

10. 240. dezer phibothine
enke j. naaken met opste
alop

III. Tollipoliitika.A.A.
2338

Kahtlemata tähtsaimaks probleemideks, milledega Rootsi valitsusel tuli Vene transiitkaubanduspoliitika puhul tegelda, olid - kehtiva tollisüsteemi senisest otstarbekohasem ümberkorraldamine, tollitariifide ulatuslik alandamine ja tollimenetluse lihtsustamine. ¹⁾ Aratundmisele, et kõrged ja mitmekordsed fiskaalsed tollid olid Vene transiitkaubanduse Balti merelt Valgele merele suundumise peamisi põhjusi, oli Rootsi valitsuse ringkonnis, tõsi küll, jõutud juba varemalt. Nagu nägine käesoleva töö sissejuhatuses, tõsteti transiittollide alandamise küsimus Gustav Adolphi valitsusaja lõppaastail kohapealsete kaubanduspoliitika juhtide, Arendt Spierinck'i ja Johan Skytte poolt päevakorrale, kusjuures aga viimaste vastavad ettepanekud sattusid riigi fiskaalsete vajaduste ohtlikele karidele. Et sõda Saksamaal, mis põhjustas riigi majanduselu mobiliseerimise, jätkus veel peale Gustav Adolphi surmagi pikemat aega, siis oli sel-

- 1) Siin on vajalik alla kriipsutada, et alljärgnevas peatükis käsitlemist leidvaid probleeme ei saa sanastada samaaegsete tolliprobleemidega Rootsis ja Soomes. Ehkki Baltimaad ei kujutanud endast nimetatud maade suhtes täiesti rippumatut tollipiirkonda, osutus siin kui transiitmaal vajalikuks rakendada hoopis teisi põhinõtteid, mis polnud hädavajalised Rootsis ja Soomes. Rootsi majandusteadlastest on sellele Baltimaade eriseisukohale juba varemalt juhtinud tähelepanu Heckscher (vt. tema Sveriges ekon. hist. 1:2 658).

ge, et valitsus ka veel nüüd ei saanud tõsiselt mõelda tollide kaotamisele või alandamisele. Kui tollide osaline kaotamine ja alandamine viimaks siiski päevakorradele kerkis, siis ei sündinud see otse valitsuse initsiatiivil, vaid enne väliste tegurite surve. Seesama kroonu tulude vähenemise kartus selgitab ka meile, miks valitsus, asudes tollireformide teele, ei teostanud neid korraga täies ulatuses, vaid lähenes lõppsihile arglike ning kobavate sammudega.

Enne kui asume lähemalt vaatlema valitsuse samme tolliala korraldamisel, heidame pilgu Liivi-, Eesti- ja Ingerimaa tollide senisele olukorrale. Käsitletava perioodi algul kehtis siin ¹⁾ tervelt neli erinevat kaubanduslikku tolli, nimelt kaks meretolli - portoorium ja litsent - ning kaks maetolli - väike toll ja vene piiritoll. Neist portoorium ja piiritoll olid poollaeagse päritoluga, ²⁾ teised kaks tulid esmakordselt tarvitusele ³⁾ Gustav Adolphi ajal. Nimetatud tollidest üksnes litsent oli ül-

- 1) Tollideks nimetati tol ajal ka mõnesuguseid maksusid, millele ei tarvitsenud olla midagi tegenist kaubandusega, näiteks veskitoll.
- 2) Liljedahl 82-83; eestkostevalitsus B. Oxenstiernale 2.X 1641, R.reg. 1641 RA.
- 3) Litsent oli algul mõeldud erakorralise sõjaeagse tollina, mis pandi Madalmaade eeskjul Balti ja Põhja-Saksa linnades kehtima. Ta seati 1628.a.sisse Tallinnas ning 1629.a. Riias, Pärnus ja Narvas. Litsendi tariif oli võrdlemisi kõrge. Vt. G. Adolphi instruksioon A. Spierinck'ile 1629.a. Riias, Pärnus, Tallinnas ja Narvas litsendi sisseseadmise kohta. R.reg. 1629 RA; Odner 289; Liljedahl 147-148, 161-162, 216.

dine kõigis Balti sadamalinnades. Teised tollid olid algul lo-
kaalse iseloomuga ning erinesid nii oma tariifidelt kui tolli-
mise viisidelt. Portoorium kehtis Eesti linnadest algul vaid
Tallinnas. Tartus ja Vastseliina piiripunktis kehtis poolaajast
pärit vene piiritoll, mida nimetati ka maastolliks. Narvas, Ivangõ-
rõdis ja teistes Ingerimaa linnades ja aleveis kehtis Rootsi
seaduse alusel väike toll ehk väike väravatoll. See tollide
mitmekesisus ja tollitariifide erinevus põhjustas transiitkau-
banduse, mitte vähem aga ka kroonu tollitulude alalyõrdlenisi
suurt korratust, mis pärast hakati nõudma tollisüsteemi ühtlus-
tamist.

Esimesed ulatuslikumad tollide ümberkorraldused teostusid
Narvas. Nimelt kaotati siin ära väike toll ning seati selle
asemele sisse portoorium. Väike toll põhineb Rootsi 1622.a. rii-
gipäeva otsusel, mille alusel ta seati sisse Rootsis ja Soomes.
Et ka Ingerimaal kehtis Rootsi seadus, siis seati nimetatud toll
siingi 1623.a. lõpul sisse. Ona nimetuse, nagu seda iseloomustab
Liivimaa kindralkuberner Bengt Oxenstierna, polnud ta saanud
tariifide madala taseme tõttu, olles tegelikult koguni kõrgem
kui piiritoll ja litsent, vaid asjaolust, et seda võetud väikes-
telt kaupapartiidelt. Vastavalt Gustav Adolphi korraldustele olid
Venemaale minevad ja sealt toodavad kaubad esialgu väikesest
tollist vabad.¹⁾ Kuid hiljem hakkasid kohalikud ametivõimud rii-

1) Sveriges historia VI 270; G. Adolf A. Erikssonile 5. IX 1623, R.
reg. 1623 RA; B. Oxenstierna N. Mannersköldile 27. III 1642,
LRKA III 3 ERKA.

gitulude suurendamise sihiga nõudma selle laiendamist ka Vene transiitkaubandusele. Narva alamasehaldur Per Larsson Alebeck soovitas maksustada vene kaupu $3\frac{1}{2}$ denning'ilise maksuga iga 100 rubla väärtuse kohta, "nagu see vanasti olevat sündinud". Ta õigustab oma ettepanekut asjaoluga, et ka Rootsi alamad po-¹⁾levat Venemaal tollivabad. See ettepanek läidiski lahenduse tollide ümberkorraldamise läbi, mida vaatlene allpool.

Väike toll elas läbi oma sisseseadmisest peale rea muudatusi. Kuni 1636. aastani laekus see vastava riigianetniku kaudu. Hiljem renditi toll llo riigitaalrilise aastamaksu eest kolmeks aastaks Narva raele. 1639. a. rendisumma suurenes 50 vasktaalri võrra. Ent 1640. a. 1. novembrist peale väike toll läks uuesti kroonu valdamisele. Rae rendiaja kestel valitses tolli alal võrdlemisi suur vabadus, mistõttu see ei olnud eriti koormav. 1640. a. novembrist peale aga pandi maksma uued²⁾ kõrgemad tollinormid, vastavalt 1638. a. riigipäeva otsusele. Narva kuberner Mannersköld lootis nüüdsest peale väikese tolli tulude kolmekordistumist. Tema asus selles küsimuses seisukohal

1) N. Mannersköld A. Oxenstiernale 7. I 1637 ja 3. I 1638, Narva kubermangu registratuur 1637-1638 RA; P. Alebeck B. Oxenstiernale 22. XI 1640, LRKkA XVIII 12 ERKA.

2) Väikese tolli määrustik viimasest veebruarist 1638, Stiernman II 121-136; G. Adolphi resol. Narva ja Tallinna tüli asjus 21. XI 1623, R. reg. 1623 RA; N. Mannersköld B. Oxenstiernale 21. XII 1640, P. Alebeck samale 22. XI ja 21. XII 1640, LRKkA XVIII 12 ERKA. Väikese tolli ümberkorraldamisel kasutati Viiburi sellekohaseid kogemusi. Vt. P. Alebeck B. Oxenstiernale 22. XI 1640 ja Viiburi asehaldur Aron Johansson Clofverblad P. Alebeckile 10. XI 1640, LRKkA XVIII 12 ERKA.

et Rootsi linnana Narval tuleb ka kõiki Rootsis kehtivaid koor-
miseid täies ulatuses kanda. Juba esimese kuu, s.o. 1640. a. novem-
ri ja detsembri jooksul saadi väikesest tollist 185 hõbetaal-
rit tulu.¹⁾

See kohalike riigiametnike silmis täiesti loomulikuna
tunduv väikese tolli kõrgendamine mõjus Narva kodanikele otse
masendavalt. Konstateeriti, et linna kaubandus ümberkaudse maaga
jäävat hoopis seisma. Isegi Narva lähemast ümbrusest pärit ta-
lupojad ja mõisnikud sõitvat ennem Nyeni või Tallinna, tehes
seega kuni 20 niili pikema reisi, kui on nõus nii kõrget maksu
maksma. Linnakodanikel polevat seeläbi enam võimalik vilja os-
ta ning talupoegade ära jäädes ka viinaseile müügiks ettenäh-
tud sool jäävat müümata. Ka transiitkaubanduse arengule avalda-
vat uus tollivõtmise kord halvavat mõju, sest Venemaalt ei too-
davat enam vilja linna, nagu varemalt. Narvalased otsisid abi
küll kindralkubernerilt, küll riigivalitsuselt. Valitsuse vastu-
ses lükati tagasi tollialanduse nõue põhjendusega, et Narva
Rootsi linnana peab kandma samasuguseid koormiseid kui teised
Rootsi linnad. Valitsuse resolutsioon oli aga formuleeritud
niivõrd üldisel kujul, et kindralkuberner Bengt Oxenstierna
otsustas jätta väikese tolli kuni Stokholmist lähema infor-
matsiooni saamiseni siiski endiste madalate tariifide alusele.

1) N. Mannersköld B. Oxenstiernale 24.X 1640 ja 28.I 1641, LRKA
XVIII 12 ERKA.

Talle oli uskumatu, et valitsus, kes soovib Narva majanduselu kõikvõimalike abinõudega õitsele viia, võib teha selliseid oma tõekspidanistega vastuolus seisvaid otsuseid. Ta mainib, et valitsuse ettenägeliku majanduspoliitika tulemusena olevat Narva viimaseil aastail jõudsasti kosuma hakanud, kusjuures siia olevat rida lüübeklasi ja teisi välismaalasi kodanikuks astunud. Uute koormiste läbi aga võivat see lootusrikas areng lakata. Väär olevat ka kõnelda Narva ja Rootsi linnade tollide ühtlustamisest, kui Narva peab Öresundis palju kõrgemat tolli maksma kui Rootsi linnad. Valitsuselt saabus aga Bengt Oxenstierna kirja ja peale kindel eitav vastus. Väike toll tulevat panna Narvas maksma 1638.a. otsuse kohaselt ning valitsus ei kavatsavat seda ei kaotada ega mõne muu koormise vastu vahetada. Seeläbi, et maaelanikud viivad oma kaubad Narva asemel Nyeni või Tallinna, polevat kroonul mingit kahju karta, sest ka need linnad asetsevat Rootsi territooriumil. Mis puutub venelastesse, siis polevat nad kaugeltki nii lihtsameelsed, et nad ei arvaks oma kaupade müümisel tollisummat hinna juurde. Nüüd ei jäänud kindralkuberneril muud üle, kui anda Mannersköldile korraldus, väike toll 1)
1638.a. riigipäeva otsuse kohaselt jälle sisse seada. Ehkti

1) Narva raad eestkostevalitsusele 4.VI 1640 ja 1.VII 1641, Livonica II 205 RA; eestkostevalitsus Narva raele 14.VIII 1640, I 51 NLA; Narva kodanikkond Narva raele 30.X 1640, I 75 NLA; B.Oxenstierna N.Mannersköldile 28.XI 1640 ja 7.I 1641, P.Alebeckile 8.XII 1640 ja 7.I 1641, Narva raele 28.XI 1640 ja eestkostevalitsusele 29.XII 1640, LRKka III 2 ERKA; eestkostevalitsus B.Oxenstiernale 12.II 1641, R.reg. 1641 RA; B.Oxenstierna N.Mannersköldile 27.III 1641 ja Narva raele 25.V 1641, LRKka III 2 ERKA; eestkostevalitsusele 13.IV 1641, Livonica II 69 RA.

Heltscher oma märgukirjas valitsusele 1641.a. siinsete tollio-
lude kohta ei nimeta vene kaupade tollimist väikese tolliga,
nähtub selle äraaotamise kohta käivast kirjavahetusest oneti,
et vähemalt Venemaalt toodav vili allutati väikesele tollile.

Loomulikult Narva kodanikkond ei saanud kuidagi leppida
väikese tolli kõrgendamisega ning esitas aina uusi kaebusi.
Neis muu seas väideti, et Narva väike toll ^{nagu seda tariifinimestiku järele võetakse,} ^{kujunevat} ~~olevat~~ protsentuaal-
selt koguni kõrgem^{-aks} kui Rootsis. Rootsis nõutavat 1 taalri väärtu-
suses kaupadelt 1, Narvas aga 2 ööri tolli. Kindralkuberner las-
kis asja järele uurida, kusjuures selgus, et kaebus oli põhjen-
datud. Diferents oli tekkinud kaupade hinnavahest eripaikades.
Tollitariifid olid koostatud Rootsis kehtivate kõrgemate hin-
dade järgi, millisel juhul toll tegi välja $\frac{1}{32}$ (s.o. umbes 3,1 %) ¹⁾
kaupade väärtusest. Narvas aga oli rida kaupu, nagu põletispuud,
heinad, kalad j.m., palju odavamad, mistõttu tolliprotsent tuli
siin kõrgem. Kohalikel võimudel ei jäänud siiski muud üle, kui
kõia neil juhtudel, millal kaubad olid tariifinimestikus loet-
letud, 1638.a. tollitariifi järgi. Ainult juhul, kui oli tegemist
tariifis mainimata kaupadega, kasustati protsentuaalsed arves-
tust, s.o. võeti 1 taalri väärtuses kaupadelt tolli 1 öör. Veel
kaevati, et tollikirjutaja kohtlevat inimesi linnavärvavas vägi-
valdselt, jagades hoope ning pekstes päid veriseks. Sellegi koh-
ta laskis kindralkuberner teostada juurdlust ning kui kaebus
¹⁾
osutus põhjendatuks, kästi kirjutajat karistada.

1) B. Oxenstierna N. Mannersköldile 25.V, 2. ja 5.VII 1641, LRKka II
2, N. Mannersköld B. Oxenstiernalle 20.VI 1641, LRKka XVIII 12 & RKA

Kuid samal ajal oligi valitsusel küpsenud otsus loobuda Narva suhtes Rootsi tollisüsteemist ning ühtlustada sealsed tollid teiste Balti linnade omadega. Juba 25.mail 1641 valitus teatas Bengt Oxenstiernale, et ta on tolliinspektor Peter Heltscheri ettepaneku kohaselt otsustanud kaotada väikese tolli Narvas ja Nyenis ning asendada selle Tallinna ja Riia eeskujul portooriumiga.¹⁾ Heltscheri üldalnimetatud ettepanek oli 1641.a.algul esitatud pikema märgukirja kujul kindralkuberneri kaudu valitsusele. Võõraste kaupmeeste Narva ja Nyenisse asumise tähtsaimaks eelduseks pidas Heltscher siin kehtivate erandlike maksude, nagu väikese tolli, kontributsiooni, pea- ja leivaahjuraha kaotamist ning selle asemel portooriumi sisseseadmist. Portooriumi tariifid soovitas ta määrata selliselt, et kõigilt linna saabuvailt kaupadelt oleks tulnud maksta tolli 2% ning väljuvailt 1% kauba väärtusest. Sellele veendele oli Heltscher jõudnud Ingerimaa kaubandusoludega tutvumise järel 1640.a. Samu seisukohti esitasid valitsusele teisedki isikud, kes valitsuse ülesandel olid tutvunud Ingerimaa kaubandusoludega, muu

1) Eestkostevalitsus B.Oxenstiernale 25.V 1641, R.reg. 1641 RA.

2) "Kurze und ungefähre Meinung welcher Gestalt die beiden Plätze Narva und Nyen nicht allein so viel möglich in Aufnahme gebracht, sondern auch die Ängl. Licenten, Zölle und andere Intraden zugleich mit solten vernehret werden können." (Esitati koos B.Oxenstierna kirjaga 5.II 1641 eestkostevalitsusele), Livonica II 69 RA.

