<sup>44</sup> Augsti laukakmeņu pamati bija arī zirgu stallim, taču tie mūrēti ar mālu un nedroši. Staļļa vienas puses siena jau bija nedaudz izpuvusi, sliktā stāvoklī arī salmu jumts. 1794. g., kad staciju apmeklēja stacijas direktors un sastādīja vizitācijas protokolu, staļļa ēkā strādāja daži

<sup>41</sup> Turpat, 6828. f., 3. apr., 1281. l., un 3. apr., 1287. l.

<sup>42</sup> Turpat, 214. f., 1. apr., 2954. l.

<sup>43</sup> Turpat, 2716. l., 327. lp.

<sup>44</sup> Turpat.

cilvēki namdara vadībā; viņiem bija jāsalabo grīdas, steliņi un viss, cik iespējams, jāsaved pienācīgā kārtībā.<sup>45</sup>

Pāreju no koka ēkām uz mūra būvēm labi rakturo 1798. un 1799. g. vizitācijas protokols.<sup>46</sup> Stacijā vēl bija saglabājušās vairākas celtnes no agrākās apbūves: 1) no koka celta veca pasta dzīvojamā māja, kura ir ļoti sliktā stāvoklī un pagaidām tiek izmantota kā kalpu dzīvoklis; 2) vecais kalpu ērbērgis ir galīgi pussagruvis, 1799. g. tas raksturots kā pilnīgi sagāzies un nelietojams. Jādomā, ka šīs koka ēkas ir celtas astoņpadsmitā gadsimta sākumā. 1798. g. vizitācijas protokolā minēts arī vēl no koka būvēts ledus pagrabs (labā stāvoklī) un siena šķūnis, arī koka celtnes, kam nepieciešams labot pamatus un grīdu.

Bez šīm agrāk celtajām koka būvēm Straupes zirgu pasta stacijā astoņpadsmitā gadsimta beigās jau ir divas akmens mūra celtnes: 1) zirgu stallis – 1799. g. tam bojāta grīda un nepieciešams to remontēt, 2) klēts ar ratnīcu, ratnīca celta 1798. g., klēts – nedaudz agrāk. 1799. g. vizitācijas protokolā lasāms, ka “ēkas atrodas labā stāvoklī.”<sup>47</sup>

Trešā pasta stacijas ēka, ko cēla 18. gs. beigās, ir pasta galvenā – **dzīvojamā māja**. 1798. g. tās būve vēl nebija pabeigta: “Nepieciešamas 2 krāsni, durvis; vienā istabā vēl jāieliek jaunie iestiklotie logi”<sup>48</sup> Ēka nav apdzīvota arī vēl 1799. g. septembrī. Tai jāuzmūrē pakāpieni pie izejas pagalmā un galvenās ieejas. Dažās vietās jau bojāts dakstiņu jumta segums, jālabo arī viena krāsns.<sup>49</sup> Jādomā, ka visai drīz ēkas celtniecību nobeidza, jo 1803. g. vizitācijas protokolā atzīmēts, ka dzīvojamā ēka, līdz ar jumtu, ir labā stāvoklī.<sup>50</sup> Gadu vēlāk Straupes zirgu pasta staciju zīmējis Johans Kristofs Broce (*Johann Christoph Brotze*). Centrā, ar arkādēm rotāto galveno fasādi pret lielceļu, attēlota pasta galvenā – dzīvojamā ēka; tai augsts, pusnošļaupts, dakstiņiem klāts jumts. Fasādes arhitektūra atbilst agrāk minētā varianta C-1 fasādes

---

<sup>45</sup> Turpat.

<sup>46</sup> Turpat, 214. f., 1. apr., 2955. l. un 2956. l.

<sup>47</sup> Turpat, 16. lp.

<sup>48</sup> Turpat, 63. lp.

<sup>49</sup> Turpat, 15. lp.

<sup>50</sup> Turpat, 2957. l., 63. lp.

kompozīcijai – vaļējo priekštelpu noslēdz trīs laidumu arkāde, garenfasādē ir sešas logu asis, centrā – ieejas durvis.

Ēkas labās puses telpas bija domātas pasažieru vajadzībām, bet kreisajā pusē atradās pasta komisāra dzīvoklis. Centrā, pretim ieejai bija virtuve, sākotnēji ar manteļskursteni, kas pastāvēja samērā īsu laiku – 1833. g. virtuvē jau uzmūrēts pavards (plīts) un maizes krāsns.<sup>51</sup> Telpu interjērs bija ļoti vienkāršs – apmetas un balsinātas sienas, deļu grīdas, pildīņu durvis. Šķiet, lielākais greznums te bija baltu un melnu glazētu podiņu krāsnis. Zem dzīvojamās mājas atradās velvēts mūra pagrabs. Sākumā to ar dzīvojamām telpām savienoja divas iekšējās kāpnes. Kāpnes veda arī uz bēniņiem, kur ēkas abos galos bija izbūvētas divas istabiņas. Visu pastāvēšanas laiku pasta mājas ārējās fasādes bijušas krāsotas gaiši dzeltenas, bet galvenās fasādes arkādes kolonas un laidumi – balti. Šo krāsu gammu labi papildināja zaļi krāsotās skārda detaļas – jumta teknes un nepieciešamā jumta lodziņu apdare.<sup>52</sup> 1825. g. pie dzīvojamās mājas pagalma pusē uzcēla 3 kvadrātasis lielu piebūvi, zem tās izraka velvētu pagrabu. Telpu sākotnēji paredzēja izmantot kā noliktavu, vēlāk te iekārtoja mazgājamās telpas.<sup>53</sup> 1844. g. šīs piebūves galā uzmūrēja otru nelielu piebūvīti, kurā izveidoja ārējās kāpnes noejai pagrabā.<sup>54</sup>

Tā kā apskatāmā celtnē pasta stacijas ēku kompleksā pildīja galvenās – reprezentācijas funkcijas, tās tehniskajam stāvoklim tika veltīta primāra uzmanība. Stacijas pastāvēšanas laikā, spriežot pēc konventu lēmumiem un vizitāciju protokoliem, tā ir vienmēr savlaicīgi remontēta, regulāri labots jumts un ārējās fasādes. 1848. g. Straupes zirgu pasta stacijā ieradās Baltijas ģenerālgubernators Aleksandrs Suvorovs-Rimņiskis (*Суворов-Рымникский Александр*). Augsto viesi gaidot, izbalsināja ekspedīcijas telpas un pārkrāsoja ēkas galveno – ceļa fasādi.<sup>55</sup> Var piebilst, ka pasta meistara dzīvokli mājas kreisajā pusē pārkrāsoja tikai nākamajā

---

<sup>51</sup> Turpat, 6828. f., 1. apr., 539. l.

<sup>52</sup> Turpat, 214. f., 1. apr., 2482. l., 201. lp.

<sup>53</sup> Turpat, 250. lp.

<sup>54</sup> Turpat, 2485. l., 25. lp.

<sup>55</sup> Turpat, 2846. l., 54. lp.

gadā. Kamēr šī ēka pildīja savu pamatfunkciju, ne iekštelpu plānojums, ne arī ārējās fasādes būtiski mainīts netika.

Otra Straupes pasta stacijas dzīvojamā ēka ir pasta **kalpotāju ērbērgis**. Šī mūra celtnē atradās noslēgtā pagalma kreisajā malā. Nepieciešamība celt jaunu pasta ērbērgi ir izteikta jau 1798. g. vizitācijas protokolā.<sup>56</sup> Kamēr cēla jauno pasta dzīvojamo ēku, kalpotāji dzīvoja agrākajā pasta mājā. Tiklīdz pamatdarbi pie galvenās mājas bija nobeigti, sākās arī pasta kalpotāju ērbērga celtniecība. 1800. g. 22. aprīlī stacijas būvniecīgai muižām tika izsūtīts apkārtraksts<sup>57</sup> par materiālu un strādnieku piegādi pasta puišu ērbērga celtniecībai:

Arklu skaits	Muiža	Strādņ. ar zirgu	Kājnieki	Dienas	Datums, kad jāstrādā pasta stacija
22 ½	Lielstraupes muiža	2	9	24	7.05. – 2.06. iesk.
10 7/8	Stalbes muiža	1	4	24	4.06. – 30.06. -"
4 ¼	Daibes muiža	-"	3	19	19.05. – 9.06.
5 7/8	Raiskuma muiža	-"	5	16	1.05. – 18.05.
7 7/8	Ūngurmuiža	-"	7	15	2.05. – 17.05.
3 ¼	Mazstraupes muiža	-"	10	18	12.06. – 30.06
5	Auciema muiža	2	9	5	1.05. – 5.05.
10	Rozbeķu muiža	-"	6	22	2.07. – 26.07.
7 3/8	Dauguļu muiža	-"	4	26	2.07. – 29.07.
4	Augstrozes muiža	-"	3	18	27.07. – 16.08.
1 7/8	Dzērbenes muiža	-"	2	8	19.07. – 26.07.
6 ½	Auļu muiža	-"	5	18	24.09. – 13.10.
12 ¼	Dzērbenes muiža	1	5	24	4.06. – 30.06.
10 ¼	Drustu muiža	-"	7	20	18.05. – 9.06.
14 ¾	Nēķina muiža	2	6	20	30.07. – 21.08.
2 ¼	Auļu muiža	2	2	16	9.07. – 26.07.
1 ¼	Brinģu muiža	-"	3	6	20.08. – 25.08.
5/8	Buļu muiža	-"	2	5	11.10. – 16.10.
1 ¼	Umuragas muiža	-"	3	6	17.09. – 22.09.
10 3/8	Liepas muiža	-"	6	24	27.08. – 22.09.
7 3/8	Pociema muiža	-"	5	20	24.09. – 16.10.
2 3/8	Ruckas muiža	-"	2	15	24.09. – 15.10.
4	Tiegažu muiža	-"	3	18	10.09. – 29.09.
5 ¾	Kipēnu muiža	-"	6	13	17.10. – 31.10.
4 ½	Asteres muiža	-"	3	20	30.07. – 21.08.
9 3/8	Arciema muiža	-"	5	26	27.07. – 25.08.
2 ¼	Cēsu mācītājmuiža	-"	2	15	2.07. – 18.07.
13	Prickuļu muiža	2	7	16	22.08. – 8.09.
4 7/8	Striķu muiža	-"	5	13	17.08. – 31.10.
13 3/8	Cēsu pilsmuiža	2	6	18	10.09. – 29.09.
2 7/8	Dubinskas muiža	-"	2	19	19.05. – 9.06.
8 1/8	Veismaņu muiža	-"	6	18	27.08. – 15.09.
22 1/8	Liepas muiža	2	9	24	2.07. – 28.07.
2 ½	Zeklera muiža	-"	2	16	22.08. – 8.09.
3 ½	Jurģu muiža	-"	2	22	2.06. – 6.07.
4 ½	Jāņa muiža	-"	2	26	11.06. – 10.07.
7 7/8	Karļu muiža	-"	3	13	17.10. – 31.10.

1803. g. vizitācijas protokolā atzīmēts, ka "kalpotāju ērbērgis ir pilnīgā kārtībā, tikai krāsns silda slikti".<sup>58</sup> Jauno vienstāvu celtni, pa kreisi no galvenās pasta

<sup>56</sup> Turpat, 2955. l., 63. lp.

<sup>57</sup> Turpat, 2580. l., 80. lp.

<sup>58</sup> Turpat, 2957. l., 67. lp.

ēkas, redzam Johana Kristofa Broces 1804. g. zīmējumā. Tā mūrēta no ķieģeļiem, 8½ asis gara, 5 asis un 2 pēdas plata un kopā ar dzegu – 10 pēdas augsta. Jumts pārklāts dakstiņiem. Ēkas garenfasādē ir 4 logu asis, centrālajā – 5 asī ievietotas ieejas durvis.<sup>59</sup> Mājas iekšiene sadalīta 4 telpās: centrā, iepretim ieejai atradās virtuve ar pavardu un maizes krāsni. Šeit bija iemūrēta arī vienkārša ķieģeļu krāsns, kura apsildīja arī aiz virtuves izveidoto (ieeja caur virtuvi) nelielo dzīvojamo telpu. Sākotnēji virtuves grīdu veidoja ķieģeļu klons, bet 1840. g. to nomainīja ar dēļu klāju. Telpā dzīvošana bija paredzēta 14 pasta kalpotājiem, kopā ar viņu sievām un bērniem.<sup>60</sup> Pa labi un pa kreisi no virtuves atradās divas lielas dzīvojamās telpas. Te gan jāpiebilst, ka, ilgu laiku (līdz pat 1850. g.) labās puses telpu izmantoja zirglietu glabāšanai un apdzīvot sāka tikai ap 1855. g. Dzīvojamās telpās bija dēļu grīdas, sienas apmestas un tika regulāri balsinātas. Kreisajā gala istabā bija ar liela krāsns (puse no tās mūrēta no ķieģeļiem, puse – no podiņiem). Tikai 1876. g. vizitācijas protokolā atrodama atzīme, ka “direktors licis divas istabas kalpu ērbērgī aplīmēt ar tapetēm.”<sup>61</sup>

1840. g. pasta kalpotājiem izbūvja divas guļamistabas mājas bēniņu abos galos. To sienas bija apsistas ar augstu koka paneli un krāsotas. Siltuma izolācijai uz šo telpu griestiem uzbēra ar māliem sajauktas akmeņogles.<sup>62</sup>

Vecākā, šobrīd vēl eksistējošā mūra celtne pasta stacijas ēku kompleksā ir pagalmu labā pusē norobežojošais **vecais zirgu stallis**. 1798. g. vizitācijas protokolā atzīmēts, ka “esošais mūra stallis ir par mazu un nepieciešama vai nu piebūve pie tā, vai arī jauna ēka”.<sup>63</sup> Gadu vēlāk norādīts, ka stallī nepieciešams labot grīdas un kokmateriāli šai vajadzībai jau sagādāti. Celtne attēlota arī J. Kr. Broces 1804. g. zīmējumā: pa labi no galvenās pasta mājas, ar galu pret lielceļu novietotā mūra ēka. Tā ir 27 asis gara, 4 ½ asis plata un kopā ar pamatiem 14 pēdas augsta. Jumts

---

<sup>59</sup> Turpat, 2483. l. Pasta stacijas ēku izmēriem lietotas Reinzemes asis un pēdas, t. i. 1 ass = 188, 31 cm; 1 pēda = 31, 385 cm.

<sup>60</sup> LVVA, 214. f., 1. apr., 2846. l., 54. lp.

<sup>61</sup> Turpat, 3010. l., 34. lp.

<sup>62</sup> Turpat, 2483. l., 201. lp.

