

## MAJANDUSLIKUD SIDEMED VENEMAAGA BALTIMAADE LINNADE ARENGUTEGURINA KAPITALISMI AJASTUL<sup>1</sup>

V. K. JATSUNSKI,  
ajalooteaduste doktor

Majandusseadus, mille järgi tootmissuhted peavad tingimata vastama tootlike jõudude iseloomule, avaldub linna majanduslikus arengus eriti ilmekalt. Linnas kasvavad tootlikud jõud kiiremini kui maal. Tootlike jõudude kasv linnas avaldub eelkõige linna tööstuse arengus. See tööstuse kasv pole mitte üksnes tema kvantitatiivne laienemine, mille juures toodetakse üha mitmesugusemat toodangut, vaid see on samaaegselt ka tööstuse erakordselt tähtis organisatsioonilis-tehniline ümberkujunemine, mille käigus tööstus läbib kolm staadiumi, mida Lenin kindlaks tegi vene tööstuse kapitalistlikus arengus: väikekaubatootmine — manufaktuur — vabrik. Tööstuse areng toob endaga kaasa tööstusproletariaadi kaadri moodustumise ja juba puht-kapitalistlike tootmissuhte kujunemise. V. I. Lenin näitas, kuidas üha rohkem hääbuvad need patriarhaalsete suhete jäänused ettevõtjate ja tööliste vahel, mis on tootmise manufaktuuri-staadiumis veel säilinud, aga vabriku domineerimise ajaks hoopis kaovad. Arenevad teravad vastuolud töö ja kapitali vahel, tekib töölisliikumine. See on linna osatähtsuse äärmiselt oluline, põhimõtteline moment kapitalismi ajastul.

Teiseks momendiks on see, et linn on ühtlasi ka kohaks, kuhu kesken-  
dub kaubandus. Kapitalismieelsel ajastul teenindab linn tavaliselt kohalikku, võrdlemisi väikest piirkonda, olgugi et see piirkond kasvab juba kapitalismieelsel ajal tunduvalt. Kapitalismi ajastul on linnade kaubanduslik osatähtsus mitmesugune, kuid paljud linnad teenindavad kaubanduslikus suhtes mitte ainult oma piirkonna põllumajandust, vaid evivad erakordselt kaugeid sidemeid ka muude paikkondadega mitte ainult Venemaal tervikuna, vaid — kui juttu on sadamalinnadest —, ka teiste maadega.

V. I. Lenin, kõneldes tööstuse uurimisest oma töös „Kapitalismi areng Venemaal“, rõhutas, et tööstuse paiknemisest täpse ettekujutuse saamiseks tuleb vaadelda tööstust mitte kubermangude ja maakondade kaupa, vaid tööstuskeskuste järgi. V. I. Lenin tegi kindlaks kolm säärast keskuste tüüpi vene kapitalismi ajaloos. Ta klassifitseeris nad peamiselt kesk-kubermangude materjalide põhjal, kuid see klassifikatsioon on kohaldatav ka Baltimaade suhtes. Lenin tegi kindlaks, et on olemas vabrikutööstuse

<sup>1</sup> Ettekanne Baltimaade rahvaste ajaloo küsimustele pühendatud teisel ühisel teaduslikul sessioonil Viinises, 1953. a. märtsis (lühendatud). Ülevaade sessioonist vt. „ENSV TA Toimetised“, 1953, nr. 1.

keskuste kolm peatüüpi: 1) linnad, 2) vabrikukülad ning 3) „kodutöõnduslikud” külad<sup>2</sup>.

Kui vaatleme Baltimaid, siis näeme, et eriti selgelt paistis Lätis ja Eestis silma esimene tüüp — linnad. Vabriku-tööstuskülasid, nagu Orehovo ja Teikovo, oli vähe. Mõningaid asulaid, näit. Sindit, võib nendega kõrvutada, kuid sedagi vaid mõningate reservatsioonidega. Vähe oli ka kodutöõnduslikke keskusi.

Seega evib Baltimaade ajaloos tööstuskeskusena linn erilist tähtsust Läti ja Eesti osas. Leedu osas on mõningane tähtsus ka alevikul, olgugi ainult väikekaubanduse ja väiketööstuse alal.

Kõige olulisem ja põhiline on see, et linnal oli Baltimaade oludes suurem majanduslik tähtsus kui linnal Venemaa oludes läbistikk.

Baltimaade linnadel on pikk ajalugu. Iga tänav ja paljud majad Vilniuses kõnelevad kaugest minevikust. Riia pühitses hiljuti 750 aasta juubelit, kusjuures see tähtpäev pole väga täpne: tema aluseks ei ole Riia asutamine, vaid ainult esimene Riia mainimine kirjalikes allikais. Tallinnat mainitakse esmakordselt ajaloo allikates 1154. aastal. Nende linnade pika ajaloo vältel on järk-järgult kujunenud baas nende hilisemaks majanduslikuks arenguks kapitalismi ajastul.

Kapitalismi ajastul olid Baltimaade linnad ülevenemaalise rahvamajandusliku organismi osaks ja see omakorda mõjutas mitmeti nende majanduslikku arengut.

Baltimaadel võib käesoleva sajandi algusest pärinevate materjalide alusel kindlaks teha linnade kolm põhitüüpi. Esimene tüüp on puht-tööstuslik linn, mida Baltimaadel on ainult üks — Narva, kus kaubandusel on üsna tagasihoidlik koht. Teise tüüpi kuuluvad keskused, mida võib nimetada peamiselt kaubanduslikeks, sest nendes on vähe tööstusettevõteteid ja needki on väikesed. Selle rühma eesotsas seisab Vilnius suure kaubanduskäibega ja vähese tööstusega, kusjuures seegi on valdavas osas väiketööstus. Sama tüüpi on ka Daugavpils, Tartu, Pärnu ja Siauliai. Kolmanda tüübi moodustavad säärased keskused, kus niihästi tööstus kui ka kaubandus on tugevasti arenenud, nagu Riia, Liepaja ja Tallinn. Samasse rühma kuuluvad ka Kaunas ja Jelgava, olgugi et tööstus on nendes tunduvalt nõrgemini arenenud kui kaubandus.

Nende rühmade järgi asutaksegi allpool teostama analüüsi, kusjuures alustatakse kõige tugevama rühmaga — kaubandus-tööstuslike keskuste rühmaga.

## 1.

Alustame Baltimaade linnade analüüsi suurima keskusega — Riia linnaga, mille kaubanduskäive oli vaid veidi väiksem Baltimaade kõigi teiste linnade kaubanduskäibest kokku.

Riia linn XIX sajandi esimesel poolel oli tähtis keskus, mis kaubanduslikus suhtes teenindas suurt piirkonda: Baltimaid, Valgevenet ja nendega külgnevaid vene kubermange, näit. Orjoli kubermangu, samuti ka osa Põhja-Ukrainast. See territoorium pole väljeveo ja sisseveo osas ühesugune: väljaveo osas on ta suurem, sisseveo osas väiksem.

Juba reformieelsel ajal arenes Riias suurtööstus, ehkki tööliste arvu poolest (umbes 5000 töolist) ei olnud see 50-ndatel aastatel just väga suur.

Mis puutub tööstusharudesse, siis tuleb kõigepealt mainida metsatööstust. Daugava jõge mööda parvetati metsa ekspordiks, Riias toimus saagimine.

<sup>2</sup> V. I. Lenin, Teosed, 3. kd., lk. 435—436.

Juba 40-ndatel aastatel tekib selline omapärane tööstus, nagu seda on korkide valmistamine. Korgil oli igapäevases elus, sealhulgas ka mõisamajanduses teatav tähtsus. Korge tuli aga valmistada imporditavast materjalist. Seepärast oli korkide sobivaks valmistamiskohaks sadam. Nõnda rajati 1845. aastal Riias esimene korgitööstus.