1)

seas ka Engelbrecht von Mengden. Ehkki valitsus tegi Heltsche-
rile ta märgukirja puhul etteheiteid, et viimane tahvat Nar-
vast teha saksa linna, s.o. kaotada siin kõik Rootsi seaduse
alusel kehtivad maksud, otsustas ta 1641.a. oktoobris Narvas väi-
kese tolli asemele portooriumi sisse seada. Portooriumitulust
pidi pool langema kroonule ning teine pool linnale, nagu Tal-
linnas ja Riias. Rane portooriumi ametlikku sisseseadmist tuli
saavutada raelt vormiline nõusolek selleks. Seni pidi väike
toll edasi keetma. Üksnes linna toodav kroonu maksuvili pidi
sellest kohe vabastatama, sest et see talupoegi härmiselt koor-
mavat.²⁾

Narva raad oli väikese tolli kaotamise üle võrdlemisi op-
timistlikult häälestatud. Loodeti, et nüüd on paras aeg isegi
~~muude~~
~~teiste~~ Rootsi seaduse alusel kehtivate, kuid teistes Balti lin-
nades tundmata maksude, nagu kontributsiooni, veskitolli, mantali
ja leivemõjura kaotamist nõuda. Kuid sellega ei olnud valit-
sus nõus.³⁾ Ka ei saanud vihatud väikest tolli viivitamatult,

1) E. Mengdeni aruanne eestkostevalitsusele 1.VII(?) 1640, Livonica II 68 RA.

2) Eestkostevalitsus N. Mannersköldile 6.X, B. Oxenstiernale 8.X
ja Narva raele 2.XI 1641, R.reg. 1641 RA.

3) Narva raad B. Oxenstiernale 22.II 1642, LRKKA IX 43 ERKA; N.
Mannersköld eestkostevalitsusele 30.XI 1641, Livonica II 196
RA; B. Oxenstierna Narva raele 3.XII 1641, LRKKA II 2 ERKA;
eestkostevalitsus Narva raele 22.I 1642, R.reg. 1642 RA.

kuningliku resolutsiooni saabudes ära kaotada. Alles 8. märtsil 1642 seadis tolliinspektor Heltscher valitsuse korraldusel 1) Narvas väikese tolli asenele portooriumi sisse. Narva rae informatsiooni järgi andis linnavärvais tollipunkti kaotamine kohe märgatavaid tulemusi, sest juba esimese vaba kuu jooksul olnud kaupade linna juurdevoolu tunduvalt elavnemist märgata. Ka ametivõimud olid rahuldatud, sest portoorium andis head tulu. 1642. a. märtsist kuni septembrini saadi selle arvel 2000 riigitaalrit. 2)

Tollide ümberkorraldamine, mida narvelased nii suure vaivastusega olid pooldanud, põhjustas siiski algul soovimatuid komplikatsioone. Kiigepealt tekitas kodanikkonnas meelekibedust asjaolu, et tollide ümberkorralduse järel kohalikud valitsus-

1) Esimeseks tolliametnikuks portooriumi alal sai kohalik kodanik Johann Pöppelmann. Vt. J. Pöppelmann Narva raele (saabun. 31. I 1645), I 83 NLA.

2) Narva raad B. Oxenstiernale 21. IV 1642, rae kontseptid NLA; Narva rae saadikud eestkostevalitsusele sept. 1642, Livonica II 205 RA. Seda asjaolu, et riigi tulud olid tollide ümberkorralduse teel tunduvalt suurenenud, kasustati rae poolt muu seas, et uuesti paluda kontributsiooni ja teiste ülalääsinitud maksude kaotamist. Sel otstarbel saatis raad isegi oma saadikud pärjermeister Cordt Pöppelmanni ja rae sekretär Georg Hinrich Reinhart'i Stockholmi. Tulemusena saavutati siiski vaid kontributsioonist kahe aasta jooksul vabastamine. Hiljem pikeerati maksuvabadust laiendatud kujul veel rea aastate peale. Kuid seda päriselt ära ei kaotatud. N. Mannersköld eestkostevalitsusele. 4. VII 1642, Livonica II 196 RA; Narva raad eestkostevalitsusele 23. IV 1642, LRKkA IX 43 ERKkA; Narva raad eestkostevalitsusele 6. VII 1642, Livonica II 205 RA; Narva raad A. Oxenstiernale 6. VII 1642, Ox. saml. RA; Narva rae saadikud eestkostevalitsusele sept. 1642, Livonica II 205 RA; eestkostevalitsus Narva raele 12. IX 1642, I 51 NLA.

ametnikud, soovides kroonu tulusid võimalikult suurendada, hakka-
sid 1638.a. aktsiisimäärustikku ¹⁾ hoopis omavoliliselt ning väär-
rilt tõlgitsena. Nii maksustati mere kaudu sissetoodavaid kau-
pu - tubakat, välismaa veine ja õlut - millelelt oli juba tasu-
tud litsent ja portoorium, lisaks aktsiisiga. Tubakalt näiteks
oli aktsiis iga marga väärtuses kauba kohta 2 hõbeööri. Kauban-
duse alal tunduvat segadust tekitas ka Ivangorodis väikese tol-
li edasikehtimine ning Joala jugade piirkonnas uue aktsiisitol-
lipunkti loomine Narva jõe ülenjooksult ja Peipsilt toodavate
kalade maksustamiseks. Kaevati, et aktsiisimaksu võtmisel kala-
delt ei arvestatavat üldse asjaolu, et suur osa sisseveetavaist
kaladest, eeskätt angerjad ja havid, veetakse Narvast mere kaudu
välja, mistõttu neilt hiljem nii-kui-nii tuleb tasuda litsent
ja portoorium. Kohalike riigiametnike poolt kehtima pandud kor-
ra järgi olevat linn kalakaubanduse suhtes nagu piiramise sei-
sukorras, sest et kalu üldse enam linna ei tulevat. Ivangorodist,
kus leidub rohken kalureid, kalu Narva tuua takistavat koguni
kolmekordne maksustamine, nimelt Narva aktsiisi, Ivangorodi akt-
siisi ja väikese tolliga. Viimatimainitud tolli läbi rõhutavat

1) Aktsiisimäärustik 28.II 1638, Stiernman II 136-140.

2) Ivangorodi väike toll kaotati alles nimetatud linna Narvaga
ühendamise järel.

1)

Ülekohtuselt ka Ingerimaa näljahädalisi, kes isegi linnast ostetud külmituliste viljakoguste eest, mida nad seljas läbi Ivangorodi viivad, väikest tolli peavad maksma, olgugi et sama vili portooriumi läbi juba küllaldaselt on maksustatud. Suures agaruses teostasid aktsiisiametnikud kodanike juures vahetevahel isegi läbiotsimisi, et tabada maksust möödahiilijaid. Kodanikkonna ühises kaebekirjas olukorra üle mainitakse põlastavalt: "...es doch in keiner Welt gebre^{ch}ulich, dass solche Kerle den Bürgern ihre Häuser beschnuffeln und besuchen sollen." Nuhkijate peamiseks sihiks olevat: "...wie sie einen ehrlichen Mann mögen vorrahten und zum Fall bringen." Tollide ja aktsiisi alal valitsevate segaduste vastu abi saamiseks pöördus raad kõigepealt kindralkubernereri poole. Aktsiisi kohta väitis ta seejuures, et sellele pidavat vastava määrustiku järgi alluma üksnes liha, õlle, viina ning nende kalade müük, mis püütakse linnas või linna jurisdiktsiooni piirides. N.n. "surnud kala", mis tuuakse linna väljaspoolt, rae teada ei alluvat aktsiisile.

Bengt Oxenstierna lahendas nurinat tekitanud küsimused

- 1) 1640 - 1642 aastail valitses Ingerimaal viljaikaldus ja nälg. 1640.a. äpardus suvivili põua läbi, järgneval kahel aastal aga rohke vihma ja sellele juba pärtlipäeva ajal järgnenud halle läbi. Rukis õnnestus paremini, hoides seega ära ulatuslikuma nälja. Siiski kannatasid paljud talupojad nälga, mis põhjustas kroonunaksude tasumata jätmist ja massilist üle piiri Venemaale põgenemist. Vt. N. Mannersköld eestkostevalitsusele 13. VII ja 31. X 1640, 29. VI ja 17. X 1641, 23. VII 1642, 13. I 1643, Livonica II 196 RA.

järgmiselt. Joalas sisseseatud uus tollipunkt tuleb kui ebasea-
 duslik kaotada. Ivangorodlased, kes soovisid Joalas, Vasknarvas
 või Peipsil ostetud kalu Narva tuua, pidid nüüdsest peale maks-
 ma vaid Narvas aktsiisi. Viisid nad kalad aga Ivangorodi, siis
 tuli neil seal tasuda väike toll ja aktsiis. ^{Samade kalade} ~~Kalu~~ Ivangorodist
 Narva tuues ^{aga} tuli tasuda ~~üksnes~~ kahekordne aktsiis ^{ja} ~~eset~~ väike
 toll. Narvalastel tuli Ivangorodist toodud kaladelt tasuda ühe-
 kordne aktsiis, sest neilt oli juba tasutud Ivangorodi aktsiis
 ja väike toll. Talupoegadele vilja müügi asjus arvas kindralku-
 berner, et viljasaagi paranedes vajavat ^{vaevalt} viimased veel linnast
 vilja. Seepärast ta tegi korralduse, et ainult nii suur vilja
 kvantum, mille ostja suutis seljas ära viia, oli tollivaba. Hobu-
 sekoormais viidav vili aga allus Ivangorodis väikesele tollile.
 Välismaa jookide maksustamise kohta seletas Bengt Oxenstierna,
 et juhul, kui neilt on linna tuues juba tasutud litsent ja por-
 toorium, siis on nad aktsiisimaksust vabad. Vastavalt antud se-
 letusele kaotatigi Narvas 1642. a. esimesel poolel aktsiis välis-
 maa veinidelt ja õllet ^{eksport =} ning kaladelt. Veel kehtis aga tubaka-
 aktsiis. Kuid sellegi kaotamiseks astus raad 1643. a. algul sam-
 me uue Ingerimaa kindralkuberner ja eestkostevalitsuse juures.

- 1) Narva kodanikkond raele 18. IV 1642, LRKkA IX 43 ERKA; Narva
 raad B. Oxenstiernale 21. IV 1642, rae kontseptid NLA; B. Oxen-
 stierna Narva raele ja kodanikkonnale 7. V 1642, LRKkA III 3
 ERKA; P. Alebeck A. Oxenstiernale 1. VII 1642, Ox. saml. RA; Narva
 raad eestkostevalitsusele 6. IV 1643, Livonica II 205 RA.

Narva tolliametnike üliagarus tekitas muidki arusaamatu-
 si. Nii akebas Tallinna raad 1642.a., et kaupadelt, mis on Tallin-
 nas juba korralikult tollitud, nõutavat Narvast läbiveol uuesti
 portooriumi. See oli täielikus vastuolus Rootsi tollimäärusti-
 kuga, mille järgi kõik kaubad, mis on mõnes linnas tollitud, pi-
 did teistes linnades olema tollivabad. Näib, et seegi arusaama-
 tus peagi lahenes.¹⁾ Et portooriumi sisseseadmine tähendas mere-
 tollide tunduvalt kõrgendamist, siis tabas see otseselt lääne-
 poolseid kaupmehi. Eriti energiliselt protestis uue tolli vastu
 Stokholmis 1643.a. peetavatel kaubanduslikel läbirääkimistel
 Lüübek. Läbirääkimiste tulemusi vaatlane aga käesolevas peatü-
 kis ühenduses tollitariifide üldise alandamisega laokohelin-
 nades.

Narvaga enamvähem üheaegselt kaotas väike toll kehtivuse
 ka Nyenis, kus^{ta} asendati nagu Narvaski portooriumiga. Olukord
 erines siin väikese tolli suhtes Narva omast tunduvalt. Et
 Nyen oli alles asutamise ajajärgus ning et siin osutus eriti
 vajalikuks kaubanduslike soodustuste abil väliskaupmehi asuma
 meelitada, siis Nyenis algul väikest tolli ei kehitatudki.

1638.a. linnaale antud õigustekirja läbi vabastati kodanikud 12

1) Tallinna raad B. Oxenstiernale 16.IX 1642, LRKka IX 43 ERKA;
 Tallinna raad eestkostevalitsusele 19.X 1642, Livonica II 45
 RA; B. Oxenstierna Tallinna raale 25.IX 1642, BF 64 TLA.

aastaks, s.o. kuni 1650. aastani, väikesest tollist. Privileegi redaktsioon aga põhjustas kohalike ametivõimude juures kahesugust tõlgitsenist. Kindralkuberner Bengt Oxenstierna arvas, et väike toll on Nyenis kuni maksuvabade aastate kestvuseni täiesti kaotatud. Narva kuberner Mannersköld aga väitis, et maksuvabadus puudutab üksnes kodanike poolt isiklikult linna toodavaid kaupu, mitte aga väliskaupmeeste ja maaelanike omi. ^{Need} ~~Sell~~ maksuvabadus võivad põhjustada kogu Vene ja Ingerimaa viljakaubanduse ainuüksi Nyenisse koondumist, millega Narva täiesti kõrvale jääks. Ta lisab, et tema 1641. a. Nyenis viibides lastitud seal 9 või 10 suurt laeva kohapeal ülesostetud viljaga. Tallinna kaupmees Evert Dellinghusen üksi viinud sealt vähemalt 8000 tündrit vilja välja. Et Mannersköld suutis kindralkuberneril lõpuks oma vaatekohta kasuks veenda, siis seati veel 1641. a. suvel väike toll Nyenis sisse. See sama loomulikult põhjustas Nyeni kodanikkonna ägeda protesti. Väideti, et väike toll hirmutavat venelased ja teised võõrad kaupmehed linnast eemale ning et tollile allutatavat isegi kodanike kaubad. Kaebuste tulemusena kaotati väike toll juba samal 1641. a. Portoorium seati

1)
siin sisse 1643. a.

-
- 1) Eestkostevalitsuse resol. tolliinspektor A. Spierinck'i tüli asjus Riia ja Tallinna raega. 14. III 1635, R. reg. 1635 RA; eestkostevalitsus Nyenik ~~rae~~ 28. IX 1638 ja B. Oxenstiernale 25. V 1641, R. reg. 1638 ja 1641 RA; B. Oxenstierna N. Mannersköldile 25. V, 2. ja 22. VII, 3. VIII 1641, 17. I ja 22. II 1642, LRKKA II 2 ja III 2 ERKA; N. Mannersköld eestkostevalitsusele 2. I 1638, Livonica II 196 RA; N. Mannersköld B. Oxenstiernale 20. VI ja 9. VII 1641, LRKKA XVIII 12 ERKA; B. Oxenstierna A. Oxenstiernale 7. VI 1642, LRKKA III 3 ERKA; eestkostevalitsus B. Oxenstiernale 20. III 1643, R. reg. 1643 RA.

Ivangorodis, Janas ja Koporjes aga jäi väike toll esialgu endiselt püsima. Et aga Ivangorod kuulus eksportsadamate hulka, ehkki eksport toimus Narva sadama kaudu, siis pandi siin Helt-scheri poolt maksma järgmine kord. Kõik sissetoodavad suuremad kaubapartiid, mis nende eksportimisel mere kaudu allusid lit-sendile ja portooriumile, olid väikesest tollist vabad. Kaalutavate kaupade, nagu lina, kanepi, või, rasva ja liha juures oli alamääraks 1 laevanael, õõnesmõõtudega mõõdetavate, s.o. vilja juures - 1 sälitis ning nahkade juures - 1 dekker. Nendest normidest vähemalt kaubapartiidelt, mis eeldati minevat koha-pealsete tarvete rahuldamiseks, tuli tasuda ^{linna} värvate ees väikest tolli. Et selline tollide ebaühtlus kahe kõrvuti asetseva linna vahel tekitas nii Narvas kui Ivangorodis nurinat, aägine juba eelpool. Alles Ivangorodi Narvaga ühendamise järel kadus Ivangorodis väike toll, sest et venelased Narva eeslinna asudes allusid siinsele korrale.

Enamvähem üheaegselt Narvas portooriumi sisseseadmisega tulid ümberkorraldamisele ka piiri- ehk maatollid, mis olid samuti pikemat aega olnud rohkete kaebuste objektiks. See Poola kuninga Stephan Bathory ajal esmakordselt Tartus kehitatud toll kaotati kindralkuberner Johan Skytte ajal, kui Tar-

1) 1 dekker = 10 tükki.

