

# IKDIENAS DZĪVE 19. GADSIMTA PIRMĀS PUSES LATVIEŠU APDZĪVOTAJĀ BALTIJĀ BRITU CEĻOTĀJU SKATĪJUMĀ

*Juris Pavlovičs*

Mg. hist., Latvijas Universitātes Latvijas vēstures institūts.  
Zinātniskās intereses: ikdienas dzīve 19. un 20. gadsimtā.

19. gadsimta pirmajā pusē mūsdienu Latvijas teritoriju regulāri šķērsoja tranzīta ceļotāji no Lielbritānijas, kas devās uz kādu no kaimiņu reģioniem. Šo personu publicētās piezīmes ir vērtīgs avots, kas var palīdzēt izprast laikmeta ikdienas dzīvi no skatpunkta, kāds nepiemita citiem aculieciniekiem. Pagaidām šeit apskatīto avotu grupa Latvijas historiogrāfijā tikpat kā nav tikusi izmantota, un šis raksts ir pirmais to apzināšanas mēģinājums.

*Atslēgas vārdi:* ikdienas dzīve, 19. gadsimts, britu ceļotāji.

## IEVADS

Ikdienas dzīve ir subjektīvi visneievērojamākā un tādēļ vissliktāk reģistrētā un saglabātā pagātnes notikumu sastāvdaļa. Laikabiedriem, kas novēro un fiksē notiekošo “no iekšpuses”, ikdiena liekas esam tik pašsaprotama un acīmredzama, ka viņi neuzskata par vajadzīgu to pat pieminēt. Ja tas tomēr tiek darīts, apraksts ir pavisams, nekritisks un pārāk bieži noliedz jebkādas nepatīkamas vai vulgāras tēmas, ko varētu attiecināt uz apraksta autoru vai viņa kopienī. Tādēļ jebkuras zemes un tautas ikdienas dzīves vēsturē īpaša nozīme ir novērojumiem, ko veikuši “svešinieki” – vietējie margiņāli vai attiecīgo zemi īslaicīgi apmeklējoši ārzemnieki.<sup>1</sup> Īpaši svarīgi tas ir kaut vai tāpēc, ka latviešu vietējo tūrisma ceļojumu tradīcijas aizsākas ne agrāk kā 19. gadsimta 40. gados, ar Jāņa Cimzes un nedaudz vēlāk Krišjāņa Barona dzimtenes izziņas pārgājieniem, bet pirmo moderno latviešu ārzemju ceļojuma aprakstu tikai 1884. gadā sagatavojuši brāļi Kaudzītes.<sup>2</sup> Latvijas vēstures pētniecībā

šādu avotu izmantošanu nereti apgrūtina tas, ka ceļotāji, vismaz attiecībā uz apskatāmo periodu, visbiežāk bija vācu vai franču cilmes ļaudis, kas uzskatīja sevi par sociāli saistītiem ar vietējo vācbaltiešu kopieni, ignorēja latviešu un igauņu zemnieku kārtas ļaudis un pat aristokrātu dzīvesveidu aprakstīja pēc stereotipu vadītiem acurmirkļa iespaidiem svinīgos banketos vai oficiālās pieņemšanās.<sup>3</sup> Politisku un tikpat bieži sentimentālu apsvērumu iespaidā viņi neredzēja iemeslu apšaubīt vācbaltiešu spriedumus par vietējo sociālo situāciju un pieņēma tos par personisko viedokli.<sup>4</sup> Atšķirībā no iepriekšminētajiem, pa 19. gadsimta Baltiju ceļojošajiem Lielbritānijas pavalstniekiem vācbaltieši un vācieši kopumā bija tādi paši svešinieki kā latvieši vai igauņi. Britiem parasti nebija politisku vai personisku simpātiju vai antipātiju pret Baltijas guberņām un to iedzīvotājiem, un viņi neizrādīja pret latviešiem vai vācbaltiešiem vairāk aizspriedumu kā pret jebkuru citu mazpazīstamu Eiropas tautu. Britu ceļotāju piezīmes satur daudzas kļūdas un ļoti bieži demonstrē pārsteidzošu ignoranci, taču tās ir rakstījuši personiski neatkarīgi novērotāji, kas izteica pēc viņu pārlicības godīgu viedokli. Tieši tas padara šīs ārpus Britu salām nu jau gandrīz pilnībā aizmirstās publikācijas tik vērtīgas no ikdienas dzīves vēsturnieka viedokļa.

Raksts tapis ar nolūku iekļaut Latvijas 19. gadsimta vēstures avotu klāstā Lielbritānijas pavalstnieku ceļojumu piezīmes, kas publicētas laika posmā starp 1800. un 1840. gadu, kad literatūra par Krievijas impēriju baudīja īpašu popularitāti angļu lasītāju vidū. Turpmāk analizētu iemeslu dēļ tikai neliela daļa britu ceļotāju izvēlējās doties uz Krieviju pa sauszemes trasi caur Baltiju, tādēļ vērā ņemamu apskatāmā perioda Lielbritānijā izdotu ceļojumu piezīmju ar materiāliem par Baltijas guberņām, kā apzinātu, tā pagaidām neidentificētu, ciktāl iespējams prognozēt, ir ne vairāk kā 10–15. Īpaši jānorāda, ka šeit apskatītas tikai sauszemes ceļotāju piezīmes, nepieminot aprakstus, ko atstājuši Rīgu īslaicīgi apmeklējušie kapteiņi vai jūras virsnieki, kam vietējās dzīves apstākļi interesēja tikai dienesta vajadzību kontekstā un bija raksturīgi britu jūras aprindās izplatītie aizspriedumi pret Krievijas impēriju. Raksta mērķis ir apzināt noteiktu skaitu potenciāli vērtīgu vēstures avotu un veikt to izcelsmes un satura analīzi. Diskusijas par laikmeta politiskajām un sociālajām problēmām, ieskaitot vācbaltiešu kopienas vietu un

lomu 19. gadsimta vēsturē, atrodas ārpus tā ierobežotajiem ietvariem. Tāpat ārpus atsevišķiem 18. gadsimta beigu vācu ceļošanas īpatnību aspektiem rakstā apskatītie jautājumi tikpat kā nesaskaras ar nesen tapušo Edgara Ceskes promocijas darbu par vācbaltiešu ceļotājiem Eiropā.<sup>5</sup> Šī pētījuma pamatā ir pilnīgi atšķirīgs skatpunkts – nevis vietējo ļaužu ceļošana ārzemēs, bet ārzemju viesu iespaidi par mūsu zemi. Ceļojumu vēstures pētījumu literatūrā to parasti dēvē par “apmeklētāju” problēmu.<sup>6</sup> Raksta vienīgā tēma ir svešinieku sastapšanās ar Baltiju un tās rezultātā radušies iespaidi.

### CEĻOJUMA JĒDZIENS UN CEĻOJUMA APRAKSTA TRADĪCIJAS 18.–19. GADSIMTA LIELBRITĀNIJĀ

To, ka jau sākot ar 16. gadsimtu Britu salu iedzīvotāju priekšstats par ceļojuma jēdzienu jūtami atšķīrās no pārējās Eiropas, noticea divi faktori. Pirmkārt, līdz ar anglikāņu baznīcas izveidi reformācijas rezultātā tika likvidētas, sagrautas vai mainīja savas funkcijas reliģiska rakstura ievērojamās vietas, kas iepriekšējos gadsimtos kalpoja par svētceļojumu galamērķiem. Laicīga rakstura svētvietām pielīdzināmi objekti, kas kļuva par iemeslu tālākam ceļojumam, Britu salās sāka rasties tikai 18. gadsimta beigās, bet lielākā skaitā – ne agrāk par 19. gadsimta sākumu, līdz ar Valtera Skota vēsturisko romānu popularitātes vilni. Otrkārt, Britu salu ģeogrāfiskais stāvoklis, kas izolēja tās ne tikai no Eiropas, bet arī salīdzinoši nelielus reģionus vienu no otra, neveicināja vēlēšanos ceļot bez ārkārtas iemesla un arī tad tikai Londonas virzienā. Paradumu apceļot dzimto zemi personiskas intereses pēc, ko, dodoties pārgājienā no Londonas uz Skotiju, 1622. gadā aizsāka ievērojamais dzejnieks Bens Džonsons, ilgstoši piekopa tikai pietiekami augsta statusa ļaudis, kam nedraudēja apsūdzība klaidonībā, un šāda nodarbe tika uzskatīta nevis par ceļošanu, bet amatieru novadpētniecību, ko nav nepieciešams aprakstīt sīkāk.<sup>7</sup> Par īstiem, apraksta un publikācijas vērtiem ceļojumiem 16.–18. gadsimta Anglijā uzskatīja tikai valsts vai privāta dienesta profesionāļu atskaites par tālu zemju pirmatklājuma vai izpētes ekspedīcijām (*voyages*). Šāda profesionālā ceļojuma uzrakstīšanas tradīcijas Anglijā un vēlāk arī Lielbritānijā tikpat kā neatšķīrās no līdzīga satura darbiem citās Eiropas zemēs un saglabājās nemainīgas Frensisa Dreika, Džeimsa Kuka,

Ernesta Šekltona un Frensisa Čičestera laikos, citiem vārdiem, no 16. gadsimta līdz 20. gadsimta beigām.