Viiekümnendatel aastatel oli Riias olemas ka tubakatööstus. Parunid armastasid suitsetada sigareid, vene valitsuse poolt oli aga sigaritele pandud suurem sisseveetoll kui tubakale. Seepärast tekkiski tubakatööstus, mis algul kasutas tooraineks importtubakat, hiljem aga hakkas kasutama kodumaist tubakat.

XIX sajandi esimesel poolel kasutati Venemaal importsuhkrut, kuid rafinaadi sissevedu oli keelatud. Sisse veeti toorsuhkrut, millest sadamalinnades tehti rafinaadi. Peamiseks linnaks, kus valmistati rafinaadi, oli Peterburi, teiseks Riia ja kolmandaks Arhangelsk. Nõnda arenes Riias suhkrutööstus. Hiljem, reformijärgsel ajastul, kui hakkas arenema Venemaal kasvatatud suhkrupeeti töötlev suhkrutööstus, suleti need tehased.

Riias arenes ka tekstiilitööstus, mis kasutas kohalikku villa ja lina ning välismaalt imporditud puuvilla.

Juba enne 1861. a. reformi olid Riias olemas masinaehitustööstuse alged. Ettevõtjal Wöhrmannil tuli remontida oma Sindis oleva vabriku sisseseadeid ja parandada Riiga sissesõitvaid aurikuid ning ta ehitas 1830-ndatel aastatel väikese masinaehitustehase. Hiljem asutati Riias veel teisi tehaseid masinaehitustööstuse alal.

Kuid vaadeldes tööliste arvu tööstusharude järgi sel ajal, näeme, et kõige rohkem töölisi on tekstiilitööstuses ja kõige vähem masinaehitustööstuses.

Töölisteks olid peamiselt lätlased, kuid oli ka vene töölisi. Peremees-tekts olid mitte üksnes balti sakslased, vaid ka venelased, näit. Kuznetsov, kes 1843. aastal avas Riias portselanivabriku.

Mis puutub turgu, siis olid peamiseks kaubatarvitajateks Baltimaad. Üksikuid Riia tööstuse tooteid osteti aga ka sise-Venemaal. Riias valmistatud kammvillaste ja villaste kangaskaupadega, mis olid üldiselt tuntud, varustati kõiki Venemaa toleaeegseid tütarlaste õppeasutusi. Seega oli vene turg mõningate kaupade osas juba tol ajal tähtis Riia tööstuse jaoks.

Pärast 1864. a. reformi arenes Venemaa raudteevõrk tunduvalt, millel oli kapitalismi arengus määratusuur osatähtsus. Just raudtee lülitas Riia ülevenemaalisse turgu. Juba 1861. a. ehitati raudteeliin Riist Daugavpils. Hiljem ühendati raudteeliin Valgevene kaudu ka keskkubermangudega ja 10 aasta pärast ulatus liin juba Tšaritsõnini.

1873. aastal avati raudteeliin, mis ühendas Riist Jelgava kaudu Liepaja—Romnõ raudteeliiniga. See andis Riiale ühenduse Ukrainaga ja Kesk-Valgevenega.

1889. aastal valmis Riia—Valga—Pskovi raudtee, mida hiljem pikendati Bologojeni. Sellega loodi ühendus Venemaa loodeosaga. Liiklemine Moskva—Ventspils raudteel avati 1901. aastal. Osa sellest raudteest ehitati juba varem.

Raudteeliinide ehitamise tõttu kasvas eksport Riia kaudu tohutult. XX sajandil oli Riial ekspordi osas esikoht Venemaal. Riia kaudu toimus eksport sügavalt Venemaalt. Seega muutus Riia väga tähtsaks sadamaks, mis teenindas mitte ainult Baltimaid, vaid ka küllaltki suurt osa Venemaast.

Riia tööstuslik areng toimus pärast uute ühenduste loomist kiirendatud tempos ja need suurtööstuse alged, millest eespool oli juttu, hakkasid tormiliselt kasvama.

1864. aastast kuni 1914. aastani kasvas tööliste arv Riias 13-kordseks. Samal ajavahemikul kasvas tööliste arv kogu Venemaal  $4\frac{1}{3}$  korda. V. I. Lenini arvestuste kohaselt oli Riia 1879. aastal tööliste arvu poolest kolmandal kohal Venemaal (Poola kaasa arvamata), jäädes maha vaid Peterburist ja Moskvast. Tööliste arvu kiire kasv Riias polnud ühtlane. Riia tööstusel oli kolm kasvuperioodi: esiteks 1860-ndate aastate teine pool ja 1870-ndad aastad, teiseks 1890-ndad aastad ja kolmandaks aastad enne esimest maailmasõda. Seega kasvas Riia koos ülevenemaalise majandusliku arenguga, tehes kaasa selle tõusud ja seisakud.

Kui vaadelda üksikuid tööstusharusid, siis arenes 60-ndatel ja 70-ndatel aastatel eriti masinaehitus ja vagunite tootmine. Viimane oli tihedalt seotud raudteede ehitamisega. Alguses asutas üks välismaine firma Riias kokkumonteerimistehase, hiljem kujunes sellest Vene-Balti tehas. Arenes ka tööstuslike seadmete tootmine kohalikele ettevõtetele — nahatööstusele, viina- ja õlletehastele, veskitele ja saeveskitele. Hiljem aga hakati vastavaid seadmeid tootma kogu Venemaa jaoks. Arenes traaditootmine ja traadist esemete valmistamine, milleks kasutati välismaalt sisseveetavat metalli. See oli ajajärk, millal metalli lubati importida tollivabalt või väga madala tolliga.

Teisel tõusuperioodil — 1890-ndatel aastatel — kasvas jällegi kiiresti masinaehitus, kusjuures väga tähtsat osa etendas väliskapital. Asutati teine vagunitehas. Saksa firma Klein rajas tehase, mis varustas sisse-seadetega Uraali ja Ukraina mustametallurgia ettevõtteid ja rida teisi tehaseid. 90-ndate aastate lõpus tekkis elektrotehnika tööstus, mille haaras saksa kapital enda kätte. Nagu hiljem selgus, oli ettevõtte omanikuks tuntud trust — Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG). Sisseveetava toormaterjali ja ulatusliku Venemaa siseturu baasil arenes Riias kiiresti ka kummitööstus.

Enne esimest maailmasõda elas Riia tööstus üle järjekordse tõusu.

Riia tööstus oli keskendunud suurteks ettevõteteks. Tööstuse kontsentratsioon üha kasvas. Üldiselt sarnanes Riia tööstus oma tüübilt Peterburi tööstusele, mis pole juhuslikuks nähtuseks, sest olid ju Peterburis samad ajaloolised tingimused. Riia tööliklass moodustus lätlastest ja venelastest ning kapitalismi perioodi lõpus oli märkimisväärne osa ka leedulasi. Linna majanduslikku arengut peegeldab elanikkonna kasv 77 000-lt 1863. aastal rohkem kui poole miljonini 1914. aastal.

Mõne sõnaga on vaja peatuda ka Liepaja juures. Liepaja sadam on Riia omast parem. Kuid kuni raudteede ehitamiseni oli Liepaja majanduslik tähtsus väike. Pärast seda, kui valmis Liepaja-Romnõ raudtee, hakkas linn arenema sama tüüpi linnaks nagu Riia, jäädes oma suuruselt viimastest aga tunduvalt maha.

## 2.

Tallinn oli kapitalistliku korra kujunemise perioodil kubermangu linn ja sõjasadam. Ta oli keskuseks ka Eestimaa kubermangu aadlile. Kuid majanduslikus suhtes arenes linn nõrgalt. Tööstuse kapitalistlik areng, mis Eestis sel ajal ilmnis juba küllalt selgelt, toimus väljaspool Tallinna, eelkõige Narvas, samuti ka Sindis ja Kärklas. Tallinn oli kaubasadam, kuid tema väliskaubandus polnud suur. Seda näitab tabel 1.