2) M. Mannersköld B. Oxenstiernale 10. XI 1641, LRKka XVIII 12 ERKA; B. Oxenstierna M. Mannersköldile 19. XI 1641 ja 6. VI 1642, P. Alebeckile 18. II 1642, LRKka III 3 ERKA; P. Alebeck A. Oxenstiernale 1. VII 1642, Ox. saatl. RA; E. Gyllenstierna eestkostevalitsusele 20. II 1644, Livonica II 170 RA.

tu kaubandust Venemaaga kitsendav tegur. Kuid kindralkuberner Bengt Oxenstierna seadis 1636. a. piiritolli Tartus ja Vastseliinas uuesti sisse. Tartu rae väite järgi olnud sisseseadmise sihiks tulude hankimine Tartu Maarja kirikule, mis oli ette nähtud rootsi kirikuks, remondiks ja korrastamiseks. Kindralkuberner poolt 1637. a. märtsis avaldatud plakatist aga ilaneb, et ^{uuesti kehtetatud} piiritoll oli ^{määratud} abinõu ^{na} tollimaksust möödahiilimise vastu. Nimelt oli selgunud, et kaugeltki kõik Venemaalt tulevad kaubad ei suundunud meresadamaisse - Riiga, Pärnu, Tallinna ja Narva, kus nad oleks tollitud, vaid neid müüdi maal külades ja mõisades. Uue korra järgi tuli piirist ületulijailutasuda Tartus või Vastseliinas kaupadelt tollimaks ning võtta sealt reisispass soovitud linna sõiduks. Kõik teiste ^{naabruks asetsevate} piiripunktide kaudu kulgevad maanteed pandi maakaubanduse vältimise sihiga keelu alla. Loomulikult oleks ^{niid} tulnud piiritolli korrale allutada ka teised piiripunktid - Narva ja Nyen. Kuid seda tegelikult ei sündinud. See tingis olukorra, et palju neid Vene kaupu, mis maa geograafilisest asendist tingituna loomulikus olukorras oleksid kulgenud Tartu ja Vastseliina kaudu läänepoolseisse sadamalinnadesse, suuneti ^{niis} Narva või viidi koguni Arhangelski. Tallinna rae teatel näiteks ostnud keegi inglase Witsch Pihkvast 2000 laevanaela linu üles ning saanud Moskva kaudu Arhangelski. Peale selle polnud piiritolli tariifid sugugi ühtlased. Sisse seatud poolaagsete tollideeskujul kehtisid siin impordi puhul dife-

rentsiaaltariifid kaupmeeste kodukoha ja rahvuse järgi. Nii pidid pihkvalased maksma $3\frac{1}{2}\%$, petserlased $2\frac{1}{2}\%$ ning poolakad, valge-venelased, leedulased ja kohalikud elanikud umbes 1% (teiste teadete järgi $\frac{1}{40}$ kauba väärtusest). Venemaale viies aga allusid kõik kaubad 1% -lisele tollile, omanike vahel vahet tegejata. Kõige pahandavam oli aga kaupmeestele asjaolu, et kaupadelt, millele oli piiril juba toll tasutud, tuli maksta uuesti tolli nende väljaveo puhul sadamalinna, vastamata sellele, et Rootsi tollimäärustiku järgi kõik kaubad pidid Rootsi riigi piirides alluma ainult ühekorrasele tollile. Eriti suurt meelekibedust tekitas see Tartu kaudu Venemaaga kaubandavais tallinlastes. Väideti, et Pihkva kaupadelt minevat transiittollideks üle 10% kauba väärtusest, nimelt Tartu sisseveol $3\frac{1}{2}\%$ Tallinna edasiveol sama palju, Tallinnast väljaveol 3% ning peale selle ^{m.v.} "Ungeldier." Läänepoolsete kaupade pealt, nagu lõuend, siidriie ja mitmesugused muud Saksa kaubad, tulevat Tallinnas tasuda 4% portooriumi ja 3% litsenti, rääkimata tollist Oresundis. Narvas aga tollitavat kaupu ainult üks kord 3% -lise tolliga. Seepärast polevat Tallinnal kuidagi võimalik võistelda Narvaga või Arhangelskiga.

- 1) B. Oxenstierna plakat ^{nüüritolli} ~~protokollile~~ üle 31. III 1637, BF 82 TLA; Tallinna raad B. Oxenstiernale 8. II 1638, Bh 43 TLA; Tartu raad Tallinna raele 22. II 1638 BD 1 TLA; Tallinna raad eestkostevalitsusele 11. III 1642, Livonica II 45 RA; P. Heltscheri märgukiri 1641. a. (dateerimata, saadeti koos B. Oxenstierna kirjaga 14. XI 1641 eestkostevalitsusele), Livonica II 69 RA; Soon linnade võitlus maakaub. vastu 71.

Kõigi ülalnimetatud transiitkaubanduse normaalset käiku kahjustavate väärnähtuste kaotamine aga ei läinud nii hõlpsasti kui loodeti. Tallinna raad hakkas juba 1637.a. peale valitsusvõimudelt energiliselt nõudma Tartu piiritolli kaotamist, jätkates seda tegevust kaebekirjade ja saatkondade Riiga ja Stokholmi läkitamise teel kuni 1642.aastani. Tallinlased õhutasid ka Tartu raadi piiritolli kaotamist nõudma, lootes, et ühise rinde loomise teel on väljavaated edule paremad. Ka viimase poolt esitati nüüd kindralkubernerile kaebusi ning läkitati 1639.a. koguni saadik Stokholmi. Valitsus vastas piiritolli kaotamise nõudmisele algul täiesti eitavalt. Alles 1641.a., kui ka vene kaupmeestelt oli saabunud kaebusi kõrge piiritolli üle, ta nõustus laskma kohapeal järele uurida, kuidas on lugu venelaste teistest kaupmeestest kõrgema maksustamisega. Sama aasta oktoobris tehtigi Bengt Oxenstiernale korraldus saata valitsusele piiritolli kohta täpsemat informatsiooni. Viimase

- 1) Tallinna raad Tartu asehaldur F. Wrangell'ile 29.I 1638, Bh 63 TLA; A. Stampel'ile 3.II 1638, Bh 24 TLA; B. Oxenstiernale 8.II 1638, Bh 43 TLA; saale 17.X 1638, LRKkA XVIII 7 ERKA; eestkostevalitsusele 24.XI 1638, 14.VII 1641 (saadikute kaudu) ja 11.III 1642, Livonica II 45 RA; Tallinna rae prot. 3., 7., 9.II, 8.III, 16.X, 14. ja 19.XII 1638, Ab 53 TLA.
- 2) Tallinna raad Tartu raele 17.X 1638, X TrtLA; Tartu raad Tallinna raele 22.II ja 26.X 1638, BD 1 TLA; Tartu raad B. Oxenstiernale 3.XI 1638, III TrtLA; Tallinna rae prot. 18. ja 27.VI 1639, Ab 53 TLA.
- 3) B. Oxenstierna Tallinna raele 29.XI 1638, BF 64 TLA; eestkostevalitsus Tallinna raele 14.VIII 1640 ja 31.VIII 1641, Bunge II 230-231; eestkostevalitsus B. Oxenstiernale 2.X 1641, R. reg. 1641 RA.

ülesandel Peter Heltscher koostas põhjaliku aruande piiritol-
 lide senisest seisukorrast, mis saadeti Stokholmi novembri
 keskpaigu. Piiritolli kaupmeeste kodukoha ja rahvuse järgi eri-
 nevate tariifide juures peatusime juba eelpool. Seepärast tut-
 vune siin vaid Heltscheri ettepanekutega tolli ümberkorralda-
 mise kohta. Heltscher kui finantsist lähtub kõigepealt seisuko-
 hast, kuidas mõõdukate abinõudega vältida tollist möödahiili-
 mist ning seega kindlustada kroonutulude ühtlast ja kindlat
 laekumist. Seepärast soovitab ta 1) piiritoll sisse seada kolmes
 piiripunktis - Vastseliinas, Tartus ja Narvas, 2) ühtlustada tol-
 litariifid, määrates need litsent-tolli eeskujul $3\frac{1}{2}$ -le ja 3)
 panna kehtima kord, et kui kaubad on piirist ületulekul juba
 kord tollitud, siis on nad vastava tollipassi ettenäitamisel
 sadamalinnades tollivabad ja ümberpöörduvalt - sadamalinnades
 tollitud kaupadelt ei tule piiril enam uut tolli nõuda. Seejuu-
 res tuleks aga valju järelevalvet teostada, et kaubad kulgeksid
 üle piiri vaid ettenähtud piiripunktide kaudu, kus asuvad tolli-
 hooned. Narva suhtes mainib Heltscher, et kuigi näib, nagu poleks
 kahekordne toll siin vajalik, sest et kaubad mere kaudu välja-
 veol niigi alluvad tollile, on Narva paljude kergemate vene
 kaupade, näiteks karusnahkade suhtes siiski ^{ka} läbiveo paigaks
 (Tallinna). Seepärast tuleks siin järgmiselt talitada. Karusna-
 had, milledega on hõlbust võlskust teha (neid peites odavamate
 kaupade vahele jne.), tuleks allutada piiritollile. Seevastu
 aga rasked kaubad, nagu lina, kanep, rasv, loomnahad j. n., mida

üksnes mereteed kaudu välja veetakse ja mida raske on tollist kõrvale hoida, peaks olema piiritollist vabad ning alluma ainult meretollile. Märjukirjale oli lisandatud ka Vene kaupade tollitariifi kavand, mis oli koostatud litsenttolli alusel. Juul, kui esines selliseid kaupu, mis tariifitabelis puudusid, tuli neilt võtta tolli $3\frac{1}{2}\%$ kauba väärtusest. Hiljem aga, kui sel alal oli kogemusi saadud, võis valitsus tariifitabelit täiendada. Heltscher oli veendunud, et esitatud kava järgi tollide ümberkorraldamine ei või mingil viisil kitsendada transiitkaubanduse arengut, vaid kahekordsete tollide kaotamise tõttu seda
1)
ennem soodustada.

Heltscheri ettepanek leidis valitsuse juures täit pooldamist. Kindralkuberneri kaudu tehtigi talle ^{konnaldris} ettepanek, piiritoll tema ettepaneku kohaselt Vastseliinas, Tartus ja Narvas sisse seada. Et kaupade takseerimine tollija poolt, mida seni oli praktiseeritud, põhjustas kuritarvitusi, siis tuli koostada üksikasjaline tariifinomenklatuur, kus kõik kaupade hinnad oleksid õiglaselt fikseeritud. Peale selle pidi Heltscher koostama piiritolli määrustiku kavandi ning esitama selle kinnitamiseks valitsusele. Ümberkorraldatavad piiritollid usaldati nüüdsest
2)
peale samuti Heltscheri inspeksiooni alla. 1642.a. algul Helt-

1) P. Heltscheri märjukiri 1641.a. (dateerimata, esitati koos B. Oxenstierna kirjaga 14.XI 1641 eestkostevalitsusele), Livoniaca II 69 RA.

2) Eestkostevalitsus B. Oxenstiernale 20.I 1642, R. reg. 1642 RA.

scher koostas 14-punktilise tollimäärustiku kavandi, mille 1)
 Bengt Oxenstierna 31.märtsil saatis valitsusele kinnitamiseks.
 Sellel peamiselt tollimise korda käsitleval määrustikul peatu-
 me hiljem pikemalt. Siin mainime vaid, et määrustik nägi ette
 tolli tasumist ainuüksi spetsies-riigitaalrites või heades ve-
 ne denning'utes. Valitsus kiitis määrustiku heaks ning saatis
 selle mai keskel kinnitatult tagasi. 2)
 Ent piiritolli ümberkor-
 raldamine leidis tegelikult aset juba 1642.a. algul. Tartu ja
 Vastseliina tolliülemaks määras kindralkuberner Jonas Gudmund-
 son Ring'i, kes alaliselt asus Tartus, pidades Vastseliinas en-
 dal abilist. Et vältida selakaubandust keelatud teede kaudu,
 määrati tolliülema käsutusse mõned ratsamehed, kes pidid piiril
 alalist valvet pidama. Samal ajal tehti Tartu maapealik Anders
 Koskull'ile korraldus, lasta ehitada Tartus ja Vastseliinas
 tollihooned ühes elukortritega tolliametnikele. 3)

Algul näis, et reformitud piiritolliga ollakse täiesti ra-
 hul, vähenalt oli sel arvamisel Bengt Oxenstierna. Kui päevakor-
 rale kerkis piiritolli alandamine, leidis ta selle olevat ilma-
 aegse, sest ei linnad ega vene kaupmehed polevat selle üle kae-

1) P. Heltscheri piiritolli määrustiku kavand 20.II 1642 (saad. koos B. Oxenstierna kirjaga 31.III 1642 eestkostevalitsusele); Livonica II 69 RA.

2) Eestkostevalitsus B. Oxenstiernale 14.V 1642, R.reg. 1642 RA.

3) B. Oxenstierna J. Ring'ile 17.I, A. Koskullile 17.I, 4.IV, 17.VIII 1642 ja 12.III 1643, LRKkA III 3 ERKA; A. Koskull B. Oxenstier-
 nale 15.II 1642, LRKkA XIX 36^a ERKA.

1)

vanud. Tegelikult polnud asjaolu siiski kaugeltki selline.

Ehkki Heltscheri poolt teostatud piiritolli reformi läbi transiitkaubandus vabanes kahekordsest tollist, polnud vene kaupmehed uue korraga kaugeltki rahul. Nende juures ei lugenud kuigi palju asjaolu, et üle piiri toodud vene kaubad olid meresadamais tollivabad, sest see tollivabadus sai osaks nende kaupade ostjaile kaupmeestele. Nad oleksid meelsamini näinud, et tolli tasumine mõlemal juhul, s.o. impordi ja ekspordi korral, oleks langenud läänepoolse kaupmehesõlgadele. Peale selle läbi kahekordse tollipunkti käimine kitsendas kaubandust aeganõudvate ja tülikate formaalsuste (visiteerimine) rohkenemise näol ning ülearusteks koormaks oli ka eeskiri, et toll tuleb tasuda spetsies-riigitaalrite või heade vene denningutega. Juba 1642. a. suvel esitasid vene kaupmehed Rootsi Moskva residendi Anton Loofeldt'i kaudu kaebuse Rootsi valitsusele kõrgete tollide üle, andes lubaduse, et kui Rootsi alal tolle alandatakse, suunavad nad oma eksportkaubad siinsete linnade, eriti Narva ja Nyeni kaudu Lääne-Euroopasse. See kealuv ettepanek sundis Rootsi valitsust kogu oma senist tollipoliitikat Balti linnades revideerimisele võtma. Mitmete nõupidamiste järgi valitsus lõpuks asuski tollide alandamise suhtes pooldavale seisukohale.

1) B. Oxenstierna eestkostevalitsusele 8.XII 1642, LRKkA III 3 ERKA.

Ühtlasi sai Heltscheri omagaegne ettepanek piiritolli ümberkorraldamise kohta ning tema koostatud tollimäärustik palju kriitika osaliseks. Meretollide alandamise küsimust käsitleme käesolevas peatükis allpool. Siin võtame vaid vaatluse alla piiritolli uue ümberkorraldamise ja alandamise.

Resolutsiooniga 20. märtsist 1643 otsustati piiritoll Narvas ära kaotada ning nii seal kui Nyeenis allutada kõik kaubad endise korra alusel ainult litsendile ja portooriumile. Tartus ja Vastseliinas seevastu jäi piiritoll esialgu püsima, kuid seda alandati $1\frac{1}{2}$ % peale. Tollimaksu võimaldati spetsies-riigitaalrite ja denningute kõrval tasuda ka muu kohapeal käibel oleva rahaga ning püstitati põhimõte, et tollirevisjoni tuleb teostada niivõrd leebelt, et see kaupmehi ära ei hirmutaks. Kaubad tulid tollida kaupmehi poolt ülesantava hinna alusel. Et tollimetnikud sageli kippusid kaupu tegelikust hinnast kõrgemalt hindama, siis onas ka viimastimainitud korraldus kaupmehile tollialandamise kõrval võrdlemisi suurt tähtsust. Varsti aga läks valitsus veelgi kaugemale. Tallinna, eriti aga Lüübeki soovidele vastu tulles otsustas ta sama aasta oktoobris kaotada

1) Rootsi riiginõuk. prot. 21.VII ja 13.VIII 1642, 15. ja 28.II, 13.III 1643, SRp IX 331-332, 353, X 19-20, 43-44, 62; B. Oxenstierna eestkostevalitsusele 8.XII 1642, LRKA III 3 ERKA; eestkostevalitsus B. Oxenstiernale 31.I ja 20.III 1643, E. Gyllenstiernale, P. Heltscherile ja P. Loofeldt'ile 20.III 1643, R. reg. 1643 RA.

ajutiselt - ninelt nii kauaks kui selgub, kui võrd Tallinna kaubandusele sellest tulu^{ow} - Tartu ja Vastseliina piiritolli. 1)
 Tolli ära kaotamine andis õige pea tulemusi, sest järgnevalt aastailt on meil rida teateid Vene transiitkaubanduse Tartu kaudu elavdamise üle. 2)

Et aga kaugeltki kõik üle piiri veetavad vene kaubad ei saabunud Tallinna, vaid võrdlemisi suur osa neist müüdi ilma tollita mõisnikele ja talunikele, siis hakati Liivimaa kindralkubernereri Gabriel Oxenstierna ja tolliinspektor Heltscheri poolt riigi fiskuse huvides peagi uuesti nõudma Tartus, Vastse-liinas ja Koknes'as piiritolli sisseseadmist. Kindralkubernereri arvates oleks see võimaldanud suurendada riigi tulusid umbes 2000 - 3000 riigitaalri võrra, parandada väikeste sisemaalinnade majanduslikku olukorda ning tõkestada kahjulikku maakaubandust. 3)
 Näib, et Gabriel Oxenstiernat mõjustas tema ettepanekute tegemisel ka Tartu linn, keda mõned aastad hiljem näeme oma

- 1) Melander Die Beziehungen Lübecks 12-13; G. Wangersen B. zur Bech'ile (Stokholmi) 28.VII 1643, BA 13 TLA; eestkostevalitsus Tallinna raele 14.X 1643, Bunge II 242; eestkostevalitsus Liivimaa kindralkub. H. Wrangell'ile 17.X 1643, R. reg. 1643 RA; H. Wrangell eestkostevalitsusele 7.XII 1643, LRKkA II 3 ERKA.
- 2) J. Silverstierna A. Oxenstiernale (Tartust) 13.IV 1645, Ox. saml. RA; G. Oxenstierna Kristiinale 16.II 1646, LRKkA III 4 ERKA.
- 3) B. Oxenstierna Kristiinale 16.II ja 23.V 1646, LRKkA III 4 ERKA; P. Heltscher Kristiinale 15.VI 1646, Livonica II 138 RA; Tartu rae saadikud Kristiinale 1650 (dateerimata), Livonica II 151 RA.

laakha huvides sellise soovivaalduusega esinevat, või jällegi Narva olukord, kus piiritoll lühikese vaheaja järel nende vene kaupade kohta, mida maanteed mööda Tallinna edasi viidi, jälle¹⁾ sisse oli seatud. Riigivalitsus aga, võttes arvesse Krusenstierni asjalikke vastuväiteid, ei nõustunud enam piiritolli uuesti sisseseadmisega, leides, et see võiks kaubanduse alal ainult uusi segadusi põhjustada ning Vene transiitkaubandust raskelt kahjustada, kuna tollitulude suurenemine oleks vägagi küsitav. Seepärast kaotati 1646.a. piiritoll kõigis Liivi-, Eesti- ja Ingerimaal²⁾ lubatud piiripunktides lõplikult. Tallinn soovis, et seda laiendataks ka muude millalgi kasustamist leidnud piiripunktide, näiteks Vasknarva kohta. Kuid see soov ei leidnud teostamist, samuti kui nõudmine, et ka Nyenist ja Narvast mere kaudu Tallinna toodavad kaubad oleksid nimetatud linnades tollivabad. Piiritolli kaotamise puhul kehistati kord, et kõik üle³⁾ piiri ~~lõhetatavad~~ ^{toodavad} kaubad tulid piiripunktis vastavale ametnikule õieti üles anda, mille järgi viimane andis kaupnehele passi soovitud linna sõiduks. Reisilõpppunkti pärale jõudes tuli

1) Tallinna raad K. Mörnerile 5.V 1646, Bh 62 TLA.