Trešais britu ceļojumu paveids, kas atrodas šī raksta uzmanības centrā, radās sakarā ar angļu 16. gadsimta otrās puses valdošās aristokrātijas nespēju izolēt sevi no katoliskās Eiropas arī pēc anglikānisma ieviešanas. Jau pastāvošās valsts pārvaldes tradīcijas prasīja, lai vadošos galma un varas amatus pēc iespējas ieņemtu dižciltīgie ar kaut nelielu laicīgo tieslietu studiju pieredzi kādā no par jurisprudences zinātņu centriem atzītajām Ziemeļitālijas universitātēm, jo Oksfordas un Kembridžas universitāšu pedagoģiskā reputācija līdz pat 18. gadsimta beigām bija ne pārāk augsta, bet krietni tuvākā Parīzes universitāte specializējās kanonisko tiesību pasniegšanā.<sup>8</sup> Tādējādi ja ne par obligātu, tad vismaz vēlamu jebkura pietiekami augstdzimuša un bagāta angļu jaunieša audzināšanas noslēgumu Elizabetes I valdīšanas laikā kļuva tā sauktais lielais ceļojums (*Grand Tour*), kura formālais mērķis bija studijas Itālijas universitātēs, taču papildus pie tām, apvienojot lietderīgo ar patikamo, tika paredzēta vispirms Francijas un Holandes, bet no 17. gadsimta beigām arī Vācijas zemju un Romas un Dienviditālijas ievērojamāko vietu apskate. Visu 17. gadsimtu *Grand Tour* tradīcijas uzturēšanu traucēja kā politiskās jukas Britu salās, tā karadarbība Eiropā. Tikai pēc Spānijas mantojuma kara noslēguma 1714. gadā ārzemju izglītības ceļojumi kļuva par pienākumu katram britu pavalstniekam, kas vēlējās iekļūt elites virsslānī. 1732. gadā virkne ietekmīgu aristokrātu ar Itālijas studiju pieredzi izveidoja Londonā tā saukto Diletantu klubu (*The Society of Dilettanti*), kas izvirzīja par mērķi antīkā kultūras mantojuma izpēti veicināšanu, bet vienlaikus popularizēja tālo individuālo zinātnisko ceļojumu ideju.<sup>9</sup> Kluba darbības iespaidā, kā to var labi redzēt no 18. gadsimta 40. gados rakstītajām grāfa Česterfilda vēstulēm – pamācībām dēlam, *Grand Tour*, it īpaši nākamajiem diplomātiem, izvērtās par sarežģītu Eiropas galma etiķetes un vietējo paradumu apgūšanas rituālu, kas aizņēma vairākus gadus.<sup>10</sup> 1769. gadā bagātais botānikas entuziasts Džozefs Benkss (*Banks*), dodoties līdz pirmajai Kuka ekspedīcijai, bija spiests taisnoties augstākās sabiedrības paziņu priekšā, ka “katrs nejēga spēj apbraukāt Eiropu, bet mans *Grand Tour* būs apkārt pasaulei”.<sup>11</sup>

Diletantu kluba darbība un strauji augošā britu aristokrātu ārzemju ceļošanas intensitāte, kas jau 18. gadsimta vidū padarīja an-

gļus un skotus par visbiežāk sastopamajiem ārzemniekiem Rietumeiropā, veicināja ārzemju ceļojumu popularitāti arī daudzu mazāk titulētu, bet ekonomikas uzplaukuma un industriālās revolūcijas pirmsākuma rezultātā turību ieguvušu britu monarha pavalstnieku vidū. Ja britu titulētajai aristokrātijai nebija īpašas vēlēšanās izklaidēt “pūli” ar publicētām ceļojumu piezīmēm, mazāk ietekmīgiem ļaudīm izdots sava ceļojuma apraksts kalpoja kā statusa simbols un pieteikums uz piederību augšslāņiem. 18. gadsimta otrajā pusē Lielbritānijas grāmatu tirgū vienu no nozīmīgākajām vietām sāka ieņemt angļu un skotu personisko Eiropas un Vidusjūras reģiona ārzemju ceļojumu apraksti, kas sacerēti vairs ne kā valsts vai tirdzniecības firmas pilnvarotu amatpersonu ziņojumi, bet neatkarīgi veiktu novērojumu un no tiem izrietošo spriedumu izklāsts. Privāto ceļojumu apraksta žanrs līdz 18. gadsimta beigām pārveidoja arī daļu no profesionālo ceļojumu literatūras – ārzemju dienestā nodarbināto britu tehnisko speciālistu un garīdznieku – misionāru atskaites par pieredzēto. Tā rezultātā 18.–19. gadsimta mijā britu privātā ceļojuma apraksts sāka atšķirties no līdzīgas ievirzes sacerējumiem Francijā un Vācijā, un atšķirību pamatā ir tā bezkaislība un atsvešinātība. Kontinenta eiropieši aprakstīja savus ceļa iespaidus kā emocionālu piedzīvojumu neatkarīgi no tā, vai emocijas izsauca tiešie novērojumi, politiskie uzskati vai filozofiskas pārdomas. Apgaismības laika izskaņas vācieši, kā mākslinieks Dāniels Hodoveckis, rakstnieks Johans Gotfrīds Zeime vai Ādolfs fon Knige savā klasiskajā memuāru romānā “Ceļojums uz Braunšveigu”, atainoja vai nu netālus ceļojumus, vai pasauli, kas bija viņiem dvēseliski tuva pat svešumā, un cilvēkus, ar ko vēlējas iepazīties.<sup>12</sup> Britu karalistes iedzīvotājs ārpus dzimtajām salām ceļoja pa nedraudzīgu svešumu, kur bija iespējams meklēt atbalstu vien nedaudzajās angļu kopienās. Viņš skatīja savu ceļojumu jeb, pareizāk sakot, savus publiski atklājamus iespaidus par to kā virzību uz konkrētu, iepriekš noteiktu un izvērtētu galapunktu un veidoja savu aprakstu no divām daļām – sīks un dažreiz pat faktuāli pārmērīgs novērojumu kopums par vienu vai vairākām vietām, ko bija paredzēts sasniegt, un atskaite par norisēm un negadījumiem ceļā uz un no tām.

Ap 1800. gadu savu pieticīgo *Grand Tour* variantu veikt gribošo britu pavalstnieku kopskaits ir pieaudzis tik strauji, ka angļu valodā

rodas jauns atvasinājuma vārds “tūrisms” (*tourism*). Pēc Napoleona karu noslēguma šis vārds strauji ienāk Eiropas valodās, un 1838. gadā franču rakstnieks Stendāls izveido vārdu “tūrists”. 19. gadsimts Britu salās sākas un beidzas kā lielo un mazo ceļojumu zelta laikmets, kur ceļojumu apraksti lielā mērā aizstāj vēl neizgudrotos detektīvromānus un citu izklaidējošo literatūru, atšķirībā no Vācijas, kur pēc 18. gadsimta ceļojumu literatūras drudža lasītāji pievēršas citiem literatūras žanriem.<sup>13</sup> Eiropā, it īpaši Vācijā pēc 1800. gada, ceļojumu grāmatu klāsts sadalās tradicionālajā politiski filozofisku pamfletu žanrā un faktoloģiski precīzā ekskursiju literatūrā, ko sākotnēji gatavo angļu aristokrātus apkalpojušie *Grand Tour* gidi.<sup>14</sup> Kā daudzos citos jaunievedumos, Lielbritānijā jau 18. gadsimta beigās ir pasaules priekšgalā individuālā tūrisma inovāciju jomā, izgudrojot speciālas daudzfunkciju ceļasomas un to inventāru, “angļu parauga” ceļojuma apģērbu un pirmos praktiski lietojamos ceļvežus, ko izdevēji pārļabo ik pēc dažiem gadiem.<sup>15</sup> 19. gadsimta pirmā puse kļuva par angļu ceļojuma jēdziena pārejas periodu, kad jau bija radies tūrisms mūsdienu izpratnē, bet vēl nepastāvēja tehnisko līdzekļu tā nodrošināšanai. Pēc 1860. gada dzelzceļi un tvaikoņi līdz ar pirmo ceļojuma aģentūru izveidi Londonā radīja jauno masu tūrisma – un individuālo ceļa iespaidu izklāsts pārcēlās uz avižu reportāžām.

## BRITU TRANZĪTA CEĻOTĀJI 19. GADSIMTA PIRMĀS PUSES BALTIJĀ

18. gadsimta 60. gados līdz tam sporādiskie britu tirgotāju un tehnisko speciālistu ceļojumi uz Krieviju kļuva par parastu parādību un Pēterburgā izveidojās kaut neliela, bet skaitliski stabila britu diaspora. Savus ziedu laikus tā piedzīvoja 18.–19. gadsimta mijā, kad Krievijas impērijas elites aprindās izveidojās noturīgs pieprasījums pēc angļu ārstu un inženieru pakalpojumiem.<sup>16</sup> Līdz ar Nikolaja I valdīšanas sākumu 1825. gadā viņa priekšteča Aleksandra I mēreni labvēlīgo attieksmi pret britu pavalstniekiem nomainīja atsalmums, ko izraisīja gan Krievijas un Lielbritānijas sāncensība par ietekmi Kaukāzā, gan arī individuāli incidenti ar abu pušu kuģiem un pasažieriem ostās un muitas iestādēs. 19. gadsimta 40. gados Pēterburgas britu diasporas lielāka daļa, kas nebija iesaīs-

tīta sūtniecības vai angļu jūrnieku apkalpošanas dienestā, zaudēja savu savrupību un saplūda ar galvaspilsētas protestantu ticības ārzemnieku aprindām.<sup>17</sup> Taču, pirms tas notika, aptuveni pusgadsimtu no 1790. līdz 1840. gadam Pēterburga kļuva par daudz sabiedriski aktīvu britu ceļamērķi, vispirms darba, pēc tam izziņas un izklaides, bet 19. gadsimta 30. gados arī modes nolūkos, sakarā ar pēkšņi izcēlušos Krievijas ceļojumu stāstu popularitāti Londonā.<sup>18</sup> Pēc 1812. gada ugunsgrēka, kad Rietumu pasaule atcerējās par Maskavas eksistenci, Pēterburgā ieradušies britu ceļotāji sāka uzskatīt par pienākumu apmeklēt arī otru Krievijas galvaspilsētu, lai gan tikai nedaudzi devās vēl dziļāk iekšzemē. Protams, tikai daļa no viņiem uzskatīja par nepieciešamu rakstīt ceļojuma piezīmes publikācijas nolūkos, lai gan atbilstoši laikmeta tradīcijai gandrīz visi uzturēja dienasgrāmatas vai cita veida pierakstus. Pēc pieejamā apskatāmajā periodā Londonā izdoto Krievijas impērijas tematikas ceļojumu aprakstu klāsta iespējams izdalīt trīs publicēto grāmatu autoru tipus.