<sup>63</sup> Turpat, 2955. l., 41. lp.

sākotnēji bija klāts ar dakstiņiem, bet 1806. g. to nomainīja salmu klājums. Stalli divās rindās izkārtotas novietnes 64 zirgiem. Ieejai ēkā kalpoja dubultvērtnu vārti un 2 durvis. Uz bēniņiem novietotās barības saņemšanai dēļu griestos bija izveidota lūka, uz kuru veda kāpnes no telpas iekšpuses. Barību uz bēniņiem krāva caur divām lūkām – katrā zelmiņa galā viena. Lielākā ēkas pārbūve tika veikta 1831. g., kad par trīs pēdām paaugstināja staļļa mūra sienas, par 1 pēdu paaugstināja grīdu, pagrīdi papildot ar būvgružiem un granti. Ielika arī jaunus logus un pēc iepriekšējā parauga izveidoja jaunu, salmiem klātu jumtu.<sup>64</sup> Ēkai regulāri tika atjaunots jumta segums, labota no pusapaļiem balķiem darinātā grīda, mainīti logu rāmji. Taču zirgu pasta stacijas pastāvēšanas beigu posmā un tieši 1877. g. ēkas tehniskais stāvoklis bija visai bēdīgs – viena siena sagāzusies, stipri bojāts jumta klājs, tas steidzīgi jālabo.<sup>65</sup>

Jau astoņpadsmitā gadsimta beigās vizitāciju protokolos vairākkārt atzīmēts, ka esošais zirgu stallis kļuvis par mazu. Tomēr jauna staļļa celšanu ikgadējie pasta stacijas konventi no 1800. – 1807. g. noraidīja, pamatojot, ka pēc ģenerālgubernatora rīkojuma Straupes pasta stacijā jābūt 50 zirgiem un šim skaitam pietiekoši liels ir esošais stallis. Lai labāk varētu apkalpot pasta un pasažieru transporta vajadzības un gūtu lielāku peļņu, komisāri centās paši pēc savas iniciatīvas zirgu skaitu palielināt, tas, acīmredzot, bija iemesls, kādēļ 1808. g. 27. oktobrī Straupes pasta stacijas konvents nolēma celt **jaunu stalli** 30 zirgiem.<sup>66</sup> 1809. g. bija jātagādā nepieciešamie materiāli. 1810. g. staļļa celšanu paredzēja pabeigt. 1811. g. 11. februārī konventa locekļi apskatīja un pieņēma jauno, būvmeistara Pētera Pauča vadībā celto ēku.<sup>67</sup> Tā mūrēta no laukakmeņiem, 14 asis gara, 5 asis plata un kopā ar pamatiem, 14 pēdas augsta. Jumts klāts ar salmiem, griesti no dēļiem. Ēkā paredzēs novietot 32 zirgus. Ieeja caur divviru vārtiem un vēl vienām durvim. Telpas iekšpusē ir kāpnes un lūka barības nogādāšanai no bēniņiem. Abos ēkas gala zelmiņos izveidotas lūkas barības iekraušanai.<sup>68</sup> Pastāvēšanas laikā ēkā būtiskas pārbūves netika veiktas. Nelielā

---

<sup>64</sup> Turpat, 2482. l., 493. lp.

<sup>65</sup> Turpat, 3011. l., 31. lp.

<sup>66</sup> Turpat, 2480. l., 193. lp.

<sup>67</sup> Turpat.

<sup>68</sup> Turpat, 1. apr., 2483. l., 258. lp.

piebūve pie aizmugures fasādes celta pirms 1853. g., jo šī gada konventā apspriests jautājums par šīs piebūves remontu un jauna jumta nepieciešamību.<sup>69</sup>

Funkcionāli svarīga Straupes zirgu stacijas ēku kompleksa celtnes ir **mūra klēts ar ratnīcu**. Kā jau minēts, klēts celta 18. gadsimta beigās – 1799. g. vizitācijas protokolā raksturota kā jauna ēka, bet ratnīca pie tās celta 1798. g.<sup>70</sup> Celtnes bija novietotas pagalma otrā pusē, pretim galvenai ēkai un veidoja pagalma četrstūra – ērbērgis – galvenā ēka – vecais zirgu stallis – ceturto malu. Klēti glabāja lopbarību zirgiem, tādēļ arī tā tika saukta par auzu klēti, bet ratnīcā – ratus un vēlāk arī zirglietas. 15 asis garā, 4 ½ asis platā un kopā ar pamatiem 13 pēdas augstā celtnes bija mūrēta no laukakmeņiem, jumts klāts ar salmiem. Gan klēti, gan ratnīcā bija dēļu griesti. Vienā klēts daļā sienas apšūtas dēļiem. Ieejai – vieni divviru vārti un divas durvis. Abos ēkas zeltiņos galos bija pa vienai barības iekraušanas lūkai.<sup>71</sup> Ēka bija izmantojama arī vēl īsi pēc Otrā pasaules kara. Šobrīd tās kādreizējo esamību apliecina vairs tikai laukakmens mūra drupas.

Nedaudz atrauti no pārējām pasta stacijas kompleksa ēkām, ceļa otrajā pusē, iepretim dzīvojamai mājai atradās **smēde**. Esošā mūra ēka celta 1811. – 1812. g., pirms tam stacijas vajadzībām tika izmantota koka ēka, kura 1803. g. vizitācijas protokolā raksturota sekojoši: “Koka smēde ir sliktā stāvoklī, bez tam tā atrodas pārāk tālu no pārējām ēkām. Vēl līdz šim laikam tā nav ieskaitīta pasta ēku sarakstā, to uztur pasta komisārs.<sup>72</sup> Šeit pat atzīmēts, ka jau pirms dažiem gadiem tika izvirzīts priekšlikums celt jaunu smēdi, bet pasta konvents to noraidījis. Jaunās smēdes celšanu apstiprināja 1806. g. pasta konvents, bet vēl 1808. g., kā apliecina attiecīgs ieraksts 1808. g. 27. februāra konventa protokolā, tās celtniecība nebija uzsākta. Jādomā, ka jau nākošajā gadā attiecīgie būvdarbi tika veikti, jo 1812. g. smēdes mūra ēka jau bija gatava. Sākotnēji tika ierosināts pie tās piebūvēt arī noliktavu oglēm, bet konvents to neakceptēja. Ēkā, blakus darba telpām atradās arī istaba kalēja dzīvoklim. No

---

<sup>69</sup> Turpat, 2486. l., 95. lp.

<sup>70</sup> Turpat, 2956. l., 15. lp.

<sup>71</sup> Turpat, 2483. l., 260. lp.

<sup>72</sup> Turpat, 2957. l., 67. lp.



laukakmeņiem celtā, apmestā vienkāršu mūra ēka bija 6 asis gara un 4 asis plata, jumts klāts ar kārnīņiem. Ieeja smēdē caur divviru vārtiem, bet istabā – caur vienviru durvīm. Kalēja dzīvokli apsildīja neglazētu podiņu krāsns. Pie smēdes pastāvēšanas laikā bijušas vairākas piebūves. Viena no tām – ogļu glabāšanai – pēc ilgām strīdiem tika uzcelta 19. gs. 30. gados, bet 1849. g. nojaukta. Tās vietā, jādama, tuvākā laikā uzcelta jauna piebūve, jo 1857. g. konventa protokolā atzīmēts, ka “ogļu noliktavai jālabo kārnīņu jumts”.<sup>73</sup>

Palielinoties zirgu skaitam, pasta stacijai bija vajadzīgi arī lielāki barības krājumi un, līdz ar to, papildus telpas tās uzglabāšanai. Astoņpadsmitā gadsimta beigās, spriežot pēc 1799. g. vizitācijas protokola<sup>74</sup> Straupes zirgu stacijā jau bija **siena šķūnis**, bet tas jau bija samērā vecs, ēkas pamati un grīda jau prasīja remontu. Turpmākajos gados veco siena šķūni vairs nelaboja un, jādama, nojauca, jo, sākot ar 1805. g., pasta komisāri konventos katru gadu netlaidīgi pieprasīja jauna siena šķūņa celšanu, pamatojot, ka klēts-ratnīcas, vecā zirgu staļļa un arī vēlāk celtā jaunā zirgu staļļa bēniņu telpas nepieciešamā barības daudzuma uzglabāšanai ir par mazām. Spriežot pēc konventu protokolu ziņām, jaunu siena šķūni Straupes zirgu pasta stacijā uzcēla laikā no 1809. – 1818. g. Tā bija 7 asis gara, 4 asis plata un 10 pēdas augsta koka ēka, jumts pārklāts salmiem, grīda darināta no baļķu nomaļiem, griestu nebija. Ieeja ēkā caur vienām durvīm, vienā zelmiņa galā lūka.<sup>75</sup> Šķūnis saglabājās līdz pirmajam pasaules karam.

Deviņpadsmitā gadsimta divdesmito gadu beigās Straupes zirgu pasta stacijā radās nepieciešamība celt atsevišķu nelielu ēku slimo zirgu izvietošanai. 1828. g. 7. septembrī pasta konvents apstiprināja lēmumu – celt atsevišķu **nelielu stalli**.<sup>76</sup> 1831. g. pēc rūpīgas apskates ar 2. oktobra konventa lēmumu jaunā koka būve tika pieņemta. Tā bija 8 asis gara, 4 asis plata un 8 pēdas augsta. Jumts klāts ar salmiem, iekštelpas griesti darināti no pusbaļķiem. Viena šķērsiena iekštelpu sadalīja divās

---

<sup>73</sup> Turpat, 2488. l., 93. lp.

<sup>74</sup> Turpat, 2956. l., 16. lp.

<sup>75</sup> Turpat, 2483. l., 263. lp.

<sup>76</sup> Turpat, 2482. l., 332. lp.

daļās. Iejai bija 2 vārti, zelmiņa vienā galā barības iekraušanas lūka. Stallī bija paredzēts novietot 8 zirgus.<sup>77</sup>

Zirgu pasta stacijai nepieciešama celtne bija **ledus pagrabs** pārtikas glabāšanai. Tā kā šī ēka tika būvēta no koka, tā ātri nolietojās un stacijas pastāvēšanas laikā tika trīs reizes celta no jauna. Kā liecina 1799. g. vizitācijas protokols, astoņpadsmitā gadsimta beigās esošais ledus pagrabs bija labā stāvoklī.<sup>78</sup> 18 gadus vēlāk ēka bija jau lietošanai nederīga un 1817. g. pasta stacijas konvents nolēma būvēt jaunu, komisāra noteiktā, piemērotā vietā. Gadu vēlāk, 1818. g. konventa protokolā atzīmēts, ka “ledus pagrabs uzbūvēts, bet tam pagaidām uzlikts sūnu jumts, jo nav bijis nepieciešamo salmu”.<sup>79</sup> Tā bija 3 ½ asis gara, 3 asis plata un 8 pēdas dziļa koka būve. Griesti no pusapaļiem balķiem, jumts no dēļiem, virs kuriem velēnu klājums. Pie pagraba ieejas uz priekšpagrabu ir piebūve ar kāpnēm. Pagrabam 3 durvis un lūka.<sup>80</sup> 1834. g. 29. septembrī konvents nolēma pasta komisāra norādītā vietā būvēt atkal jaunu ledus pagraba ēku – no koka, 3 asis kvadrātā, 9 pēdas dziļu; pārklāt ar salmu jumtu; nepieciešamās atslēgas un viras izmantot no vecā pagraba.<sup>81</sup>

Pasažieru vajadzībām Straupes pasta stacijā ir kalpojusi arī mūra ēka – pirts. Par tās celšanu un remontiem konventu protokolos ziņu nav, bet celtne sīki raksturota 1833. g. ēku inventarizācijas atskaitē: “Ēka būvēta no laukakmeņiem, ir 5 asis gara, 4 asis plata un kopā ar pamatiem – 11 pēdas augsta, jumta krēsls pārklāts kārnīņiem, dēļu griesti. Viena ķieģeļu krāsns, grīda un lāva un vienkāršas durvis ar nepieciešajiem apkalumiem.”<sup>82</sup>

19. gs. 40. gados konventā sāka apspriest arī otras – koka pirts ēkas celšanas nepieciešamību pasta kalpotāju un viņu ģimenes locekļu vajadzībām. 1844. g. 29. oktobrī nolēma, ka šī 6 asis garā un 3 ½ asis platā apaļkoku ēka, kurā atradīsies pirts un veļas mazgātava, jāceļ blakus smēdei.<sup>83</sup> Visai drīz šī ēka savu pamatfunkciju

---

<sup>77</sup> Turpat, 2483. l., 493. lp.

<sup>78</sup> Turpat, 2956. l., 16. lp.

<sup>79</sup> Turpat, 2482. l., 4. lp.

<sup>80</sup> Turpat, 2483. l., 265. lp.

<sup>81</sup> Turpat, 268. lp.

<sup>82</sup> Turpat, 270. lp.

<sup>83</sup> Turpat, 214. f., 1. apr., 2485. l., 25. lp.

mainīja. Jau 1849. g. 29. jūnija ziņojumā Landrātu kolēģijai uzsvērts, ka “malkas taupīšanas dēļ pirts netiek pilnībā izmantota domātam nolūkam, to ērbērga iedzīvotāji izmanto dažādiem darbiem un rada netīrību.”<sup>84</sup> 1857. g. nolēma pirts vajadzībām atstāt tika vienu telpu veļas mazgātavas daļā, bet otrā pusē (*agrākās pirts telpas*) ielikta skārda krāsni un iekārtot amatnieka istabu.<sup>85</sup> Ēku nojauca īsi pirms Pirmā pasaules kara.

Pasta stacijas pagalmā, netālu no vecā zirgu staļļa atradās **aka**. To izmantoja ne tikai ūdens ieguvei sadzīves vajadzībām, bet arī zirgu dzirdināšanai, kādēļ pie tās bija izgatavota speciāla sile. Akas virsbūve ar jumtiņu un arī iekšzemes koka konstrukcija tika periodiski atjaunota. 1833. g. inventarizācijas protokolā atzīmēts: “Aka ir 4 asis dziļa un 4 kvadrātpēdas plata, ar jumtiņu, apkaltu velkamo ratu un tai ir koka ūdens sile, darināta no 3 collu bieziem dēļiem.”<sup>86</sup>

Pasta stacijas ēkas no ceļa puses bija nožogotas ar laukakmeņu krāvuma žogu. Tas bija uzmūrēts jau 1798. g.<sup>87</sup> un uzskatāmi parādīts J. Kr. Broces zīmējumā: mūris sākas no vecā zirgu staļļa stūra, tad, atstājot brīvu vietu iebraukšanai, gāja līdz dzīvojamās ēkas stūrim, tālāk no ēkas otra stūra, turpinājās līdz ērbērga stūrim. 1824. g. nolēma mūra sētu pagarināt līdz ledus pagrabam.

Dzīvojamās ēkas priekšpusē bija bruģēts laukums, 1833. g. to par 20 kvadrātasīm paplašināja. Ar akmens bruģi klāta bija arī centrālā iebrauktuve pagalmā – starp dzīvojamo ēku un stalli. Šādi klājumi bija arī pagalmā pie akas un pie zirgu staļļiem. Bruģēts celiņš veda no vecā zirgu staļļa līdz akai.<sup>88</sup>

Pie dzīvojamās ēkas priekšpusē 1833. g. uzstādīja divas laternas apgaismojumam, netālu no galvenās ēkas stacijas priekšpusē bija barjera zirgu piesiešanai. No dārza puses pasta stacijas ēkas un pagalmu norobežoja koka sēta.

Straupes zirgu pasta stacijas ēku kompleksa izaugsmi atspoguļo divas šajā periodā izgatavotās kartes. 1819. g. Fr. Ebenšterna zīmētajā St. Pēterburgas ceļa

---

<sup>84</sup> Turpat, 2846. l., 54. lp.

<sup>85</sup> Turpat, 2488. l., 93. lp.

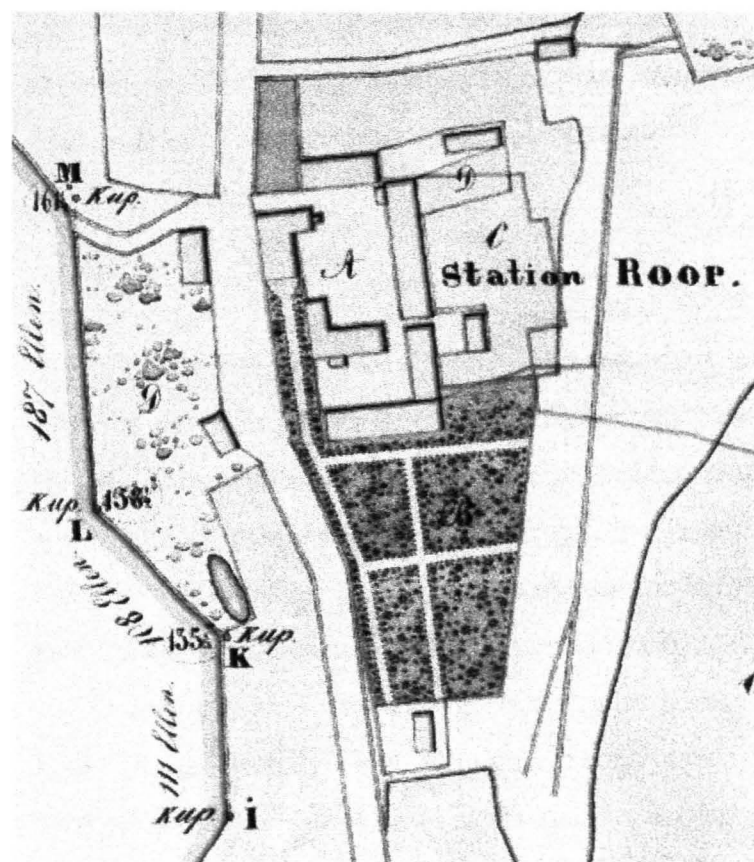
<sup>86</sup> Turpat, 2483. l., 259. lp.