Need arvud näitavad, et vastupidiselt Riiale oli Tallinn sisseveesadamaks ja et tema väliskaubanduslik käive oli reformieelsel perioodil väike. Ainult viimase viie aasta jooksul enne pärisorjuse kaotamist Venemaal hakkas Tallinna kaubakäive vähehaaval kasvama.

Sisemaalt saabuvate veeteede puudumine ja Tallinna geograafiline asend üldse oli põhjuseks sellele, et Tallinna sadama tähtsus impordi osas piirdus peamiselt Eestimaa ja Pskovi kubermangudega, millele ekspordi osas lisandus veel külgnev tükk Liivimaa kubermangu.

Tabel 1

Tallinna sadama keskmine aastane kaubakäive <sup>3</sup>

Aastad	Väljavedu		Sissevedu	
	tuhandetes rublades	protsentides Riia ekspordist	tuhandetes rublades	protsentides Riia impordist
1841—1845	248	1,9	523	12,4
1846—1850	369	2,7	416	9,2
1851—1855	375	4,1	543	16,1
1856—1860	648	3,2	931	19,1

Sisseveo ülekaal väljaveo üle seletub peamiselt kahe asjaoluga. Esiteks asetses Tallinnast suhteliselt mitte kaugel teine, samuti kohaliku tähtsusega sadam — Pärnu, mis tõmbas ära eksportveosed, ja teiseks oli Tallinn imporditavate kaupade jaotamise keskuseks. Tallinna kaudu eksporteeriti lina, kanepit, vilja, viina ja villa.

Nii väljaveo ulatuselt kui ka üldise kaubakäibe poolest jäi Tallinn reformieelsetel aastatel tunduvalt maha Pärnust, mis aga oli ainult ekspordisadamaks. Viiekümnendate aastate paiku oli Tallinnal juba veidi suurem käive kui Pärnul. Olles küll peamiselt kohalikuks sadamaks, omas Tallinn siiski juba tol ajal teatud tähtsust Venemaa väliskaubandusele üldse. Tallinna sadam külmus hiljem kinni ja vabanes jääst varem kui Peterburi sadam. Seepärast oli Tallinn varakevadel ja hilissügisel teatavaks abisadamaks kaupade sisseveol Peterburisse. Need kaubad viidi Tallinnast Peterburi maad mööda <sup>4</sup>.

Kuuekümnendatel aastatel avaldas Tallinna väliskaubandus kõikumisi üksikute aastate kaupa, kuid keskmiselt jäi tema käive umbes samale tasemele, nagu see oli 50-te aastate teisel poolel (tabel 2).

Tabel 2

Tallinna sadama keskmine aastane kaubakäive tuhandetes rublades <sup>5</sup>

Aastad	Väljavedu	Sissevedu	Üldine kaubakäive
1861—1865	456	978	1434
1866—1869	323	992	1315

Olukord muutus murranguliselt pärast Paldiski—Tallinn—Tosno <sup>6</sup> raudteeliini avamist, mis ühendas Tallinna Venemaa raudteevõrguga. Tallinna

<sup>3</sup> Andmed välja- ja sisseveo kohta on võetud väljaande «Государственная внешняя торговля в разных ее видах» vastavatest aastakäikudest. Viie aasta keskmised ja protsendid võrdluseks Riia ekspordi ja impordiga on autori poolt arvutatud.

<sup>4</sup> Т. П. Небольсин, Статистические записки о внешней торговле России, ч. I, СПб., 1835.

<sup>5</sup> Arvud on võetud väljaannetest «Государственная внешняя торговля в разных ее видах» (1861—1862) ja «Виды внешней торговли (1863—1869)». Keskmised on autori poolt arvutatud. 60-ndate aastate teisel poolel on võetud neli aastat viie asemel, sest 1870. a. sai Tallinn raudteehüvõnduse Venemaaga, mis olukorda põhjalikult muutis.

<sup>6</sup> Tosno — raudteejaam Peterburi—Moskva liinil, 53 km kaugusel Peterburist.



väliskaubanduslik käive tõusis kohe järsult, kusjuures sissevedu kasvas väljaveost kiiremini (tabel 3).

Tabel 3

Tallinna sadama keskmine aastane kaubakäive<sup>7</sup>

Aastad	Väljavedu		Sissevedu		
	milj. rublades	% % võrreldes Riiga	milj. rublades	% % võrreldes väljaveoga	% % võrreldes Riiga
1866—1870	0,5	1,6	1,5	300	10,4
1871—1875	7,1	18,9	36,2	510	160,9
1876—1880	20,2	36,7	69,8	346	214,1
1881—1885	17,0	30,0	79,2	466	289,1
1886—1890	19,0	35,7	50,7	267	240,3
1891—1895	14,6	28,5	34,3	235	132,4
1896—1900	28,2	40,2	58,0	206	109,0
1901—1905	25,6	23,1	55,5	217	65,2
1906—1910	17,8	11,3	61,7	347	54,1
1911—1913	21,7	10,2	88,1	406	55,3

Juba esimese viie aasta jooksul pärast Tallinna ühendamist Venemaa raudteevõrguga kasvab import Tallinna kaudu 24-kordseks. Impordi osas jõudis Tallinn Riist ette. Järgmise viie aasta jooksul sissevedu Tallinna kaudu kasvas peaaegu kahekordseks ja Tallinn, minnes Odessast ette, jõudis Venemaa sadamate hulgas sisseveo osas teisele kohale, jäädes maha vaid Peterburist. Aastatel 1881—1885 oli Tallinnal sisseveo osas koguni esikoht Venemaa sadamate hulgas. Kuid juba järgmise viie aasta jooksul, aastatel 1886—1890, sissevedu Tallinna vähenes ja Tallinn loovutas esikoha Peterburile.

Hiljem oli Tallinn sisseveo osas harilikult kolmandal kohal, jäädes peale Peterburi maha kas Odessast või Riist<sup>8</sup>.

Oma impordiga teenindas Tallinn Peterburi kõrval eelkõige Venemaa kesktööstusrajooni. Ta muutus esimeseks Venemaa sadamaks puuvilla sisseveo alal. Tallinna kaudu veeti sisse palju masinaid kesktööstusrajooni jaoks, samuti keemiasaadusi. Imporditi ka tarbekaupu.

Vastavalt Tallinna tööstuse kasvule, mis hakkas arenema seoses sise-Venemaa turuga, kasvas ka kivisöe ja tööstustoorainete sissevedu Tallinna enda vajaduste katteks. Nagu tabelist nähtub, jäi Tallinn kuni esimese maailmasõjani oma loomult sisseveosadamaks, nagu Peterburgi. Kuid ka Tallinna eksport kasvas vägagi tugevasti, koosnedes peamiselt mitte Eesti-maa toodetest, vaid kaupadest, mis tulid sise-Venemaalt.

Nagu juba mainitud, oli Tallinn reformieelsel ajastul tööstuse poolest nõrgalt arenenud. Kuuekümnendatel ja seitsmekümnendatel aastatel edenes tema tööstuslik areng vähe. 1879. aastal oli Tallinnas kaubanduse ja manufaktuuri departemangu andmeil tööstusettevõtetes kokku 417 töölisi<sup>9</sup>.

Mõned väiksemad ettevõtted (kaks väikest põllumajandusmasinate tehist jt.) kujunesid täielikult kohalike majanduslike tingimuste ja koha-

<sup>7</sup> Arvud on võetud raamatust „Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs im Laufe der letzten 50 Jahre bis zum Ausbruche des Weltkrieges“ von Bruno von Gernet, Jena 1919. Tallinn on võetud koos Paldiskiga, mis oli Tallinna abisadamaks. Protseendid on arvatud autori poolt.