Vislielākajā skaitā pārstāvēti tā saucamie “ceļojumu rakstnieki” – stipri atšķirīgas izcelsmes un sabiedriskā stāvokļa personu loks, ko vienoja tikai vēlēšanās gūt personisku labumu no ceļojuma piezīmju publikācijas. Daudziem no viņiem, kā tas lepni norādīts titullapās, Krievijas impērijas apmeklējuma apraksts nebija ne pirmā un pat ne otrā grāmata. Īpaši jānorāda, ka šo ļaužu vidū nebija augsti titulētu aristokrātu, kuri acīmredzot pieturējās pie pārliecības, ka viņu garadarbus drīkst lasīt tikai tādi paši dižciltīgie, nevis “pūlis”. Daži no ceļojošajiem rakstniekiem, kā Džons Kars vai Ličs Ričijs, bija sava laika literatūras aprindās labi pazīstami cilvēki. Līdz Napoleona karu noslēgumam un vēl dažus gadus pēc tam britu ceļojošie rakstnieki turpināja pieturēties pie 18. gadsimta tradīcijas, gaidot nevis materiālu peļņu, bet reputāciju paaugstinošu atzinību. Pēc 1830. gada, līdzīgi kā pārējā Rietumeiropā, arī daudzi britu ceļojumu apraksti kļūst par precī, ko raksta pēc pasūtījuma vai ar nolūku pārdot. Taču atšķirībā no šā laika politizētajām franču publikācijām, ko krievu historiogrāfijā visai pamatoti dēvē nevis par ceļojumu, bet pamfleta literatūru, britu 19. gadsimta 30. gadu autori pauž tikai personisko nostāju par saviem novērojumiem un neielaižas politiskos sprediķos. Otrā, gandrīz tikpat liela rakstošo ceļotāju grupa ir ārsti vai inženieri, kas bija uzaicināti uz Krieviju

kā konsultanti. Viņu priekšrocība, atrodoties ietekmīgas personas svītā, bija iespējā novērot un uzklaut arī valdošo aprindu viedokļus. Nebūdami atkarīgi no rakstnieka reputācijas, šie ļaudis nereti pauda krietni nesaudzīgākus spriedumus par redzēto. Visbeidzot, atsevišķs britu ceļotāju paveids bija anglikāņu un metodistu garīdznieki, kas ieradās Krievijā kā misionāru biedrību pārstāvji vai, prozaiskākos apstākļos, ļoti bagātu ceļotāju mājskolotāju vai algotu kompanjonu lomā.<sup>19</sup> Nereti viņi ir apmeklējuši apvidus vai objektus, kas pagājuši garām laicīgo ceļotāju uzmanībai, taču nosliece pārvērst jebkuru sadzīvisku novērojumu par iemeslu moralizējošai fabulai mazina teksta vērtību.

Privāts ceļojums uz Ziemeļeiropu un Pēterburgu kā *Grand Tour* pieticīgāks variants britu vidū bija iecienīts jau 18. gadsimta 90. gados, taču īpaši populārs kļuva pēc 1803. gada, kad tika sarautas Lielbritānijas attiecības ar Napoleona I Franciju. Aresta draudu dēļ britu iespējas ceļot pa Eiropu kļuva visai ierobežotas, un krietna daļa Itālijas tūristu devās Baltijas jūras virzienā. Lielākā daļa no viņiem izvēlējās joprojām par eksotiski mežonīgu uzskatīto ziemeļu maršrutu – Norvēģija, Zviedrija ar kuģi no Stokholmas uz Turku un pēc tam caur Somiju uz Pēterburgu, atgriežoties mājās ar kuģi un neapmeklējot Baltijas guberņas.<sup>20</sup> Gandrīz vienīgie angļu ceļotāji Kurzemē un Vidzemē tobrīd bija angļu Bībeles biedrību darbinieki, kas baudīja Aleksandra I īpašu labvēlību. Situācija mainījās pēc Francijas sakāves, kad, iestājoties Džordža IV valdīšanas laikam ar turīgo aprindu augošajām prasībām pēc komforta, Pēterburgas virzienā braucošie briti bieži vien nevēlējās paciest neērtības, ko radīja jūras satiksmes pārtraukšana ik ziemu uz vismaz 110 dienām un neprognozējamās Baltijas vētras, kas varēja aizkavēt Lībekas burukuģa izbraukšanu uz 7–10 dienām. Daudzi no viņiem uzskatīja par labāku nokļūt līdz Mēmelei (Klaipēdai) un noligt karieti vai vietu Pēterburgas diližansā. Tādējādi, šķērsojot latviešu apdzīvoto teritoriju pa pasta ceļa maršrutu Mēmele–Skrunda–Jelgava–Rīga–Valmiera–Valka, visi ceļotāji skatīja viena un tā paša ceļa apkārtni, apmeklēja tās pašas iebraucamās vietas un izvietojās tais pašās pilsētu viesnīcās. No šī viedokļa viņu apraksti par pieredzēto ir ļoti interesanti, jo ļauj salīdzināt novēroto un pamanīt laika gaitā notikušās izmaiņas. 19. gadsimta 20.–30. gadu angļu ceļojumu piezīmju, kas aprakstītu piedzīvoto citviet Baltijā, tikpat kā nav.



Sākot aptuveni ar 1825. gadu, britu spriedumos par Kurzemi un Vidzemi, īpaši attiecībā uz lielākajām pilsētām un apskates objektiem Rīgā, kļūst jaušami noteikti informatīvie stereotipi. Par iemeslu tiem ir sava laika populārākais britu Eiropas zemju ceļvedis, kura autore Marianna Starka galvenokārt apkopojusi Napoleona karu laika britu ceļotāju piezīmes, tai skaitā attiecībā uz Baltiju – Džona Kara (*John Carr*) 1804. gada ceļojuma aprakstu.<sup>21</sup> Pateicoties šai grāmatai, vairākums Rīgu apmeklējušo angļu bija pārliecināti, ka vienīgais objekts, kas pelnījis viņu īpašu ievēribu, ir plostu tilts pār Daugavu, kas ceļvedi nodēvēts par lielāko šāda veida būvi Eiropā. Turklāt grāmatā sniegtajā pasta ceļojuma maršrutā, ko pēc tam kopēja neskaitāmi uzcītīgi autori, Valka nezināmu iemeslu dēļ tika aizstāta ar Gulbeni, liekot domāt par došanos pa veco 18. gadsimta pasta ceļu otrpus Peipusa ezeram.<sup>22</sup> Vēlēšanās demonstrēt savu erudīciju bija jau pierasta tā laika Krievijas ceļojumu aprakstu tradīcija visā Eiropā, ko savā 1812. gada Maskavas un Pēterburgas aprakstā ievēroja pat franču romantiskā rakstniece Žermēna de Stāla (*de Staël*), tādēļ britu ceļotāji papildināja savus novērojumus ar izvilkuumiem no ceļvežiem un vietējiem statistikas krājumiem, bet vēl lielākā mērā iepriekšējo ceļotāju darbiem, palaikam iesaistoties ar viņiem polemikā.<sup>23</sup> Kopumā 19. gadsimta 20.–30. gadi ir Krievijas ceļojumu ažiotažas laiks Lielbritānijā. Atbilstošas tematikas ceļojumu apraksti iekļūst populārāko grāmatu skaitā un izpelnās kritiskas diskusijas, tomēr visslavenākie no tiem, ieskaitot par Krievijas ceļojuma etalonu uzskatīto ārsta Roberta Laiela (*Robert Lyall*) 1825. gada darbu, Baltiju neapraksta.<sup>24</sup>

19. gadsimta 30. gados no Lībekas uz Pēterburgu sāk kursēt pirmie tvaikoņi, kas spēj nodrošināt savlaicīgu ierašanos galamērķī. Tomēr lielais skaits avāriju sākotnēji attur no to izmantošanas, un joprojām ir iecienīts Mēmeles–Pēterburgas maršruts, kurā pēc tikko notikušas ceļu stāvokļa uzlabošanas pēc 1840. gada kļūst iespējams šķērsot Baltiju četrās dienās. Pirms tam tikai ceļojums no Kēnigsbergas līdz Jelgavai labos apstākļos aizņēma deviņas dienas. Četru zirgu diližansa ātrums īsi pirms dzelzceļu ieviešanas svārstījās no desmit jūdžēm jeb sešpadsmit kilometriem stundā uz labas šosejas līdz ne vairāk kā pieciem kilometriem stundā uz nomaļiem meža ceļiem.<sup>25</sup> Jebkurā gadījumā tas ir ievērojams panākums salīdzinājumā ar desmit gadus senu pagātņi, kad, pēc gandrīz

vienprātīga pieredzējušu Eiropas apceļotāju viedokļa, aizklūt no Rīgas līdz Gaujas pārceltuvei bija ne vieglāk kā šķērsot Pirenejus. Par attaisnojumu 19. gadsimta 20.–30. gadu Baltijas ceļu uzturētājiem gan jāsaka, ka šai laikā viena no galvenajām Eiropas pasažieru tranzīta trasēm – Hamburgas–Libekas ceļš – atradās tik sliktā stāvoklī, ka nedaudz vairāk kā 50 kilometru brauciens aizņēma līdz 12 stundām.<sup>26</sup> Tuvojoties trīsdesmito gadu beigām, angļu ceļotāju skaits Baltijā pieaug, uzlabojas Rīgas un Jelgavas viesnīcu pakalpojumi, un Rīgā sāk veidoties neliela angļu kopiena, taču tieši tai brīdī Baltijas tēma britu ceļojumu literatūrā apstājas ne tik daudz politisko konfliktu dēļ, cik tāpēc, ka gandrīz visi rakstošie briti sāk izvēlēties jūras ceļu uz Pēterburgu. Vienīgais un pēdējais izņēmums ir īpatnējā situācija 1858. gadā, kad sakarā ar Aleksandra II reformu “atkusni” tiek izsniegts tik liels skaits Krievijas ārzemju pasu, ka uz laiku Pēterburgā nav iespējams nopirkt kuģa biļeti uz Eiropu un neveiksmīgākie ārzemnieki spiesti izmantot krietni mazāk populāro Mēmeles diližansu.<sup>27</sup> Nākamajā, 1859. gadā dzelzceļš no Pēterburgas sasniedz Pleskavu, un uz īsu laiku ārzemju viesu vidū kļūst populāra diližansa trase Pleskava–Daugavpils–Kauņa–Kēnigsberga, taču uz ceļa un viesnīcās pārciestās neērtības attur ceļotājus no uzmanības veltīšanas Latgalei.<sup>28</sup> Divus gadus vēlāk ir gatava starptautiskā dzelzceļa trase līdz Varšavai. No 1862. gada vasaras Baltijā sākas dzelzceļa tūrisma laiks un ceļojuma apraksti, kas tagad sarūk līdz īsām piezīmēm presē vai ierakstiem dienasgrāmatā, kļūst bezkaislīgi.<sup>29</sup>