<sup>87</sup> Vizitācijas protokolā rakstīts: “Ap staciju jauna mūra sēta” – Turpat, 2955. l., 63. lp.

<sup>88</sup> Turpat, 214. f., 1. apr., 2483. l., 264. lp.

kartē<sup>89</sup> shematiski attēlotas septiņas ēkas: dzīvojamā māja, ērbērgis, klēts ar ratnicu, vecais un jaunais zirgu stallis. Neprecīzi fiksēta ir siena šķūņa novietne – tas ar kopējo kontūru pievienots jaunā zirgu staļļa ēkai, kaut gan bija atsevišķa celtne. Nomaļus stāvošā būve starp ērbērgi un klēti, jādomā, bija no akmens mūra celtā pirts. Ceļa otrajā pusē, iepretim pasta dzīvojamai mājai, atradās smēde.

1841. g. revizora S. Lemma zīmētajā Straupes zirgu pasta stacijas plānā<sup>90</sup> (sk. 16. attēlu) attēlotas jau galvenās 11 kompleksa ēkas:



galvenā dzīvojamā māja, vecais zirgu stallis, aiz tā – jaunais zirgu stallis. Pēdējam perpendikulāri cieši klāt – siena šķūnis, tam galā – klēts ar ratnicu. Sienas šķūņa aizmugurē atradās kūts slimajiem zirgiem. No dzīvojamās ēkas pa kreisi iezīmēts kalpu ērbērgis, nedaudz attālāk – pirts mūra ēka. Lielceļa otrajā pusē, pretim dzīvojamai ēkai bija smēde, no tās pa labi – pirts pasta kalpotāju vajadzībām. Jādomā, ka attālāk esošajā ēkā aiz jaunā zirgu staļļa bija ledus pagrabs.

16. Attēls. Izkopējums no S. Lemma 1841. g. kartes.

Šāda ēku kompleksa situācija saglabājās visu turpmāko zirgu pasta stacijas pastāvēšanas laiku. Deviņpadsmitā gadsimta otrajā pusē jaunbūves Straupes zirgu pasta stacijā aizliedza. Pirmais šāda veida brīdinājums tika izteikts jau 1853. g. 29. septembra konventā un atkārtojās divus gadus vēlāk – 1855. g., kad konvents bija saņēmis Landrātu kolēģijas brīdinājumu “Straupes pasta stacijā neizdarīt nekādas jaunbūves, tā kā drīzumā gaidāma Pleskavas šosejas atvēršana un Straupes zirgu pasta

<sup>89</sup> Turpat, 6828. f., 3. apr., 1287. l.

<sup>90</sup> Turpat, 4. apr., 351<sup>a</sup>. l.

Šāda ēku kompleksa situācija saglabājās visu turpmāko zirgu pasta stacijas pastāvēšanas laiku. Deviņpadsmitā gadsimta otrajā pusē jaunbūves Straupes zirgu pasta stacijā aizliedza. Pirmais šāda veida brīdinājums tika izteikts jau 1853. g. 29. septembra konventā un atkārtojās divus gadus vēlāk – 1855. g., kad konvents bija saņēmis Landrātu kolēģijas brīdinājumu “Straupes pasta stacijā neizdarīt nekādas jaunbūves, tā kā drīzumā gaidāma Pleskavas šosejas atvēršana un Straupes zirgu pasta stacijas funkcijas tiks samazinātas.”<sup>91</sup> Jāpiezīmē gan, ka vēl turpmākos piecpadsmit gadus stacija darbojās ar iepriekšējo apjomu un tikai 1873. g. tās darbība būtiski samazinājās, līdz 1887. g. Straupes zirgu pasta staciju slēdza. Ēkas turpmāk izmantoja citām vajadzībām un, tām pielāgojot, pārbūvēja.

\* \* \*

Straupes zirgu pasta stacija bija nozīmīgs sakaru mezgls pie Vidzemes guberņas galvenās pasta maģistrāles, pa kuru tika pārsūtīti ne tikai guberņas, bet arī ļoti plaši starptautiskie sūtījumi. Šeit – Braslas krogū zirgu maiņas un ceļotāju apmešanās vieta bija iekārtota jau 17. gs., bet, sākot ar 18. gs. otro pusi, stacijas funkcijas paplašinājās, tās nozīme kopējo sakaru attīstībā arvien pieauga, sasniedzot kulmināciju deviņpadsmitā gadsimta pirmajā pusē.

Straupes zirgu pasta stacija bija svarīgs punkts arī vietējo sakaru uzturēšanā, kopš 18. gs. beigām šeit sūtījumus varēja saņemt daudzu Vidzemes draudžu iedzīvotāji. 19. gs. otrajā pusē ar šīs stacijas palīdzību tika uzturēta satiksme starp Limažiem un Cēsīm.

Celtņu arhitektoniskais veidojums un plānojums pārstāv 18. gs. beigu pasta staciju mūra ēku arhitektūru. Pasta stacijas ēkas ir vienas no visvecākajām zirgu pasta staciju mūra ēku kompleksiem Vidzemē un pirmais, kas tika uzcelts agrākās Vidzemes latviešu daļā.

---

<sup>91</sup> Turpat, 214. f., l. apr., 2487. l., 149. lp.

# Nobeigums

Pasta attīstība notiek ciešā mijiedarbībā ar sabiedrības attīstību: organizācijas augšupeju iespaido sabiedrības sociālekonomiskais līmenis, savukārt, pilnveidojoties sakaru iespējām, veidojas labvēlīgāki priekšnosacījumi cilvēces saimnieciskajam un intelektuālam progresam.

Vidzemes pasta vēstures attīstībā izdalāmas vairāki posmi:

1. Pasta organizācijas priekšvēstures (13.–17. gs. 1. cet.) periods, kam raksturīgs:

a) korespondenci pārnēsāja īpaši sūtņi, kas ceļā devās tikai nepieciešamības gadījumā; šādi kurjeri paši izvēlējās sev ērtāko ceļu;

b) kurjeru vai sūtņu pārvietošanās veids tika organizēts: viņi kursēja pa noteiktiem maršrutiem, pie kuriem jau tika iekārtotas speciālas vietas ceļotāju ēdināšanai un naktsguļai;

c) sakari kalpoja tikai kāda šaura sabiedrības slāņa, visbiežāk valdības vajadzībām.

2. Pasta organizācijas izveidošanās 1632. g. un iekļaušanās Zviedrijas valsts pasta sistēmā 1639. g. Salīdzinot ar iepriekšējo posmu, tam vērojamas jaunas kvalitatīvas iezīmes:

a) vienlaicīgi ar pasta takses ieviešanu, pasta izmantošanas tiesības ieguva plaši sabiedrības slāņi;

b) pasta sakari kļuva regulāri, kurjeri pārvietoja saskaņā ar noteiktu, iepriekš izstrādātu kustības grafiku.

17. gs. Vidzemes sakaru organizācija darbojās kā Zviedrijas pasta sastāvdaļa un tās galvenais uzdevums bija nodrošināt drošas, ātras un ērtas komunikāciju iespējas ar iekaroto provinci. Par nozīmīgākajām pasta līnijām kļuva ceļi, kas savienoja lielākās Vidzemes pilsētas – Rīgu, Tērbatu, Pērnavu un Rēveli ar metropoli. Sakari ar Stokholmu un citām lielākajām zviedru pilsētām tika uzturēti arī otrā virzienā – no Rīgas uz rietumiem, caur Kurzemi un Vācijas ziemeļu teritorijām.

Pasts pārvadāja gan dažādus sūtījumus, gan, sākot ar 17. gs. vidu, arī pasažierus. Sakaru regularitāti un ātrumu nodrošināja izveidotā pasta iestāžu struktūra, kuru vadīja un kontrolēja Vidzemes guberņas pastmeistars. Korespondenci no guberņas iestādēm un privātpersonām pieņēma Rīgas, Valmieras, Tērbatas un Pērnavas pasta kantoros. Noteiktās vietās, ik pa 20 – 25 km, pasta ceļu krogos bija izveidoti zirgu maiņas punkti un radītas ceļotājiem iespējas pārnakšņot.

3. Vidzemes pasta struktūras iekļaušana Krievijas sakaru organizācijā 18. gs. Kaut Ziemeļu kara rezultātā pasta saimnieciskā bāze bija cietusi ļoti smagus zaudējumus, valdībai, guberņas pārvaldes iestādēm un arī vietējiem iedzīvotājiem sakaru iespējas atjaunojās jau drīz pēc Rīgas kapitulācijas.

Gadsimta pirmajos piecdesmit gados notika pasta organizācijas saimnieciskās bāzes atjaunošana, kur lielā mērā tika izmantota iepriekšējos gadsimtos uzkrātā pieredze. Jaunas kvalitatīvas iezīmes organizācijas struktūrā un funkcijās vērojamas tikai, sākot ar 18. gs. otro pusi: pēc Ziemeļu kara atjaunotos vai steigā celtos krogus nomainīja pasta staciju ēku kompleksi, veidojās jauni pasta maršruti, plašāks kļuva pasta pakalpojumu loks. Izveidojās “draudžu pasts,” kas ievērojami paplašināja pasta pakalpojumu izmantotāju loku un tuvināja tos lauku iedzīvotājiem.

18. un 19. gs. Vidzemes sakaru organizācijas darbu reglamentēja Krievijas pasta pārvaldes iestādes. Centrs noteica pasta takses, maršrutus un kursēšanas grafiku. Tomēr attīstības gaitā Vidzemes pastam izveidojās arī vairākas savdabīgas iezīmes, no kurām kā nozīmīgā jāmin jau iepriekšējā gadsimtā izveidojusies tradīcija, ka sakaru saimniecisko bāzi veidoja un uzturēja vietējā bruņniecība un zemnieki. Pasta struktūras šeit funkcionēja precīzāk, kvalitatīvāki bija iedzīvotājiem sniegtie pakalpojumi. Vidzemes zirgu pasts augstāko attīstības līmeni sasniedza 19. gs. vidū.

4. Modernu sakaru formu izveidošanās un zirgu pasta likvidācija valsts nozīmes pasta maršrutos 19. gs. otrajā pusē.

Vienlaicīgi ar straujo tehnikas progresu, kas veicināja jaunu komunikācijas līdzekļu attīstību, sakarus nodrošināšanā iesaistījās dzelzceļš, telegrāfs un telefons. Pasts ieguva jaunas darbības formas un kvalitāti. Valsts nozīmes maršrutos zirgu pastu likvidēja un turpmāk tas kalpoja vairs tikai vietēja rakstura sakariem.

Laikmetam atbilstošu, modernu pasta sakaru izveidošanās Vidzemē deva pozitīvu ieguldījumu šīs provinces attīstībā: tā kļuva par nozīmīgu posmu politisko, ekonomisko un kultūras attiecību un komunikācijas uzturēšanā starp Rietumeiropu un Krieviju. Intensīvais pasta tranzīts cauri Rīgai cēla tās politisko un saimniecisko nozīmi. Līdz ar sakaru un transporta sistēmas attīstību, aktivizējās vietējā un starptautiskā tirdzniecība, ievērojami progresēja materiālo vērtību ražošanas process un teritorijas saimnieciskais uzplaukums, cēlās iedzīvotāju labklājības līmenis.



# Tekstā minētās zirgu pasta stacijas un kantori

## 1. Vidzemē

1. **Aksi** – Axelshof, Klein-Wrangelshof; *Rīga –Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
2. **Ādaži** – Neuermühlen; pasta stacija atradās pie Juglas ezera, vēlākā Baložu kroga vietā; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
3. **Ārensburga** – Arensburg, Kuresāre; *Pērnavas–Ārensburgas ceļš*.
4. **Bolderāja** – Bolderaa; *Rīgas–Bolderājas ceļš*
5. **Carnikava** – Samuelfähr; vēlākās apbūves rezultātā šajā apkaimē bijušās pasta stacijas nosaukums izzudis; *Rīgas–Pērnavas ceļš 17., 18.gs.*
6. **Cēsis** – Wenden; *Rīgas–Pēterburgas ceļš caur Lenču p.st.*
7. **Enģelrāte** – Engelhardshof. Agrākais vietvārds izzudis; šodien Raganas ciemats; *Rīgas–Tērbatas Pēterburgas ceļš*.
8. **Gulbere** – Gulbern; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
9. **Hānja** – Hahnhof; *Rīgas–Valkas–Pleskavas ceļš*.
10. **Hēdemēste** – Gudmannsbach; *Rīgas–Pērnavas ceļš 17., 18.gs.*
11. **Ieriķi** – Ramotzky; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
12. **Igavere** – Iggafer; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
13. **Ilķene** – Hillhensfähr; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
14. **Jaun-Lēve** – Neu-Level; *Pērnavas–Ārenburgas ceļš*.
15. **Jēgava** – Kurist; *Tērbatas–Tallinas ceļš*.
16. **Jumpravmuiža** – Jungfernhof; *Rīgas–Krustpils–Daugavpils ceļš*.
17. **Koknese** – Kokenhusen; *Rīgas–Krustpils–Daugavpils ceļš*.
18. **Krustpils** – Kreutzburg; *Rīgas–Krustpils–Daugavpils ceļš*.
19. **Kuigatsi** – Kuigatz; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
20. **Ķirbiži** – Kürbis; *Rīgas–Pērnavas ceļš 17., 18.gs.*
21. **Lenči** – Lenzenhof; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
20. **Liepupe** – Pernigel; *Rīgas–Pērnavas ceļš 17., 18.gs.*
22. **Limbaži** – Lemsal; *Limbažu–Straupes–Cēsu ceļš*.
23. **Lipši** – Lips; *Rīgas–Valkas–Pleskavas ceļš*.
24. **Lodja** – Kurkund; *Rīgas–Valmieras–Pērnavas ceļš, 19. gs.*
25. **Meisakila** – Möisaküll; *Rīgas–Valmieras–Pērnavas ceļš, 19. gs.*
26. **Mēniste** – Menzen; *Rīgas–Valkas–Pleskavas ceļš*.