2) Ph. Krusenstierni märgukiri Kristiinale 29.XII 1646 (ärah.), Nordinska saml. L 161 vol. 61 UUB; Kristiina G. Oxenstiernale 13. IV ja 20. VII 1646, LRKkA V 4 ERKA; Kristiina Tallinna raele 20. VIII 1646, Bunge II 248; G. Oxenstierna Kristiinale 21. IX 1646, Livonica II 72 RA; E. Oxenstierna ... Trotzig'ile 25. III 1648, ERKkA A 95 ERKA; Tallinna raad Kristiinale 10. IV 1648, Livonica II 45 RA.

3) Tallinna raad ja Suure Gildi vanemad E. Oxenstiernale 28. III 1648, Ox. saml. RA.

1)

pass esitada portooriumi-kontorile.

Järgnevalt võtane vaatlusele muudatused meretollide alal. Teatavasti kehtisid Liivi-, Eesti- ja Ingerimaa sadamalinnades kahe sugused meretollid - litsent ja portoorium. Esimese tulu läks täies ulatuses riigile, teise tulust aga said kohalikud raed poole endale. Ehkki meretolli oli juba varemalt mõnevõrra alandatud - viimane litsent-tolli alandamine ($\frac{1}{3}$ võrra, viljalt isegi $\frac{1}{2}$ võrra) teostus 1637.a. - polnud nende tase siiski veel kaugeltki selline, mis oleks siinsed kaubalinnad teinud võistlusvõimeliseks oma peakonkurendi Arhangelskiga. Oli selge, et kui tollide alandamisest ^{Vene} transiitkaubanduse Balti mere kaudu suunamise mõttes kasu võis olla, siis pidi see teostuma võrdlemisi radikaalselt. Ei aidanud isegi tollitariifide ühtlastamisest Arhangelski omadega, vaid tuli nende tase selliselt kalleerida, et rootsi transiittoll koos Öresundi tolliga ei ületaks Arhangelski tolle. Omaette küsimus on, kas tollitulusi tõsiselt arvestav riigivalitsus selliste radikaalsete sammude ni võis minna. Põhimõtteliselt oli valitsuse juht Axel Oxenstierna tollide alandamise vajaduses täiesti veendunud. Kuid

1) E. Oxenstierna ja Tallinna rae vahel 24. III 1648. sõlmitud leping, Livonica II 248 RA.

2) Odhner 289; Jensch 121.

3) Läbirääkimistel Lübecki rae saadikutega väljendas Axel Oxenstierna 19. septembril 1643 riiginõukogus selle kohta järgmiselt: "Vi kunna aldrig draga handeln utur Ryssland nisi levitate vectigalium." (SRp X 272-273).

tegelikkuses põrgati kohati ületamatute raskustega kokku. Mii
näeme riigikantslerit riiginõukogu koosolekul 29. maist 1643
juhtivat riiginõunike tähelepanu asjaolule, et Narvas lüübek-
laste soovide kohaselt tollide alandamise kutsuks ka Tallin-
nas ja Riias tollide alandamise nõude esile. Kuid sel juhul
oleks valitsus seatud küsimuse ette, millega pidada ülal seal-
sed garnisonid. Neil motiividel mõistane valitsuse pikemaaja-
list kõhklemist tollide alandamise puhul.

Tõuget meretollide alandamiseks sai valitsus mitmelt
poolt. Juba Narva ja Nyeni kaubandusolude ja -võimaluste uurii-
mise järgi 1640. a. konstateerisid revisjoni teostajad Daniel
Kempe ja Engelbrecht von Mengden, et kui siinseid tolle alanda-
da ühele tasemele Arhangelski tollidega, siis oleks väljavaa-
teid, vaatanata tollile Oresundis, suunata Vene transiitkauban-
dust nimetatud linnadesse. Tähtis olevat seejuures aga, et kord
alandatud tollimäärad jäaksid püsivalt ("zu ewigen Zeiten")
muutmatuks. Oma ettepanekuid põhjendasid nad Venemaal kaubanda-
vate väliskaupmeeste arvamustega, kelledega neil oli selles
asjas kõnelusi olnud. 1642. a. tehti Rootsi valitsusele Moskvas
asuva väliskaupmehe David Ritz'i poolt ettepanek, Balti sada-
mais tollide alandamisele. Ritz oli veendunud, et see samm

1) SRp X 169-170. Vt. ka Jensch Der Handel Rigas 121.

2) D. Kempe poolt 22. VI 1640. a. koost. Narva revisjoni protokoll
ning E. Mengdeni aruanne 1. VII (?) 1640, Livonica II 68 RA.

põhjustaks venelasi oma kaupusiia suunama, sest et tee Arhangel'ski kaudu olevat pikk ning vaevaline ja tsaar võtvat seal 6%-list tolli. Ka Narva rae poolt sooviti meretolli alandamist. Ettepanekud olid sama aasta suvel arutusel real riiginõukogu koosolekuil. Nõupidamised puudutasid peale Narva ka Nyeeni meretollide alandamist. Enne lõplikku seisukohavõttu hangiti andmeid, kui suure puudujäägi Ingerimaa kubermangu eelarves tollide alandamine võiks põhjustada ning peeti nõu Spierinck'iga ja Märten Leijönsköldiga kui tollide alal asjatundjatega. Riiginõukogu protokollist ilmneb, et senised litsenditariifid ulatusid osalt kaupadelt, nagu vili, $2\frac{1}{2}$ %-le, mõnedelt kaupadelt aga kuni 6 ja isegi 9%-ni. ~~Kogu tolli kohta aga andmed puuduvad.~~ Nõupidamistel jõuti veendele, et üksnes Narvas ja Nyeenis tollide alandamine pole seotud erilise riisikoga. Hoopis teine lugu oluaks, kui seda tuleks teha ka Tallinnas ja Riias, milliste linnade kodanikud asjast kuulda saades hakkaksid saamasuguseid soodustusi nõudma. Seepärast tekitas riiginõunikele

- 1) SRp IX 331-332. Vene tollinormide kohta on teated erinevad. D. Kempe väite järgi olnud Arhangel'ski toll 1640. a. 4%, kusjuures väljaveo puhul võinud väliskaupmehed samapalju kaupu tollita välja viia, kui nad Venemaale sisse tõid, Livonica II 68 RA.
- 2) "Sade vara att considerera, att vi få Befle och Riga oss på halsen." SRp IX 377-378.

peamurdmist, kuidas kavatsesid tolialandust viimaste silmas
 maskeerida. Eriti kartis riigikantsler suure kaubandusliku lä-
 bikäiguga Riiale sellist ulatuslikku tolialandust anda. Et
 seal sed kaubanduslikud võimalused olid juba peaaegu maksimaal-
 selt kasustatud, siis polnud väljavasteid, et kaubanduse läbi-
 käik uute soodustuste tagajärjel võiks seal niivõrd suureneda,
 et tasuks tolialanduse läbi Liivimaa kubermangu eelarveis
 tekkiva puudujäägi. Otsitud abinõu arvati leiduvat osalise tol-
 lialanduse näol. 30. augustil 1642 otsustati alandada Narvas ja
 Nyenis tolle 3%-le (portoorium 1% ja litsent 2%) piiratud arvult
 Venest imporditavalt kaupadelt. Alandamise alla ei kuulunud
 aga toll Venesse eksporditavalt kaupadelt, samuti neilt imp-
 ort-kaupadelt Venest, mida produtseeris ka Ingerimaa, nagu vili.
 20. märtsil 1643 avaldatud tollitariif sisaldas ainult 26 kau-
 beartiklit, mille kohta kehtis alandatud tollinorm. Suurema gru-
 pi moodustasid siin igasugused karusnahad, nagu sooblid, augised,
 hermeliinid j. t. ning neist valmistatud voodrinahad, seejärel
 parkimata härja-, lehna- ja põdranahad, edasi pargitud nahad,
 nagu lambanahad, safian- ja juhtnahad ning lõpuks - lina, kanep,
 toorsiid, vaha, rasv, traan, ja sealiha. Sooblinahkade timmer oli

1) "R. kanslerna sade, men måtte så laga, att Riga och icke kunde
 taga exempel därpå." SRp IX 377-378.

2) 1 timmer = 40 tükki.

hinnatud loo riigitaalarile, mistõttu sellest tuli tasuda 2 riigitaalarit litsent-tollin ja 1 riigitaalar portooriumi. Sooblist voodrinahad aga olid hinnatud poole odavamalt. Narvas ja Nyenis uute tollitariifide maksmapanek tehti kohe seejärel ülesandeks tolliinspektor Heltscherile. Sama aasta suvel laiendati tollialandust ka neile tollitariifis loetletud kaupadele, mida Narva ja Nyeni toodi Ingerimaalt ja Käkisalme läänist, sest Ingerimaa kindralkuberner oli kaevanud, et sealsete ja vene kaupade vahel olevat tollimisel raske vahet teha.¹⁾

See tavalisemate vene eksportkaupade kohta kehtima pandud tollialandus oli mõeldud erilise vastutulekuna vene kaupmeestele, et meelitada viimaseid suuremal arvul Narva ja Nyenisse kaubitsema. Oli ilane, et see sai tulla arvesse vaid ajutise abinõuna. Transiitkaubandusele mitte vahem tähtis oli tollide alandamine ka läänepoolseilt kaupadelt. Juba 1643. a. kerkisid päevakorradele sündmused, mis mitte üksnes ei toonud transiit tollide küsimuse uuesti kogu ulatuses esile, vaid andsid tõuget tollide veelgi ulatuslikumale alandamisele. Nagu eelpool nägime, peeti sel aastal Lübecki rae esindajate ja Rootsi valitsuse

1) Rootsi riiginõuk. prot. 21. VII, 3., 13. ja 30. VIII 1642, lo., 15. ja 28. II, 13. ja 20. III 1643, SRp IX 331-332, 343, 353, 377-378, X 18-20, 43-44, 62, 73; Narva ja Nyeni tollitariif 20. III 1643, R. reg. 1643 RA; eestkostevalitsus B. Oxenstiernale, E. Gyllenstiernale, P. Heltscherile ja P. Loofeldt'ile 20. III 1643, R. reg. 1643 RA; P. Heltscher A. Oxenstiernale 25. V 1643, Ox. saml. RA; eestkostevalitsus E. Gyllenstiernale 8. VI 1643, R. reg. 1643, RA.

vahel Lüübeki-Vene kaubanduse hõlbustamise asjus läbirääkimisi, mis lõppesid vormilise kaubalepingu sõlmimisega. Neil läbirääkimistel üheks tähtsaks küsimuseks oli transiittollide alandamine. Lüübeki rae poolt läbirääkimiste algul eestkostevalitsusele esitatud kirjas kaevatakse kõrge kroonutolli (s.o. litsendi) üle Narvas, millele olevat hiljuti lisandunud veel portooriumiks nimetatav toll, mis olevat sama koormav kui esimene. Narva portooriumi polevat võimalik vältida isegi kaupade 1) Tartu ja Vastseliina kaudu saates, sest seal kehtivat piiritoll. Eel- ja pärisläbirääkimiste kestel Lüübeki esindajad püüdsid saavutada rootsi transiittollide täielikku kaotamist või selle ebaõnnestumise korral nende õige tunduvat alandamist. Nad väitsid, et eeskätt sellest oleneb Vene transiitkaubanduse Balti merele suunamise püüete õnnestumine. Rootsi valitsus, olles teadlik Lüübeki ja teiste Põhja-Saksa linnade tähtsast osast Vene transiitkaubanduses varemgi aegadel, osutas Lüübeki rae ettepanekutele võrdlemisi suurt tähelepanu. Seepärast oldi tollialandusega peagi nõus. Pikemaid arutlusi riiginõukogus kutsus esile vaid küsimus, kui suures ulatuses seda teha. Kaalumisel oli 1½, 2, 2½ ja 3% määrad. Lüübeki rae poolt pakuti 1½%. 2) Lõpuks leppisid pooled omavahel kokku 2%-le, mida tuli võtta ühekordse

1) Lüübeki raad eestkostevalitsusele 12.IV 1643 (ärak.), Bh 62 TLA.

2) Rootsi riiginõuk. prot. 29.V, 1. ja 7.VI, 19., 26., 27. ja 28.IX 1643, SRp X 169-170, 174-175, 183, 272-273, 275-279; Melander, Die Beziehungen Lübecks 32-64.

tollimaksu näol Venemaalt imporditavalt ja sinna eksporditavaalt kaupadelt. Narvas lubas valitsus alandatud tollinormid kohe maksmata panna. Tallinnas aga tuli selleks enne rae nõusolek saavutada, sest portooriumi puhul, mille tuludest liian poole endale sai, oli rael varemalt saadud privileegide põhjal õigus kaasa rääkida. Ent valitsus, olles kindel Tallinna rae pooldavas suhtumises asjasse, lubas nõusoleku saabudes otseskohe panna maksmata korra, et kõik transiitkaubad, kui neilt on tasutud toll Narvas või Tallinnas, on kõigis teistes Eesti-, Liivi- ja Ingerimaa linnades tollivabad. Seejuures sularaha, kuld, hõbe, pärlid ja väärtus^{is}asjad üldse ei kuulunud tollimisele.¹⁾

Ehkki Lüübek lootis, et alandatud tollimäärad kohe kehtima hakkavad, ei teostunud see tegelikult niipea. Tõenäoliselt seepärast, et Rootsi-Taani sõja kestel, aa. 1643-1645, Lüübek ei saanud asuda teostama oma kaubanduspoliitilisi plaane, jäi Narva toll endisele tasemele. Kõrge tolli üle tõstsid Lüübeki Novgorodi-sõitjate vanemad 1645. a. märtsis oma rae ees kaebust ning palusid samme astuda selle alandamiseks 2%-le, vastavalt Rootsi valitsuse resolutsioonile 1643. a. Seejärel Lüübeki raad esitas²⁾ protesti Narva raele, kelle omavolist tolli mittealandamine arvati

1) Eestkostevalitsuse resol. Lüübeki raele 13. X 1643, R. reg. 1643 RA; Melander op. cit. 64-65.

2) Kogu 1644. a. laevasõidu hooaja kestel ei tulnud Narva röhken kui 3 Lüübeki ja 1 hollandi laev. Needki tõid võrdlemisi vähe kaupa. Vt. E. Gyllenstierna eestkostevalitsusele 7. VIII 1644 ning P. Alebeck sanale 14. IX ja 6. XI 1644, Livonica II 170 ja 197 RA.

1)

olenevat. Ent peagi Lüübeklased pidid veenduma, et asja taga seisis Rootsi valitsus. Seepärast sõja lõppedes saatis ka Lüübek oma esindaja Johann Marquart'i Rootsi-Taani vahel teostuvaile rahuläbirääkimistele. Viimasele tehti peale muu ülesande Rootsi valitsusega ka Narva tolli asjus läbirääkimisi pidada. Marquart'i sellekohase meeldetuletuse peale riigikanteller vastas, et Lüübeklased polevat pidanud oma lubadust, laeva-sõitu ja kaubandust senisest suurema energiaga arendada. Kuid nad kavatsevad jätkata sellises tempos, saates Rootsi Balti mere sadamaisse aastas vaid 2-3 laeva ning tuues kaasa ainult vähesel määral õlut, soola ja heeringaid, siis olevat parem, et endine seisukord ka tollide alal edasi kestab. Ka polevat Lüübeklased saatnud kaubanduslikeks läbirääkimisteks oma saadikuid

2)

Moskvasse, nagu ^{ma} lubanud. Alles neil läbirääkimistel, mille puhul Lüübeki esindaja poolt anti Vene transiitkaubanduse elustamise asjus teatavaid lubadusi, oli tegelikke tagajärgi, ehkki vähenel määral kui seda 1643. a. kokkulepe oleks põhjustanud lootma. 1646. a. algul Rootsi valitsus alandas Narva ja Nyeni tolle, kuid ainult osaliselt. 2%-line tollimäär hakkas kehtima vaid 1643. a. tollitariifis loetletud piiratud arvu vene kaupade kohta. Kõik muud vene kaubad, samuti läänepoolsed kaubad, tulid tollida en-

1) Melander op.cit. 68-69; Lüübeki raad Narva raele 20. III 1645, I 75 NLA.