Minēto iemeslu dēļ Baltijas apmeklējumam parasti tiek veltītas mazāk svarīgās ceļojuma apraksta grāmatas nodaļas. Baltijas vai Livonijas vārds gandrīz nekad nav minēts grāmatas nosaukumā un tātad arī bibliogrāfiskajā klasifikācijā, kas apgrūtina meklējumus, ja runa ir par jau aizmirstiem autoriem. Tieši tāpat atsevišķos gadījumos būs grūti identificēt autoru, jo daži no viņiem vai nu rakstīja zem pseidonīmiem, vai arī slēpa patieso ceļojuma mērķi. Kā labu piemēru šai sakarā var minēt Mērijas Holdernesas (*Mary Holderness*) grāmatu par ceļojumu no Rīgas līdz Krimai 1815. gadā, kur pat izdevējiem nav īsti skaidri patiesie iemesli, kas pamudināja autori (vai autoru) veikt šo neapšaubāmi autentisko ceļojumu.<sup>30</sup> Tā vai citādi, iepazīšanās ar ceļojumu aprakstiem rada pārsteidzoši pozitīvu iespaidu par to autoriem pat anonimitātes gadījumā. Publikācijām raksturīgs izcili kvalitatīvs literārais stils, kas nav mazs nopelns

laikmetā, kad angļu rakstniecības etaloni bija Bairons un Valters Skots. Par šo faktu ir viegli pārliecināties, noliekot blakus šeit pieminēto ceļotāju tekstus un 19. gadsimta 20.–30. gadu ievērojamāko angļu literatūras klasiķu darbu lappuses. Pārsteidzoši, bet gandrīz sliktākais literārais stils piemīt profesionālajam skotu literātam Ličam Ričijam (*Leitch Richie*), kurš 1835. gadā apmeklēja Krievijas impēriju, rakstot pasūtījuma grāmatu sēriju par Eiropas zemēm.

Visi šie cilvēki bija lieliski novērotāji, par ko pirmkārt jāpateicas viņu izglītībai un fiziskajai izturībai. Šādu apgalvojumu var izdarīt pēc ceļotāju spējas bez jūtāmām sekām pārciest nakšņošanu visnerētākajos apstākļos, ieskaitot ziemas vidū pagalmā atstātu karieti, izturēt ilgstošas ceļa pārslodzes un iztikt ar nepierastu sliktas kvalitātes ēdienu. Īpaši svarīgi ir tas, ka, piederot pie tās Lielbritānijas sabiedrības daļas, kas bija iesaistīta politiskajā dzīvē vēl pirms 1832. gada reformas, angļu ceļotāji izsaka savus iespaidus atklāti un vadoties tikai no personiskās pārlicības un aizspriedumiem. Vietējās institūcijas un dzīves kvalitāte tiek salīdzināta ar angļu analogiem, un nereti, it īpaši raksturojot muitas iestāžu darbību, spriedums nav par labu dzimtenei.<sup>31</sup> Pie citām pozitīvi vērtējamajām īpašībām jāmin arī valodu prasme vai drīzāk vēlēšanās zināt visu apceļojamā reģiona lielo valodu pamatus. Britu ceļotāji tādēļ ar nepatiku izsakās par savu nespēju saprast vismaz dažus latviešu un igauņu valodas vārdus, vainojot par to ne tik daudz savu neprasmī, cik vietējo pamatiedzīvotāju “atpalcību”. Viena no ceļojumu aprakstu satura sastāvdaļām, ko šodien tikpat kā nav iespējams atšifrēt, ir bieži sastopamie zirgu un kariešu apraksti. 19. gadsimta pirmās puses ceļotājs pārzināja zirgu transportu tikpat labi kā mūsdienu cilvēks automašīnas. Šodien tā ir pilnīgi aizmirsta sadzīves joma, un pat pasaules historiogrāfijā pirms 1931. gada nebija neviena profesionāla pētījuma par zirgu izmantošanu pagātnē.<sup>32</sup> Zirgi un zirgu transports Baltijā pirms mehānismu ieviešanas ir tēma, kurai akūti vajadzīgs pētnieks.

## RĪGAS UN JELGAVAS IKDIENA

Apskatāmo ceļojumu piezīmju nozīme ir dažu ne tik daudz historiogrāfisku, cik publicistiski emocionālu stereotipu pārvērtēšanā, balstoties uz ikdienas dzīves aprakstiem. Pirmais no stereotipiem,

kas tiek sagrauts, ir vēlākie priekšstati par vācbaltiešu mājokļu nevainojamo tīrību un komfortu.<sup>33</sup> Šķiet, Baltijas guberņu teritorijā tas, ko Rietumeiropā pazīst kā pilsoniska mājokļa komfortu, bija pat ne 1815.–1840. gada bīdermeiera laikmeta, bet 19. gadsimta vidus jaunievedums. Vāciešu dzīvojamās telpas pilsētās, ko apraksta Džordža III laika angļu muižu ēkas un villas bieži apmeklējušie ceļotāji, viņu skatījumā ir nekārtīgas un netīras.<sup>34</sup> Īpaši šokējošu iespaidu radījis Rīgas namnieku vēl no viduslaikiem saglabātais paradums noklāt telpu grīdas ar priežu skujām, ko angļi uzskatīja par vienu no galvenajiem iemesliem kukaiņu pārpilnībai ēkās, to skaitā viesnīcās. Rīgas un Jelgavas novērtējumā vērojami vislielākie aizspriedumi, jo pilsētas ideāls ceļotājiem bija strauji augošā gandrīz miljonu lielā Londona, kam mūros iežņaugtā Rīga vai nelielā provinciālā Jelgava bez sabiedriskās dzīves siltajos mēnešos nekādi nevarēja līdzināties. Nepārtraukta nosodījuma objekts gandrīz visu ceļotāju piezīmēs no 1815. līdz pat 1840. gadam ir Rīgas ielu bruģis, ko viņi vienprātīgi atzīst par nepareizi liktu un veidotu no neatbilstošiem akmeņiem. Tikpat lielu nosodījumu izpelnījās šauro trotuāru un ielu vidū izvietoto ūdens noteku plānojums.<sup>35</sup> 19. gadsimta pirmās puses Lielbritānijas pilsētās lielākā daļa novecojušo viduslaiku ēku vai nu jau bija nojauktas, vai gaidīja savu kārtu. Turklāt no subjektīvā viedokļa vācu arhitektūras stili likās svešādi pat daudz ceļojušiem britiem. Pie cita lielpilsētas plānojuma pieradušajiem londoniešiem Rīgas sabiedriskās ēkas nelikās esam ievēribas cienīgas un īslaicīgās uzturēšanās laikā tika apmeklētas vienīgi, ja māca garlaicība vai tika meklēti seni kuriozi. Ar pastaigu pa Daugavas plostu tiltu un uzkāpšanu Pētera baznīcas skatu tornī pilsētas apskate tika uzskatīta par pabeigtu.<sup>36</sup>

Ceļotāju kontakti ar vācbaltiešu kopienu bija minimāli. Ar transporta pārvaldījumu pakalpojumiem Baltijas guberņās apskatāmajā periodā nodarbojās galvenokārt citu tautību ļaudis. Joprojām sarežģītā naudas maiņa, ko gandrīz katrs ceļotājs dēvēja par neērtu un neizdevīgu, bija Mēmeles ebreju tautības mijēju rokās, ienesīgākās Kurzemes viesnīcās līdz 19. gadsimta 30. gadiem uzturēja franču imigranti, kas dažreiz pat nerunāja vāciski, bet par pasta kariešu kučieriem strādāja krievi.<sup>37</sup> Pat ierodoties Rīgā, angļu ceļotāji jau pirmajā dienā meklēja tautiešu sabiedrību, sākotnēji vietējos anglikāņu dievkalpojumus, bet no trīsdesmitajiem gadiem angļu

jūrniekiem paredzētajās saietu vietās un kādas vietējās angļietes uzturētajā viesnīcā – pansijā. Vietējos vāciešus britu ceļotāji parasti sastapa iestādēs vai oficiālu saietu laikā, kur privātas sarunas uzsākt nebija viegli. Iemesls tam visticamāk bija kā vācbaltiešu, tā Lielbritānijas pavalstnieku sarunvalodas barjera. Neskatoties uz viņu pašu apgalvojumiem, kā angļi, tā skoti pārzināja vai nu tikai vācu valodas pamatus, vai bija apguvuši to, lai lasītu vācu autoru grāmatas, un tādēļ centās uzturēt sarunu franciski, kas pārāk bieži bija vācbaltiešu vājā vieta. Atsvešinātību vēl jo vairāk veicināja Rīgā dzīvojošie angļi, kas, nespējuši atrast kopīgu valodu ar vācbaltiešiem, jau pirmajās privātajās pusdienās ar viesiem no dzimtenes steidzās tos informēt, ka Rīgas vācieši ir Krievijas impērijas ienaidnieki un necieš pat tos tautiešus, kas pelna iztiku krievu dienestā.<sup>38</sup> Tādējādi par vācu kopienas īpašo stāvokli Baltijā un viņu uzskatiem britu ceļotāji parasti vispirms uzzināja no tautiešiem Pēterburgā vai Rīgā vai pat nejausi sastaptiem ceļabiedriem un franču izcelsmes Kurzemes viesnīcniekiem.<sup>39</sup> Jāpiebilst, ka līdzīgā situācijā varēja nonākt arī jebkurš Baltijā iebraucis ārzemju vācietis bez rekomendācijas vēstulēm vai draugiem vietējo vidū. Slavenais komponists Rihards Vāgners, ieradies Rīgā 1837. gada augustā, turpmākos divus gadus tā arī nespēja iekļūt pilsētas vācbaltiešu elites aprindās un aprobežojās ar nedaudziem bezpersoniskiem kontaktiem mūzikas entuziastu vidū.<sup>40</sup> Ceļojumu aprakstos atrodamas vairākas komiskas ainas, kad britu tūristus tišām vai pašu nezināšanas dēļ maldina ceļojuma biedri, ilgajās diližansā kopīgi pavadītajās stundās pavēstot ar realitāti tikpat kā nesaistītus pastāstus par vietējo vēsturi un iedzīvotājiem, kas pēc tam ieņem redzamu vietu nākamajā grāmatā.