<sup>8</sup> 90-ndatel aastatel jäi Tallinn maha Odessast, aastatel 1901—1905 nii Odessast kui ka Riist. Seega jäi Tallinn neljandale kohale. Pärast jõudis Tallinn Odessast ette ning jäi maha vaid Peterburist ja Riist.

<sup>9</sup> Andmed on võetud raamatust П. А. Орлов, Указатель фабрик и заводов Европейской России, СПб. 1881. See arv ei hõlma raudteetöökodade töölisi, kelle kohta nimetatud raamatus andmed puuduvad.

liku nõudmise mõjul, kuigi nende toodang mõningal määral võis minna ka väljapoole Baltimaid.

Ilmselt polnud vene turg 70-tel aastatel veel jõudnud Tallinna tööstuse suurusele ja struktuurile mõju avaldada. Kaheksakümnendatel aastatel asutati Tallinnas vähe uusi ettevõtteid ja üldse oli tööstuse areng linnas nendel aastatel aeglane, mis kajastas üldist seisakut nii kogu Venemaa kui ka Baltimaade rahvamajanduses. Ettevõtete hulgast, mis sel ajal tekkisid, tuleks mainida E. J. Johanson'i paberivabrikut ja Lutheri puidutööstust, mis hakkas valmistama vineeri ning sellel baasil kasvas hiljem suurettevõtteks. Tallinna vabrikute ja tehaste toodangut hakatakse juba sel ajal saatma märkimisväärses koguses ka vene turule.

1890. aastal oli Tallinna suurtööstuses tööliste üldarv 854 inimest<sup>10</sup>.

Üheksakümnendate aastatel toimunud tööstuslik tõus kutsus ka Tallinnas esile mitte üksnes olemasolevate ettevõtete laiendamise, vaid ka rea uute vabrikute ja tehaste rajamise. Need uued ettevõtted tekkisid peamiselt 90-ndate aastate lõpul. Nad määrasid põhijoontes ära tööstuse eriharud, mis olid iseloomulikud Tallinna tööstusele imperialismi ajastul.

Nendeks olid eelkõige masinaehitustehased. Esikohal nende hulgas oli a/s „Dvigateli” vaguniehtustehas, mis asutati 1898. aastal. See tehas, samuti kui „Phönixi” tehas Riias, pidi rahuldama uute raudteede ehitamisega suurenenud nõudmist veereva koosseisu järele. Tehase toodang oli määratud ülevenemaalise turu jaoks. Aastal 1900 töötas „Dvigateli” tehas 2260 inimest<sup>11</sup> ja ta oli sel ajal Tallinna suurim ettevõte<sup>12</sup>.

Üheksakümnendate aastate lõpul tekib Tallinnas elektrimasinatööstus. 1899. aastal asutati Tallinnas „Volta” elektrimasinate tehas, mis hakkas tootma mitmesuguseid elektrimootoreid. Toodang leidis turgu kogu Venemaal.

Tallinn oli Venemaa peamiseks sadamaks puuvilla sisseveo alal, ent kuni 90-ndate aastate lõpuni ei olnud Tallinnas puuvillatööstust. Kuid üheksakümnendate aastate tööstuslik tõus tõi endaga kaasa selle tööstuse tekkimise ka Tallinnas. 1899. aastal asutati Tallinnas suur puuvillaketramis- ja -kudumisvabrik „Balti Manufaktuur”.

Sel ajal arenes Tallinnas ka keemiatööstus. Samuti rajati küllaltki suur tselluloosivabrik. Suurtööstuse tööliste arv Tallinnas tõusis 1900. aastal umbes 6000 inimesele.

Tallinna tööstus, mille toodang sajandi algul valitsenud kriisi ja sellele järgnenud depressiooni löökide all oli kahanenud, hakkas XX sajandi esimese aastakümne lõpul uuesti kasvama. See kasv toimus eriti kiiresti tööstusliku tõusu perioodil aastatel 1910–1913, millal Tallinna rajati kolm suurt laevaehitustehast. Nende tehaste ehitamisega kasvas Tallinn üheks suuremaks laevaehituskeskuseks Venemaal. Kõige suuremaks nendest tehastest oli Vene-Balti laevaehitustehas, kus esimese maailmasõja aastatel töötas üle 7000 tööliste.

Teistes tööstusharudes toimus mitte niivõrd uute ettevõtete rajamine, kui juba olemasolevate vabrikute ja tehaste laiendamine. Tööliste üldarv suurtööstuses tõusis üle 15 000 inimese. Tallinna tööstus kasvas XX sajandil kiiremini kui Riia ja Liepaja tööstus.

Tallinna suurtööstuse struktuur 1914. aastaks tööstusharude järgi on antud tabelis 4.

<sup>10</sup> Andmed on võetud raamatust «Указатель фабрик и заводов Европейской России», под ред. Орлова и Будагова. Изд. 3. СПб. 1894.

<sup>11</sup> «Список фабрик и заводов Европейской России», СПб., 1903.

<sup>12</sup> XX sajandil tööliste arv kahanes, mis oli tingitud nõudmise vähenemisest vagunitele Venemaal.

## Tallinna suurtööstuse struktuur

Tööstusharud	Töölaliste arv <sup>3</sup>		
	1890. a.	1900. a.	1914. a.
Metallitööstus	337	3726 *	8662
Puidutööstus	200	1132	2435
Tekstiilitööstus	34	180	1877
Keemiatööstus	66	217	450
Paberi- ja polügraafiatööstus	93	352	1202
Toiduainetetööstus	124	309	441
Nahatööstus	—	33	60
Muud tööstusharud	—	—	257
	854	5949	15 384

Masinaehitus ja metallitööstus haaras üle poole Tallinna suurtööstuses töötavatest töölistest. 1900. aastal oli esikohal vaguniehtus. XX sajandi esimesel aastakümnel vähenes vaguniehtuse alal töötajate arv Venemaa raudteede ehituse vähenemise tagajärjel nii suhteliselt kui ka absoluutselt. „Dvigateli” tehases töötas 1908. ja 1909. aastal alla 800 inimese <sup>14</sup>. Esimesele kohale Tallinna masinaehituses ja metallitööstuses tõusis laevaehitus. Tallinna tehased ehitasid nii kauba- kui sõjalaevu. Tallinnas toodeti samuti aurukatlaid, viinavabrikute sisseadeid, masinaid puidu töötlemiseks ja külmutusseadmeid. Valmistati üsna märkimisväärsel hulgal plekk-esemeid — peamiselt konservikarpe. Elektrotehniline tehas „Volta” laiendas tootmist, kuid see ettevõtte oli võrreldes AEG tehastega Riias võrdlemisi tagasihoidlik: 1. jaanuaril 1914. a. moodustas „Volta” osaühingu aktsiakapital 2 miljonit rubla, AEG aktsiakapital aga 12 miljonit rubla <sup>15</sup>. Tallinna masinaehitustööstus töötas peaaegu tervenisti ülevenemaalise turu jaoks.

Puidu töötlemine kasvas peamiselt toodangu suurendamise arvel Lutheri vabrikus, kus 1914. aastal töötas üle 2000 tööliste. See vabrik valmistas vineeri ja mööblit, mis läks nii Venemaa turule kui ekspordiks. Teised ettevõtted selles tööstusharus olid peamiselt saeveskid.

Tekstiilitööstus oli esindatud peaaegu ainult Balti Manufaktuuri näol. Ülejäänud selle tööstusharu ettevõtted olid tähtsusetud. Balti Manufaktuuri tööliste arv tõusis 1914. aastaks üle 1800. Keemiatööstuses oli peamiseks ettevõtteks Mayeri tehas (350 töölist 1914. a.), mis valmistas ülevenemaalise turu jaoks happeid ja värvaineid. Paberitööstuses oli kaks suurt ettevõtet — tselluloosivabrik 700 töölisega ja paberivabrik, kus töötas 220 inimest.