27. **Mēsāmā** Mōisama; *Tērbatas–Tallinas ceļš*
28. **Ninasi –** Nennal; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
29. **Ogre –** Oger; *Rīgas–Krustpils–Daugavpils ceļš.*
30. **Pērnava** Pernau; *Rīgas–Pērnavas–Rēveles ceļš*
31. **Plātere** Weißensee; *Rīgas–Valmieras–Pērnavas ceļš, 19. gs.*
32. **Raja** Raja; *Pērnavas–Ārensburgas ceļš.*
33. **Rakvere** Wesenberg; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš.*
34. **Rencēni** Ranzen; *Rīgas–Valmieras–Pērnavas ceļš, 19. gs.*
35. **Renga** Ringen; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš.*
36. **Rīga** Riga
37. **Ropaže** Rodenpois; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš.*
38. **Rūjiena** Rujen; *Rīgas–Valmieras–Pērnavas ceļš, 19. gs.*
39. **Salacgrīva** Salis; *Rīgas–Pērnavas ceļš 17., 18.gs.*
40. **Salaspils** Kirchholm; *Rīgas–Krustpils–Daugavpils ceļš.*
41. **Saulkrasti** Peterskapelle; *Rīgas–Pērnavas ceļš 17., 18.gs.*
42. **Senna** Sennen; *Rīgas–Valkas–Pleskavas ceļš.*
43. **Sigulda** Segewold; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
44. **Skrīveri** Römershof; *Rīgas–Krustpils–Daugavpils ceļš.*
45. **Straupe** Roop; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
46. **Strenči** Stackeln; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
47. **Surju** Surrie; *Rīgas–Valmieras–Pērnavas ceļš, 19. gs.*
48. **Tērbata** Dorpat, Tartu; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
49. **Tahkuranna** Tackeroth; *Rīgas–Pērnavas ceļš 17., 18.gs.*
50. **Telliste** Teilitz; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
51. **Torma** Torma; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
52. **Treimaņi** Dreimannsdorf; *Rīgas–Pērnavas ceļš 17., 18.gs.*
53. **Uderna** Udern; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
54. **Vaimastfere** Weimastfer; *Rīgas–Tērbatas–Pleskavas ceļš.*
55. **Valka** Walk; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
56. **Valmiera** Wolmar; *Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
57. **Vastselina** Neuhausen; *Rīgas–Valkas–Pleskavas ceļš.*
58. **Vecpiebalga** Orrishof; *Par valsts nozīmes pasta staciju kļuva 19. gs. otrajā pusē, bija vienīgā valsts nozīmes pasta stacija Cēsu–Piebalgas–Kokneses pasta maršrutā*
59. **Fellina** Fellin, Viljandi; *Tērbata–Fellina; Meisakila–Fellina.*
60. **Viru** Werro; *Rīgas–Valkas–Pleskavas ceļš.*

## 2. Ārpus Vidzemes teritorijas

1. **Blidene** – Blieden; *Kurzemes guberņā, Rīgas–Mēmeles ceļš*
2. **Čirkoviči** – Чирковичи; *Pēterburgas guberņā, Rīgas–Pēterburgas ceļš.*
3. **Daugavpils** – Dünaburg, Двинск; *Vitebskas guberņā, Rīgas–Krustpils–Daugavpils ceļš.*
4. **Dobele** – Doblen; *Kurzemes guberņā, Rīgas–Mēmeles ceļš*
5. **Duderdorfa** – Дудердорф; *Pēterburgas guberņā, Rīgas–Pēterburgas ceļš.*
6. **Durbe** – Durben; *Kurzemes guberņā, Rīgas–Mēmeles ceļš*
7. **Gorelij kabačok** – Горельий кабачек; *Pēterburgas guberņā, Rīgas–Pēterburgas ceļš*
8. **Helsinki** – Helsingfors; *Somijā, 17. gs. – Zviedrijā; Rīgas–Narvas–Viborgas–Obu ceļš.*
9. **Danciga** – Danzig, Gdaņska; *Austrumprūsijā, Rīgas–Mēmeles–Kēnigsbergas–Dancigas ceļš.*
10. **Jonišķi** – Jonischek; *Viļņas (1802–1842), Kauņas (no 1842) guberņa, Rīgas–Jelgavas–Jonišķu–Tilzītes ceļš.*
11. **Jelgava** – Mitau; *Kurzemes guberņā, Rīgas–Mēmeles ceļš*
12. **Kauņa** – Kowno; *Viļņas (1802–1842), Kauņas (no 1842) guberņa Rīgas–Jelgavas–Jonišķu–Kauņas–Viļņas ceļš.*
13. **Krasnoje Selo** – Красное село; *Pēterburgas guberņa, Rīgas–Pēterburgas ceļš.*
14. **Mēmele** – Memel, Klaipēda; *Austrumprūsijā, Rīgas–Mēmeles–Kēnigsbergas–Dancigas ceļš.*
15. **Kauksi** – Kauks; *Igaunijas guberņā, Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš.*
16. **Kēnigsberga** – Königsberg, Kaļiņingrada; *Austrumprūsijā, Rīgas–Mēmeles–Kēnigsbergas–Dancigas ceļš.*
17. **Kipina** – Кипинь; *Pēterburgas guberņā, Rīgas–Pēterburgas ceļš*
18. **Kostkovo** – Косткого; *Pēterburgas guberņā, Rīgas–Pēterburgas ceļš*
19. **Kuldīga** – Goldingen; *Kurzemes guberņā, Rīgas–Mēmeles ceļš*
20. **Liepāja** – Libau; *Kurzemes guberņā, Rīgas–Mēmeles ceļš*
21. **Opoļje** – Ополье; *Pēterburgas guberņā, Rīgas–Pēterburgas ceļš*
22. **Palanga** – Polangen; *Viļņas (1802–1819), Kurzemes (no 1819) guberņa, Rīgas–Mēmeles ceļš*
23. **Pečori** – Петсери, Печеры; *Pleskavas guberņā, Rīgas–Valkas–Pleskavas ceļš*
24. **St. Pēterburga** – St. Petersburg; Ст. Петербург; *Pēterburgas guberņā, Rīgas–Pēterburgas ceļš*
25. **Pleskava** – Pleskau, Псков; *Pleskavas guberņā, Rīgas–Valkas–Pleskavas ceļš.*
26. **Priekule** – Preekuln; *Kurzemes guberņā, Rīgas–Mēmeles ceļš*
27. **Pungerja** – Pungern; *Igaunijas guberņā, Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*

28. **Puru** – Purro; *Igaunijas guberņā, Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
29. **Saldus** – Freuenburg; *Kurzemes guberņā, Rīgas–Mēmeles ceļš*
30. **Skrunda** – Schründen; *Kurzemes guberņā, Rīgas–Mēmeles ceļš*
31. **Rēvele** – Reval, Tallina; *Igaunijas guberņā, Rīgas–Pērnavas–Rēveles ceļš.*
32. **Tauraģe** – Tauroggen; *Viļņas (1802–1842), Kauņas (no 1842) guberņa Rīgas–Jelgavas–Tauraģes–Tilzītes ceļš*
33. **Tilzīte** – Tilsit, Sovetska; *Austrumprūsijā, Rīgas–Jelgavas–Tauraģes–Tilzītes ceļš*
34. **Torna** – Thorn, Toruņa; *Austrumprūsijā, Rīgas–Mēmeles–Kēnigsbergas–Dancigas ceļš.*
35. **Obū** – Åbo, Turku; *Somijā, 17. gs. – Zviedrijā; Rīgas–Narvas–Viborgas–Obu ceļš.*
36. **Vaivara** – Waiwara; *Igaunijas guberņā, Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
37. **Varja** – Warjel; *Igaunijas guberņa, Tallinas–Narvas ceļš.*
38. **Varšava** – Warschau; *Polijā, Rīgas–Jelgavas–Jonišķu–Kauņas–Viļņas ceļš.*
39. **Viborga** – Viborg; *Somijā, 17. gs. – Zviedrijā; Rīgas–Narvas–Viborgas–Obu ceļš.*
40. **Viļņa** – Wilnius; *Viļņas guberņa, Rīgas–Jelgavas–Jonišķu–Kauņas–Viļņas ceļš.*
41. **Visbija** – Visby; *Zviedrijā, Visbijas–Štetinas–Dancigas – Kēnigsbergas ceļš*
42. **Voka** – Fockenhof; *Igaunijas guberņā, Rīgas–Tērbatas–Pēterburgas ceļš*
43. **Žabino** – Жабино; *Pēterburgas guberņā, Rīgas–Pēterburgas ceļš*

# Darbā izmantoto avotu un literatūras saraksts

## 1. Nepublicētie avoti

### 1. Latvijas Valsts vēstures arhīvs (LVVA)

1. f. Vidzemes, Igaunijas un Kurzemes ģenerālgubernatora kanceleja (1762–1904). – 2. apr. – 47., 60., 188., 201., 228., 1128., 2404., lieta; 4. apr. – 25., 2112., 2119., 2120., 2124. lieta; 5. apr. – 21., 1336., 2371., 4548., 5018., 1011., 1654. lieta; 6. apr. – 941., 1011. lieta; 8. apr. – 17., 971., 1324., 1350., 1761., 1780., 2145., 2255., 2362., 2695., 8280., lieta; 12. apr. – 37., 40., 542., 547., 549. lieta.

3. f. Vidzemes gubernatora kanceleja (1726–1918). – 1. apr. – 230., 677., 1267., 1470., 1602., 1610., 1728., 2020., 2181., 2282., 4540., 13016., 13709. lieta; 3. apr. – 3., 1396., 1400., 1402., 1404. – 1407., 1410., 1417., 1419., 1425., 1538., 1801. 4. apr. – 225. lieta; 5. apr. – 1396., 1400., 1402., 1404. – 1407., 1410., 1417., 1419., 1425. lieta; 6. apr. – 216., 1538., 1801., 1909., 2008., 2128., 2565., 3665., 3803. lieta.

4. f. Vidzemes guberņas pārvalde (1710–1918). – 1. apr. – 1102., 2416., 10106., 10337., 10784., 10844., 11002., 13257., 14064., 14721., 16123., 20467., 22452., 23910., 24216., 25145., 27159., 27230., 27759., 29214., 30876., 31080., 32582., 34111., 34199., 36611., 36649., 42476., 44283., 45172., 47999., 50545., 52433. lieta, 2. apr. – 467., 11438., 11858., 12337., 14364., 14462., 15033., 15116., 15160., 15417., 15434., 15457., 15478., 15499., 15601., 15761., 15801., 15958., 30583. lieta; 14. apr. – 891., 988., 993., 995., 998. – 1000., 1002. lieta.

8. f. Rīgas rātes iekšējais arhīvs (1220–1878). – 1. apr. – 30. lieta.

10. f. Vidzemes guberņas valdes būvniecības nodaļa Rīgā (1784–1917). – 1. apr. – 354., 371., 554., 751. lieta.

50. f. Rīgas pasta-telegrāfa apgabala pārvalde (1765–1918). – 1. apr. – 1<sup>a</sup>, 363., 1162. – 1184., 1192. – 1194. lieta

214. f. Vidzemes bruņniecības arhīvs (1623–1921). – 1. apr. – 352., 354., 1713., 1788., 1823. – 1825., 1839., 1845., 2123., 2126., 2127., 2163. – 2167., 2480., 2481. – 2488., 2571., 2580., 2685. – 2688., 2716., 2751., 2754. – 2964., 3005. – 3021., 3059., 3062. lieta; 2. apr. – 3., 4., 47., 60., 265. – 293., 638., 2404. lieta; 5. apr. – 132., 177., 178., 810., 821., 822., 825., 827., 831., 832., 836. – 838., 844. lieta.

554. f. Kurzemes hercogu arhīvs (1561–1848). – 1. apr. – 16. l., 893. lieta.

673. f. Rīgas rātes ārējais arhīvs (1220–1867). – 1. apr. – 1066., 1077., 1083., 1085., 1090., 1092. – 1106., 1227., 1236., 1304., 1306., 1311. – 1313., 1350., 1390. lieta; 4. apr. – 175. – 182., 183. – 192. l.

749. f. Rīgas rātes kanceleja (1563–1889). – 6. apr. – 4., 65., 66., 67., 2002., 2016., 2020. lieta.

1378. f. Rīgas fogtejas tiesa (1605–1900). – 1. apr. – 1448., 1834. lieta.

1380. f. Rīgas bāriņu tiesa (1583–1944). – 5. apr. – 618. lieta.

1382. f. Rīgas Amatu un Ķemerejas tiesa (1614–1890). – 2. apr. – 15., 24., 59., 232. lieta.
1390. f. Rīgas pilsētas kases kolēģija (1654–1879). – 2. apr. – 145., 160., 302. lieta; 3. apr. – 3. lieta; 4. apr. – 408., 1146., 1152., 1749., 1750., 1752. lieta.
2004. f. Rīgas zirgu un pasta staciju inspekcija (1642–1868). – 1. apr. – 4. lieta.
2692. f. Pirmā Rīgas apdrošināšanas sabiedrība (1766–1939). – 2. apr. – 8. lieta.
2715. f. Rīgas ģenerālgubernatora kanceleja (1713–1783) – 1. apr. – 15., 35., 53. – 60., 80., 198., 293., 294., 295., 297., 298., 299., 300. lieta; 2. apr., – 2., 3., 24., 93., 94., 95. lieta; 3. apr., – 15., 16. lieta.
2761. f. Rīgas pilsētas būvniecības komisija (1878–1920). – 3. apr. – 305. lieta.
2909. f. Rīgas pilsētas kartes un plāni (1683–1942). – 1. apr. – 883. lieta.
4011. f. Materiāli par personām Rīgā un Baltijas provincēs (1561–1944). – 1. apr. – 2680., 2960. lieta.
4038. f. Rīgas vēstures un senatnes pētītāju biedrība (1482–1917). – 2. apr. – 695., 1185., 1186., 1910. – 1213., 1973. lieta.
4071. f. PSRS un ārzemju arhivos glabājošos Latvijas vēstures dokumentu kopiju kolekcija 14. –16. gs. 18. gs. – 1. apr. – 13. – 27. lieta.
6828. f. Karšu un plānu kolekcija (1567–1919). – 1. apr. – 539. lieta; 2. apr. – 264., 265., 267., 269., 272., 577. lieta; 3. apr. – 594., 698., 1281., 1287. lieta; 4. apr. – 208., 210., 351<sup>a</sup>. lieta; 7. apr. – 64. lieta.
7348. f. Arklu revīzijas (1624–1762). – 1. apr. – 10., 27., 51. lieta.
7349. f. Vidzemes ģenerālgubernators (1602–1723). – 1. apr. – 28., 31., 35., 40., 44., 46., 49., 52., 53., 54. – 81., 117., 126. – 155., 163. lieta; 2. apr. – 4. – 15., 16. – 32., 35., 36., 57. – 62., 266., 270. lieta; 3. apr. – 20., 21., 23., 51. lieta.
7363. f. Baltijas vēstures rokrakstu kolekcija (1454–1916). – 5. apr. – 28. lieta.
7400. f. Vidzemes guberņas ekonomiskā pārvalde (1600–1802). – 1. apr. – 64., 81. lieta.
7404. f. Vidzemes guberņas kartes un plāni (1681–1820). – 1. apr., 651., 2191. lieta.
7430. f. Kara gubernatora Rīgas būvnodeļas kanceleja (1783–1796). – 1. apr. – 179. lieta.
7465. f. Rīgas vietniecības valde (1783–1796). – 1. apr. – 133., 134., 136. lieta.

## 2. Igaunijas vēstures arhīvs – Esti Ajalooarhiv (EAA).

278. f. Vidzemes ģenerālgubernators (1621–1710). – 1. apr. – XI-I. – XI-5. lieta.
291. f. Vidzemes, Igaunijas un Krievijas ģenerālgubernators (1783–1876). – 1. apr. – 1521., 1952., 2470., 3745., 3750., 6642., 7221., 7841., 13646., 14311., 14415. lieta.
909. f. Vidzemes landrātu kolēģija (1650–1918). – 1. apr. – 168., 362., 369. lieta.

3. Krievijas Valsts vēstures arhīvs – Российский государственный исторический архив (РГИА).  
 1289. f. Galvenā pasta un telegrāfa pārvalde (1722–1918). – 1. apr. – 23., 30., 35., 57., 101., 314., 315., 689., 2406. lieta; 23. apr. – 300. lieta.  
 1374. f. Ģenerālprokurora kanceleja (1797–1802). – 4. apr., 19., 3481. l.  
 796. f. Sinodes kanceleja (1707–1918). – 51. apr., 436. l.
4. Latvijas Nacionālās bibliotēkas Rokrakstu un reto grāmatu nodaļa:  
 J. Strauberga fonds.  
 J. Jenša fonds.
5. Latvijas Akadēmiskās bibliotēkas Rokrakstu un reto grāmatu nodaļa:  
 J. Chr. Brotze. Sammlung verschiedener Liefländischen Monumente, Prospekte, Münzen, Wappen etc.