Ceļotāju Rīgas iespaidu pamatā bija apmešanās vieta. Visu 19. gadsimta pirmo pusi, ja vien jau iepriekš netika piedāvāts lētāks vai ērtāks privātais mitekļis, caurbraucošie ārzemnieki, kārtojot dokumentus vai gaidot diližansu vai savas karietes sagatavošanu ceļam, dzīvoja vai nu “Pēterburgas”, vai “Londonas” viesnīcās. Par šo viesnīcu 1850. gada visnotaļ bēdīgo stāvokli jau publicēts Gvido Straubes raksts.<sup>41</sup> Taču britu ceļotāju piezīmes rāda, ka visas tur minētās problēmas bija aktuālas vairāk nekā divdesmit gadu iepriekš un kalpoja par vienu no galvenajiem iemesliem britu negatīvajam priekšstatam par Rīgu. Protams, var pieļaut, ka tā ir vienkārši subjektīva emociju izpausme, taču no visām ceļojumu

aprakstos minētajām Baltijas tēmām Rīgas viesnīcu zemās kvalitātes nosodījums atkārtojas visbiežāk. Britu ceļotāji sūdzas par nepatīkamiem aromātiem un telpu netīrību, kas tiek slēpta ar dekorēšanu pēc šķietami jaunākās modes, ielu trokšņiem, kuri neļauj gulēt, un nespēju naktī sasaukt kalpotājus.<sup>42</sup> Visbiežāk izbrīnu izraisa dažādu pēc Napoleona karu beigām Rietumeiropas viesnīcās ieviesušos sīku servisa uzlabojumu pilnīgs trūkums Rīgā, kur viss joprojām tiek darīts pēc 18. gadsimta paradumiem. Izejot uz ielas, britu skatienam paveras Rīga, kas tirgojas un strādā tik nopietni, ka nepievērš uzmanību ārzemniekiem, kuriem nav ko pirkt vai pārdot. Viesus īpaši šokē nepārskatāmās strūgu rindas kā otra eksotiskākā Rīgas ainavas īpatnība pēc tilta.<sup>43</sup> Taču ievērojamu vietu apskate notiek aizdomīgas nedrošības atmosfērā, kas īpaši 19. gadsimta 20. gados sabojā gandrīz katra par Rīgu rakstījušā brita iespaidus. Tās ir baumas par krievu muitas patvaļu, angļu jūrnieku kratīšanu uz ielas, meklējot kontrabandu, un pat neskaidri pastāsti par ceļotāju arestiem ārpus pilsētas.<sup>44</sup> Lai gan ar pašiem aprakstu autoriem Rīgā nenotiek nekas ārkārtējs, pilsētu viņi parasti pamet ar atvieglojuma sajūtu.

Rīga kā tranzīta preču tirgus un Tērbata kā universitātes piedēklis un bruņniecības senlietu muzejs spēja izsaukt vien īslaicīgu daudz ko redzējušo britu ceļotāju interesi. Tādējādi vienīgā Baltijas pilsēta, ko ceļotāji reāli apskatīja un izjuta tās gaisotni, bija Kurzemes guberņas galvaspilsēta Mītava jeb Jelgava. Visi ārzemnieki, kas ceļoja pa maršrutu Mēmele–Pēterburga, nelietojot valsts dienesta dīlīžansu, bija spiesti uzkavēties Jelgavā, lai iesniegtu pasi vai nolīgtu zirgus un kučieri. Angļu ārsti vai cita veida speciālisti ievērojamu krievu augstmaņu svītā varēja cerēt uz uzaicinājumu pieņemšanās, ko apmeklēja viņu darba devējs, un ārsts A. B. Granvils (*Granville*) ir atstājis interesantas piezīmes par utopiskajiem ceļu un kanālu būves plāniem, kas 1827. gadā tika klāstīti pusdienās pie Kurzemes gubernatora.<sup>45</sup> Mazāk titulētiem ceļotājiem bieži radās grūtības atrast naktsmītni, jo līdz Cēra viesnīcas pēdējai pārbūvei 19. gadsimta 40. gados istabu skaits Jelgavas iebraucamajās vietās bija ierobežots un kļuva nepietiekams lielāka viesu pieplūduma gadījumā.<sup>46</sup>

Britu iespaids par Kurzemes galvaspilsētu, ja var tā teikt, bija divdaļīgs. Visiem patika apvidus ap pilsētu un ainava, kas pavērās,

piebraucot kā no Dobeles, tā Rīgas puses. Daudz neviennozīmīgāki bija iespaidi, ieraugot Jelgavu tuvumā. Slavenā nesakoptās provinciālās pilsētas aina, ko savās atmiņās tik tēlaini uzbūris no Vācijas iebraukušais mākslinieks Jūliuss Dēriņš, attiecas uz laiku pēc 1845. gada, kad tuvojās noslēgumam gadsimta sākumā aizsākušies pilsētas centra pārveide.<sup>47</sup> Līdz 19. gadsimta 20. gadu vidum, kad noslēdzas tirgus laukuma izbūve, britu ceļotāji pat atsakās uzskatīt Jelgavu par pilsētas goda cienīgu un raksturo to kā ciematu, ap kuru skraida vilki.

Pēc 1825. gada aprakstu noskaņojums mainās. Ceļotāji atzinīgi vērtē pirmos bruģakmeņus, ar ironiju izsakās par veikalu izkārtnēm un to ieeju iekārtojumu un brīnās par no Londonas iedzīvotāja viedokļa neiespējami lēto pārtiku tirgū.<sup>48</sup> Īpaši pārsteigti viņi ir par gluži eiropisko uz ielas sastapto ļaužu etnisko daudzveidību. Vietējie ebreji tiek raksturoti pēc tā laika britu vidusšķirā pieņemtajiem stereotipiem, ko dažus gadus vēlāk romānā “Olivers Tvists” varoņa Feidžina izskata un darbības aprakstā izklāstīja Čārlzs Dikenss.<sup>49</sup> Latviešu novērtējumam jau gatava viedokļa nav, tādēļ tiek sīki raksturots zemnieku apģērbs. Viljama Reja Vilsona Jelgavas apkārtnes Kurzemes guberņas zemnieku ikdienas apraksts 1825. gada vasarā ir šāds: “Zemnieki valkā rupja auduma mēteļus, piparu un sāls (*pepper and salt*) krāsā, kas, liekas, esam iecienītākā vietējā apģērba nokrāsa. Apģērba gabals ir ļoti garš un tik cieši apjots jostasvietā, ka veido ko līdzīgu sieviešu apakšsvārkiem. Sievietes nosien galvu ar maziem mutauta lieluma lakatiņiem un nevalkā ko vairāk par kreklu un apakšsvārkiem, un dažām no tām nav ne kurpju, ne zeķu. Citas valkā īpaša veida ādas sandales, kas nosietas ap stilbiem. Bērni ir neiedomājami noskranduši un netīri, dažiem mugurā ir tikai kreklis. Viņu ēkas būvētas no koka, un dūmi tajās izplūst pa durvīm, kā pie skotu kalniešiem [...] Mūs izbrīnīja milzīgie loku un sīpolu daudzumi pilsētas tirgū, jo vietējie zemākās šķiras ļaudis tos labprāt ēd kā augļus.”<sup>50</sup> Kā viena no Jelgavas īpatnībām tiek pamanīta pilsētas daudzskaitlīgā ebreju kopiena un kolorītie sieviešu tērpi, kas liek justies Jelgavā kā kādā Eiropas dienvidu pilsētā. Ebreji lielā mērā kontrolēja Jelgavas vietējo tirdzniecību, un to ātri gūto labklājību nelabvēļi no vācbaltiešu namnieku aprindām izskaidroja ar kontrabandas preču piegādi Kurzemes aristokrātiem. Mazāk turīgie Jelgavas ebreji acīmredzami nedzīvoja

labāk par latviešu zemniekiem, jo kaut vai tas pats Līčs Ričijs 1835. gadā raksturo viņus ar vārdu *desperadoes* – spāņu laupītāji, ar to domājot nevis nodarbi, bet novalkātās drānas. Jāatzīst, ka britu Jelgavas redzējums ir nepilnīgs, jo gandrīz visi ceļotāji ieradās tur vasarā, kad pilsētā neuzturējās Kurzemes muižnieki. Taču viņu apraksti ir nopietns papildinājums vācbaltiešu memuāriem, kuri attiecas uz nākamajiem 19. gadsimta gadu desmitiem.<sup>51</sup>