Kõrvutades Tallinna tööstuse tootmisharude struktuuri Riia ja Liepaja tööstuse struktuuriga, ei ole raske näha, et Tallinn kuulub samasse tüüpi. Tööstusharude koosseis ei olnud Tallinnas, samuti nagu Liepajas, nii täielik kui Riias. Tööstustoodangu ulatuse poolest ületas Tallinn Liepaja tundu-

<sup>13</sup> Kasutatud statistilised andmed ei haara metallitööstuse tööliste osas Tallinna raudteetehaseid ega Tallinna sadamatehaseid. 1900. a. kohta toodud andmete kohta tuleks märkida, et Tallinna tööliste arv suurenes tunduvalt 1900—1901. a. Ainuüksi Balti Manufaktuuris tõusis ettevõtte töölerakendamisega tööliste arv üle 1000 (tabelis tekstiilitöölaliste arv 1900. a. on antud 180). Suurenes tööliste arv ka Dvigatelis, Lutheris ja reas teistes ettevõtetes. (Toim.).

<sup>14</sup> Р. Д. Кандауров, Фабрично-заводские предприятия Российской Империи, Петроград, 1914.

<sup>15</sup> В. С. Зив, Иностранные капиталы в русских акционерных предприятиях. Вып. I. Германские капиталы, стр. 32. П. 1915.



valt. Metallitööstus Liepajas oli esindatud eeskätt metalli valtsimisega ja naelte valmistamisega, masinaehitus oli teisel kohal, elektrotehnika aga puudus üldse.

Vastavalt tööstusharude struktuurile etendas imporditud tooraine Tallinna tööstuse ajaloos palju väiksemat osa kui Liepajas ja Riias.

Tallinna elanikkond XIX sajandi algul oli politsei andmete järgi, mis olid muidugi üsna umbkaused, 17 000 inimest (1811. a.)<sup>16</sup>. Kuni 1850-ndate aastate keskpaigani kõikus see arv 20 000 ümber<sup>17</sup>. Kaubanduse mõninga elavnemise tagajärjel 1850-ndate aastate teisel poolel tõusis Tallinnas elanikkonna arv 1863. aastaks 28 000-le<sup>18</sup>. 1860-ndail aastail ei kasvanud ta peaaegu üldse: 1871. a. rahvaloenduse<sup>19</sup> andmeil oli elanikkonna üldarv 31 300.

Pärast Tallinna ühendamist Venemaa raudteevõrguga ja seoses tema arenguga kaubanduslikus, seejärel aga ka tööstuslikus suhtes, hakkas elanikkonna arv kasvama. 1881. a. rahvaloenduse<sup>20</sup> järgi oli Tallinnas 50 500, 1897. a. rahvaloenduse<sup>21</sup> järgi — 64 600 inimest. Linna aadressilaua andmeil oli 1. jaanuaril 1910. a. Tallinnas juba 91 600, 1. jaanuaril 1914. a. — 131 100 elanikku<sup>22</sup>.

See elanikkonna arvu kasv toimus Tallinnas elanike juurdevoolu arvel. 1897. a. rahvaloenduse järgi oli 64% linna elanikkonnast sündinud väljaspool Tallinna, samal ajal kui teistes Eestimaa kubermangu linnades moodustas väljaspoolt tulnud elanikkond: Rakveres — 23%, Paines — 24%, Haapsalus — 14%.

Eespool leidsid käsitlust kolm suuremat sadamakeskust, mis olid seotud kogu Venemaaga niihästi raudteeliinide kui ka kaubanduslike ja tööstuslike suhete poolest.

Kuid Baltimail olid olemas veel sisemaised kohaliku tähtsusega kaubanduslik-tööstuslikud keskused. Nendest olid suurimad Kaunas ja Jelgava. Geograafilises mõttes on Kaunasel parem asukoht. Asetsedes Vilija jõe Neemenisse suubumise kohal, oli ta veetranspordi sõlmpunktiks ja seepärast kasvas ta majandusliku keskuseks juba reformieelsel ajajärgul. Suurt osa etendas Kaunases palgiparvetus.

Kaunas lülitati varakult Venemaa raudteevõrku. Ta sai 60-ndate aastate algul Peterburi—Varssavi magistraalilt raudteeharu, mis läbis Kaunase. Hiljem ehitati raudteeliinid teistes suundades ja Kaunase asend üldises raudteevõrgus kujunes soodsaks.

Kuid Kaunase kaubanduslik-tööstuslikul arenemisel oli raskusi, mis seisnesid selles, et ta hakkas arenema teistest naaberkeskustest hiljem. Riia ei olnud kuigi kaugel, Vilnius — veelgi ligemal. See tegi Kaunast kohaliku tähtsusega kaubanduskeskuse.

Arenema hakkava suurtööstuse kõrval oli Kaunases olemas ka väike-tööstus, mis sarnanes Vilniuse omaga. Tööstuse arenguga kasvas ka elanikkond. Nii kujunes Kaunas kohalikuks kaubanduslik-tööstuslikuks keskuseks, kuigi tema metallitööstuse saadusi saadeti ka ülevenemaalisele

<sup>16</sup> К. Герман, Статистические исследования относительно Российской империи. СПб. 1819.

<sup>17</sup> Väga võimalik, et see on kõikumine mitte niivõrd elanikkonna arvus, kui just arutamise täpsuses.

<sup>18</sup> Статистический Временник Российской империи, т. I. СПб. 1866.

<sup>19</sup> Die Resultate der Volkszählung der Stadt Reval am 16 November 1871. Reval 1874.

<sup>20</sup> Ergebnisse der estländischen Volkszählung am 29 Dezember 1881. I Band, Die Zählung in Reval, Reval 1883.

<sup>21</sup> Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Окончательно установленное наличное население городов, СПб. 1905.

<sup>22</sup> Статистические сведения по городу Ревелю за первую половину 1914 г. Ревель 1914.

turule. Jelgava oli tööstuslikus suhtes Kaunasest tugevam, terve rida tema ettevõtteid andis toodangut Venemaa jaoks. Nii muutus Kuramaa saksa aadli vana pealinn tööstuskeskuseks, kuhu koondus hulgaliselt tööstusproletariaati.

### 3.

Narva arenes puhtakujulise tööstuskeskusena. Tööstuse areng Narvas jättis Narva sadama osatähtsuse kaugele tagaplaanile. Kuid samal ajal oli see sadam Narva tööstusliku arengu üheks eelduseks, kuigi mitte kõige tähtsamaks.

Reformieelsel ajajärgul oli Narva sadam väliskaubanduse osas umbes võrdne teiste Balti mere sadamatega, välja arvatud muidugi Peterburi ja Riia. See olukord ei muutunud ka kuuekümnendail aastail. Alles järgmisel aastakümnel tõstis raudtee-ehitus tunduvalt esile Tallinna ja Liepaja.

Narva tööstusliku arengu otsustav eeldus oli selles, et ühe versta kaugusel ülalpool linna paiknevad kuulsad Narva kosed. Võimalus joa vee-energiat masinate liikumapanekuks ära kasutada oli peamiseks mome-diks, mis sundis kapitaliste valima Narva (õigemini teema ümbruse) töö-stusettevõtete ehitamise paigaks. Selle eelise väärtus suurenes seoses Narva üldise geograafilise asendiga — lähedal merele ja suhteliselt lähedal Peterburile.