2) Melander op.cit. 69-72.

1)

dise tollitariifi alusel. Ehkki 1646.a.tollitariif ja määrus-
tik nimeliselt puudutas vaid Narvat ja Nyenit, näib see olevat
kehtinud, nagu 1643.a.oma, ka Tallinnas.

Kuid Rootsi valitsus polnud siiski muutnud oma seisukoh-
ta transiittollide 2%-le alandamise asjas. Selle teostamine
viibis vaid eriasjaolude tõttu. Nimelt algasid 1646.a. ühelt
poolt valitsuse esindajate Eestimaa kuberner Erik Oxenstierna
ja tolliinspektor Peter Heltscheri ning teiselt poolt Tallin-
na rae ja gildide esindajate vahel läbirääkimised Tallinna
kaubandusolude ümberkorraldamise asjus, mis rea teiste tähtsa-
te küsimuste kõrval puudutasid ka tollialandust Tallinnas.
Linna ja valitsuse vahel kokkuleppe saavutamise järel alles
kavatseti alandatud tollinormid Tallinna, Narva ja Nyeni kohta
kehestada. Läbirääkimised aga venisid pikale. Oma privileegide-
le toetuvad tallinnlased suhtusid valitsuse ettepanekuisse umb-
usklikult, avaldades mõnele uuendusekavatsusele, muu seas laeva-
de visiteerimise korra muutmise nõudele, energilist opositsioo-
ni. Tollide alandamine vaid kuulus nende väheste küsimuste

- 3)
- 1) Kristiina rootsi tollide üleminspektorile M. Leijonsköldile
ja P. Heltscherile lo. II 1646, R. reg. 1646 RA; Stiernman II
440-441; P. Heltscher Kristiinale 5. V 1646, Livonica II 138 RA.
 - 2) Tallinna raad eestkostevalitsusele 4. I 1644, Livonica II 45
RA; Tallinna rae prot. 25. I 1647, Ab 59 TLA.
 - 3) Läbirääkimised viisid korduvalt teravate kokkupõrgeteni ku-
berneri ning rae ja Suure Gildi vahel. Tallinlaste järeleand-
matus sundis Erik Oxenstiernat paiguti raskeid ähyardusi
tervitama, mis tuletab meelde samalaadilisi kokkupõrkeid Gus-
tav Adolphi ajal. Raega jõudis kuberner 1647.a. kokkuleppele,
kuid Suur Gild ei tahtnud järele anda, 14. märtsil 1648 vii-

jürg.

maks laskis Erik Oxenstierna Suure Gildi Oldermanni Rentelai
 üksinda enda juurde kutsuda, püüdes temale enda ja valitsuse
 seisukohti selgeks teha. Kui see mingit mõju ei avaldanud,
 võttis ta ähvardused tervitusele. Tallinna rae protokoll[refe-
 reerib kuberneril väljendusi Rentelni jutustuse järgi järgni-
 selt: "...oder aber Ihr Excell: wolt(en) sich bemühen, die gro-
 ße Saal öffnen, vnd die gantze bürgerschafft auffordern las-
 zen, vnd ihnen solches alles nochmalen selber zu gemüht füh-
 ren auch dabei anhängen, dafern Sie die tractaten ausschlagen,
 vnd nicht annehmen Würden, dasz sie öder die Ihrigen den tag
 nicht erleben Würden, dasz sie einigen handell alhie bekämen,
 auch hetten Ihr Excell: Schreiben von Ihre Königl. Matt erhal-
 ten, dafern die Statt Revel sich widerspänstig bezeigen wür-
 de, dasz sie auf den Fall solchs alles der Statt Narwa, die
 ohn dasz vielfaltig darum gebethen vnd sollicitiret, gönnen
 solten. Stelleten Ihnen derowegen leben vnd tot vor augen,
 möchten wehlen wozu Sie wolten, iedoch solten sies so machen,
 dasz Ihre Posterität solches mit Säufftzen nicht beklagen
 würden, begehrten vom H. Elterman, dasz er solches alles der
 Gilde nochmalen getrewlich referiren solte, würden sie be-
 finden, dasz solches nicht geschehen, Würde er in Ihr Königl.
Matt höchsten vngnade gerathen, deswegen er sich voll vorzu-
 sehen." (Tallinna rae prot. 15. III 1648, Ab 60 TLA).

hulka, mis ei põhjustanud lahkavamusi poolte vahel. Peale selle oli Tallinna raad sunnitud igal sammul arvestama gildide seisukohta. Neil põhjustel kulus aeg viljatuiks vaidlusteks ning kokkulepet oli raske saavutada. On ajagu aega võttis ka uute tollitariifide väljatöötamine. Et saavutada kaupade õiglast hinnat, tuli Heltscheril tallinnlastega sageli nõu pidada. Alles 24. märtsil 1648. a. võidi leping alla kirjutada, mille järgi see¹⁾ peatselt kinnitati valitsuse poolt.

Tallinnaga sõlmitud lepingu alusel koostati nüüd Tallinna, Narva ja Nyeni jaoks ühine tollimäärustik ja tollitariif, mis avaldati valitsuse poolt sama aasta 31. juulil. Tollimäärustikus mainitakse, et 2%-lisele tollimäärale alluvad nüüdsest peale nii vene- kui läänepoolsed transiitkaubad, mis kulgevad läbi Tallinna, Narva ja Nyeni. Ainult vilja, soola ja veinide kohta kehtis endine tollitariif. Selle põhjuseks oli asjaolu, et need kaubad loeti kohaliku kaubanduse hulka, mida tollialandus ei puudutanud. Vili teatavasti moodustas peamise eksportkauba Eesti ja Ingerimaalt ning sool ja veiniid importkauba. Veiniid kohta kehtis järgmine täiendav klausel: juhul, kui keegi nimetatud kolme linna kodanikest soovib neid eksportida Venemaale, siis peab ta sellest teatama tolliametis ning hankima väljaveoks passi. Sel juhul pidi temale väljaveetavalt kaubapartiilt impor-

1) E. Oxenstierna ja Tallinna rae vahel 24. III 1648 sõlmitud leping, Livonica II 248 RA.

dis üle 2% makstud toll tagasi makstama. Peale selle jäi jõusse Tallinna kodanike poolt Venemaale veetava soola kohta endiste privileegide alusel kehtiv litsendivabadus. Toll tuli tasuda üksnes selles linnas, kuhu kaup oli määratud. Nii tasuti Venemaalt Nyeni ja Narva kaudu Tallinna toodavalt kaupadelt toll viimatimainitud linnas. Et vältida kaupade hindamisel kerkivaid tülisid, oli tollitariif koostatud võrdlemisi üksikasjaliselt. Tariifis loendamata kaubad tulid tollida 2-hõbeöörilise tolliga 2 riigitaalri ehk 3 hõbetaalri väärtuses kauba kohta, mis on ligikaudu 2%. Tollialandamise puhul avaldati mõtteid, et portoorium tuleks üldse ära kaotada ning üksnes litsent toll kehtima jätta. Et see aga oleks halvanud linnaomavalitsuste majandust, kes portooriumist poole endale said, siis polnud see mõeldav. 2%-line tollimaks jaotati uue korra järgi pooleks, nii et litsent ja portoorium kumbki moodustasid 1% kauba väärtusest. Seega linnad said tollitulust ¹⁾ ½%.

1648.a. tollimäärustiku ja -tariifi läbi tunnistati kolm Soome lahe lõunakaldal asetsevat linna - Tallinn, Narva ja Nyen - ühte tollipiirkonda kuuluvaks. See tollipiirkond ei leidnud laiendamist ei põhja ega lõuna suunas, ehkki nii Erik Oxenstierne kui Peter Heltscheri poolt väideti, et Resti-, Liivi- ja Inge-

1) Tallinna, Narva ja Nyeni kohta 31.VII 1648 avaldatud tollimäärustik ja tollitariif, Stiernman II 532-575; 24.III 1648.a. leping, Livonica II 248 RA.

rimaa ôieti kuuluvad ühte kaubanduslikku piirkonda, mistôttu ka Riia ja Pärnu tolle tuleks alandada 2%-le. Kirjas Erik Oxenstiernale 1647.a. valitsus vastas, et see küsimus võib alles siis päevakorrale kerkida, kui Riia poolt on selleks vormiline ettepanek tehtud ning sealse raega läbirääkimiste teel kokkuleppele jõutud. Pole mingit kahtlust, et nii Riia kui Pärnu olid väga huvi-
gi huvitatud sealsete tollide ühtlustamisest Tallinna, Narva ja Nyeni tollidega. Pärnu sellekohaseist üritustest on teada, et sealne raad arutas tollialanduse küsimust oma koosolekuil 1654. ja 1655.a., otsustades saata selles asjas saadiku Stokholmi.
Kuid vähemalt käsitletava perioodi lõpuni jäi see küsimus mõ-
lena linna suhtes lanendamata, sest fiskaalsest seisukohast ei pidanud valitsus seda võimalikuks.

Kolmes eelnainitud Soome lahe äärses linnas oli tollialandus olnud võrdlemisi ulatuslik. Enne 1643.a. tollialandust ulatus meretoll Narva andneil 6%-le ja Tallinna andneil 7%-le kaupade väärtusest. Narva litsenttollil ülena andneil 6%-lisest tollist 4% langes litsendi ja 2% portooriumi arvele. 1648.a.

- 1) E. Oxenstierna Kristiinale 5. III 1647, koos lissadega, Livonica II 9 RA; Kristiina E. Oxenstiernale 6. V 1647, R. reg. 1647 RA; P. Heltscheri märgukiri A. Oxenstiernale 25. V 1650, Ox. saanl. RA; E. Oxenstierna Liivimaa kindralkub. G. Hornile 6. XI 1652, LRKKA r. XIX 5 ERKA. Heltscher põhjendab oma tollialanduse ettepanekut muu seas ka sellega, et seeläbi saaks suur osa Leedu ja Poola transiitkaubandusest Danzigi, Königsbergi ja Kuramaa asemel e, Riiga suunatud. Pärnu rae prot. 23. VI 1654 ja 18. I 1655, prot. - r. 1654-1655 PLA.
- 2) K. Mörner Narva raele 1. IX 1649 koos ~~koopiaga~~ ^{arxivijaga} Narva litsenttollilülena Valentin Schlein'i kirjast temale 28. VIII 1649, I 82 NLA; Tallinna rae prot. 28. I 1647, Ab 59 TLA; E. Oxenstierna Kristiinale 29. XII 1649 (?), ERKKA A 78 ERKA.

tollikorralduse tähtsanaid voorusi peale madalate tariifide oli tema kestvan iga. Vähemalt Narvas näib ta olevat kehtinud mitte üksnes XVII sajandi teisel poolel, vaid veel vene aja algulgi.¹⁾ Et 1648. a. tollikorralduseni jõuti alles pikemate katsete ja plaanitute siia-sinna ekslemiste teel, siis leiame üleminekuaja tollipoliitika olevat äärmiselt kõikuva, mis kahjustas transiitkaubanduse edenemist vististi veel suuremal määral kui kõrge toll ise. Tollitariifide ja määrustike sagedane muutmine põhjustas kaupneeskonnas ebakindluse-tunde. Ei usaldatud ette võtta suuremaid kaubaoperatsioone, sest kaupade aeglase transpordi puhul võis kergesti juhtuda, et enne kui kauba saadetis jõudis Rootsi sadamasse, olid siin teostunud põhjalikud muudatused tollide alal, mis löid kaupnehe kalkulatsioonid täiesti segi ning põhjustasid kahjusid. Seepärast oli arusaadav, et nõudmine püsivate tariifide ja määrustike järele oli üldine.²⁾ Nagu juba eelpool tähendatud, käis tollialandus

-
- 1) Kommertskoll. Karl XI:le 18. III 1697, k. koll. reg. 1697 ÖA:1648. a. tollimäärustiku Arakiri XVIII sajandist, täiendustega samast ajast, I 35 NLA. Suurenesid vaid a. n. "Ungelder" uute erakorraliste maksude, nagu tulepaagi, admiraliteedi-, vaeste-, mereõiguse- ja konvoirahade arvel.
- 2) E. Mengdeni aruanne 1. VII (?) 1640, Livonica II 68 RA; L. Numen- si märgukiri Narva raele 10. II 1645, I 83 NLA; Ph. Krusenstier- ni märgukiri Kristiinale 29. XII 1646. (Arak.), Nordinska saml. I 161. vol. 61 UUB; Narva rae märgukiri 6. II 1646 (esit. koos K. Mörneri kirjaga 14. II 1646 riiginõunik Gustav Oxenstiernale, Livonica II 171 RA; E. Oxenstierna Kristiinale 3. X 1646, Livonica II 9 RA; G. Oxenstierna Kristiinale 15. IV 1647, Livonica II 73 RA.

ainult transiitkaubanduse kohta. Välismaa ja omaa vahel toimuv kaubandus seevastu jäi endise, s.o. 6 - 7%-lise tolli alusele.¹⁾

Meretollide alandamisest jäid täiesti puudutamata mitmesugused vähemad lisamaksud laevalastidelt, nagu ankru-, masti-, purje-, lasti-, reidi- ja kantsleirahad, mida üldise nimetusega kutsuti "Ungelder" ning kasseeriti sisse koos tolliga. Nende maksude üle, mis laevalasti kohta tegid välja 20 või mõnel juhul isegi kuni 50 riigitaalrit, kaevati eriti Tallinna rae poolt. Väideti, et "Ungelder" sunnitavat tasuma isegi neid laevu, mis Narva, Viiburi või mujale sõidul lootsi või mõne väikese kaubaseadetise Tallinnast pealevõtmise või seal mahaandmise otstarbel Tallinna reidil lühikeseks ajaks peatuvad. Hiiu tulepaagi ehitamise järel 1649.a. lisandus seniseile maksudele ka tulepaagi raha, mille sisseseadmisega, nagu vastavas peatükis näeme, Erik Oxenstiernal oli tunduvaid raskusi. Sajandi teisel poolel seniseile maksudele lisandus veel rida teisigi.³⁾

Tollimäärade alandamise kõrval väärrib lähemalt tutvumist ka see osa valitsuse tollipoliitikast, mis oli suunatud tolli-

-
- 1) E. Oxenstierna Kristiinale 29.XII 1649(?), ERKA A 78 ERKA. Käesolevast peatükist jääb välja kodumaise laevanduse edendamise huvides 1645.a. kehtimapaandud differentiaal tollide vaatlemine, sest et Eesti linnade laevastiku arenematus tõttu need ei omanud praktiliselt mingit tähtsust. 1645.a. tollimäärustikku vaatleme allpool ühenduses laevanduse loomise katsetega.
- 2) Tallinna rae saadik B. zur Bech eestkostevalitsusele 11.VI 1636, Livonica II 45 RA; Tallinna rae prot. 13.VI 1638, Ab 53 TUA.
- 3) Karl XI Narva raele 12.VII 1673, I 51 NLA; Jensch Der Handel Riga 123.

protseduuri lihtsustamisele ja kaupmehe huvides hõlbustamisele Konstateeriti, et liig vali tollirevisjon, mis sageli arenes tolliametnike omavoliks kaupmeeste vastu, pole kokkukõlas kaubanduse vabaduse põhimõtetega. Tõsisemaid arusaamatusi kaupmeeste ja tollivõimude vahel põhjustasid kaupade hindamise ja visiteerimise küsimused.

Tollimaksu määramine sündis tavaliselt ametlikult poolt kehtima pandud tollitariifi alusel. Jättes kõrvale küsimuse, kas kunagiste turuhindade alusel koostatud tariifid pikema aja kestel vastasid tegelikule olukorrale - hindade kõikumised¹⁾ võisid põhjustada protsendimäära suurenemise või vähenemise - esines rida kaubaartikleid, mida kas polnud tollitariifis üldse loetletud, või kus esines rida hinnas tugevasti erinevaid sorte millede vahel tariifis mingit vahet polnud tehtud. Sel juhul paratamatult tuli toll määrata kohapeal teostatava kaubahinde alusel, mis aga sageli osutus kaupmehele kahjulikuks.