## 2. Publicētie avoti

1. *Vidzemes 1638. gada arklū revīzija*. 1. – 4. burtnīca. – Rīga, 1938–1941. (Latvijas vēstures avoti).
2. *Vidzemes saimniecības vēstures avoti*. – Rīga, 1940.
3. *Vidzemes tiesību vēstures avoti*. – Rīga, 1941.
4. *Akten und Rezesse der livländischen Ständetage*. Bearb. von O. Stavenhagen, L. Arbusow sen., L. Arbusow jun. und A. Bauer. Bd. I–III. – Rīga, 1907–1938.
5. *Bodeckers Chronik Livländischer und Rigascher Ereignisse*. 1593–1638. Bearb. von J. G. L. Napiersky. – Rīga, 1890.
6. *Bruining Hr.* Livländische Güterurkunden. Band II. – Rīga, 1923.
7. *Buddenbrock*. Sammlung der Gesetze, welche das heutige livländische Privatrecht enthalten. Band I. – Rīga, 1821.
8. *Bulmerincq A.* von Aktstücke und Urkunden zur Geschichte der Stadt Riga. 1710–1740. Bd. I, II, III. – Rīga, 1902–1906.
9. *Eckard E.* Inhalt der in der rigischen Statthalterschaft emanirten gedruckten Patente, von 1710 bis Ende 1788. – Rīga, 1789.
10. *Förslag till Post-Ordning // Rikskansleren Axel Oxenstiernas skrifter och brevexling*. – Utgifna at kongl. vitterhets – historie- och antiquitets akademien. Första bandet. – Stockholm, 1888.
11. *Gadebusch F. K.* Livländische Jahrbücher. Theile I–IV. – Rīga, 1780–1783.
12. *Hupel A. W.* Topographische Nachrichten von Lief- und Estland. Bd. I–III – Rīga, 1774–1782.

13. *Liefflaendische* Landes-Ordnungen nebst darzu gehörigen Placaten und Stadgen. – Riga, 1705.
14. *Liv-, Est- und Kurländisches* Urkundenbuch nebst Regesten. Begründet von F. G. Bunge, fortgesetzt von H. Hildebrand, Ph. Schwartz, L. Arbusow und A. v. Bulmerincq, Abt. 1, Bd. I–XII; Abt. 2, Bd. I–III. – Reval, 1853–1859; Riga–Moskau, 1867–1914.
15. *Livländische* Gouvernements Verwaltungs Patente. – Riga, 1756, 1874, 1880.
16. *Mellin L. A.* Atlas von Liefland oder von den beyden Gouvernements und Herzogthümern Lief- und Ehistland und der Provinz Oesel. – Riga–Leipzig, 1798.
17. *Monumenta Livoniae antiquae.* Sammlung von Chroniken, Berichten, Urkunden und anderen schriftlichen Denkmalen und Aufsätzen. Bd. I–V. – Riga–Dorpat–Leipzig, 1835–1847.
18. *Olearius A.* Vermehrte neue Beschreibung der Muscowitischen und Persischen Reise .. – Schlesswig, 1656.
19. *Petri J. Chr.* Neuestes Gemähld von Lief- und Ehistland unter Katharina II und Alexander I. Bd. I, II. – Leipzig, 1809.
20. *Provinzialrecht* der Ostsee-Gouvernements. – St. Petersburg, 1845.
21. *Sammlung* der Gesetze, welche das heutige livländische Landrecht enthalten, kritisch bearbeitet. Zweiter Band. – Aeltere, hinzugekommene Landesrechte. – Riga, 1821.
22. *Schirren C.* Die Recesses der livländischen Landtage aus den Jahren 1681–1711. – Dorpat, 1865.
23. *Vier* Bücher der Stadt Landvogtei der Stadt Riga. Bearbeitet von Dr. iur. August Bulmerincq. Erster Band. – Riga, 1923.
24. *Аскарханов А.* Сборник постановлений и распоряжений по почтово-телеграфному ведомству. Изд. 4. – Спб, 1910.
25. *Альбом* Мейерберга. Виды и бытовые картины России XVII века. В приложении карта пути, составленная А. М. Ловягиным. – Спб., 1903.
26. *Дневник* каммер-юнкера Берхгольца. Часть I. 1721 год. Перевод с немецкого И. Аммон. Издание второе. – Москва, 1858.
27. *Козловский И. П.* Первые почты и первые почтмейстеры в Московском государстве. Том 2. – Варшава, 1913.
28. *Полный свод* законов Российской империи. Том 1 – 40. – Москва, 1830–1890.
29. *Сборник* материалов и статей по истории Прибалтийского края. Изд. Е. В. Чешихина. Т. I–IV. – Рига, 1876–1963.
30. *Собрание* законов по управлению почтовому. Том 1–5. – Спб., 1846–1850.

### **3. Uzziņu literatūra**

1. *Latviešu* konversācijas vārdnīca. / Galv. red. A. Švābe u. c. 21 sēj. – Riga, 1927–1940.



2. *Malvess A.* Tehniskā vārdnīca būvvielām, būvdarbiem un konstrukcijām. – Rīga, 1931.
3. *Pasaules zemes un tautas.* – Rīga, 1978.
4. *Šneiders Ed.* Latvijas pastmarkas. Ilustrēts katalogs. 4. izd. – Rīga, 1936.
5. *Zemzaris J.* Mērs un svars Latvijā 13. – 19. gs. – Rīga, 1981.
6. *Amburger E.* Geschichte der Behördeorganisation Russlands von Peter dem Grossen bis 1917. – Leiden, 1966.
7. *Anzeiger* von welchem Postämter und Postierungen in den Rigischen Statthalterschaft, die Bote, die Patenten, Publicationen und gerichtliche Briefe abholen lassen. – Riga, 1786.
8. *Atlas zur Geschichte.* Bd. I – Leipzig, 1976.
9. *Auszug* für die Reisende aus dem Postierungs Reglement für Livland. – Riga, 1834.
10. *Deutsche Geschichte.* Kleine Enzyklopädie. – Leipzig, 1965.
11. *Die livländische Geschichtsliteratur für 1880–1913.* Bearbeitet K. Mettig, A. Poelchau, A. Feuereisen, P. Bar. v. d. Osten-Sacken, W. Wulfius und L. Arbusow. – Riga, 1881–1923.
12. *Die vornehmsten Europäischen Reisen.* Die IX verbesserte Ausfertigung. – Hamburg, 1741.
13. *Dorptisches Kalender.* – 1859.
14. *Eesti mõisad.* – Tallin, 1994.
15. *Feldmann H.* Verzeichnis lettländischer Ortsnamen. – Riga, 1938.
16. *Hanenfeldt P.* Vollständiges Post-Handbuch, bearbeitet für das Publikum. – Riga, 1880.
17. *Instrukton* des Oberdirigierenden des Postdepartaments für die Postkommissaere in Livland. – St. Petersburg, 1843.
18. *Jeggels C.* Post- und Reise Karte von Deutschland und der Nachbarstaaten. – Frankfurt, 1844.
19. *Liefländischer Adreß- und Post- Kalender* auf Jahr Christi 1784. – Mitau, 1784.
20. *Löwis of Menar K. v.* Führer durch die Livländische Schweiz. – Riga, 1912.
21. *Meyers Konversations=Lexikon.* Fünfte, gänzlich neubearbeitete Auflage. 21 Bd. – Leipzig und Wien, 1895–1901.
22. *Michel.* – Europa-Katalog Ost 1995/96. – München, 1995.
23. *Neue Sammlung* von Post- und Bothen-Charten der vornehmsten Residenz und Handels-Städte in Europa, samt beygefüigten Post-Taxen, Reise Routen, und andern das Post-Wesen betreffenden Verordnungen. 2. Theil. – Hamburg, 1767.
24. *Neues Post-Adress-Buch* für Liefland und Oesel. – Riga, 1820.

25. *Neumann C. Rücker C. G., Schmidt J. S. H. General-Karte der Russischen Ost-See-Provinzen Liv-, Est- und Kurland.* – Reval, 1854.
26. *Osteuropa* Forschung in Marburg. Institutionen, Sammlungen, Ergebnisse. – Marburg, 1988.
27. *Richter A. Baltische Verkehrs und Adressbücher. Bd. I, II.* – Riga, 1900.
28. *Rigaer Börsenkomitee. Bericht über die Tätigkeit des Rigaer Börsenkomitees im Jahre 1871–1938.* – Riga, 1872–1939.
29. *Rigaer Handels-Archiv.* – Riga, 1874–1915.
30. *Rigascher Almanach.* – Riga, 1858–1915.
31. *Schirren C. Verzeichnis livländischer Geschichts-Quellen in schwedischen Archiven und Bibliotheken.* – Dorpat, 1861–1868.
32. *Sonntag K. G. Chronologisches Verzeichniss der Livländischen Gouvernements-Regierungs-Patente von 1710 bis 1822.* – Riga, 1823.
33. *Westermann G. Krüge und Poststationen in Estland und Nordlivland vom 17. bis zum 20. Jahrhundert.* – Lüneburg, 1994.
34. *Winkelmann E. Bibliotheca Livoniae historica.* – Berlin, 1878.
35. *Большая советская энциклопедия. Третье издание. Том 20.* – Москва, 1975.
36. *Воробьев В. П. Сборник распоряжений, циркуляров, правил и инструкций по переводной операции учреждений почтового-телеграфного ведомства, изданных министром внутренних дел, начальником Главного управления почт и телеграфов, министром финансов и Государственным контролем. По 1 марта 1899 года. Изд. неофиц.* – Киев, 1899.
37. *Дорожный* месяцеслов на 1776 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве. – В Санкт-Петербурге при Императорской Академии наук, 1776.
38. *Зверев Н. П. Краткий сборник приказов, циркуляров и других распоряжений по почтово-телеграфному ведомству, последовавших с 8 июля 1884 года по 31 декабря 1899 года. Изд. неофиц.* – Спб., 1900.
39. *Знаменитые россияне. Биографии и портреты.* – Санкт-Петербург, 1996.
40. *Инструкция* губернскому почтмейстеру. – Спб., 1807.
41. *Карманный* путеводитель или описание всех почтовых дорог Российской империи царства польского и великого княжества финляндского. – Спб., 1831.
42. *Левинский В. Д. и Токмаков И. О. Указатель материалов по истории почт в России.* – Москва, 1881.
43. *Корженевский В. И. Почтовые уставы и свод правительственных распоряжений по почтовому ведомству (1857 – 1880).* – Житомир, 1880.
44. *Материалы по истории связи в России XVIII нач. XX вв. Обзор документальных материалов.* – Ленинград, 1966.
45. *Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. Т. 1–3.* – Спб., 1902.

46. *Новейший почтовый дорожник*. – Б. м., 1796.
47. *Описание почтовых станций в Российском государстве с месяцесловом на 1790 год*. – В Санктпетербурге при Императорской Академии наук, 1790.
48. *Памятная книжка и адрес-календарь Лифляндской губернии на 1892 год*. – Рига, 1892.
49. *Петров В. А. Географические справочники XVII в.* – Ленинград, 1950.
50. *Положение об устройстве почтовой части*. – Б. м., 1850.
51. *Почтовые правила для корреспонденции*. – Рига, 1888.
52. *Почтовый дорожник Российской империи с приложением нумерной карты*. – Спб., 1880., 1897.
53. *Российский почт-календарь с показанием расстояния между всех городов империи, а также почтовых дорог к оных ведущих*. – СПетербург, 1801.
54. *Россия. Главное управление почт и телеграфов. Краткий обзор деятельности Главного управления почт и телеграфов с почтово-телеграфною статистиков .. 1874–1883*. – Спб., 1876–1885.
55. *Россия. Главное управление почт и телеграфов. Сборник распоряжений по Главному управлению почт и телеграфов*. – Спб., 1887.
56. *Россия. Главное управление почт и телеграфов. Смета доходов и расходов Министерства внутренних дел по Главному управлению почт и телеграфов .. Спб., 1874 – 1909*.
57. *Россия. Почтовый департамент. Список лицам, служащих по почтовому ведомству и почтовым учреждениям*. – Спб., 1877.
58. *Рубан В. Г. Всеобщий и совершенный гонец и путеуказатель, или Полный повсеместный Российский и повсюдный Европейский дорожник исправно и верно показующий по нынешнему разделению на губерний и области всей Российской империи и прочих Европейских держав почтовые пути. Часть 1, 2*. – Спб., 1791.
59. *Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей России с приложением карт*. – Спб., 1900.
60. *Статистический сборник Министерства путей сообщения. Ежегодник. Вып. 1–147*. – Спб., 1877–1918.
61. *Фонды Российского госудфрственного историчкского архива*. – Санкт-Петербург, 1994.

#### **4. Monogrāfijas un raksti**

1. *Ar zirgu pastu no Cēsīm līdz Jaunpiebalgai // Rīgas Avīze*. – 1913. – Nr. 206.
2. *Bērziņš J. Latvijas Republikas transports un sakari // Latvijas Vēstures institūta žurnāls*. – 1992. – Nr. 2. – 117. – 138. lpp.

3. *Bērziņš J.* Mēra postījumi Vidzemē 1710. gadā // Pētījumi. Sērija B. – Rīga, 1935. – 167. – 223. lpp. (Valsts arhīva raksti.)
4. *Bilmanis A.* Zviedrijas vēsture. – Rīga, 1925.
5. *Blankenbergs V.* Seni stāsti un nostāsti par Lejaskurzemi. Zirgu pasta senajās dienās // Treji vārti. – 1988. – Nr. 4. – 59., 60. lpp.
6. *Caune A.* Arheoloģiskie izrakumi Vecrīgā, 13. janvāra ielā // Zinātniskās atskaites sesijas referātu tēzes par arheologu, antropologu un etnogrāfu 1970. gada pētījumu rezultātiem. 1970. – Rīga, 1971. – 33. – 35. lpp.
7. *Cik maksāja priekš 50 gadiem korespondence un ceļošana no Rīgas?* // Dzimtenes Vēstneša lit. pielikums. – 1909. – Nr. 109.
8. *Danels E.* Somijas pasta vēsture // Pasta un Telegrāfa Vēstnesis. – 1936. – Nr. 11. – 643. – 644. lpp.
9. *Droiskis A.* Rīgas pastam 350 // Cīņa. – 1982. – 27. sept.
10. *Dunsdorfs E.* Latvijas vēsture (1600–1710). – B.v. – 1962.
11. *Dunsdorfs E.* Latvijas vēsture (1710–1800). – B. v. – 1973.
12. *Einbergs B.* Satiksme Latvijā senāk un tagad // Pasta un Telegrāfa Vēstnesis. – 1938. – Nr. 12. – 733. – 743. lpp.
13. *Erards.* Laikrakstu un vēstuļu piesūtīšanas lieta // Mājas Viesis. – 1881. – Nr. 41.
14. *Gandrīz 200 g. vecs Vidzemes pasta darbības plāns* // Krājējs. – 1973. – Nr. 3-104. – 61., 62. lpp.
15. *Gr.* Par pasta sūtījumu saņemšanu un aizsūtīšanu uz laukiem // Mājas Viesis. – 1898. – Nr. 24., 25.
16. *Grigulis A.* Hila reformai 100 gadu // Pasta un Telegrāfa Vēstnesis. – 1940. – Nr. 1. – 3. – 6. lpp.
17. *Grinbergs J.* Par vēstuļu un avižu izdalīšanu uz laukiem // Tēvija. – 1890. – Nr. 49.
18. *Ieviņš K.* Kad pa pastu sūtīja vēršus un sivēnus. Zviedrijas pasta 300 gadu jubileja // Jaunākās Ziņas. – 1936. – Nr. 50.
19. *J. A. Druskas* par Cēsu apriņķa pasta būšanu // Balss. – 1879. – Nr. 10.
20. *Jakimovs N.* Korespondences kustības ātrumi Latvijā // Atmoda. – 1991. – 30. jūlijs.
21. *Jakimovs N.* 18. un 19. gadu simtu Rīgas pasta zīmogi dienesta un privātai korespondencei // Krājējs. – 1973. – Nr. 5-106. – 106. – 113. lpp.
22. *Jauni nosacījumi pasta lietās* // Dienas Lapa. – 1898. – Nr. 22.
23. *Jauni noteikumi par pasta sūtījumiem* // Dienas Lapa. – 1899. – Nr. 21, 22.
24. *Jauni pasta un telegrāfa nosacījumi* // Dienas Lapa. – 1892. – Nr. 137., 138.
25. *Jaunie nosacījumi par laikrakstu izsūtīšanu pa pastu* // Baltijas Vēstnesis. – 1886. – Nr. 135.