Venemaal feodaal-pärisorjusliku süsteemi raamides toimuva kapitalist-like suhete arengu ajajärgul algaski Narva tööstuslik areng. Esimesed tekstiiliettevõtted olid siin ehitatud juba 20-ndate aastate algul<sup>23</sup>. 1836. a. müüs kaupmees Momma — kalevimanufaktuuri omanik — manufaktuuri aktsionäride kompaniile<sup>24</sup>, mille rajajaks olid kaupmehed (sealhulgas ka Momma ise) ja silmapaistvad Peterburi võimukandjad — välisminister Nesselrode<sup>25</sup> ja III osakonna ülem Benkendorff. Kompanii asjad läksid halvasti ja 1845. aastal müüdi vabrik ettevõtja Stieglitzile<sup>26</sup>, kellele kuulus suur puuvillaketrusvabrik Peterburis. Stieglitzi kalevivabrikus töötas 1850. aastal 600 töölisi. 1851. aastal asutas Stieglitz Narva lähedal lina-keetramise vabriku. 1860. aastal töötas seal 525 inimest. Mõlemad Stieglitzi vabrikud kasutasid algul vesirattaid, hiljem asendati need veeturbiini-dega<sup>27</sup>.

1857. aastal asutas Moskva kapitalist Knoop koos Moskva ettevõtjate vendade Hludovite, Soldatenkovi ja teistega Kreenholmi saarel, mis aset-seb Narva jõe kahe kose vahel, suure puuvillavabriku — Kreenholmi Manu-faktuuri. Knoop oli kesk-tööstusrajooni puuvillaetevõtete varustajaks puu-villa, inglise kedruse ja masinatega. Sel viisil sai Knoopist palju puu-villaetevõtete osanik<sup>28</sup>. Valides kohta uue suure puuvillavabriku ehitami-seks, arvas Knoop kõige tulusama olevat rajada see vabrik Kreenholmi saarele, arvestades seejuures kaht asjaolu: koskede vee-energia olemasolu ja Narva lähedust merele, mis võimaldas minimaalsete transpordikuludega saada puuvilla ja masinaid.

<sup>23</sup> Л. Лооне, Из истории промышленного переворота в Эстонии. Вопросы истории, 1952, № 5.

<sup>24</sup> А. В. Петров, Город Нарва. СПб. 1901, стр. 441.

<sup>25</sup> Nesselrode omandas samuti Venemaa puuvillaketru-se manufaktuuri aktsiad Peterburis, — vt. autori artiklit Промышленный переворот в России. Вопросы истории, 1952, № 12.

<sup>26</sup> А. В. Петров, Цитир. соч.

<sup>27</sup> А. В. Петров, Цитир. соч.

<sup>28</sup> Knoopi kohta vaata brošüüri (ilma autori äramärkimiseta) — Контора Кноп и ее значение, СПб, 1895. Brošüüri sisu on refereeritud M. J. Tugan-Baranovski poolt tema raamatus Русская фабрика (ч. II, гл. I).

Kreenholmi Manufaktuuri ketrusvabrik alustas tööd 1858. a. oktoobris ja kudumisvabrik — 1859. a. augustis. Kreenholmi Manufaktuuri edasine laienemine on näha tabelist 5.

Tabel 5

Kreenholmi Manufaktuuri sisseseade ja toodang 1858.—1913. a.<sup>29</sup>

Aastad	Töötavate		Toodetud	
	värtnate arv	kudumistelgede arv	kedrust (puuda)	kangaid (arssinat)
1858	10 440	—		
1859	34 431	516		
1860	58 058	516	58 638	4 000 345
1861	64 232	996		
1866	104 211	960	110 150	11 000 000
1871	177 185	1578	220 654	23 185 000
1876	252 185	1821		
1881	289 131	2177	447 680	35 666 000
1886	340 759	1004		
1891	389 152	2136	589 000	39 750 000
1896	419 252	2138		
1901	458 380	2500	619 000	44 672 000
1906	460 280	3024		
1912	472 500	3672	1 078 289	105 606 707
1913	509 280	3767		

1914. aastal töötas vabrikus 9900 töölist.

Kreenholmi Manufaktuur kasvas mitte ainult Venemaa, vaid ka kogu Euroopa kõige suuremaks puuvillaketrusettevõtteks (vrd. tabel 6).

Tabel 6

Värtnate ja kudumistelgede arv mõnedes Venemaa suuremates vabrikutes enne esimest maailmasõda

Vabriku nimetus	Sisseseade	
	värtnad	kudumisteljed
Savva Morozovi Nikolski Manufaktuur	200 966	3 745
Vikula Morozovi Nikolski Manufaktuur	177 000	2 500
Morozovite Bogorodsko Gluhhovski Manufaktuur	176 003	3 400
Vendade Hludovite Jegorjevski Manufaktuur	202 738	2 500
O/ü „P. Maljutin ja pojad“ Ramenski Manufaktuur	265 936	2 005
Nevski (end. Stieglitzi) puuvillaketruvabrik Peterburis	273 132	—
Kreenholmi Manufaktuur	509 280	3 767

Kolm nimetatud Narva tekstiilivabrikut, millest Kreenholmi vabrik oli suurem kui kaks teist kokku, moodustasid põhiliselt kogu Narva ja tema piirkonna tööstuse<sup>30</sup>. Hiljem tuli neile lisaks Zinovjevi masinaehitustehas,

<sup>29</sup> Ч. М. Иоксимо́вич, Мануфактурная промышленность в прошлом и настоящем. М., 1917, стр. 210. Andmeid sisseseadete ja toodangu kohta sai Joksimovitš vabrikute omanike käest.

<sup>30</sup> Narva kuulus Peterburi kubermangu koosseisu. Selles kubermangus olid Narva lähedal Stieglitzi vabrikud, mis hiljem läksid Narva Kalevi Manufaktuuri osauhinu ja Narva Linaketramise Manufaktuuri osauhinu kätte. Kreenholmi saar kuulus Eestimaa kubermangu koosseisu.

mis tootis aurukatlaid, pumpasid, transmissioone ja malmtooteid. Olejäänud ettevõtted — saeveskid ja toiduainetetööstused olid väikesed ning olulist osa linna majanduslikus elus ei etendanud. Kõige suuremaks nendest oli Zinovjevi saeveski.

Narva tööstuse arengut XIX sajandi lõpul ja XX sajandi algul näitab tööliste arv nimetatud tähtsamates ettevõtetes (tabel 7).

Tabel 7

Tööliste arv Narva ja ümbruskonna tähtsamates ettevõtetes <sup>31</sup>

Nimetus	1867. a.	1879. a.	1890. a.	1900. a.	1914. a.
Kreenholmi Manufaktuur	3130	4188	4578	5402	9900
Linaketramise Manufaktuur	686	1078	1637	2500	2000
Kalevi Manufaktuur	976	1074	1017	1296	1200
Masinaehitustehas	—	—	315	497	500
Zinovjevi saeveski	—	75	45	150	300
	4792	6415	7592	9845	13 900

Andmed kogu Narva tööstusliku kompleksi elanikkonna arvu kohta puuduvad.

Narva ettevõtteis töötasid eesti ja vene töölised. Näiteks töötas Kreenholmi vabrikus kuulsa 1872. a. streigi eel 3244 eestlast ja 1400 venelast <sup>32</sup>.

Töölisliikumine Eestis hakkas arenema hiljem kui Venemaa ülejäänud rajoonides. Esimeseks suureks proletariaadi väljaastumiseks Eestis oli streik Kreenholmi Manufaktuuris 1872. a., mis oli üheks märkimisväärseks sündmuseks Venemaa 70-ndate aastate töölisliikumise ajaloos.

Narva jäi kuni XX sajandi alguseni töölisliikumise peamiseks keskuks, hiljem aga oli ta Tallinna kõrval kõige tähtsamaks töölisliikumise tugipunktiks Eestis.