Et selline alaline vägikaikavedamine tolliametnike ja kaupmeeste vahel mingil viisil ei võinud soodustada kaubanduse rahulikku arengut, ilmneb kujukalt paarist alljärgnevast näitest 1643. a. kaebab väliskaupmehe Peter de Ledaillie'i agent ametivõimudele, et tema peremees, saades Rootsi Moskva residendilt Peter Loofeldt'ilt kuulda piiritolli kaotamisest ning meretol-

1) Vt. ~~sell~~ ka Jensch Der Handel Rigas 122.

lide alandamisest 2%-le Narvas, läkitanud Venemaalt Narva saadetise karusnahku. Ehkki agent oli kaupade hinna, nagu ta ise mainib, Narva tollikontoris faktuura-arvete järgi üles andnud, avatud kaubapakid siiski tollija poolt ning karusnahad hinnatud niivõrd kõrgelt, et piiritoll, mis üle Narva Tallinna minevate kaupade kohta oli vahepeal uuesti sisse seatud, tõusnud sooblinahkadelt 8%-le ja ^{soobli} kõhupoolseilt nahkadelt ("von Zobel und Beuchen") isegi 11%-le kauba tegelikust hinnast. Kogu piiritolli summa karusnahkade saadetiiselt ulatunud 619 riigitaalrile. Kui sellele lisandada veel meretoll, mis tegi välja umbes poole nimetatud summast, siis tõusis transiittoll sellelt keskmiselt saadetiiselt ligikaudu 1000 riigitaalrile. Ladaillle'i agent oli juhtumist niivõrd kohkunud, et ta jättis kaubad Narva ning läks ise Tallinna raele ja valitsusvõimudelt sellise tolliametniku onavoli vastu abi otsima. Ta kinnitas sel puhul Tallinna raele, et niipea, kui tema printsipaal ja teised väliskaupmehed sellest teada saaksid, loobuksid nad kõhklematult Narva kaudu kaubitsenast, suunates oma Venemaalt eksporditavad kaubad Pihkva, Petseri, Polotski ja Poolamaa kaudu Königsbergi ja Danzigi, ehkki kaubavedu viimatimainitud teel on kulukam. Philip Kruusenstiern teab kõnelda ühest juhtumist, kus Narva tolliametnik on nõudnud ühelt nugisenahkade tiamrilt, mille eest müümisel võidud saada 30 riigitaalrit, 14 - 15 riigitaalrit, seega kuni

1) P. de Ladaillle'i agent Tallinna raele (saabub. 23. III 1643), BE - 19 TLA.

50% tolli. Kujuka näitena sellest, kuidas tolliametnik takseeris odavahinnalise kaubasordi kõrgenahinnaliseks, võiksime esitada i-juhtumi Tallinna tolliameti praktikast. Siin hinnati üks Lääne-Euroopast Venemaale läkitatud Ida-India damasti saadetis, mille väärtus oli 3000 riigitaalrit, 11700 riigitaalrile, millist hinda maksid Genua ja Florentsi damastid. Sellele hindale vastavalt määrati ka tollimaks erakordselt kõrge. Et vältida selliseid kahjusid, soovitati kaupmeeste ringidest määrata tolli vastavalt kauba ülesostu hinna e kauplehe poolt tolliametis esitatava deklaratsiooni alusel. Rootsi-Lüübeki 1643. a. kaubaleping jätab hindamise küsimuse lahtiseks, mainides vaid üldisõnaliselt, et Rootsi valitsus tahab ka tariifis loendamata kaupade tolli alandada 2%-le. Heltscheri poolt 1642. a. koostatud piiritollimäärustik nägi ette, et kaubad tulid tollida selle hinna alusel, mis kaupmehel poolt tolliametnikule üles anti. Kuid kaupmees oli kohustatud kaupu õige nime all ning õige hinna järgi teatama, mitte aga peitma kalleid kaupu odavamate sisse. Juhul, kui tolliametnikul tekkis selles suhtes kahtlus, siis oli tal õigus

1) Ph. Krusenstierni märgukiri Kristiinale 29. XII 1646 (ärak.), Nordinska saal. L 161 vol. 61 UUB.

2) Melander ~~van. eit.~~ 52; Tallinna raad eestkostevalitsusele 11. III 1642, Livonica II 45 RA.

3) Eestkostevalitsuse resol. Lüübeki raele 13. X 1643, R. reg. 1643 RA.

✓ Die Beziehungen Lübeck

koormaid ja pakke avada ning kaupade varjamise puhul neid kon-
 fiskeerida. 1643. ja 1646.a. Narva ja Nyeni meretolli määrusti-
 kud seevastu nägid ette tollialanduse üksnes piiratud arvult
 tariifides ettenähtud kaupadelt, mispärast siin ei tulnud pae-
 vakorrale kaupade hindamise küsimust. 1648.a. Tallinnas, Narvas
 ja Nyenis teostatud tollialanduse puhul näib püütud kaupmees-
 te ja tolliametnike vahelisi arusaamatusi vältida õige üksik-
 asjalise tariifinimestiku koostamise läbi. Juhul, kui tollimisel
 siiski esines selles loendamata kaupu, tuli need hinnata fak-
 tuura-arvete (Factor) järgi. Selle otsusega näib see küsimus
 saavat lõpliku lahenduse.

Palju nurinat põhjustas laevade, hobusekoormate ja kauba-
 pakkide läbiotsimine tollimisel ehk n.a. visiteerimine. 1643.a.
 läbirääkimiste puhul väideti Lüübeki rae poolt, et visiteeri-
 mine põhjustavat kaupmehele palju tüli ja aja kulu. 1646.a.
 tõstab selle üle kaebust ka Narva raad, soovitades kaupu tolli-
 da faktuura-arvete järgi. Drastilisi näiteid visiteerimise

- 1) Tollimäärustiku kavaad 20.II 1642 (esit. koos B. Oxenstierna kirjaga 3.III 1642 eestkostevalitsusele), Livonica II 69 RA; eestkostevalitsus B. Oxenstiernale 14.V 1642 ja 20.III 1643, R.reg. 1642 ja 1643 RA.
- ~~2) R.reg. 1643 ja 1646 RA.~~
- 2) Tallinna, Narva ja Nyeni kohta 31.VII 1648 avald. tollimäärustik ja tollitariif, Stiernanen II 532-575; leping E. Oxenstierna ja Tallinna rae vahel 24.III 1648, Livonica II 248 RA.
- 3) Lüübeki raad eestkostevalitsusele 12.IV 1643 (ärak.), Bh 62 TLA.
- 4) Narva rae märgukiri transiitkauband. olude kohta 6.II 1646, (esit. koos K. Mörneri kirjaga 14.II 1646 G. Oxenstiernale), Livonica II 171 RA.

pahedest esitab ühes oma märgukirjas vene kaubandusolude kohta Philip Krusenstierne. Ta väidab, et 1642.a. olevat mõned Hamburgi kaupmehed, kes seni kaubandanud Arhangelski kaudu, saatnud katseks suurema saadetise karusnahku Tallinna kaudu Lääne-Euroopasse. Sel ajal, kui kaubad Tallinnas väljasaatmist ootasid, saabunud Moskvast salakaebus, et karusnaha tünnid sisaldavad siidi, mida tahetavat salaja odavana tolliga välja viia. Juba tollitud ja laeva lastitud kaubad kantud nüüd tolliametnike nõudel laevast jälle välja ning kõik väärtusliku sisuga tünnid ja pakid avatud brutaalselt lahtise taeva all. Kaupmehed olevat seeläbi niipalju kahjusaanud, et nad siinse kaubatee sõna otse- ses mõttes ära neednud. Teine sellelaadiline juhtum toimunud ühe Pärsia siidi eksportööriga Narvas. Vaatamata Rootsi valit- suse poolt antud kinnitusele, et transiitkaupu piiril ei visi- teerita, teostunud see oleti. Kaupmees saanud pakide hoolimata avamise läbi suurt kahju.¹⁾

Et visiteerimine oli kaupmeeskonnas võrdlemisi kardetud, siis püüdis valitsus seda juba varakult ühel või teisel puhul vältida või pehmendada, eeskätt aga Vene piiril. Näiteks lubati 1634.a. kaupmeestele, kes soovisid Venemaaga kaubandada hiljuti asutatud Nyeni kaudu, kindlustada visiteerimise-vabadus. Kaubad

1) Ph. Krusenstierne märgukiri Kristiinale 29.XII 1646 (ärah.), Nordinska saml. L 161 vol. 61 UUB.

1)

pidi tollitama nende saatekirjade alusel. 1640.a.tehti Liivi- ja Ingerimaa kindralkubernerile korraldus teostada Narvas ja Nyenis, milliseid linnu, neisse jõukate kaupmeeste asuma meelitamise teel, sooviti majanduslikult jalule aidata, valju järelevalvet, et võõraid kaupmehi seal leebelt ja viisakalt koheldaks ning ei raskendataks nende kaubandust karmide korralduste läbi. ²⁾ Peter Heltscheri poolt 1642.a.veebruaries koostatud ja ~~valitsuse~~ ~~ee~~ ~~poolt~~ ~~sama~~ ~~aasta~~ ~~suvel~~ ~~kinnitatud~~ Narva, Tartu ja Vastseliina piiritollimäärustik, mis juhul, kui tolliametnikel tekkis kaupmehi vastu kahtlus, nägi ette visiteerimise ja kaupade varjamise korral nende konfiskeerimise võimaluse, sai valitsuse ringides vähe hiljem võrdlemisi valju kriitika osaliseks. Konstateeriti, et koornate ja pakkide läbiotsimine piiril on kaupmeestele väga koormav, võides neid Rootsi alade kaudu kaubandamast ³⁾ hoopis ära hirmutada. Transiitkaupade visiteerimise kergendamise eesmärgiga ^{legi} ~~tehti~~ valitsus ~~poolt~~ kohalikele võimudele ja omaavalitsustele hiljengi meeldetuletusi. ⁴⁾ Kohalikest võimudest kuulusid visiteerimise hõlbustamise pooldajate hulka

-
- 1) Eestkostevalitsuse resol. 8. III 1634, R. reg. 1634 RA. Sellele vastanata said väliskaupmehed sama aasta suvel Nyenis õige üksikasjalise läbiotsimise osaliseks. Vt. A. Spierinck eestkostevalitsusele 20. V 1634, Livonica II 138 RA.
 - 2) Eestkostevalitsus B. Oxenstiernale 16. IV 1640, R. reg. 1640 RA.
 - 3) Piiritolli määrustiku kavand 20. II 1642, Livonica II 69 RA; eestkostevalitsus B. Oxenstiernale 14. V 1642 ja 20. III 1643, R. reg. 1642 ja 1643 RA.
 - 4) Kristiina Tallinna raele 20. VIII 1646, Bunge II 247-252.

Philip Krusenstiern ja Erik Oxenstierna. Viimase põhimõtteks kaubanduse vabaduse suhtes oli, nagu see väljendub ühes tema kirjas: "dan dieses wohl der eingste grundt ist, worauf wir die reduction der commercien bauen mögen, dasz wir thür und thor bej unsz selber offen machen, und bereiten die bahne dergestalt dasz particulare kauffleute ausz den schmack des gewinnes und bequämlichkeit anhero angereitzet mögen werden." ¹⁾

Visiteerimise täielik kaotamine siiski polnud mõeldav. Vähemalt laevalastid tulid tolliametnikel endiselt läbi otsida. Seda tuli aga teha võrdlemisi mõõdukalt, ilma üksikuid kaubapakke või -tünne avaneta, kui selleks polnud kindlat alust. Tavaliselt sündis visiteerimine sadamas laeva saabumisel. Tallinnas aga kehtis ses suhtes hoopis eriline olukord. Linna privileegi ei võimaldanud visiteerimist sadamas. See tuli sooritada reidil enne laeva sadamasse sissesõitmist. Tallinna raad ja gildid asusid vaatekohal, et riigiametnike poolt sadamas teostatavad võimuaktid, nagu kaupade konfiskeerimine, on täielises vastuolus rae jurisdiktsiooniõigusega sadama üle. Reidil laevade visiteerimine oli aga kaupmeestele ja kipparitele õige tülikas, torni ajal isegi väga riskantne. Ka polnud täiesti puhul võimalik visiteerimistki kuigi korralikult teostada. Selle pehe vältimiseks püüdis valitsus saavutada Tallin-

1) E. Oxenstierna P. Heltscherile (?) 2. X 1647, ERKkA A 57 ERKA.

na raelt nõusolekut, et viimane võimaldaks visiteerimist edaspidi sadamas teostada. Et Tallinna autonoomsuse tõttu valitsus ei saanud seda küsimust lahendada vastava resolutsiooni avaldamisega, siis tuli siin nagu teistelgi juhtudel käia aegaraiskavat ja tülikat läbirääkimiste teed. Kui Erik Oxenstierna 1646. a. alustas raega läbirääkimisi kaubandusliku kokkuleppe sõlmimiseks, siis tehti temale ülesandeks ka seda küsimust arutusele võtta. Ehkki visiteerimise küsimus iseendast oli Tallinnale rohkem prestiiži kui tegelikku tähtsust omavaks küsimuseks, leidis ettepanek võimaldada laevu sadamas visiteerida rae ja gildide poolt eriti visa vastupanu. Umbes aasta otsa kestsid kuberner ja rae ning omakorda rae ja gildide vahel selle üle nõupidamised ja vaidlused. Need arenesid korduvalt teravaks kokkupõrkeiks poolte vahel. Erik Oxenstierna mõjuvaks trumbiks valitsuse soovide läbiviimisel oli kavatses tav tollide alandamine. Ta tuletas tallinnlastele korduvalt meelde, et Tallinnas tollialanduse teostamine ja seega kogu linna hüvanguks olenevat ainuüksi läbirääkimiste edukusest. Et peagi oli ette näha läbirääkimiste pikalevenimist, tegi kuberner raele 1646. a. sügisel ettepaneku, et viimane võimaldaks visiteerimist kuni küsimuse lahendamiseni ajutiselt sadamas teostada. Ta kinnitas, et see vastutulek ei saavat mingit mõju avaldama lepingu sõlmimisele. Kõhklevalt võttiski raad ettepaneku 21. oktoobril vastu

ning sel sügisel võidi laevu sadamas visiteerida.¹⁾

Kuid peagi hakkas visiteerimise üle kostma kaebusi. Väideti, et visiteerimine teostuvat niivõrd aeglaselt, et järke ootavad laevad pidavat enne 1 - 3 päeva reidil viibima, kui neil lubatakse sadamasse tulla. Peale selle kuritarvitavat litsent-
tolli ülem uut olukorda, sest ta teostavat ka linnas kaupade üle järelevalvet, pidades silmas, kuhu ja kellele soola ja veini viiakse ning olevat korduvalt lasknud visiteeritud kaup linnas uuesti läbiotsimiseks oma majja viia. Selline onavoliline uudus olevat vastuolus kubernerilubadusega. Rae pealekäimisel Erik Oxenstierna võimaldas juba järgmise aasta veebruaris visiteerimist jälle vana korra alusele seada. Laevasõidu hooaja algul aga algas uuesti kauplemine visiteerimise võimaldamise üle sadamas. Kuberner kinnitas, et edaspidi rae jurisdiktsiooni enam ei rikutavat ning et õigus kaup arestida või konfiskeerida kuuluvat ainult raele. Lõpuks raad uuesti nõustus visiteerimist ajutiselt sadamas lubama. See järeleandmine aga põhjustas Suure Gildi ringides pahameeletorni. Raadi süüdistati avalikult sellise tähtsa vabaduse, mis olevat "parim kõigist Tallinna

1) P. Heltscheri märgukiri A. Oxenstiernale 20. II 1638, Ox. saanl. RA; P. Heltscheri märgukiri Kristiinalale 15. VI 1646, Livonica II 138 RA; eestkostevalitsus Tallinna raele 20. VIII 1646, Bunge II 247-252; Tallinna rae prot. 16., 20. ja 21. X 1646, Ab 58 TLA; E. Oxenstierna Kristiinalale 18. XI 1646, Livonica II 9 RA.

privileegidest" ja mida võivad õigusega nimetada kõikide ees-
 õiguste aardeks ("eine Kleinod aller Freiheiten"), kindralkuber-
 nerile loovutamise pärast. Raad pidas Suure Gildi vanemate väi-
 teid vastutustundetuks opositsiooniks ning otsustas püsida
 oma otsuse juures. Suur Gild aga tegi agitatsiooni ka käsitöö-
 liste juures, mille tulemusena kõik kolm gildi konstateerisid
 22. aprillil 1647, et nad pole nõus kuberneriga ja rae vahel sõl-
 mitud ajutise kokkuleppega visiteerimise asjus. Gildidele nõju
 avaldamise katsed ei andnud mingeid tulemusi. Kahe tule vahele
 sattunud raad pidas siiski kubernerile kord antud lubadusest
 kinni ning visiteerimine võis sadamas jätkuda, vaatanata Suure
 Gildi korduvaile protestidele ja kaebustele.¹⁾

Juba 24. märtsil 1648. a. sõlmitud kokkuleppe läbi pandi laevade
 sadamas visiteerimine juba lõplikult kehtima. Kõik saabuvald
 laevad võisid kohe sadamasse sisse sõita. Kuid enne kaubavahet-
 tike üleandmist ning nende alusel tolliametnike poolt ^{laevalastide} visitee-
 rimist ei võinud nad asuda kai äärde, vaid pidid vähe maad sel-
 lest eemal ankrusse asuma. Tolliametnikud pidid aga tollirevis-
 joni teostama kiiresti, kuid seejuures käituma viisakalt. Kaupa-

1) E. Oxenstierna Kristiinale 5. III 1647, Livonica II 9 RA; E.
 Oxenstierna Tallinna raele 16. V 1647, BF 64 TLA; Kristiina E.
 Oxenstiernale 6. V 1647, R. reg. 1647 RA; Tallinna rae prot. 5. XI
 1646, ~~4. 58~~, 8., 19., 20. ja 21. I, 9., 10., 12., 14., 15., 21., 22., 23.
 25. ja 30. IV, 18. V, 29. VI, 28. VIII, 18. ja 19. X 1647, Ab 59 TLA.

de tollikontori viimine üksikasjalisemaks revisjoniks oli keelatud. Rae jurisdiktsioon sadamas jäi endiselt püsima. Seega polnud tolliametnikel kaupade kohta, peale kord teostunud revisjoni enam mingit õigust.¹⁾

Samadel läbirääkimistel oli arutlusel ka Tallinna pakihoone küsimus. Et transiitkaubad allusid palju madalamale tollile kui kohaliku kaubanduse artiklid, siis võlskuse vältimiseks tehti valitsuse poolt ettepanek ehitada eriline pakihoone, kus tollitud eksportkaubad oleksid kuni edasiviimiseni ametliku järelevalve all hoitud. Pakihoone kahest võtmest üks²⁾ pidi hoitama litsenttolli ning teine portooriumi kontoris. Pakihoone idee iseenesest pole uus, vaid Rootsi valitsus oli juba varemalt nõudnud Rootsi linnadelt pakihoonete ehitamist.³⁾ Narvaski oli pakihoone ehitamise küsimus 40-ndate aastate algul päevakorral. Kindralkuberner Bengt Oxenstierna aga asus selles suhtes eiteval seisukohal, arvates, et pakihooneist võiks kaubandusele ja seega ka kroonu tuludele olla enam kahju kui kasu.⁴⁾ Siiski pani raad 1644. a. kehtima korralduse, et võõrad kaupmehed peavad rasked transiitkaubad, nagu sool ja heeringad,⁵⁾ paigutama lattu ning kraamkaubad ja kerged kaubad pakihoonesse.