26. *Jauns* avīžu pastellēšanas un izsūtīšanas projekts // *Dienas Lapa*. – 1890. – Nr. 121.
27. *Jaunvalks E.* Francijas pasta vēsture // *Pasta un Telegrāfa Dzīve*. – 1940. – Nr. 516. – 132. – 134. lpp.
28. *Jaunvalks E.* Pasta satiksme senatnē // *Pasta un Telegrāfa Dzīve*. – 1940. – Nr. 2. – 36. – 38. lpp.
29. *Jaunvalks E.* Pasta satiksme senajā Romas impērijā // *Pasta un Telegrāfa Dzīve*. – 1940. – Nr. 3. – 61. – 64. lpp.
30. *Jaunvalks E.* Pasta satiksme viduslaikos // *Pasta un Telegrāfa Dzīve*. – 1940. – Nr. 4. – 93. – 96. lpp.
31. *Jaunvalks E.* Pastkarte // *Pasta un Telegrāfa Vēstnesis*. – 1940. – Nr. 7. – 327. – 334. lpp.
32. *Jaunvalks E.* Pastkartes vēsture // *Pasta un Telegrāfa Vēstnesis*. – 1939. – Nr. 10. – 685. – 687. lpp.
33. *Jaunvalks E.* Satiksmes ģeogrāfija // *Pasta un Telegrāfa Vēstnesis*. – 1937. – Nr. 11. – 698. – 701. lpp.
34. *Jaunvalks E.* Vēstule // *Pasta un Telegrāfa Vēstnesis*. – 1940. – Nr. 4. – 167. – 176. lpp.
35. *Jenšs J.* Cēsu apriņķa pasta vēsture // *Pasta un Telegrāfa Vēstnesis*. – 1937. – Nr. 11. – 694. – 698. lpp.
36. *Jenšs J.* Pasta satiksmes vēsture Latvijas teritorijā līdz dzelzceļu atklāšanai // *Pasta un Telegrāfa Vēstnesis*. – 1937. – Nr. 6. – 346. – 350. lpp. ; Nr. 8 – 462 – 466. lpp.
37. *Jenšs J.* Rīgas – Bolderājas pasta satiksmes vēsture // *Pasta un Telegrāfa Vēstnesis*. – 1939. – Nr. 1. – 27. – 31. lpp.; Nr. 2. – 97. – 100. lpp.
38. *Jenšs J.* Vidzemes krogi XVII gadsimtenī // *Valsts arhīva raksti*– Rīga, 1935. – 79. – 94. lpp.
39. *Jenšs J.* Zviedru perioda dokumentālie materiāli Latvijas PSR valsts arhīvos // *Vēstures problēmas II*. – Rīga, 1958.
40. *Jēriņš J.* No pasta vāģa līdz pasta autobusam // *Pasta un Telegrāfa Dzīve*. – 1933. – Nr. 9. – 315. – 316. lpp.; Nr. 10. – 355. – 356. lpp.
41. *Johansons A.* Latviešu kultūras vēsture. 1710 – 1800. – Stokholma, 1975.
42. *Kalniņš T.* Kāds vārdiņš par laukpasta staciju nodokļu pārvēršanu naudā // *Balss*. – 1887. – Nr. 18.
43. *Kalnmalietis R.* Vēstuļu un laikrakstu liktens ārpus pasta kantoriem // *Mājas Viesis*. – 1892. – Nr. 17.
44. *Karlsons Ž.* 1710. g. mēris Rīgā un cīņa pret to // *Latviešu vēsturnieku veltījums Robertam Viperam*. – Rīga, 1939. – 142. – 153.
45. [*Kaudzītis R.*] Kroņa pasts Vec-Piebalgā un Cēsu “Kreispasts” // *Balss*. – 1895. Nr. 3.
46. [*Kaudzītis R.*] Par braucamiem pastiem un viņu nodokļu pārgrozišanu // *Balss*. – 1887. – Nr. 41.

47. [Kaudzītis R.] Par Cēsu aprinča "pasta markām" // Baltijas Vēstnesis. – 1877. – Nr. 31.
48. Kaudzītis R. Vispārīgo ceļu nastas. – Balss. – 1895. – Nr. 37., 192., 195., 196.
49. Kāds vārds par lauku pastiem // Baltijas Vēstnesis. – 1899. – Nr. 18.
50. Klv. A. Laikrakstu un privātvēstuļu izsniegšana mūsu laukpagastos // Mājas Viesis. – 1900. – Nr. 44.
51. Kļaviņš J. Pasta satiksme Latvijas teritorijā līdz Latvijas valsts nodibināšanai // Pasta un Telegrāfa Vēstnesis. – 1935. – Nr. 4. – 118. – 120. lpp.
52. Kļaviņš J. Pasta satiksmes vispārējā attīstības gaita // Pasta un Telegrāfa Vēstnesis. – 1935. – Nr. 8
53. Kopmanis K. Pasta sūtījumu izdalīšanas lietā uz laukiem // Dienas Lapa. – 1893. – Nr. 287.
54. Krievijā tiek izlaistas pirmo reizi pastmarkas. – Mājas Viesis. – 1858. – Nr. 2.
55. Kurskova J. A. L. Ordins-Naščokins – Kokneses vaivads. (1656–1661) // Vēstures problēmas II. – Rīga, 1958. – 239. – 261. lpp.
56. [Lapas Mārtiņš.] Par laukpagastu pasta nokārtošanu // Baltijas Vēstnesis. – 1896. – Nr. 26, 27.
57. [Lasis P.] Par laukpagasta pasta nokārtošanu // Baltijas Vēstnesis. – 1896. – Nr. 49.
58. Liepnieks L. Dažas ainas no "Lielā spranču kara" Vidzemes pasta vēsturē // Krājējs. – 1975. – Nr. 5-118. – 88. – 90. lpp.
59. Liepnieks L. Viņa augstības karaliskais pastmeistars Valmierā // Liesma. – 1985. – 18. oktobris.
60. Matisons O. Zviedrijas karaliskā pasta 300 gadu jubileja // Pasta un Telegrāfa Vēstnesis. – 1936. – Nr. 2.
61. Mākonis. Kādi vārdiņi par pagasta pastu // Balss. – 1896. – Nr. 37.
62. No Polijas pasta vēstures // Pasta un Telegrāfa Dzīve. – 1934. – Nr. 11. – 553. – 554. lpp.
63. No Zviedrijas pasta vēstures // Pasta un Telegrāfa dzīve. – 1934. – Nr. 7. – 353. – 354. lpp.
64. Pagaidu nolikums par lauku- (apriņķu un draudžu) pastu iestādēm Vidzemes guberņā, apstiprināts 30. sept. 1881. g. // Arājs. – 1882. – Nr. 5, 6.
65. Par Krievijas pasta un telegrāfa darbību 1897. gadā // Baltijas Vēstnesis. – 1899. – Nr. 39.
66. Par laukpasta staciju nodokļiem // Baltijas Vēstnesis. – 1887. – Nr. 84.
67. Par zirgu pastu Vidzemē // Dzimtenes Vēstnesis. – 1915. – Nr. 6.
68. Pārskats par vēstuļu skaitu, kas laists tiek // Baltijas Vēstnesis. – 1889. – Nr. 89.
69. Pasta nosacījumu paplašinājumi // Dienas Lapa. – 1899. – Nr. 33.

70. *Pasta operācijas dzelzceļa stacijās // Dienas Lapa.* – 1901. – Nr. 64.
71. *Pasta operāciju ieviešana dzelzceļu stacijās un pagastu valdēs // Dienas Lapa.* – 1900. – Nr. 70; *Balss.* – 1900. – Nr. 15; *Mājas Viesis.* – 1900. – Nr. 13.
72. *Pasta sūtījumu izdalīšana uz laukiem // Dienas Lapa.* – 1887. – Nr. 139.
73. *Pasta un telegrafa darbība 1895. gadā // Dienas Lapa.* – 1897. – Nr. 71.
74. *Pasta vēsture. Īss apskats // Pasta – Telegrāfa Dzīve.* – 1937. – Nr. 1. – 34. lpp.
75. *Pasti krievu zemē.* – Pēterburgas Avīzes. – 1862. – Nr. 2.
76. *Pārgrozījumi vēstuļu pasta sūtīšanā Cēsu apriņķī // Baltijas Vēstnesis.* – 1903. – Nr. 93.
77. *Pārskats pa vēstuļu skaitu, kas laists tiek // Baltijas Vēstnesis.* – 1869. – Nr. 89.
78. *Pāvulāns V. Satiksmes ceļi Latvijā. XIII – XVII gs.* – Rīga, 1971.
79. *Pāvulāns V. Satiksmes ceļu attīstība Latvijā XVII gs. // PSR ZA Vēstis.* – 1965. – Nr. 10. – 41. – 54. lpp.
80. *Piemetinājums Vidzemes pasta uzturas lietā // Baltijas Vēstnesis.* – 1887. – Nr. 222.
81. *Polijas pasts // Pasta un Telegrāfa Dzīve.* – 1937. – Nr. 1. – 53. – 54. lpp.
82. *Putenis K. Vispasaules pasta savienība // Pasta un Telegrāfa Dzīve.* – 1934. – Nr. 12. – 594. – 596. lp.
83. *Rīgas pasta-telegrāfa kantora atklāšana 22. janv. jaunajā namā // Baltijas Vēstnesis.* – 1905. – Nr. 15.
84. *Ronis J. Senie Rīgas pasta zīmogi // Krājējs.* – 1974. – Nr. 2-109. – 26. – 28. lpp.
85. *Ručs H. Vēstules un to piegāde senajā Romā. Senās Ēģiptes rakstāmlietas // Pasta un Telegrāfa Vēstnesis.* – 1937. – Nr. 5. – 314. – 317. lpp.
86. *S. E. Senais Vidzemes pasta staciju saraksts // Krājējs.* – 1975. – Nr. 1-104. – 7.–10. lpp.; Nr. 2-115. – 31. – 33. lpp.
87. *S. E. Senais pasta ceļš caur Vidzemes vidieni // Krājējs.* – 1975. – Nr. 4-117. – 77.–79. lpp.; Nr. 5-118. – 83.–87. lpp.; Nr. 6-119. – 103.–107. lpp.
88. *S. E. Senais pasta ceļš gar Daugavu līdz Koknesei // Krājējs.* – 1975. – Nr. 3-116. – 43. – 46. lpp.
89. *S. E. Senie satiksmes un pasta ceļi // Krājējs.* – 1973. – Nr. 2-103. – 38., 37. lpp.; Nr. 3-104. – 52. – 59. lpp.; Nr. 4-105. – 76. – 82. lpp.;
90. *Skats pasta vēsturē // Pasta un Telegrāfa Dzīve.* – 1933. – Nr. 8. – 502. lpp.
91. *Somijas pasta 300 gadi // Pasta un Telegrāfa Vēstnesis.* – 1938. – Nr. 8. – 407. – 410. lpp.
92. *Somijas pasta 300 gadu svinības // Pasta un Telegrāfa Vēstnesis.* – 1938. – Nr. 10. – 559. – 562. lpp.

93. *Stiglics E.* Pasts senatnē un tagadnē // *Pasta, Telegrāfa Dzīve.* – 1938. – Nr. 10. – 270. – 272. lpp.; Nr. 12. – 344. – 345. lpp.
94. *Šīrants R.* No Rīgas pasta vēstures // *Rīgas Balss.* – 1958. – 19. marts.
95. *Švābe A.* Latvijas vēsture. 1800–1914. – B. v., 1958.
96. *Taisnaitis.* Vēstuļu nedrošība uz laukiem // *Baltijas Vēstnesis.* – 1888. – Nr. 54.
97. *V. A.* Latvijas pastam 350 gadu // *Universitas.* – 1983. – Nr. 51. – 77. lpp.
98. *Vēl kāds vārds par lauku pastiem* // *Baltijas Vēstnesis.* – 1899. – Nr. 26.
99. *Vēveris A.* Krievu cara laika pasts 18. g.s // *Krājējs.* – 1973. – Nr. 5-106. – 103. – 106. lpp.
100. *Vilsons M.* Muzeja arheoloģiskie izrakumi Rīgā un to nozīme pilsētas vēstures izpētē // *Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs 1773. – 1973. – Rīga, 1973. – 1981. – 175. lpp.*
101. *Vincovskis E.* 350 gadi Rīgas pastam. – Manuskripts. – Rīga, 1982.
102. *Zalts K.* Sauszemes satiksmes līdzekļi senajā Latvijā // *Latvju tautas daiņas.* II izd. – XII – Rīgā, 1936. – 271. – 299. lpp.
103. *Zeids T.* Feodālisms Livonijā. – Rīga, 1951.
104. *Zeids T.* Latvijas PSR vēstures kartoshēmas. – Rīga, 1962.
105. *Zeids T.* Senākie rakstītie Latvijas vēstures avoti. – Rīga, 1992.
106. *Zemītis K.* Pārs vārdu pasta lietā // *Balss.* – 1883. – Nr. 18.
107. *Zirgu* pasta lietā // *Dzimtenes Vēstnesis.* – 1915. – Nr. 23.
108. *Zirgu* pasts uz laukiem // *Dzimtenes Vēstnesis.* – 1912. – Nr. 166, 271.
109. *Zutis J.* Baltijas jautājums 18. gadsimtā. – Rīga, 1951.
110. *Zviedrijas* karaliskā pasta 300 gadu jubileja // *Pasta un Telegrāfa Vēstnesis.* – 1936. – Nr. 2. – 59. – 60. lpp.
111. *Zviedrijas* pasta 300 gadi // *Pasta un Telegrāfa Vēstnesis.* – 1936. – Nr. 3. – 118. – 120. lpp.
112. *Zviedru* pasta 300 gadu jubileja // *Pasta un Telegrāfa Dzīve.* – 1936. – Nr. 3. – 153. – 154. lpp.
113. *Ahnlund N.* Gustav Adolf. – Berlin, 1938.
114. *Andrasch H.* Mit der Postjacht Stralsund- Wittow- Ystadt // *Archiv für deutsche Postgeschichte.* – 1957 – Heft 1 – Seite 38–40.
115. *Angerman N.* Deutschland – Livland – Rußland. Ihre Beziehungen vom 15. bis 17. Jahrhundert. Beiträge aus dem Historischen Seminar der Universität Hamburg. – Lüneburg, 1988.