#### 4.

Siirdume linnade kolmanda grupi juurde ja alustame selle grupi suurima linna Vilniusega.

Juba enne Vilniuse ühendamist Venemaaga, Poola-Leedu riigi koosseisus oli ta suureks kaubanduslikuks keskuseks ja linnaks väga arenenud käsitööga. Tal on pikk majandusajalugu.

XIX sajandi alguses oli Vilnius Baltimaade suurim linn, ületades elanikkonna arvu poolest Riia.

Vilniuse elanikkond XIX sajandi esimesel poolel kõikus epideemiatega ja sõdade tõttu, kuid üldiselt ei kasvanud ja ulatus umbes 50 000-le.

Vilnius etendas suurt osa kaubandusliku linnana ning väikekaubatootmise ja väiketööstuse keskusena, kuid tema edasiseks kasvuks ei olnud pärisorjusliku majanduse võimutsemise ajal nähtavasti küllaldaselt võimalust.

Reformijärgsel ajajärgul muudab pilti raudtee-ehitus. 1862. a. ehitati läbi Vilniuse Peterburi—Varssavi liin. Samal aastal valmis Riia—Daugav-

<sup>31</sup> Tabel on koostatud järgmiste teoste järgi: Д. А. Тимирязев, Статистический атлас главнейших отраслей фабрично-заводской промышленности Европейской России, вып. I, СПб. 1869, «Указатель» Орлова (1879 г.); «Указатель» Орлова и Будагова (1890 г.); Список фабрик и заводов Европейской России, под ред. Варзара, СПб., 1903, Справочник Кандаурова.

<sup>32</sup> A. Vassar, Töölisliikumise algusest Eestis, „Eesti NSV Teaduste Akadeemia Toimetised“, 1952, I kd., nr. 1, lk. 26.

pilsi raudtee ja Vilniusest oli võimalik läbi selle sõlmpunkti saada ühendust teiste Venemaa osadega. 1862. a. läks läbi Lentvarise jaama Vilniuse lähedal raudtee kuni Preisi piirini — selle raudtee kaudu kujunes side välismaaga. 70-ndail aastail ehitatud Liepaja—Romnõ magistraal ühendas Vilniuse linna Vasemakalda-Ukrainaga. Lõpuks, strateegiline raudteeliin Vilnius—Rovno, mis ehitati 1880-ndatel aastatel, ühendas Vilniuse Paremakalda-Ukrainaga.

Seega kujunes Vilnius väga tähtsaks raudteesõlmpunktiks ja muutus kuue nn. loodekubermangu, s. o. Leedu ja Valgevene tunnustatud keskuseks. Vilniuses oli suureulatuslik kaubandus, mis haaras nii hulgi- kui jaemüüki.

Siiski jäi kaubakäive Vilniuses ühe kaubandusega tegeleva isiku kohta kaks korda väiksemaks kui Riias või Tallinnas. Tööstuses valitses väikekaubatootmine. Statistika väiketootmise kohta oli tsariajal väga halb ja siin on arvudest raske rääkida. Kuid 1897. a. loenduse andmeil tegeles Vilniuses tööstusega üldse 20 000 inimest. Kui sellest välja jätta suur- tööstuše töölised, siis tegeles Vilniuses 16 000 inimest väiketööstusega. See tööstus tootis eeskätt valmisriideid ja sukki. 16 000-st Vilniuse väiketööstuse töötajast oli 8000 õmblus- ja sukatöölisi. Peale selle oli Vilniuses arenenud nahatöötlemine, paberist töödeldavate esemete tootmine, toiduainetetööstus. Väiketootmise baasil arenenud manufaktuur kujunes aegamööda ümber vabrikuks. See toimus naha-, toiduainete-, tubaka-, osalt puidutööstuses, paberiesemete tootmises ja vähesel määral metallitööstuses. Vähehaaval kasvades ületas Vilniuse suurtööstustöölise arv 1914. aastal 6000. Kõige suuremaks ettevõtteks oli kompvektivabrik, kus töötas 500 inimest.

Kui jälgime Vilniuses tööliste keskmise arvu muutumist ühe suurtööstuse ettevõtte kohta, siis selgub, et ühe vabriku kohta oli XIX sajandil 40, XX sajandil ligi 70 töölisi, s. o. XIX sajandil kaks korda vähem, XX sajandil aga kolm korda vähem kui Riias. See tõi Vilniuse töölisliikumise ajaloosse erinevaid jooni.

Vastavalt Vilniuse majanduslikule arengule toimus ka elanikkonna arvu kasv: 1863. aastal oli linnas 69 000 elanikku, 1897. aastal — 155 000 ja 1914. aastal — 204 000.

D a u g a v p i l s i majanduslik areng reformijärgsel perioodil sarnanes paljus Vilniuse majanduslikule arengule. Kuid mastaabid olid siin tunduvalt väiksemad. Siiski ulatus tema elanikkond esimese maailmasõja eel 100 000 inimesele.

Tartu oli XIX sajandi esimesel poolel sisekaubanduse keskuseks, pärast 1861. a. reformi sai ta raudteeühenduse, kuid jäi kohaliku tähtsusega keskuseks. Seal tekkis ainult üks ülevenemaalise tähtsusega ettevõtte — telefonivabrik.

Väga huvitav on Š i a u l i a i — Põhja-Leedu keskuse — ajalugu. Seal kujunes toiduainete- ja nahatööstuse keskus.

Lõpetame kahe linnaga: Pärnu ja Ventspils. Pärnu jäi pärast 1861. a. reformi umbes samale tasemele nagu ennegi. Tööstuse osas sai Pärnu ühe suurema vabriku — tselluloosivabriku. Kaubanduse osas jäi Pärnu kohaliku tähtsusega keskuseks.

Majanduslikus suhtes oli Ventspils väga kaua, kuni XX sajandi alguseni, sarnane Pärnuga. Kuid 1901. aastal sai ta raudteeühenduse Moskvaga ja selle tagajärjel kujunes suure tähtsusega sadamaks. Ta ületas kaubavahetuse poolest teised sadamad, jõudes ette Liepajast ja võrdudes peaaegu Tallinnaga. Ventspils kaudu eksporditi kaupu kogu Venemaalt; 1913. aastal läks 70% Siberi või väljaveost Ventspils kaudu.



On huvitav, et *Klaipeda*, mis asetses poliitilises mõttes mitte Venemaal, vaid Preisis, toitus majanduslikult tervikuna Leedu ja Venemaa arvel. Mõõda Neemeni jõge parvetati metsa, mis töödeldi Klaipedas. Selle linna tööstus areneski peamiselt valgevene ja leedu metsa arvel.

## 5.

Jälginud Baltimaade mitmesuguste keskuste arengu põhijooni, näeme, et ühed neist arenesid kapitalistlikul ajajärgul kiiremini, teised aga aeglasemalt. Baltimaade keskused arenesid seda kiiremini, mida kiiremini ja tihedamalt nad seostusid ülevenemaalise rahvamajandusega.

Linnade proletariaadi koosseisus olid Lätis peamiselt lätlased, nende kõrval vene proletariaadi märkimisväärsed kaadrid, Eestis — eestlased ja venelased, Leedus — leedulased, juudid, valgevenelased. Ka läksid leedu küladest väljarändajad sageli Läti linnadesse tööle. Baltimaade linnade proletariaat oli klassiteadvuselt ühtne, vaatamata erinevustele rahvuslikus kuuluvuses, klassivõitluses toimusid tema väljaastumised omavahelises sõpruses, osana Venemaa proletariaadi võitlusest. 1905. aasta näitas seda eriti hästi. See uurimistöö, mida nõukogude ajaloolased praegu teostavad 1905. a. revolutsiooni kohta, näitab, et 1905. a. revolutsioon oli neis vabariikides üldvene revolutsiooni osa.