1) Leping E. Oxenstierna ja Tallinna rae vahel 24. III 1648, Livonica II 248 RA; E. Oxenstierna Trotzig'ile 25. III 1648, ERKkA A 95 ERKA.

2) Kristiina Tallinna raele 20. VIII 1646, Bunge II 247-252.

3) Sillén IV 187.

4) B. Oxenstierna N. Mannersköldile 18. I 1643, LRKkA III 3 ERKA.

5) Protocollum Deliberationum... 1644, Livonica II 246 RA.

Tallinnas pakihoone üle peetud läbirääkimistel jõuti samale veendele, nagu Liivimaa kindralkuberner Bengt Oxenstiernagi 1643.a., nimelt, et pakihoone oleks väliskaupmeestele liialt kitsendav. Selle asemel soovitati kaupmeeste ringidest, panna kehtima kord, et Venemaalt üle piiri tulevad kaupmehed varustataks piiril tunnistusega kaasasolevate kaupade kohta, mille nad oleks kohustatud esitama Tallinna portooriumi kontoris. Tunnistuse ettenäitamisel nad ühtlasi kasutada 2%-list tollialendust. Selle ettepanekuga ühines lõpuks ka valitsus, mille tagajärjel loobuti Tallinnas pakihoone ehitamisest.

Ent Eesti linnade tolliprobleemid polnud siiski ainuüksi ja täielikult sisepoliitilist laadi. Transiitkaubanduse puhul tuli tõsiselt arvestada ka kaht väljaspool Rootsi piire asetsevat tollipunkti, nimelt Taanile kuuluvas Öresundi väinas ja Vene piiril. Nende välispoliitiliste tolliprobleemide lähem käsitlemine siiski enam ei kuulu käesoleva töö raamidesse. Seepärast vaatleme neid siin vaid kõige üldisemais joontes. Eriti koormav Balti mere kaubandusele oli Taani kuninga poolt Öresundist läbisõitvailt laevadelt ja kaupadelt nõutav toll. Et nimetatud tollitulu juba ^{keskajast 2)} vanast ajast peale kehtiva tava järgi

1) Aruanne Tallinna rae esindajate läbirääkimistest E. Oxenstiernaga 7.XI (1646), Tallinna rae prot. 25. I 1647, Ab 59 TLA; E. Oxenstierna Kristiinale 5. III 1647, Livonica II 9 RA; Kristiina E. Oxenstiernale 6. V 1647, R. reg. 1647 RA; E. Oxenstierna Tallinna raele 4. I 1648, Bh 43 TLA.

2) Öresundi toll seati 1429.a. sisse kun. Erik VII poolt, Nielsen 63 - 64.

loeti kuninga eratuluks, mida viimane võis nõuda oma vürstliku õiguse alusel, siis kuningas Kristjan IV-l, keda taani ajalookirjandus iseloomustab kui hoolimatut ja vähese poliitilise talibuga monarhi, oli kiusatus seda alata ka kõrgendada. Ajavahenikus 1629 - 1639 nimetatud tolli kõrgendati tervelt 8 korda. Kuna 1636.a. Öresundi toll andis tulu 226.000 taalrit, kasvas tulu 1638.a. 482.000 ja 1639.a. koguni 616.000 taalrile, vaatamata sellele, et väina läbivate laevade arv oli koguni vähenenud. Knapreidi rahulepingu alusel rootslased kasustasid Öresundis tollivabadust, mis oli ette nähtud isegi nende rootsi kaupade kohta, mida veeti vööraail laevadel. Kuid varsti Gustav Adolphi surma järel hakati taanlaste poolt tegema igasuguseid kitsendusi ka rootsi kaupade läbiveole. Neist tabas Eesti linnu eriti valesalt see taanlaste väide, et lepingus ettenähtud tollivabadus ei käi Rootsi uute provintside kohta teisel pool Balti merd. Et Öresundi toll viimaste tollikõrgenduste järel osutus võrdlemisi kõrgeks - peale 1639.a. kõrgendust näiteks oli selle keskniseks määraks 30% ning ~~1639.a. kõrgenduse järel~~ mõnedelt kaupadelt, nagu salpeter, koguni 77%¹⁾ - siis põhjustas see Eesti linnades alalisi põhjendatud kaebusi. Neid kaebusi kahe-

1) Det Danske Folks Historie IV 272-273, 285-286; Sveriges historia VII 111-112; Baasch 275; Sillén IV 29.

1)

ja kolmekordsete tollide üle ei saanud Rootsi valitsus loomulikult lehendada oma soovi kohaselt. Seepärast kerkis 1640.a. paiku päevakorrale kavatsus luua kanali kaevamise teel laevaühendus Göteborgi ja Balti mere vahel ning hoopis vältida sel teel Oresundi.²⁾ Kitsendused Rootsi kaubandusele Oresundis koos teiste põhjustega sundisid Rootsi valitsust lõpuks asuma neid lahendama relvajõuga. Taani-Rootsi sõda 1643 - 1645 lõppes Rootsi võiduga. Brömsebro rahulepinguga kinnitati Rootsile koos Balti provintsidega täieline tollivabadus Oresundis. Taanil polnud õigust läbisõitvaid rootsi laevu visiteerida. Tõendava dokumendi, n.n. tsertifikaadi ettenäitamisel olid tollivabad ka vöörail laevadel veetavad rootsi kaubad.³⁾

Brömsebro rahulepinguga ei laheneanud Oresundi tolli küsimus täies ulatuses, sest peale Rootsi kõik teised Balti merel kaubandavad rahvad allusid endiselt tollile. Üksnes Madalmaad saavutasid Christianopoli lepingu läbi samal 1645.a. mõningase tollialanduse.⁴⁾ Tegelikult siiski ilaneb, et Rootsi valitsus ei

1) SRp VIII 574, IX 272, X 216; P. Heltscher A. Oxenstiernaale 5. III 1641, Ox. saanl. RA; E. Gyllenstierna eestkostevalitsusele 27. V 1643, Livonica II 170 RA; J. Fougat A. Oxenstiernaale 14. XI 1644, Ox. saanl. RA; L. Numensi märgukiri Narva raele 10. II 1645, I 83 NLA; Tallinna rae saadik B. zur Bech eestkostevalitsusele (dateerimata, edastat. 20. VII 1643), Livonica II 45 RA; eestkostevalitsus Tallinna raele 14. X 1643, Bunge II 242-243; Richter II: 2 248-249.

2) Heckscher Sveriges ekon. hist. I: 2 547; Sillén IV 43-44.

3) Sveriges historia VII 126; Nielsen 84-90; Rootsi valitsuse teadaanne kõigile laokohalinnadele Rootsis, Soomes, Eesti-, Liivi- ja Ingerimaal 6. II 1646, R. reg. 1646 RA.

4) Nielsen 90.

soovinudki Öresundis saavutada üldist tollivabadust, vaid ainult kaitsta oma kaupmeeste ja kipparite huve. Taganõtteks seejuures oli soov, et Rootsi alanad võiksid võtta ida ja lääne vahel kaubanduse vahendamise oma kätte. See poliitika pääseb eriti peale 1648. a. üldisemalt maksvusele. Et mainitud poliitika terav ots oli sihitud madalmaalaste kui seniste suuremate ^{üdi} transpordi vahendajate väljatõrjumisele Balti mere prahiveost, siis sundis see viimaseid asuma Rootsi-vastasesse leeri. 1649. a. sõlmiti Madalmaade ja Taani vahel Rootsi vastu sihitud kaitseleping. Lepingu tingimustest onab Balti mere kaubandusele erilist tähtsust see punkt, mis iga-aastase mõõduka maksu eest ¹⁾ võimaldas madalmaade laevadele tollivabaduse Öresundis. Et võimaldada ka inglastel kaubandada Baltimeremaadega ilma Öresundi tollita, plaanitses Rootsi valitsus 50-ndail aastail teha Põhjamere ääres asetsevat Göteborgi laokohaks siinse kaubanduse jaoks. Sellekohaselt inglased pidid tooma oma kaubad sinna ning sealt vastu võtma idapoolsed kaubad, mis oleks ²⁾ kohale toodud rootsi laevadega ilma tollita Öresundis. Kuid käsitletavail aastail see plaan ei teostunud.

Transiittolle alandades Rootsi valitsus lootis, et see suurel määral just vene kaupmeeste huvides teostatud samm

1) Fahlborg 47-49; Baasch 277-279; Kolkert 35.

2) Almquist Göteborgs historia I:1 632-634; Rootsi saadik Londonis Israel Lagerfeldt Kristiinale 29.VII ja 26.VIII 1653, Anglica RA.

põhjustab ka Vene tsaari oma piiridel samaga vastana. Ilma selle vastuteeneta polnud väljavaated Rootsi kaubanduspoliitiliste sihtide täieliseks saavutamiseks kuigi head. Kuid peagi selgus, et rootslased eksisid selles punktis. Tsaar, aimates Rootsi valitsuse tõelisi plaane Vene kaubanduse Arhangelskist Balti merele suunamise asjus (ehkki neid püüti Rootsi poolt maskeerida), tollide alandamise asemel 1647. a. paiku koguni tõstis neid. Peale selle rootsi kaupmehed said Venemaal kohati õige halva kohtlemise osaliseks, mis ei lakanud, vaatamata Rootsi Moskva esindajate demarssidele ja meeldetuletustele. Vene toll oli algul 5-6% kauba väärtusest. 1652. a. mainib Philip Krusenstiern, et Vene tolle olevat Moskvas ja Novgorodis tõstetud kaalutavalt kaupadelt 2% ja muudelt kaupadelt 1 $\frac{1}{2}$ % võrra. See olevat tema arvates toiminud Vene väliskaubanduse Arhangelski sundimise sihiga. 1649. a. pandi väliskaupmeeste kohta kehtima mingi pearahaks kutsutav maks, 8 vaskööri ehk 3 kopika suuruses isikult. Rootsi valitsuse poolt Vene tolli alandamiseks astutud sammud seega ei viinud käsitletavail aastail sihile.¹⁾

1) Bondorff 418-419; Kristiina poolt Moskvasse mineva/le Rootsi saatkonnale 31.V 1647 kaasaantud instruksioon, R.reg. 1647 RA; K. Mörner Kristiinale 1649, Livonica II 171 RA; SRp XIII 467-476; Rootsi faktor Novgorodis A. Ebers Kristiinale 30.XII 1649 ja 30.X 1652, Muscovitica RA; Kristiina Vene tsaarile 31.XII 1650 ja 31.III 1652, R.reg. 1650 ja 1652 RA; Ph. Krusenstierni märgukiri 13.XII 1652 (saadeti koos E. Stenbocki kirjaga 8.II 1653 Kristiinale), Livonica II 172 RA.

Heites lõpuks põgusa pilgu Rootsi tollipoliitikale Eesti alal käsitletavail aastail, võime konstateerida järgmist. Enne tollireformide teostamist kehtis siin neli erinimetusega tolli - litsent, portoorium, piiritoll ja väike toll, mis nii oma iseloomult kui tariifidelt ei kujutanud mingit ühtlast süsteemi, mistõttu, näiteks, osa linnu olid tubliste halvenas seisukorras kui teised. Eriti suuri kaebusi aga põhjustasid kaupmeeste kodukoha järgi fikseeritud piiritolli diferentsiaaltariifid ning kahekordne tollimine (piiril ja väljaveosadamas). Transiitkaubandusele õieti koormavaks osutusid ka meretollide kõrged tariifid, mis isegi peale 1637. a. tunduvat litsendi alandamist, ulatusid 6 - 7%-le kauba väärtusest, ning samuti tollivõimude karm, sageli omavoliline käitumine tollirevisjoni ja kaupade hindamise puhul.

Kaubanduse vabaduse põhimõttelise pooldajana Axel Oxenstierna juhitud riigivalitsus oli küll teadlik transiittollide alandamise ja tollimenetluse hõlbustamise vajadusest, kuid 30-aastase ussõja edasikestmise tõttu, mis nõudis riigikassalt äärmiselt suuri pingutusi, ei usaldatud laskuda riskantseisse katsetustesse tollide alal. Kui tollide alandamine ja ümberkorraldamine siiski lõpuks teoks sai, siis ei toimunud see otse Rootsi valitsuse oma initsiatiivil, vaid viinane oli sunnitud selleks välise surveavalduse läbi. Korduvalt oli siinsete tollide üle esitatud kaebusi vene- ja läänepoolsete kaupmeeste

poolt. Lõpptõuke aga andsid 1643.a. Stokholmis Lüübeki rae ja Rootsi valitsuse vahel Vene transiitkaubanduse asjus peetud läbirääkimised. Samad fiskaalsed kaalutlused selgitavad ka, miks reformid tollide alal ei teostunud korraga täies ulatuses, vaid kobavate ja arglike sammude näol, milline poliitika just oma kõikuvuse tõttu rea aastate kestel tekitas tollide alal veelgi suuremat korratust kui senine olukord.

Kõige esmalt korraldati ümber Narva tollid. Siin Rootsi ja Soome eeskujul 1623.a. sisseseatud väike- ehk väravatoll, mis kahjustas nii kohalikku kaubandust kui ka siitkaudu teostuvat Vene eksportkaubandust, kaotati 1642.a. ning tema asemele pandi kehtima portoorium. Tollide ümberkorraldamine ei õnnestunud aga päris libedasti. Ühest küljest tekitas selle Rootsi seaduse alusel kehtiva tolli kaotamine narvalastes liialdatud lootusi kogu Rootsi maksusüsteemi asendamiseks Balti onaga. Teisest küljest püüti kohalike riigiametnike poolt ilmselt onal algatusel väikese tolli asemel liialt laiendada aktsiisimaksu kehtivust või jälle püüti Narvas portooriumiga maksustada ka neid kaupu, milledeelt Tallinnas juba meretoll tasutud. Narvalaste soovid maksude alal leidsid osalist täitmist hiljem. Väärnäh-tused/aktsiisi ja portooriumi alal aga kõrvaldati samal 1642.a. 1642.a. asuti reformeerima ka piiritolli. Kaotati vahetege-mine tollitariifides kaupmehe kodukoha järgi, kusjuures tolli-määrad üldistati kõigile $3\frac{1}{2}\%$ -le ning ühtlustamise mõttes seati piiritoll nüüd ka Narvas sisse. Selle peamiselt fiskaalseil

kaalutlustel teostatud uuenduse vastu tõstsid aga vene kaupmehed protesti, mille järeldusel Narva piiritoll juba 1643.a.märtsis kaotati. Sama aasta lõpul aga järgnes sellele samale piiritolli kaotamine ka kahes teises piiripunktis - Tartus ja Vastseliinas. Algul oli see mõeldud ajutise abinõuna, et välja selgitada, palju sellest tulu on. Kuid 1646.a. kaotati vene piiritoll lõplikult.

Piiritolli kaotamist siiski ei tule vaadelda kui tollikoormatuse vähenemist transiitkaupadelt. Piiril tollimata jäänud kaubad tolliti seosesel väljaveosadamas litsendi ja portooriumi kaudu. Muudatus seisis vaid selles, et tollimaks oli veeretatud vene kaupmeeste õlgadelt kauba ostja ja eksportija õlgadele.