116. *Angermann N.* Die Hanse und Rußland // Hanse in Europa. Brücke zwischen den Märkten. 12. – 17. Jahrhundert, hrsg. v. Kölnischen Stadtmuseum. – Köln, 1973. – Seite 271–280.
117. *Angerman N.* Die livländische Städte und die Hanse // Hansische Geschichtsblätter. Nr. 113. – 1995. – Seite 111–125.
118. *Aluve K.* Maakortsid ja hobupostijaamad Eestis. – Tallin, 1976.
119. *Andrasch H.* Mit der Postjacht Stralsund – Wittow – Ystadt // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1957 – Heft 1 – Seite 38–40.
120. *Arbusow L.* Grundriß der Geschichte Liv-, Est- und Kurlands. Vierte, verbesserte und ergänzte Auflage. – Riga, 1918.
121. *Arbusow L.* Die Wisitationen im Deutschen Orden in Livland // Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Alterthumskunde der Ostseeprovinzen Russlands aus dem Jahre 1901. – Riga, 1902 – Seite 192.
122. *Babendererde P.* Nachrichtendienst und Reiseverkehr des deutschen Ordens um 1400. Inaurgal Dissertation zur Erlegung der Doktorwürde bei der Philosophischen Fakultät der Albertus-Universität zu Königsberg. – Elbing, 1913.
123. *Bartoldy M.* Der Generalpostmeister Heinrich v. Stepan. – Berlin, 1937.
124. *Barudio G.* Zu Treuen Händen. Schwedens Postwesen im Teutschen Krieg 1618–1648 // Deutsche Postgeschichte. – Berlin, 1989 – Seite 67–76.
125. *Becker B.* Aus der Bauthätigkeit Rigas und dessen Umgebung in der zweiten Hälfte des XIX Jahrhunderts. – Riga, 1888.
126. *Becker B.* Die Riga – Dwinsker Eisenbahn von ihrer Entstehung bis zu ihrer Verstaatlichung. – Riga, 1895.
127. *Beyrer K.* Etappen der Personenbeförderung im deutschen Postverkehr // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1987 – Heft 1 – Seite 30–60.
128. *Beyrer K.* Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900. – Karlsruhe, 1992.
129. *Bienemann Fr. jun.* Die schwedische Regierung und die Wasserverbindungen Livlands gegen Ende des XVII Jahrhunderts // Düna-Zeitung. – 1893 – Nr. 63, 64.
130. *Bienenstamm H.* Geographischer Abriss der drei deutscher Ostsee Provinzen Russlands, oder Gouvernements Ehst-, Liv-, und Kurlands. – Riga, 1826.
131. *Bock W.* Die Nordische Post im Lichte der Kollektiv- Erklärung der Rittenschaften Livlands, Estlands, Kurlands und Oesels oder Ein Nordisches soll und haben. – Berlin, 1869.
132. *Bock W.* Einige Fragen an die Nordische Post. Gestellt von dem Herausgeber der Livländischen Beiträge. – Berlin, 1868.
133. *Boockmann H.* Der Deutsche Orden. Zwölf Kapitel aus seiner Geschichte. – München, 1989.
134. *Borghr R. von der.* Das Verkehrswesen. – Leipzig, 1912.

135. *Borgwardt H. J.* Das Posthaus Wittow – vor ca 300 Jahren eine kleine Festung an der Ostseeküste // Post und Telekommunikationsgeschichte. – 1996 – Heft 1 – Seite 15–17.
136. *Brand J. A.* Reysen durch die Marck Brandenburg, Preussen, Churland, Liefland. – Wesel, 1702.
137. *Brandter G.* Aus der Postgeschichte Ostpreußens 1850 bis 1845 // Nachrichten und Kommunikationswesen im Preussenland. – Institut Norddeutsches Kulturwerk. – Lüneburg, 1994 – Seite 71–92.
138. *Bruns Fr.* Lübecks Handelsstrassen am Ende des Mittelalters // Hansische Geschichtsblätter. Jg. 1908. – Leipzig, 1908.
139. *Bruns Fr. Weczerka H.* Hansische Handelsstrassen. Atlas. – Köln–Graz, 1962.
140. *Bruns Fr. Weczerka H.* Hansische Handelsstrassen. Textband. – Weimar, 1967.
141. *Brückner A.* Russisches Postwesen im 17. und 18. Jahrhundert // Zeitschrift für allgemeine Geschichte. – 1884. – Heft XII.
142. *Brückner A.* Die Europäisierung Russlands. Land und Volk. – Gotha, 1888.
143. *Buchholtz A.* Geschichte der Buchdruckerkunst in Riga. 1588–1888. – Riga, 1890.
144. *Bunge Fr. G. von.* Archiv für die Geschichte Liv-, Esth- und Kurlands. Bd. I – VIII. – Dorpat–Reval, 1842–1861.
145. *Carlin S.* Vom Postmeister in Leipzig zum Generalpostmeister in Schweden // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1987. – Heft 2 – Seite 26–37.
146. *Carlsberg N.* Der Stadt Riga. Verwaltung und Haushalten in der Jahren 1878. – 1900. – Riga, 1901.
147. *Cohn G.* Streitfragen der Eisenbahnpolitik. – Berlin, 1874.
148. *Dallmeier M.* Poststreit im Alten Reich. Konflikte zwischen Preußen und der Reichpost // Deutsche Postgeschichte. Essays und Bilder. – Berlin, 1989 – Seite 77–104.
149. *Danziger* Postboten: Versuch Schwedens, die – aus Pommern um 1639 zu verdrängen // Archiv für Post und Telegraphie. – 1937 – Seite 190.
150. *Das 300-jährige Jubiläum der Schwedischen Post // Rigasche Rundschau.* – 1936 – Nr. 35.
151. *Denkschrift* betreffend eine Eisenbahnlinie Riga – Pleskau. – Riga, 1885.
152. *Der Bericht des Landratskollegiums* betreffend das Pferdepostwesen. – Riga, 1914.
153. *Der Reisende Samuel Kiechel, aus Ulm gebürtig.* Vergl. die Verhandlungen der Gesellschaft für Geschichte und Alterthumskunde der russischen Ostsee-Provinzen in ihren Versammlungsberichten vom 13. Febr. 1846, 9. April 1847 und 21. Jan. 1849 // Mittheilungen aus der livländischen Geschichte. Bd. IV – Heft 3 – Riga, 1849 – Seite 508–533.
154. *Dragendorff E.* Über die Beamten des Deutschen Ordens in Livland während des XIII Jh. – B. v., 1894.

155. *Dube L.* Die Königlich Schwedisch-Pommersche Post in Meklenburg // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1977. – Heft 2 – Seite 67–88.
156. *Eckardt J.* Livland im achtzehnten Jahrhundert. – Leipzig, 1876.
157. *Engelhardt K.* Die Durchführung des landesherrlichen Postregals in Schwedisch-Pommern 1653–1709 // Archiv für Post und Telegraphie. – 1926 – Seite 117.
158. *Fabricius A. von.* Zur Geschichte des russischen Postwesens. – Riga, 1865.
159. *Fischer.* Post und Telegraphie im Weltverkehr. – Berlin, 1879.
160. *Forsell N.* Svenska Postverkets Historia. – Stockholm, 1936.
161. *Forstreuter K.* Die Memel als Handelsstrasse Preussens nach Osten. – Königsberg, 1931.
162. *Frank.* Die Dreihundertjahrfeier der Königlich Schwedischen Post // Archiv für Post und Telegraphie. – 1936 – Nr. 7 – Seite 177–183.
163. *Gallitsch A.* Danzigs ältere Postgeschichte // Archiv für Post und Telegraphie. Jg. 64 – Berlin – 1936 – Seite – 220–233.
164. *Gallitsch A.* Das städtische Postwesen in Stralsund bis zu seiner Ablösung durch das schwedische Postregal // Archiv für Post und Telegraphie. Jg. 62 – 1934 – Seite 353.
165. *Gallitsch A.* Der Hamburg – Danziger (pommersche) Postkurs // Archiv für Post und Telegraphie. Jg. 65 – Berlin, 1937 – Seite 69–111.
166. *Geschichte der Ostseeprovinzen Liv-, Est- und Kurland von der älteren Zeit bis auf unser Jahrhundert. I* – Mitau, 1879.
167. *Geschichte des Post- und Telegraphwesens Russlands.* Herausgegeben von Innenministerium Russlands. – St. Petersburg, 1901.
168. *Geschichtlicher Rückblick.* Postverbindung Vorpommern – Schweden // Deutsche Verkehrs-Zeitung. – Berlin, 1934 – Seite 294.
169. *Gfrörer A. F.* Gustav Adolph, König von Schweden und seine Zeit. – Stuttgart, 1852.
170. *Goller E.* Jakob Henot. Postmeister von Cöln. Ein Beitrag zur Geschichte der sogenannten Postreformation um die Wende des XVI Jh. – Bonn, 1910.
171. *Grallert W.* Erdball ohne Grenzen. – Leipzig–Jena–Berlin, 1964.
172. *Griep W.* Vom Reisen in der Kutschenzeit. Katalog der Ausstellung der Eutiner Landesbibliothek 24. November 1989 – 31. August 1990. – Holstein, 1989.
173. *Grintsch K.* Die Post der alten See- und Hansestadt Wismar // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1970 – Heft 2 – Seite 100–124.
174. *Grosse R.* Das Postwesen in der Kurpfalz im 17. und 18. Jh. // Volkswirtschaftliche Abhandlungen der Badischen Hochschulen, herausgegeben von Carl Johannes Fuchs, Karl Rathgen, Gerhard von Schulze. Fünfter Band. Viertes Heft. – Tübingen und Leipzig, 1902.
175. *Guleke R.* Baltische Verkehrsstudien. – Dorpat, 1866.

176. *Gutzeit W. von.* Der Rigebach und seine Umgebung // Mittheilungen aus der Livländischen Geschichte. X Band. – Riga, 1863.
177. *Hasenpothsche* Postordnung v. J. 1630 // Inland. – 1839 – Nr. 5.
178. *Heugren P. G.* Diligenstrafik I Svenska Pommern och på linjen Stralsund– Hamburg in Svensk Diligenstrafik I Svenska Pommern, på linjer I Tyskland och Sverige och genom Danmark 1600–1700 talen. – Stockholm, 1964.
179. *Heugren P. G.* Schwedischer Postkutschenverkehr zwischen Hamburg und Bremen zu Anfang des 18. Jahrhunderts // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1962 – Heft 1 – Seite 13–15.
180. *Hildebrand H.* Das deutsche Kontor zu Polozk // Baltische Monatschrift. XXII – Riga, 1873.
181. *Hjorn-Nielsen H.* Den Svenske Post gennem Danmark og den Dansk-Norske post gennem Sverige I tidem för 1735.– Köbenhavn, 1936.
182. *Holm T.* Postverbindung Schweden – Pommern. – Stockholm, 1907, 1909, 1912.
183. *Hudemann E. E.* Geschichte des Römischen Postwesens während der Kaiserzeit. – Berlin, 1875. (Calvary's philologische und arhaeologische Bibliothek. Bd. 32.)
184. *Huppel A.W.* Die Gegenwärtige Verfassung der Rigischen und der Revalschen Stadthalterschaft. – Riga, 1783.
185. *Hurt V., Ojaste E.* Estland. Philately & Postal Hisstory. Handbook-Catalogue. Estonian Philatelic Society in Sweden, Estonian Philatelic Society in New York – 1986.
186. *Hübner H.* Die Schwedische Post in Schleswig-Holstein und Hamburg // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1958 – Heft 1 – Seite 32–41.
187. *Jacobi.* Üeber die Bedeutung der innern kommunikation. Festrede an Krönungstage Nikolai Pawlowitz am 12. Aug. 1836. – Dorpat, 1836.
188. *Jensch G.* Das Postwesen in Livland zur Schwedenzeit // Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Alterskunde zu Riga. – Riga, 1934 – Seite 1–9.
189. *Jung.* Der Welpostverein und sein Einfluß auf den Weltverkehr und die Weltwirtschaft. – Straßburg, 1903.
190. *Jung-Stilling Fr. von.* Denkschrift, betreffend die Anlage einer Livländischen Eisenbahn. – Riga, 1880.
191. *Karlberg N.* Der Stadt Riga. Verwaltung und Haushalt in den Jahren 1878–1900. – Riga, 1901.
192. *Katzschke E.* Verkehrswege zwischen Lübeck und Hamburg // Postgeschichtliche Blätter. Heft 16. – Hamburg, 1973 – Seite 35–58.
193. *Koch A.* Der Diligenceverkehr in Schwedisch-Pommern und auf dem Kurs Stralsund – Hamburg im 17. und 18. Jahrhundert // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1970. – Heft 1 – Seite 53–66.
194. *Koeppe H.* Der Todestag des livländischen Ordensmeisters Siegfried Lander von Spanheim. Ein Beitrag zur Postgeschichte des Deutschen Ordens // Zeitschrift für Ostforschung. 17. Jg. – 1968 – Seite 685–691.

195. *Korzendorfer A.* Von Postreuter und Postillionen. – Leipzig, 1936.
196. *Körber E. B.* Botenwesen im Herzogtum Preußen von 1525 bis 1618 // Nachrichten und Kommunikationswesen im Preussenland. – Institut Norddeutsches Kulturwerk – Lüneburg, 1994 – Seite 29–46.
197. *Kremer K. H.* Johann von den Birghdem 1582–1645 des deutschen Kaisers und des schwedischen Königs Postmeister zu Frankfurt am Main // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1984 – Heft 1 – Seite 34–41.
198. *Krusenstjern G. von.* Ein Estländer als Kurier Zar Peters an Karl XII. Ein Gefangenschicksal im Nordischen Krieg // Reval und Baltischen Ländern. – Marburg/Lahn, 1980.
199. *Leclerc H.* Post- und Personenbeförderung in Preußen zur Zeit des Deutschen Bundes // Deutsche Postgeschichte. Essays und Bilder. – Berlin, 1989 – Seite 171–188.
200. *Liiv O.* Die wirtschaftliche Lage des estnischen Gebietes am Ausgang des XVII Jahrhunderts. – Tartu, 1935.
201. *Liljedahl R.* Svensk förvaltning i Livland. 1617–1634. – Uppsala, 1933.
202. *Lingenberg H.* Das westpreußische Postwesen im Lichte der alten Kartographie vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis ca 1840 // Nachrichten und Kommunikationswesen im Preussenland. – Institut Norddeutsches Kulturwerk – Lüneburg, 1994 – Seite 93–144.
203. *Lotz W.* 275 Jahre allgemeine preußische Postordnung // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1987. – Heft 2 – Seite 43–47.
204. *Lotz W.* Verkehrsentwicklung im Deutschland. 1800–1900. – Leipzig, 1910.
205. *Löwis of Menar K. von.* Livländische Verkehrsverhältnisse in älterer und unserer Zeit. – Riga, 1913.
206. *Löwis of Menar K. von.* Rigas Befestigungen nach einem Plane von 1634 // Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Alterthumskunde der Ostseeprovinzen Russlands aus dem Jahre 1912. – Riga, 1914 – Seite 144–146.
207. *Löwis of Menar K. von.* Topographische Beiträge zur Umgebung des "Rodenpoischen Sees // Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Alterthumskunde der Ostseeprovinzen Russlands aus dem Jahre 1898. – Riga, 1899 – Seite 143–160.
208. *Marcilger V.* Riga. Die Postgeschichte bis 1919. – Heide, 1987.
209. *Matthias W. H.* Über Posten und Post-Regale mit Hinsucht auf Volksgeschichte, Statistik, Archäologie und Erdkunde. I Band. – Berlin, Posen und Bromberg, 1832.
210. *Matthias W. H.* Über Posten und Post-Regale. Nachrichtendienst und Reiseverkehr des deutschen Ordens um 1400. Inaugural-Disertation-Albertus Universität zu Königsberg. – Königsberg, 1913.
211. *Mediger W.* Moskaus Weg nach Europa. Der Aufstieg Russlands zum europäischen Machtstaat im Zeitalter des Friedrichs des Grossen. – Braunschweig, 1952.
212. *Mettig C.* Baltische Städte. – Riga, 1901.
213. *Mettig C.* Die Hanse und ihre Beziehungen zur Stadt Riga. – Riga, 1900.