## IKDIENA UZ CEĻA

Kā labi zināms kaut vai no 19. gadsimta sākuma angļu daiļliteratūras, Britu salu ceļu kvalitāte bija ne vairāk kā apmierinoša. Tādēļ pievērš uzmanību gandrīz visu šeit apskatāmo autoru sūdzības par galvenā pasta ceļa katastrofālo stāvokli. Tiesa gan, šis neapmierinātības izpausmes stipri atkarīgas no gadalaika, vasarā ciešot no smiltīm, bet rudenī no neizbraucamiem dubļiem. Iebildumus neizraisa tikai mierīga laika ziemas ceļojumi. Kā jau minēts, šai gadījumā runa lielā mērā ir par mirkļa iespaيدا subjektīviem spriedumiem un emocionālu reakciju uz neērtībām, jo vismaz dažos Ziemeļvācijas apgabalos ceļi bija tikpat slikti, bet iebraucamās vietas vēl sliktākas.<sup>52</sup> Taču ir skaidrs, ka līdz pat pirmo šoseju izbūvei 19. gadsimta 30. gados ceļu kvalitāte Kurzemes Lietuvas pierobežā un Vidzemes Pierīgā tika uzskatīta par vienu no sliktākajām Eiropā. Džons Kars 1804. gadā apgalvo, ka vasarā saceltie smilšu putekļi Jelgavas apkārtnē iespaidoja pat vietējās dzirnavās malto miltu kvalitāti.<sup>53</sup> Iestājoties rudenim, 19. gadsimta 20.–30. gados ceļošana apsīka pat uz galvenajām pasta trasēm līdz brīdim, kad iestājās stabils sals. Iepazīstoties ar grūtībām, ko piedzīvoja kvalitatīvās personiskajās kariatēs braucošie angļi, kas varēja apmaksāt labāko vietējo pasta kučieru pakalpojumus, rodas jautājums, kādā veidā uz tuvākajiem pilsētu tirgiem vai, pildot transporta klaušas, pārvietojās zemnieki. Pa savu kariešu logiem, vismaz Vidzemē, ceļotāji tikpat kā nenovēroja atsevišķus pajūgus, tās drīzāk parasti bija garas vezumu karavānas, un angļus pārsteidza zirgu vājums un pašu transportu nepiemērotība nopietnu kravu pārvadāšanai.<sup>54</sup> Šie ceļojumu apraksti ir vēl viens iemesls uzskatīt, ka pārvadājumi pa Baltijas ceļiem apskatāmajā periodā bija daudz grūtāka nodarbe, nekā var likties, iepazīstoties ar citiem perioda dokumentiem.<sup>55</sup>



Ceļojumu apraksti vismaz daļēji apgāž arī tik populāro leģendu par 19. gadsimta Kurzemes un Vidzemes krogiem kā ērtām un labi apgādātām pieturvietām.<sup>56</sup> Līdz pat pasta diližansu norietam 19. gadsimta vidū Baltijas guberņu krogi, kas turklāt atradās uz galvenās tā laika starptautiskās pasta trases, bieži tiek raksturoti kā pilnīgi nesagatavoti viesu uzņemšanai un bez jebkādiem pārtikas krājumiem. Regulārās ceļotāju pieturvietās krogu “kungu galos” nav padomāts par istabu vai vismaz atsevišķu gultu, kas noved pie traģikomiskiem pārpratumiem.<sup>57</sup> Lielāka viesu pieplūduma gadījumā vēl 19. gadsimta sākumā tiek praktizēta gulēšana pēc grafika. 1835. gadā pa Dienvidkurzemi ceļojošais Līčs Ričijs ar izbrīnu atrod vienu un to pašu ēdienkartes izvēli katrā no piecām pieturvietām pirms Jelgavas, kas neapšaubāmi bija kāda augstāk stāvoša rīkojuma rezultāts.<sup>58</sup> Pirms 1815. gada un pat nedaudz vēlāk situācija ar pieturvietām uz pasta ceļa, kas caur Daugavpili veda uz Ukrainu, bija tik nopietna, ka ceļojumi tika veikti kolektīvi, ņemot līdzi visu nepieciešamo pārnakšņošanai un ēdiena gatavošanai klajā laukā. Šāda ekspedīcijas veida ceļošana galvenokārt tika veikta tāpēc, ka pat vairākus gadus pēc kara beigām impērijas rietumu pierobežā saglabājās bailes no dezertieru bandām. Par attaisnojumu Baltijas guberņu krodziniekiem gan jāpiemin, ka pat divus trīs gadu desmitus pēc Napoleona iebrukuma Krievijas iekšzemes pasta stacijās pārtika bija atrodama reti un pa lauku apvidiem ceļojošie vienmēr ņēma sev līdzi vajadzīgos krājumus.<sup>59</sup>

Lielākajai daļai angļu ceļotāju bija visai aptuvenus priekšstats par Baltijas guberņu pamatiedzīvotāju tautību un atšķirībām no pārējo Krievijas impērijas reģionu pavalstniekiem, gadījās, ka daži pat aizkļuva līdz Pēterburgai, būdami pārliecināti par visu ceļā sastapto zemnieku piederību krievu tautai. Tādēļ britu ceļotāji, īpaši no dižciltīgo vidus, pēc dažām nejaušām sarunām aizguva 19. gadsimta pirmās puses ar vācbaltiešiem saistīto Pēterburgas aprindu vidū populāro mītu par igauņu barbarismu un atpalcību salīdzinājumā ar “eiropēiskajiem” latviešiem.<sup>60</sup> Dažiem no viņiem tas lika pārvērtēt savus ceļojuma iespaidus un “ieraudzīt” igauņu zemnieku aprobežotību un netīrību. Taču Britu salās daudzu kopienu un tautu zemnieku kārtas ļaužu statuss un dzīves apstākļi nebija labāki kā latviešiem, un ceļotāji nekavējoties pamanīja atpazīstamas līdzības. Latviešu dūmistabas viņu skatījumā neatšķīrās no mitekļiem, kuros

dzīvoja visnabadzīgākie skotu kalnieši, savukārt 19. gadsimta 20. gados sastapto kurzemnieku apgērbu, pēc kāda ceļotāja atziņuma, nebūtu valkājis pat pēdīgais īru ubags.<sup>61</sup> Ceļojumu apraksti acīmredzami norāda, ka tas, ko vācbaltieši šai laikā dēvēja par latviešu atpalicību, netīrību un pagrimumu, patiesībā bija visdziļākā nabadzība, kas balansēja uz izdzīvošanas robežas. Vienīgais faktors, kas šai laikā glāba latviešus no Britu salu mazturīgo iedzīvotāju likteņa, bija zemas kvalitātes pārtikas, it īpaši dārzenu pieejamība, kas mazināja bada risku.<sup>62</sup> Ir pamats domāt, ka no ikdienas dzīves viedokļa 1812. gada Prūsijas okupācija un sekojošās paaugstinātās kara nodevas izraisīja Kurzemē sociālu katastrofu un dzīves līmeņa krišanos vismaz uz nākamajiem piecpadsmit gadiem. Ceļotāju skatījumā latviešu zemnieki bija apspiesti vismaz tikpat kā zemnieku kārtas īri. Krogos, kur ceļotāji pārnakšņoja, viņiem retu reizi bija jāiet caur kroga istabu kalpu galā, kur drūzmējās vienkāršā tauta. Šeit viņus pārsteidza ne vien vāciešu augstprātība, sitot un grūstot jebkuru zemnieku, kas gadījās pa ceļam, bet arī zemnieku pazemība, baidoties pat iedzert kungu kārtas klātbūtnē. Lai kāds būtu apskatāmā perioda alkoholisko dzērienu patēriņš latviešu vidū, šais jautājumos krietni pieredzējušie angļi apgalvoja, ka nav sastapuši Baltijā nevienu jūtami piedzērušos zemnieku.<sup>63</sup>

Latvieši atradās britu ceļotāju novērojumu perifērijā, gandrīz ārpus redzesloka, un tikai Londonas džentlmeņu pieradums vienmēr meklēt apkārtējās pasaules ainās sīkas detaļas anekdotiskiem pastāstiem neļāva viņiem palikt nepamanītiem. Latvieši bija tie divainie ļaudis savādās cepurēs un svārkos, ar sīkiem zirdziņiem un smieklīgiem ratiem, ko gadījās sastapt uz Vidzemes ceļa, tie bija pārbijušies zemnieki, ko viņu acu priekšā sīta katra kaut nedaudz augstāk stāvoša persona, no sardzes karavīra pie Rīgas tilta līdz vācu krodzinieka mazgadīgajai meitai, tā bija pieturvietā sastaptā jaunā sievietē ar bērnu, kas uz brīdi nodeva mazuli draudzenei, lai nebēdnīgi pašūpotos šūpolēs. Angļiem likās divaina arī vietējā valoda, kas tracināja ar nespēju saprast kaut vārdu un tādēļ tika noņecināta.<sup>64</sup> Tomēr Eiropā bija spēkā kaut norietošs, bet romantikas laikmets, kas joprojām lika saskatīt skaisto dabā un vienkāršā dzīvesveidā.<sup>65</sup> Angļu ceļotāji pamana latviešu tautas tērpus, brīnās par to greznumlietām (iespējams, saktām), kuru skaistums šķiet šaubīgs, notur Vidzemes zemnieku vīriešus par sievietēm, jo augstās

cepures ir neparasti līdzīgas tām, ko valkā sievietes Velsā, un ar izbrīnu vēro latviešu un lietuviešu jaunāko paaudžu vispārējo aizraušanos ar šūpolēm.<sup>66</sup> Viens no skaistākajiem tekstiem, ko Lielbritānijas pavaltstnieks jebkad rakstījis par latviešiem, ir Līča Ričija Vidzemes zemnieku kāzu apraksts.<sup>67</sup> Visu uzzinājis no nostāstiem, Ričijs četras piektdaļas teksta veido no aplamībām, kam ir maz sakara ar realitāti. Taču, būdams cēlies no mazturīgas skotu dzimtas, Ričijs saprot to, kas nav pa spēkam dižciltīgajiem angļiem, – dzīvi apspiestībā. Rakstot par no tāluma novērotajiem 1835. gada klaušu laiku vidzemniekiem, viņš redz savus tautiešus skotus un to paradumus, taču starp teksta rindām mēs esam spējīgi redzēt savus senčus, neskatoties uz to, ka Ričijs piedēvē latviešiem apģērbu un svētku paradumus, kādu šeit nekad nav bijis. Britu ceļotāji būtu atstājuši ieguldījumu 19. gadsimta pirmās puses latviešu ikdienas aprakstu klāstā, pat ja būtu publicētas tikai Līča Ričija Baltijas ceļojuma piezīmes, ko jau tuvākajā laikā vajadzētu tulkot un padarīt pieejamas latviešu lasītājam.