Baltimaade linnade elanikkonna kasv kapitalismi ajajärgul toimus töökaite juurdevoolu arvel külast. Tänu sellele langes Läti ja Eesti linnades saksa elanikkonna erikaal. Nii soodustas Läti ja Eesti linnade majanduslik areng, mis toimus tänu nende lülitumisele kapitalistliku Venemaa rahvamajandusse, nende linnade rahvuslik-kultuurilise ilme muutumist põhirahvuste tugevnemise suunas. Riias oli 1876. aastal sakslasi 45%, lätlasi 24%, aga 1913. aastal sakslasi 14% ja lätlasi 41%; Tallinnas oli 1871. aastal sakslasi 32%, eestlasi 49%, aga juba 1897. aastal — sakslasi 16% ja eestlasi 63%.

Leedus on see protsess vähem ilmekas, seda enami, et tunduv osa töölisi siirdus Leedu külast mitte Leedu linnadesse, vaid kiiremini arenevasse Riiga ja Liepajasse.

Kodanlik-natsionalistliku diktatuuri perioodil, Baltimaade eemaldumisel Venemaast, Eesti ja Läti linnad degradeerusid, toimus rahvamajanduse agrariseerimine ja linnade langus. Teame samuti, mis toimus Vilniusega kodanliku Poola kätes; on küllaldane tuua kaks arvu: 1914. aastal oli Vilniuses 204 000 elanikku, 1931. aastal aga 208 000, seega tegelikult mingisugust elanikkonna kasvu ei toimunud.

Kui Balti riigid läksid 1940. aastal Nõukogude Liidu koosseisu, algas nende ajaloos uus ajajärk. Selle uue ajajärgu katkestas ajutiselt sõda. Kuid pärast sõja võidukat lõppu hakkasid Baltimaade linnad uuel majanduslikul alusel — sotsialistlikul alusel — ennenägematult kasvama. Ning kui meenutada, mis partei XIX kongressi direktiivides on kirjutatud iseäranis Balti vabariikide kohta, siis on mõistetav, kui erakordselt suure õitsengu osaliseks saavad Baltimaade linnad käesoleval viisaastakul.

# ЗНАЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ С РОССИЕЙ ДЛЯ ХОЗЯЙСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ ПРИБАЛТИКИ В ЭПОХУ КАПИТАЛИЗМА \*

В. К. ЯЦУНСКИЙ,  
доктор исторических наук

*Резюме*

Города Прибалтики имеют длительную историю, на протяжении которой постепенно создавалась база для их последующего экономического развития в эпоху капитализма.

В эпоху капитализма прибалтийские города в экономическом отношении были тесно связаны с народным хозяйством России, и это оказало решающее влияние на их развитие. Большую роль в этом отношении сыграло строительство железных дорог.

По характеру экономического развития города Прибалтики можно подразделить на три типа.

Первый тип — промышленные города. Из более крупных центров чисто промышленным городом была только Нарва.

Второй тип — это города преимущественно торговые. В них промышленность по сравнению с торговлей была развита слабо, и это была в основном мелкая промышленность. Самым крупным из этих городов был Вильнюс. В составе этой группы городов надо различать две подгруппы — центры внутренней торговли (Вильнюс, Даугавпилс, Тарту, Шауляй и почти все мелкие города) и портовые города (Пярну, Вентспилс, а из мелких городов Кингисепп и Хаапсалу).

Третий тип — это города торгово-промышленные, в которых и промышленность, и торговля были одинаково развиты. В эту группу входили три основных порта Прибалтики — Рига, Таллин и Лиепая. Сюда же можно отнести также Каунас и Елгаву, хотя промышленность в них была развита значительно слабее, чем торговля.

Среди торгово-промышленных городов Прибалтики на первом месте стояла Рига. Ее промышленность и торговля получили значительное развитие еще до 60-х годов XIX века и обслуживали не только Прибалтику. В период капитализма, благодаря росту железных дорог, значительно расширились и укрепились экономические связи Риги с внутренними губерниями России. Это способствовало росту оборотов рижского порта. В XX веке Рига по экспорту занимала первое место среди портов России, а по импорту уступала лишь Петербургу. Промышленность Риги стала все больше и больше работать на всероссийский рынок и благодаря этому очень быстро росла. За 1864—1913 годы численность рабочих, занятых в рижской крупной промышленности, увеличилась в 13 раз. Уже в 1879 году, по подсчетам В. И. Ленина, Рига по числу промышленных рабочих уступала только Петербургу и Москве. По типу и отраслевой структуре промышленность Риги имела много общего с промышленностью Петербурга. Это было результатом схождения географического положения и исторических условий экономического развития обоих городов.

В период формирования в России, в том числе и в Эстонии, капиталистического уклада Таллин в экономическом отношении развивался слабо. Капиталистическая промышленность Эстонии развивалась в это

\* Доклад на второй объединенной научной сессии по истории Прибалтики (Вильнюс, март 1953 г.). О сессии см. «Известия АН ЭССР», 1953, т. II, № 1.

время вне Таллина — прежде всего в Нарве, а также в таких пунктах, как Синди и Кярдла. Благодаря географическому положению Таллина и отсутствию связи по водным путям с центральными губерниями России, район, тяготевший к Таллинскому порту, был невелик и объем внешней торговли Таллина был незначительным, хотя уже тогда ранней весной и поздней осенью Таллин служил вспомогательной гаванью для ввоза товаров в Петербург. В 60-х годах существенного прогресса в экономическом развитии Таллина не наблюдалось. Положение сразу же резко изменилось с постройкой в 1870 году Балтийской железной дороги. Внешняя торговля Таллина стала быстро расти. Рос главным образом импорт, обслуживающий, прежде всего, потребности центральных промышленных районов России. В конце XIX и в XX веке Таллин по размерам импорта занимал третье место в России, уступая, кроме Петербурга, еще Одессе и Риге. В 60-х и 70-х годах промышленное развитие Таллина мало продвинулось вперед. В 80-х годах это развитие немного ускорилось, и продукция таллинских фабрик и заводов начинается, кроме удовлетворения местного спроса, в значительных количествах направляться и на русский рынок. Во время промышленного подъема 90-х годов промышленность Таллина сильно развилась. В XX веке — после кризиса 1900 года и последовавшей за ним депрессии — рост промышленности возобновился. По составу отраслей промышленности Таллин имел некоторое сходство с Ригой, но удельный вес машиностроения в нем был значительно больше. Таллинская промышленность, как и рижская, работала преимущественно на рынок России.

Нарва развивалась как центр текстильной промышленности. Предпосылкой ее промышленного развития было ее географическое положение и наличие водной энергии. Ее основные предприятия были основаны еще в дореформенную эпоху петербургскими и московскими капиталистами для производства товаров на русский рынок и рано приобрели всероссийское значение.

Тарту был торговым центром юго-восточной Эстонии; в промышленном отношении он развивался слабо. Но его завод телефонной аппаратуры имел всероссийское значение.

Пярну оставался портом местного значения. Его торговля росла медленно.

Таким образом, города Прибалтики в эпоху капитализма развивались неодинаково. Быстро росли те города, которые обслуживали не только местные нужды самой Прибалтики, но и все народное хозяйство России. Такими городами были, в первую очередь, Рига, Таллин, Лиепая и Нарва.

Формировавшийся в городах Прибалтики пролетариат, несмотря на национальные различия, был единым в своем классовом сознании и выступал сплоченно, как часть революционного класса России.

В период буржуазно-националистической диктатуры, в результате отрыва Прибалтики от России произошла деградация крупных торгово-промышленных центров Прибалтики, упало их экономическое значение.

Вхождение Латвии, Эстонии и Литвы в состав Советского Союза привело к экономическому расцвету городов Прибалтики, но уже на иной, социалистической основе.