214. *Mettig C.* Geschichte der Stadt Riga. – Riga, 1897.
215. *Mühlen H. von / Neubiberg.* Transportwesen und Reisetätigkeit der Revaler Fuhrleute // Zwischen Lübeck und Nowgorod. Wirtschaft, Politik und Kultur im Ostseeraum vom frühen Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert. – Lüneburg, 1996 – Seite 203–222.
216. *Münzer K.* Von Postreutern und Postillionen // Die Woche. – 1931 – Heft 2.
217. *Nilebrant St., Stenberg K. E.* Schwedische Post in den Baltischen Ländern // Stockholmia 1974. – Stockholm, 1974 – Seite 81–94.
218. *Nordmann H.* Die Frühgeschichte der Eisenbahnen. – Berlin, 1948.
219. *North M.* Nachrichtenübermittlung und Kommunikation in norddeutschen Hansestädten im Spätmittelalter und der Frühen Neuzeit // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1991. – Heft 2 – Seite 8–16.
220. *North G.* Die Post. Ihre Geschichte in Wort und Bild. – Heidelberg, 1989.
221. *Organisation* der Wegebauwirtschaft in Livland. – Riga, 1906.
222. *Pahlen A.* Die Livländische Eisenbahnen und derer Richtung. – St. Petersburg, 1876.
223. *Pelc O.* Der Rostoker Livlandhanel um 1600. // Zwischen Lübeck und Nowgorod. Wirtschaft, Politik und Kultur im Ostseeraum vom frühen Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert. – Lüneburg, 1996 – Seite 191–202.
224. *Pfaehler D.* Orientierung vor und auf der Reise. Gedruckte kartographische Hilfsmittel zur Reiseplanung vom 16. bis zum 18. Jahrhundert // Deutsche Postgeschichte. Essays und Bilder. – Berlin, 1989 – Seite 105–122.
225. *Postordnung* 1632 // Krājējs. – 1974. – Nr. 2-109. – 36. lpp.
226. *Puhle M.* Das Gesandten- und Botenwesen der Hanse im späten Mittelalter // Deutsche Postgeschichte. Essays und Bilder. – Berlin, 1989 – Seite 43–56.
227. *Qetsch.* Zur Geschichte des Postwesens in Pommern unter schwedischer Herrschaft // Archiv für Post und Telegraphie. – 1876 – Seite 376.
228. *Radziminski A.* Briefe der Hochmeister des Deutschen Ordens an den Stadtrat von Thorn in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Funktionsweise der Deutschordenspost // Nachrichten und Kommunikationswesen im Preussenland. – Institut Norddeutsches Kulturwerk – Lüneburg, 1994 – Seite 11–28.
229. *Rauch G. V.* Moskau und europäische Mächte des XVII Jahrhunderts. München, 1954.
230. *Rennert G.* Die schwedische Post in Deutschland um 1632 // Deutsche Postgeschichte. – 1938 – Heft 1 – Seite 188–195.
231. *Riga* und seine Bauten. – Riga, 1903.
232. *Roessner H.* Postgeschichtliches aus den Herzogtümer Bremen und Verden zur Schwedenzeiten // Archiv für deutsche Postgeschichte. – 1964 – Heft 1 – Seite 47–58.
233. *Rotter E.* Die Organisation des Briefverkehrs beim Deutschen Orden // Deutsche Postgeschichte. Essays und Bilder. – Berlin, 1989 – Seite 23–42.

234. *Rotter E.* Zwischen Pedell und Botschafter. Der Universitätsbote // Deutsche Postgeschichte. Essays und Bilder. – Berlin, 1989 – Seite 57–67.
235. *Rudbeck J.* Svenska Postverkets fartyg och sjöpostförbindelser. – Stockholm, 1933.
236. *Sautter K.* Auf deutschem Boden: “Internationaler” Verkehr // Die Woche. – 1931. – Heft 2.
237. *Schinkel E. von.* Beiträge zur Kenntnis der mittelalterlichen Stadtbefestigungen Rigas // Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Alterthumskunde der Ostseeprovinzen Russlands aus dem Jahre 1906. – Riga, 1907. – Seite 38.
238. *Schneider-Leyer E.* Post und Eisenbahn. Ihre Stellung zueinander in Vergangenheit und Gegenwart. Diss. zur Erlangung der Würde Doctor der Handels-Hochschule Königsberg. – Würzburg, 1934.
239. *Schneidmüller B.* Briefe und Boten im Mittelalter // Deutsche Postgeschichte. Essays und Bilder. – Berlin, 1989 – Seite 10–22.
240. *Schweden.* Die Schwedische Post in Pommern // Archiv für Post und Telegraphie. – 1937 – Seite 78, 79.
241. *Schwedens Post im Balticum // Philatelia Baltica.* – 1967 – Nr. 48 – Seite 2–6.
242. *Schweiger-Lerhenfeld.* Das neue Buch von der Welpost. – Wien, 1901.
243. *Selli E.* Postijaamad riigi ja reisija teenistuses. – Tallinn, 1976.
244. *Soom A.* Die merkantilistische Wirtschaftspolitik Schwedens und die baltische Städte im 17. Jahrhundert // Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. Neue Folge. 11. Jg. – 1963. – Heft 2. – Wiesbaden, 1963.
245. *Stephan H., Sautter K.* Geschichte der Preussischen Post // Sautter K. Geschichte der deutschen Post. – I Teil. – Berlin, 1928 – Seite 10–435.
246. *Stern C. von.* Von Arensburg nach Rom. Fragmente eines Reiseberichts v. J. 1458 // Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Alterthumskunde. – Riga, 1935 – Seite 25–33.
247. *Stettin.* Die Durchführung des schwedischen Postregals gegenüber der Stadt Stettin um 1645 // Archiv für Post und Telegraphie – 1937 – Seite 78.
248. *Tarr L.* Karren, Kutsche, Karosse. Eine Geschichte des Wagens. – München–Basel–Wien, 1970.
249. *Temming R. L.* Illustrierte Geschichte des Straßenverkehrs. – Braunschweig, 1978.
250. *Teubner.* Die Durchführung des landesherrlichen Postregals in Schwedisch-Pommern 1653 bis 1709 // Archiv für Post und Telegraphie. – 1926 – 117.
251. *Tobien A. von.* Die Agrargesetzgebung in Livland im 19. Jahrhundert. Bd. 1, 2. – Berlin, 1889, 1911.
252. *Turunen M.* Tienraivausta pohjois-karjalassa 1550–1990. – Tielaitos, 1996.
253. *Ursprung* der Briefposten im deutschen Ordensgebiet // Rig. Stadtblätter. – 1852 – Seite 296.

254. *Über* Posten und Postregalien. Bd.1, 2. – Berlin, 1879.
255. *Vogelsang E.* Ostpreußens Post vom 18. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts // Nachrichten und Kommunikationswesen im Preussenland. – Institut Norddeutsches Kulturwerk – Lüneburg, 1994 – Seite 47–70.
256. *Veredarius O.* Das Buch von der Weltpost, Entwicklung und Wirken der Post und Thelegraphie im Weltverkehr. – Berlin, 1894.
257. *Vorbein.* Die Königlich Schwedische Post in drei Jahrhunderten // Archiv für Post und Telegraphie. 64. Jg.– 1936 – Nr. 7 – Seite 183–188.
258. *Vorschläge* der Commission zur Herbeiführung einer neuen Brücken und Wegebau-Contingent, Vertheilung der Post- und Heerstraßen, betreffend die Errichtung neuer Wege, und die Cassirung schon bestehender, durch die neuen Chausseen unnöthig werdenden Post und Heerstraßen. – Riga, 1850.
259. *Weithase.* Geschichte des Weltpostvereins. 2. Aufl. – Straßburg, 1895.
260. *Wittram R.* Baltische Geschichte. Die Ostseelände Livland, Estland, Kurland (1180–1918). – München, 1954.
261. *Wörster P.* Zwischen Straßburg und Petersburg. Vorträge aus Anlaß des 250. Geburtstages von Johann Heinrich Jung-Stilling. – Siegen, 1992. (Schriften der J. G. Herder-Bibliothek Siegerland e. V.)
262. *Zernack K.* Studien zu den schwedisch-russischen Beziehungen in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. – Giessen, 1958.
263. *Zigra J. G.* Zur Geschichte des Postwesens in Kurland. (1714–1731) // Inland. – 1840 – Nr. 14.
264. *Zur* Geschichte des Postwesens in Curland // Das Inland. – 1840 – Nr. 14 – Seite 214–216.
265. *Zur* Geschichte des Postwesens in Rußland // Baltische Monatschrift. Bd. 4 – 1861 – Seite 357–365.
266. *Zur* Geshichte und Bedeutung der Eisenbahnen. – Riga, 1856.
267. *Андерсон И.* История Швеции. – Москва, 1951.
268. *Арзыматов А. А.* К вопросу о русско-шведских отношениях в 1618 – 1648 гг. // Скандинавский сборник. I – Таллин, 1956.
269. *Аубликатов.* 100-летие почтового ящика и реформа почты в Риге // Сегодня Вечером. – 1928 – Nr. 125.
270. *Афанасьева З.* У Самсона Вырина. Из истории почты // Филателия СССР. – 1975 – Nr. 8. – стр. 24–25.
271. *Базилевич К.* Почта в России в XIX веке. – Москва, 1927.
272. *Бантыш-Каменский Н. Н.* Выписка о первоначальном заведении и дальнейшем образовании почт в России. – Москва, 1807.



273. *Брозовский О.* Историческое развитие постановлений русского законодательства по почтовой части // Мейер Дм. Юридический сборник. – Казань, 1855 – стр. 341–408.
274. *Вигилев А. Н.* История отечественной почты. Часть I и II. – Москва, 1977.
275. *Виташевская М. Н.* Старинная русская почта. – Москва, 1969.
276. *Вольф Р.* Записка по предмету сооружения Рижско-Псковской железной дороги. – Рига, 1885.
277. *Голубцов И. А.* Пути сообщения в бывших землях Новгорода Великого в XVI–XVII веках и отражение их на русской карте середины XVII века // Вопросы географии. XX. – Москва, 1950 – стр. 271–302.
278. *Записка о проведении железной дороги через Лифляндскую губернию.* – Спб., 1875.
279. *Зутис Х. Я.* Очерки по историографии Латвии. Прибалтийско-немецкая историография. – Рига, 1949.
280. *Из истории почты в прибалтике // Филателия СССР.* – 1975 – №. 8 – стр. 44–45.
281. *Исторический очерк развития путей сообщения в России.* – Спб., 1913.
282. *К двадцатилетию Всемирного Почтового Союза // Почтово-Телеграфный Журнал. Отдел неофициальный.* 1900. – Спб, 1900 – стр. 775–796.
283. *Козловский И. П.* Андрей Виниусь – сотрудник Петра Великого (1641–1717). – Спб, 1911.
284. *Козловский И. П.* Первые почты и первые почтмейстеры в Московском государстве. Том 1. – Варшава, 1913.
285. *Краткий исторический очерк объединения и эксплуатации Риги – Орловской железной дороги ко дня 50 летия постройки Риги – Двинского участка.* – Рига, 1911.
286. *Кудрявцев А. С.* Очерки истории дорожного строительства в СССР. Дооктябрьский период. – Москва, 1951.
287. *Курсков Ю. В.* Русско-шведские отношения в 40–50 годах XVII века // Скандинавский сборник. III – Таллин, 1858.
288. *Описание постепенного развития почтовой гоньбы в России и существовавших до сего времени способов содержания станции.* – Спб., 1860.
289. *Письма без марок // Филателия СССР.* – 1975 – №. 8. – стр. 40–41.
290. *Полюхов А.* Почтальен звонит в полдень // Новое время. – 1992 – №. 33 – стр. 28, 29.
291. *Поршнев Б. Ф.* Швеция и Вестфальский мир // Скандинавский сборник. II – Таллин, 1957.
292. *Сафонов Н. А. Карлинский В. А.* Письмо отправляется в путь. Рассказы о зарождении и развитии отечественной почты. – Москва, 1965.
293. *Селли Э.* Из истории почты в Эстонии // Советский коллекционер. – Москва, 1980. – №. 18 – стр. 31–39.

294. *Соколов И. Н.* Боярин Афанасий Лаврентьевич Ордин-Нащокин // Почтово-Телеграфный Журнал. Отдел неофициальный. – Спб, 1898 – стр. 217–220.
295. *Соколов И. Н.* О присоединении Почтового департамента к Министерству Внутренних дел при Императоре Александре I // Почтово-Телеграфный Журнал. Отдел неофициальный. – Спб, 1898 – стр. 171–188.
296. *Соколов И. Н.* С. Петербургская почта при Петре Великом. – С. Петербург, 1903.
297. *Соколов И. Н.* Русская почта в царствование императрицы Екатерины II // Почтово-Телеграфный Журнал. Отдел неофициальный. – Спб, 1897 – стр. 68–89.
298. *Соколов И. Н.* Русская почта в царствование Императора Николая I // Почтово-Телеграфный Журнал. Отдел неофициальный. – Спб, 1896 – стр. 999–1013.
299. *Соколов И. Н.* Русская почта в царствование Императора Павла I // Почтово-Телеграфный Журнал. Отдел неофициальный. – Спб, 1900 – стр. 1145–1149.
300. *Сорокин Е.* Почта спешит к людям. – Москва, 1977.
301. *Стеткевич А. С.* Почта и телеграф в царствование Императора Александра III // Почтово-Телеграфный Журнал. Отдел неофициальный. – Спб, 1901 – стр. 564–565.
302. *Трифанов М. А.* Почта особого назначения. Военный курьер и почтовая связь в Российской империи в XVIII в. // Вестник Связи. – 1991. – № 9. стр. 77–79.
303. *Устройство железных дорог в России.* – Рига, 1867.
304. *Шаскольский И. П.* Столбовский мир 1617 г. и торговые отношения России со Шведским Государством. – М.–Л., 1964.
305. *Фрлазаров М. С.* Вам письмо. – Москва, 1966.
306. *Ходаковский З.* Пути сообщения в древней России. Т. 1, кн. 1. – Москва, 1837.
307. *И. П. Хрущев И. П.* Очерк ямских и почтовых учреждений от древних времен до царствования Екатерины II. – Спб, 1884.
308. *Цытович Н.* Рецензия на диссертацию И. Я. Гурлянда “Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII в.”, представленную в юридическом факультете Университета св. Владимира для получения степени магистра полицейского права. – Москва, 1901.
309. *Юбилейный альбом Эстонско–Шведской почты. 1636–1936.* – Таллин, 1932.

## Autores publikāciju saraksts

1. Jakobs Bekers un zirgu pasta sākumi Vidzemē 17. gs. // Latvijas Arhīvi. – 1996. – Nr. 3./4. – 62.– 74. lpp. (1,5 a. l.)
2. Straupes zirgu pasta stacija // Cēsu novada vēsture. Cēsu muzeju apvienība. – 1995. – 97.–126. lpp. (2 a. l.)
3. Guberņas pasta kantoris, Rīgā, Kungu ielā Nr. 33 // Latvijas Arhīvi. – 1995. – Nr. 4. – 68.–76. lpp. (1 a. l.)
4. Johana Ābrama Ulriha 17. gadsimta Ceļu Atlants. Zinātniski komentāri. Kalendārs 1995. LVVA izdevums. – Rīga, 1994. (0,5 a. l.)
5. Vidzemes kartes. 17. gs. Izstādes katalogs. LVVA izdevums. – Rīga, 1997. (0,2 a. l.)
6. Entstehung und Modernisierung der Post- und Verkehrsverbindung im Baltikum im 17. Jahrhundert // Liber Annalis Instituti Baltici Acta Baltica – XXXV – Königstein im Taunus, 1997 – S. 199 –218. (1 a. l.)
7. The postal system in seventeenth-century Vidzeme. (Iesniegts publicēšanai Rietumlietuvas un Prūsijas vēstures pētišanas centra Klaipēdā izdevumam *Mare Nostrum*).
8. Vēsturiskās izpētes materiāli par arhitektūras pieminekli – bij. Straupes zirgu pasta staciju. Rīga, 1980. Manuskripts Kultūras ministrijas Kultūras pieminekļu aizsardzības pārvaldes dokumentācijas centrā. (2,5 a. l.)
9. Vēsturiskās izpētes materiāli par ēku ansambli Rīgā, Daugavas ielā Nr. 33. Rīga, 1984. Manuskripts Kultūras ministrijas Kultūras pieminekļu aizsardzības pārvaldes dokumentācijas centrā. (2 a. l.)