## SECINĀJUMI

Maksimāli plaša publiski pieejamo apskatāmā perioda un tematikas britu ceļojumu aprakstu apzināšana, protams, ir nākotnes pētniecības jautājums. Taču jau tagad iespējams apgalvot, ka runa ir par vērtīgu avotu grupu, kuras izmantošana Latvijas historiogrāfijā nav notikusi galvenokārt tāpēc, ka tā veido salīdzinoši maznozīmīgu daļu no daudz plašākas materiālu kopas, kas attiecas uz Krievijas impērijas centrālo apgabalu apceļošanu. Iepriekš norādīto iemeslu dēļ šie materiāli uzskatāmi par visai svarīgiem atsevišķu Baltijas sociālās, kultūras un ikdienas dzīves vēstures aspektu izpētē un jāizmanto un jācītē kaut vai tāpēc, ka līdzīgas kvalitātes aprakstu, ko būtu veikuši latvieši, 19. gadsimta pirmajā pusē nebija vispār, bet vācbaltiešu publikācijas cieš no politiskas vai, vēl biežāk, netišas kultūras stereotipu un sava laika uzvedības modeļu izraisītas tendenciozitātes.<sup>68</sup> Vēlreiz jāatkārto, ka britu ceļojumu aprakstu vienlaikus stiprā un vājā pusē ir to autoru gandrīz pilnīgā ignorance par Baltijas gubernām un to atšķirību no pārējās Krievijas impērijas, kas liek viņiem pieņemt vien nedaudzus, nejauši uzklaušītus vietējos aizspriedumus. Mērijas Holdernesas un Līča Ričija

Latgales un Vidzemes apraksti sniedz tik īpatnēju un citviet neatrodamu ieskatu ikdienas dzīvē ap ceļojuma trasi, ka būtu vēlams to kvalitatīvs tulkojums un iekļaušana plaši pieejamos avotu krājumos.<sup>69</sup>

1815.–1835. gada britu ceļojumu apraksti acīmredzami liecina par visaptverošu vai vismaz daļēju patēriņa katastrofu mūsdienu Latvijas teritorijā 1812. gada karadarbības un Napoleona karu vispārējo seku rezultātā, kas galēji negatīvi iespaidoja gan pilsētu, gan lauku ikdienas dzīves modeli. Spriežot pēc aprakstiem, lielākās pilsētas, visticamāk, spēja atgriezties pie pirmskara dzīves līmeņa un dzīvesveida mazāk nekā desmit gadu laikā, kamēr lauku rajoniem bija vajadzīgi gandrīz divdesmit gadi. Patēriņa katastrofas jūtāmākās sekas bija ārzemju ceļotāju novērotā Rīgas sadzīves kulturālā un tehnoloģiskā atpalicība no citām līdzīga apmēra un nozīmes Baltijas jūras reģiona pilsētām līdz pat pilsētas mūru nojaukšanas brīdim 1857. gadā.<sup>70</sup> Lauku rajonos, vismaz reģionos gar mūsdienu Lietuvas robežu, zemnieku kārtas iedzīvotāji, kādus tos redzēja britu ceļotāji, 19. gadsimta 20. gados atradās zem tā laika pieticīgajiem priekšstatiem par nabadzības līmeni. Šokētie briti ar daudzu Eiropas valstu apceļojuma pieredzi pat nespēja atrast apzīmējumu postam, kādā nonākuši Kurzemes pierobežas latvieši, un salīdzināja tos ar bada laika īru ubagiem. Tikai no 19. gadsimta 30. gadiem britu ceļotāji starp Skrundu un Jelgavu novēroto lauku apvidu sāka uzskatīt par vēl vienu vienmuļu Krievijas impērijas apgabalu bez izteiktām katastrofas iezīmēm.

Kā britu, tā ārzemju ceļotāji kopumā apskatāmajā periodā varēja novērot ļoti nelielu daļu no mūsdienu Latvijas un Igaunijas teritorijas. Visbiežāk tika izmantots pasta ceļš uz un no Pēterburgas pa maršrutu Palanga–Jelgava–Rīga–Valmiera–Valka. Atsevišķi individuāli ceļotāji līdz 19. gadsimta 20. gadiem izmantoja veco 18. gadsimta pasta ceļu caur Alūksni otrpus Peipusa ezeram.<sup>71</sup> Ceļojot no Rīgas uz Krievijas centrālajiem vai dienvidu apgabaliem, tika izmantots pasta ceļš gar Daugavu līdz Krāslavai. Visbeidzot, atsevišķi ārzemju viesi, kas devās uz Rīgu caur Poliju un Lietuvu, iebrauca pa Bauskas ceļu. Visa pārējā latviešu apdzīvotā teritorija atradās ārpus viņu redzesloka. Taču lielākā daļa britu ceļotāju arī dažu dienu laikā, raugoties no pasta kariatēm vai staigājot pa Rīgas un Jelgavas ielām, spēja izdarīt divus secinājumus. Pirmkārt – lauku sabiedrību

veido divas savrupas pakļauto un privileģēto kārtas, kuru pretrunas ir vismaz tikpat lielas kā Īrijā, otrkārt – neskatoties uz Rīgas un Jelgavas vācisko kultūrvidi, tās ir Krievijas impērijas pilsētas ar smagnēju birokrātiju, noslēgtu un svešiniekiem nelabvēlīgu vietējo eliti un 18. gadsimta paradumos sastingušu dzīvesveidu.

19. gadsimta pirmā puse visā Rietumeiropā bija emocionālu avīžu feļetonu un politisko pamfletu laiks, kad pat godīgākie rakstošie ļaudis neuzskatīja par noziegumu upurēt patiesību skaistas frāzes radīšanas nolūkā. Nevar noliegt, ka šis netikums nereti piemīt arī apskatāmo darbu autoriem. Taču Krievijas impēriju apmeklējušie ārzemnieki un it īpaši 19. gadsimta pirmās puses Pēterburgas ārzemnieku kopiena ir salīdzinoši labi izvērtēta pēdējo 20–30 gadu Krievijas historiogrāfijā.<sup>72</sup> Krievijā dzīvojušo un ceļojušo franču, vāciešu un diemžēl mazākā mērā britu darbība, uzskati un aizspriedumi šodien ir zināmi vismaz pamatos.<sup>73</sup> Britu ceļotāji skatījās uz Baltiju un latviešiem kā pētāmu dabas parādību – pēc personiskās pārliecības un uzticoties tikai tiem nedaudzajiem aizspriedumiem, kas tolaik bija izskanējuši arī ārpus Baltijas robežām. Tādēļ ir saprotama viņu neinformētība par Baltijas etnisko situāciju un vietējiem paradumiem – to, ko šie cilvēki gribēja vērot, viņi aprakstīja ar sava prāta un jutekļu iespēju robežās nevainojamu precizitāti, arī šodien radot fotoattēla iespaidu ar dažiem labi izvēlētiem teikumiem.

#### ATSAUCES UN PIEZĪMES

- <sup>1</sup> Shannon L. Fogg (2009). *The Politics of Everyday Life in Vichy France: Foreigners, Undesirables and Strangers*. New York: Cambridge University Press, pp. 2–7.
- <sup>2</sup> Juris Kalniņš (sast.) (1914). *Jānis Cimze, Vidzemes draudzes skolotāju semināra pirmais direktors*. Rīga: Latvija, 20. lpp.; Ojārs Zanders. No Kaibēnu kalna līdz Parīzei un Romai. *Padomju Jaunatne*, 12.05.1989., 3. lpp.
- <sup>3</sup> Vilnis Pāvulāns (1971). *Satiksmes ceļi Latvijā XIII–XVII gs.* Rīga: Zinātne, 9.–14. lpp.
- <sup>4</sup> Klasisks piemērs: Johann Gottfried Seume (1839). Mein Sommer 1805. In: Johann Gottfried Seume. *Sämtliche Werke*. Dritter Band. Leipzig: J. F. Hartknoch, S. 42.
- <sup>5</sup> Edgars Ceske (2013). *Eiropa vācbaltiešu acīm: ceļojumu literatūras liecības (1750–1815)*. Promocijas darbs. Rīga: Latvijas Universitāte.
- <sup>6</sup> Rupert Christiansen (2000). *The Visitors: Culture Shock in Nineteenth-Century Britain*. London: Chatto & Windus, pp. 1–2.

- <sup>7</sup> Igor' Gililov (2001). *Igra ob Villiame Shekspire ili taina Velikogo Feniksa*. Moskva: Mezhdunarodnye otnosheniia, s. 266, 351.
- <sup>8</sup> Angela Hämel-Stier (1946). *Franz von Sales*. Würzburg: Ferdinand Schöningh, S. 11–13.
- <sup>9</sup> Jason M. Kelly (2009). *The Society of Dilettanti. Archeology and Identity in the British Enlightenment*. New Haven: Yale University Press, pp. 109–111.
- <sup>10</sup> Charles Stokes Carey (ed.) (1872). *Letters Written by Lord Chesterfield to His Son*. Vol. I. London: William Tegg, pp. 135–137.
- <sup>11</sup> Richard Holmes (2008). *The Age of Wonder. How the Romantic Generation Discovered the Beauty and Terror of Science*. New York: Harper Press, p. 12.
- <sup>12</sup> Adolf Freiherr von Knigge (1923). *Die Reise nach Braunschweig*. München: G. Hirth, S. 9.
- <sup>13</sup> Ceske. *Eiropa vācbaltiešu acīm*, 67. lpp.
- <sup>14</sup> Hans Bauer (1973). *Wenn einer eine Reise tat. Eine Kulturgeschichte des Reisens von Homer bis Baedeker*. Leipzig: Koehler & Amelang, S. 187.
- <sup>15</sup> Winfried Löschburg (1977). *Von Reiselust und Reiseleid. Eine Kulturgeschichte*. Leipzig: Volker Küster, S. 122–124.
- <sup>16</sup> S. S. Dmitriev (1987). *Zapiski kniagini Dashkovoï i piš'ma sester Viľmot iz Rossii*. V kn.: E. R. Dashkova. *Zapiski. Piš'ma sester M. i K. Viľmot iz Rossii*. Moskva: Izdatel'stvo Moskovskogo universiteta, s. 23–24.
- <sup>17</sup> Dmitrii Shvidkovskii (2001). *Charlz Kameron pri dvore Ekateriny II*. Moskva: Nashe nasledie, s. 32.
- <sup>18</sup> Rayford Ramble (1836). *Travelling Opinions and Sketches in Russia and Poland*. London: John Macrone, p. 11.
- <sup>19</sup> *The Tenth Report of the British & Foreign Bible Society* (1814). London: L. B. Seeley, pp. 37–39.
- <sup>20</sup> Bishop J. T. James (1819). *Journal of a Tour in Germany, Sweden, Russia and Poland in 1813–1814*. London: John Murray, p. 3.
- <sup>21</sup> Marianna Starke (1828). *Travels in Europe Between the Years 1824 and 1828 Adapted to the Use of Travellers*. London: John Murray, p. 582.
- <sup>22</sup> Turpat.
- <sup>23</sup> Angelica Goodden (2008). *Madame de Staël: The Dangerous Exile*. Oxford: Oxford University Press, pp. 206–211.
- <sup>24</sup> Robert Lyall (1825). *Travels in Russia*. London: T. Cadell.
- <sup>25</sup> Perley Poore (1884). *Reminiscences of Sixty Years in the National Metropolis*. Vol. 1. Philadelphia: Hubbard Brothers, pp. 38–39.
- <sup>26</sup> Robert Bateman Paul (1836). *Journal of a Tour to Moscow, in the Summer of 1836*. London: Simpkin-Marshall & Co, p. 2.
- <sup>27</sup> Bayard Taylor (1859). *Travels in Greece and Russia with an Excursion to Crete*. New York: by author, p. 417.
- <sup>28</sup> Theophile Gautier (1867). *Voyage en Russie*. Tome Deuxime. Paris: Charpentier, p. 182.
- <sup>29</sup> Petr A. Valuev (1961). *Dnevnik P. A. Valueva, ministra vnutrennikh del*. Tom1: 1861–1864. Moskva: Nauka, s. 186.

- <sup>30</sup> Mary Holderness (1827). *Journey from Riga to Crimea*. London: Sherwood, Gilbert and Piper, pp. 1–3.
- <sup>31</sup> Charles Boileau Elliott (1832). *Letters from the North of Europe*. London: Henry Colburn, p. 418.
- <sup>32</sup> Jean Gimpel (1979). *The Medieval Machine. The Industrial Revolution of the Middle Ages*. London: Futura Publications, pp. 43–46.
- <sup>33</sup> Luīze Panteniusa (1997). *Jaunības atmiņas par veco Rīgu*. Aizpute: Harro von Hirschheydt, 12. lpp.
- <sup>34</sup> Holderness. *Journey from Riga to Crimea*, p. 3.
- <sup>35</sup> A. B. Granville (1829). *St. Petersburg. A Journal of Travels to and from that Capital*. London: Henry Colburn, p. 376.
- <sup>36</sup> William Rae Wilson (1828). *Travels in Russia*. Vol. 1. London: Longman and Rees, p. 187.
- <sup>37</sup> Turpat, 169. lpp.
- <sup>38</sup> Elliott. *Letters from the North of Europe*, p. 418.
- <sup>39</sup> Granville. *St. Petersburg*, p. 366.
- <sup>40</sup> Richard Wagner (1911). *Mein Leben*. Erster Band. München: F. Bruckmann, S. 181–184.
- <sup>41</sup> Gvido Straube (1999). Rīgas iebrucamās vietas un viesnīcas 19. gs vidū. *Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls*, 1, 30.–36. lpp.
- <sup>42</sup> Granville. *St. Petersburg*, p. 379.
- <sup>43</sup> Wilson. *Travels in Russia*, p. 190.
- <sup>44</sup> Edward Morton (1830). *Travels in Russia and a Residence at St. Petersburg and Odessa in the Years 1827–1829*. London: Longman and Rees, pp. 5–11.
- <sup>45</sup> Granville. *St. Petersburg*, p. 367.
- <sup>46</sup> Imants Lancmanis (2010). Klasicisms Jelgavas arhitektūrā. No: Elita Grosmane (sast.). *Senā Jelgava*. Rīga: Neputns, 230. lpp.
- <sup>47</sup> Sarmīte Fogle (1994). *Johans Lēberehts Eginks*. Rīga: Zinātne, 69. lpp.
- <sup>48</sup> Leitch Ritchie (1836). *A Journey to St. Petersburg and Moscow through Courland and Livonia Travelled 1835*. London: Longman and Rees, p. 18.
- <sup>49</sup> Sikāku stereotipu un aizspriedumu izklāstu sk.: Harold Pollins (1982). *Economic History of the Jews in England*. London: Fairleigh Dickinson, pp. 99–101.
- <sup>50</sup> Wilson. *Travels in Russia*, pp. 176–177.
- <sup>51</sup> Karl-Otto Schlau (1995). *Mitau im 19. Jahrhundert: Leben und Wirken des Bürgermeisters Franz von Zuccalmaglio (1800–1873)*. Wedemark-Elze: Harro v. Hirschheydt, S. 87–110.
- <sup>52</sup> Daniel Chodowiecki (1923). *Künstlerfahrt nach Danzig im Jahre 1773*. Leipzig: Insel – Verlag, S. 25.
- <sup>53</sup> John Carr (1805). *A Northern Summer of Travels Round the Baltic in the Year 1804*. Philadelphia: Samuel F. Bradford, pp. 275–276.
- <sup>54</sup> Granville. *St. Petersburg*, p. 371.
- <sup>55</sup> Uģis Niedre (2004). *Mājvieta: Brīvdabas muzeja Ār-Luiku dzīvojamā rija vēstures laiktelpā*. Rīga: Zinātne, 129.–130. lpp.
- <sup>56</sup> Arno Teivens (1995). *Latvijas lauku krogi un ceļi*. Rīga: Māksla, 81.–83. lpp.

- <sup>57</sup> Holderness. *Journey from Riga to Crimea*, p. 24.
- <sup>58</sup> Ritchie. *A Journey to St. Petersburg and Moscow*, p. 10.
- <sup>59</sup> Igor' Kurukin, Elena Nikulina (2007). *Povsednevnaia zhizhn' russkogo kabaka ot Ivana Groznogo do Borisa Elčina*. Moskva: Molodaia gvardiia, s. 259.
- <sup>60</sup> Faddei Bulgarin (1836). Progulka po Livonii. V kn.: *Sochineniia Faddeia Bulgarina*. Chast' 3. Sankt-Peterburg: Lisenkov, s. 371–372.
- <sup>61</sup> Wilson. *Travels in Russia*, p. 171.
- <sup>62</sup> Turpat.
- <sup>63</sup> Ritchie. *A Journey to St. Petersburg*, p. 14.
- <sup>64</sup> Granville. *St. Petersburg*, p. 365.
- <sup>65</sup> Willi Geismeyer (1982). *Biedermeier*. Leipzig: E. A. Seemann, S. 25–32.
- <sup>66</sup> Wilson. *Travels in Russia*, pp. 172, 195.
- <sup>67</sup> Ritchie. *A Journey to St. Petersburg*, p. 37.
- <sup>68</sup> Carl Schirren (1869). *Livländische Antwort an Herrn Juri Samarin*. Leipzig: Duncker & Humblot, S. 5–7, 29–31.
- <sup>69</sup> Līdz šim no te apskatīto britu ceļotāju darbiem latviešu tulkojumā pieejams tikai viens Ričija grāmatas fragments (Teivens. *Latvijas lauku krogi un ceļi*, 71.–72. lpp.), no kurienes to ņēmuši lietošanai citu publikāciju autori.
- <sup>70</sup> Taylor. *Travels in Greece and Russia*, p. 424.
- <sup>71</sup> Viļģel'm Kiukhel'beker (1979). *Puteshestvie. Dnevnik. Stat'i*. Leningrad: Nauka, s. 7–8.
- <sup>72</sup> Iurii Limonov (1991). Rossiia v zapadnoevropeiskikh sochineniiax pervoi poloviny 19 v. V kn.: Iurii Limonov. *Rossiia pervoi poloviny 19 v. glazami inostrantsev*. Leningrad: Lenizdat, s. 3–18.
- <sup>73</sup> Vera Miļčhina (2006). *Diplomaticeskii korpus v Peterburge glazami perovogo sekretaria frantsuzskoi missii (1833)*. V kn.: Vera Miļčhina. *Rossiia i Frantsiia: diplomaty, literatory, shpiony*. Sankt-Peterburg: Giperion, s. 144–171.

## EVERYDAY LIFE OF THE 19TH CENTURY LATVIAN BALTICS FROM THE VIEWPOINT OF THE BRITISH TRAVELLERS

*Juris Pavlovičs*

Mg. hist., Department of 20th Century Research, Institute of History of Latvia, University of Latvia.

Research interests: everyday life in Latvia during the 19–20th centuries.

During the first half of the 19th century, the current territory of Latvia was regularly crossed by travellers from Great Britain whose destination was one of the neighbouring regions. The travel accounts of these people is a valuable



source material that could help the studies of everyday life of the first half of the 19th century from the viewpoint that was unavailable to other eyewitnesses. Most of these travel accounts have not yet been used in the studies of the Latvian history and this paper is the first attempt to grasp their importance.

*Key words:* everyday life, 19th century, British travellers.

### Summary

The beginning of the Napoleonic Wars left Englishmen of status and income without most of their travel destinations on the European continent breaking up the two centuries old tradition of educational Grand Tour for young aristocrats and rich people of leisure. Their travel interests now turned towards the Baltic provinces and Russia with Petersburg becoming one of the new most favoured places to visit. After 1815, many of travellers chose a land route towards Petersburg instead of unpredictable risks of the sea travel. Thus, the Russian imperial general-government of the Baltic, which included the territory of the current states of Latvia and Estonia, became a transit travel destination for many Englishmen who went to and from Russia for business or pleasure. During the 1820s and until late 1830s, Britain experienced true infatuation with travel literature about Russia, and thus among other subjects of interest some short information about Baltic provinces and their inhabitants were regularly published there. However short and abridged, British descriptions of Baltics differ from German and French ones due to utter disinterestment in the local politics and prejudices. Thus, they are a valuable source material about Latvian everyday life in the described period, and it is most unfortunate that, until now, these travel accounts have not been used by the Latvian historians. This paper contains selected fragments from the most important of British Russia travel accounts of this period, which mention Baltic provinces and Latvians and describe what use they might have as the source material on the history of everyday life and the local population in the 19th century in general.