1643.a. valitsus asus alandama ka meretolle. Esimeseks sammuks siin oli Narvas ja Nyenis tavalisemalt vene eksportkaupadelt, nagu nahakaubad, kiud- ja rasvained, litsendi alandamine 2%-le ja portooriumi - 1%-le. Lüübekiga samal aastal peetud läbirääkimiste tulemusena aga valitsus otsustas allutada kõik läbi Tallinna, Narva ja Nyeni kulgevad transiitkaubad, seega ka läänepoolsed, 2%-lisele meretollile. Ent selle otsuse teostamine viibis, olles tõenäoliselt tingitud Rootsi-Taani sõjast 1643 - 1645. Lüübeki kaebused põhjustasid 1646.a. Narva ja Nyenisse toodavalt vene kaupadelt tolli alandamise 2%-le, millise tollialanduse osaliseks näib olevat saanud ka Tallinn. Üldine tollialandus viibis kaubanduslike läbirääkimiste tõttu Tallin-

na raega, mis algasid 1646.a., jõudes lõpule alles 1648.a. Tallinna raega vormilise lepingu sõlmimise järel 24.märtsil 1648 koostati Rootsi-Lüübeki 1643.a.kokkuleppe vaimus ühine tollimäärustik ja tollitariif kõigi kolme ülalnimetatud transiitsadama jaoks. Üksnes kohalik eksport- ja importkaubandus välismaaga ei saanud osa 2%-lisest tollialandusest. 1648.a.tollide alal loodud olukord jäi vähemalt Narvas pikemaks ajaks püsima, kujunedes ühes mõnede teiste uuendustega transiitkaubanduse alal nurgakiviks. Et tollialandust ei laiendatud põhja ega lõuna suunas, siis Põhja-Festi ja Ingerimaa kujundasid omaette tollipiirkonna, mis 1653.a.seati iseseisva komertsdirektori järelevalve alla.

Rööbiti tollimaksude alandamisega üritati ka tollimenetluse hõlbustamist ja lihtsustamist. 1648.a.õige üksikasjalise tariifinimestiku avaldamisega kaotati põhjus arusaamatusteks tolliametniku ja kaupmehe vahel kaupade hindamise alal. Tariifis loetletud kaupade puhul tuli hind arvata faktuura-arvete järgi. Tollirevisjoni ehk n.n.visiteerimise korra hõlbustamise alal erilist tähelepanu väärrib laevalastide visiteerimise võimaldamine Tallinna sadamas. See oli varemalt toimunud suure rikkikoga reidil, sest et Tallinna raad kartis sadamas visiteerimise võimaldamise puhul oma privileegide rikkumist. Valitsuse nimel Erik Oxenstierna poolt raega 1646 - 1648 peetud läbirääkimistel õnnestus sundida raadi ja gildisid siin järele andma.

Samal ajal nõudis valitsus tolliametnikelt kaupmeeste suhtes viisakat ning leebet käitumist.

Rootsi valitsuse poolt üritati ka kahe väljaspool Rootsi piire asuva tolli, nimelt Öresundi ja vene piiritolli kaotamist või alandamist. See enamvähem õnnestus Öresundi tolli suhtes. Kuid Vene tsaar seevastu, kartes põhjendatult Vene väliskaubanduse suundumist Arhangelskist Rootsi kontrollile alluvale Balti merele, koguni kõrgendas tolle Rootsi piiril.

IV. Kaubandusliku tegevuskapitali küsimus.

Valitsuse vene transiitkaubandusepoliitika toetus eeskätt väliskapitalile ja väliskaupmeeste algatusele. Et Rootsis andis end tunda terav kapitalipuudus ja sugugi paremas seisukorras polnud ka Eesti linnad, siis ei saanud mõeldagi väliskapitali ja väliskaupmeeste vältimisele. Ainult kapitalitugevate välismaalaste, eriti madalmaalaste ja inglaste kaasabil loodeti toime tulla Vene kaubanduse Balti merele suunamisega. Just välismaalaste huve arvestades kaotati siinseis linnades rida sissejuurdunud kitsendusi. Täiesti polnud seejuures unustatud ka omi kodanikke. Loodeti, et väliskaupmeeste poolt esilekutsutud kaubanduse elustumine võimaldab neile paremaid teenimisvõimalusi. Et väliskaupmeestele pandud lootused aga pikemaat aega ei tahtnud teostuda, siis hakati otsima teid kohalike linnade majandusliku jõu tõstmiseks kättesaadavate abinõudega.

Kapitalipuudus andis end kõigis Eesti kaubalinnades teravalt tunda. Rääkimata linnadest, mis sõdade, taudide ja tulikah-

1) Vt. selle kohta muu seas Ph. Krusenstierni märgukiri Kristiinale 29. XII 1646, Nordinska saml. L 161 vol. 61 UUB.

(Arak)

jude läbi olid rängalt kannatanud ning millede elanike arvgi
oli kohutavalt langenud, nagu Narvas, polnud palju paremas sei-
sukorras ka sõjast otseselt puutumata Tallinn. Siin leidis ai-
nult mõni üksik jõukas kaupmees. Kuid need üksinda polnud suu-
telised transiitkaubanduses pööret sünnitama. Isegi suurepä-
raste kaubanduslike väljavaadetega Nyenis andis end tunda te-
rav kapitalipuudus. 1640. a. leidis siin vaid ühel üksil kaup-
mehel (Jakob Roeling'il) paar tuhat taalrit raha. Seepärast
siinsed linnad võisid kitsarinnaliselt - prohibitiivse seadu-
seandluse varjus, harrastada vaid passiivkaubandust, s.t. osta
lähnepoolsete kaupmeeste poolt kohaletoodud kauba üles ja
müüa samas venelastele edasi ning ümberpöörduvalt. Ehkki selline
passiivne kaubandus polnud kaugeltki nii kasulik kui oma ka-
pitalidega ja laevadega harrastatav aktiivkaubandus, võis see
teatud tingimustel olla küllaltki tasuv, mida muu seas näeme

- 1) Narva rae väite järgi (Narva raad eestkostevalitsusele sept. 1642, Livonica II 205 RA) jäänud Narva peale XVII sajandi al-
gul olnud katku väevalt 6 kodanikku järgi ning ka uusi koda-
nikke olevat ^{vahet} juurde tulnud. 1610. a. suures tulikahjus
hävis peaaegu terve linn. Sõjamaksude ja Tallinna huvides
Narva sõidu sulgemise läbi, muu seas ka Tallinna tollirendi
tõttu 1623 - 29, muutusid kodanikud puruvaeseks.
- 2) Ph. Krusenstierni märgukiri Kristiinale ja komertskolleegiu-
mile 10. VI 1653, ^{RA} Tida ~~arh~~; eestkostevalitsus Tallinna raele
14. X 1643, Bunge II 238-246; E. Gyllenstierna eestkostevalitsu-
sele 24. III 1643, Livonica II 170 RA.
- 3) D. Kenpe poolt Nyenis 14. VI 1640 teost. revisj. prot., Livonica
II 68 RA.
- 4) Vt. selle kohta Ekegård 26, 100, 106.

1)

Riia kaubanduse praktikast. Kuid hoopis ilma kapitalita polnud ka passiivkaubandus hästi mõeldav, sest et võõrad kaupmehed ei nõustunud laokohakitsenduste juures ka veel kaupu võlgu müüma.²⁾ Muide avaldasid selle üle oma rahulolematust Stokholmi läbirääkimistel 1643.a. Lüübeki rae esindajad.³⁾

Kapitalipuudust oleks ehk võimalik olnud ületada krediidibil. Kaubanduse vaheltkasu osavasti juhitud äritehingute puhul võinuks tol ajal olla küllaltki hea, et võimaldada võrdlemisi lühikese aja jooksul tasuda võlga ühes protsentidega. Kuid krediidid saamise võimalus puudus siinseil linnakodanikel peaaegu täiesti, sest pangandus oli veel tekkimata ning kaaskodanikud, kellelelt rahalaenamane kõige tavalisemalt sündis, olid sama vaesed. Riigivalitsus aga vajab tol ajal ise õige suurel määral väliskrediiti.⁵⁾ Lõpuks oli vägagi küsitav, kas

1) Jensch Der Handel Rigas 53-61.

2) Ph. Krusenstierni märgukiri eestkostevalitsusele 29.VIII 1643 (Ärak.), Nordin ska saatl. L 161 vol. 61 UUB.

3) Melander Die Beziehungen Lübecks 13, 47.

4) Rootsi asutati esimene (Johan Palmstruch'i) pank 1656.a. mis aga varsti hingusele läks ning asendati 1668.a. Riigi Seisuste Pangaga. Heckscher Sveriges ekon.hist. I:2 626-633; Sveriges historia VII 382-383. Narva laenupanga asutamise ettepanek esitati valitsusele esmakordselt 1696. J. Porteus Ingerimaa kindralkubernerile (dateerimata, säabun. 29.II 1696), Livonica II 191 RA.

5) Heckscher Sveriges ekon.hist. I:2 372, 565-566. Et valitsuselt kaubanduse otstarbel krediiti on soovitud, nähtub muu seas Narva rae pöördumisest selles küsimuses Gustav Adolfi poole (lisa Narva rae kirjale A. Oxenstiernale 24.II 1623, Ox. saatl. RA). Ka üksikute kaupmeeste saneerimiseks sooviti valitsuselt hõlpsa krediiti, mida käsitleme samas peatükis allpool.

passiivkaubanduse juures krediidistki tõelist abi oleks olnud. Krusenstiern oli arvanisel, et passiivkaubandusest tingitud aeglase kaubanduslike operatsioonide juures, nagu see näiteks esines Narvas ja suurel määral ka teistes siinseis linnades, sai tegevuskapital asjatult ära raisatud, rääkimata tulust.¹⁾ Et isegi kaubandusliku kõrgekonjunkturi aegadel võis tulla arvesse vaid lühiajaline kaubakrediit, siis selle kasustamine oli mõeldav ainult kiirete tehingute puhul. Ajutine ebaõnnestumine võis sellises olukorras jõukaidki kaupmehi pankrotti viia.²⁾ Sana lootusetu oli ka olenasoleva väikese onakapitali vähehaaval suurendamise väljavaade. Kapitali aeglane tsirkuleerimine muutis tulu küsitavaks ning kodanik võis halvemat juhul kaotada sellegi, mis ta omanud.

Jäi üle veel kolm teed: faktorei-kaubandus, kaubakompaniid ja kapitalitugevate väliskaupmeeste siinseisse linnadesse asunamine. Esimene neist kujutas endast komisjoniäri, kus väliskaupmees volitas mõne kohaliku kodaniku teatava vahendlustasu (Provision) eest temale idapoolseid kaupu üles ostma või tema poolt saadetud kaupu müüma. Nimetatud kodanik oli sel juhul väliskaupmehe faktoriks ning teotses tema rahaga. See kaubandamisviis oli eriti populaarne rahavaeses Narvas. Sageli

1) Ph. Krusenstierni märgukiri eestkostevalitsusele 29.VIII 1643 (ärak.), Nordinske saml. L 161 vol. 61 UUB.

2) Selliseid näiteid esineb Narvas XVII sajandi teisel poolel mitmeid, muu seas Jakob Porteuse ja William Kettlewelli juhtude näol.

juhtus aga, et väliskaupmehed püüdsid kohalike kodanike vahet-
 litust vältida, saates kaubaoperatsioonide teostamiseks siia
 oma selle või agente. Viimased viibisid sageli pikemat aega ko-
 hapeal, ilma et nad oleksid astunud kodanikuks ning seega kand-
 nud kodanike koormiseid. Selliste võõraste agentide poolt tekie-
 tatava võistluse üle tõstsid Narva kodanikud korduvalt kaebust¹⁾
 nõudes, et väliskaupmehi sunnitaks oma teenrite asemel kasusta-
 ma Narva kodanikest faktoreid. Asjade areng aga teostus hoopis
 teises suunas. Et valitsus kohalike kodanike ja rae pealekäini-
 sel 1640. ja järgnevatel aastail avaldas võõraste kaubanduslike
 õiguste kitsendamiseks rea uusi korraldusi, siis hakkasid vii-
 mased oma kapitale Narvast tagasi tõmbama, saates Narva kodaniku²⁾
 hoopis kitsikusse. Olukorra paranemine loomulikult oli alles
 siis mõeldav, kui võõraste suhtes kaotati olulisemad kitsendu-
 sed. See teostuski 1643. a., mil soola ja heeringate Narvast lä-
 bivedu anti vabaks.³⁾ Nüüd oli võimalik faktorei-kaubanduse alal
 kindlamat korda maksma peona. Pürjermeister Jakob Fougdt'i alga-
 tusel 1644. a. Narva raes teostatud reformide puhul uus kauban-
 duse- ja tsunftidekolleegium esitas raele järgmise ettepaneku:
 ".....soll hinfüro nicht gestattet werden, dasz die Fremden

1) Narva raad eestkostevalitsusele 19.V 1634, 4.VI 1640, 1.VII ja
 29.XI 1641, Livonica II 205 RA.

2) P. Alebeck A. Oxenstiernale 2.XII 1643, Ox. saml. RA.

3) ~~Vt. selle kohta lähemalt II peatükist.~~

ihre Jungens, Diener und Völker alhier halten ihrer Principalen oder aus den benachbarten Städten anhero gesandte, oder aus Reuszland kommende Güter zu empfangen und zu verschiffen, sondern sollen durch einen von ihnen anbetrauten, jedoch hiesiger Stadt beeidigten Bürger und Einwohner, geschehen; und demselben sollen sie gehalten sein seine gebührliche Provision zu geben." Ettepanek leidis raes täit pooldamist ning viidi sama aasta 7. detsembril vööraste kaupmeeste kohta maksma pandud sundmääruse kaudu ellu. Selline poliitika, ehkki see teataval määral küll kitsendas vööraste kaubanduslikku tegevust, leidis valitsuse ringides täielist pooldamist.

Hoopis erinev oli olukord Tallinnas. Kui siingi ainult üksikud kaupmehed omasid suuremaid tegevuskapitale, peeti oneti kindlasti kiinni keskajast pärinevail tavadel ja Lüübeki õigusel põhjendavast põhinõttest, et kodanik ei või kaubandada vööra rehaga. Veel 1641. a. kiidatas raad kaubandusala korraldava sundmäärusega, et kodanikul pole luba vöörailt kaubandamiseks raha vastu võtta ning et igasugune vööraste huvides harrastatav faktorei- ja maskopei-kaubandus on keelatud. Iga kodanik pidi kaubandama ainult oma kapitaliga. Sellisele Tallinna rae seisukohavõtule langetab Philip Krusenstiern võrdlemisi terava

1) Protocollum Deliberationum.....1644, Livonica II 246 RA.

2) Tallinna rae sundmäärus 29. IV 1641, Bh 43 TLA. Samasuguste abinõudega pidasid ka riiglased võitlust madalmaade kaupmeeste kapitali ülevõimu vastu. Jensch: Der Handel Rigas 89, 99-100.

burspraagid

kriitika. Ta mainib, et vanad "Burspraken" ja Lüübeki õigus ole-
vat üksikuile raes esindatud suurkaupmeestele ainult kätte kis-
kuda, keskmisi ja vaeseid kodanikke täiesti ruineerides. Seda
pahet võidavat üksnes faktorei-kaubandusega vältida. Seepärast
nõuab Krusenstiern Tallinnas faktorei- ja maskopei-kaubanduse
vabaks andmist, mis võimaldaks vaestel kodanikel kapitale kogu-
da. Seejuures peab ta aga vajalikuks järele valvata, et võõraste
poolt kohalikele kodanikele pakutav provisioon poleks liiga
väike, mille läbi kodanikud muutuksid võõraste teenreiks, kus-
juures neil poleks väljavaasteidki isiklikku kapitali koguda. ¹⁾
Ehkki Krusenstierni ettepanek ühtus valitsuse vastega asjale,
jäi faktorei-kaubanduse keeld Tallinnas käsitletaval perioodil
ometi püsima. Selle põhjusi, kahtlemata, tuleb otsida Tallinna
erilisest õiguslikust seisundist.

Peale Narva ja Tallinna püüdis valitsus võõra rahaga kau-
bandamise vabadust ka teistes linnades kehitada. 1654.a. muu-
seas näeme Johan Weydenhaini sellist ettepanekut Pärnu raele
tegevat. ²⁾ Et faktorei-kaubandus polnud Pärnus sugugi võõras,
nähtub sealse kodaniku Hieronimus Spengleri kirjast raele, kus

1) Ph. Krusenstierni märgukiri Kristiinale 29.XII.1646 (ärak.),
Nordinska saml. L 161 vol. 61 UUB ning Kristiinale ja kommerts-
kolleegiumile 10.VI.1653, ~~Tiis ark~~ TA.

2) Pärnu rae prot. 23.VI.1654, prot. r. 1654-1655 PLA.

ta mainib, et ta teotseb siin võõraste kaupmeeste faktorina.

Teiseks kaubandusliku tegevuskapitali kogumise vahendiks oli kaubakompaniide asutamine, mis võimaldas ka vähemate kapitalide omanikele osa võtta tulukast transiitkaubandusest. See iseenesest polnud sugugi uus küsimus. Pääkimata Rootsis endas samal ajal teotsevaist suurtest kaubakompaniidest, oli võrdlemisi rikas sellekohaseist katseist Balti provintssides, eriti aga Ingerimaal, Gustav Adolphi aeg. Monopoliõigustel põhinevate kaubakompaniide tegevuse negatiivsed kogemused aga põhjustasid valitsust hiljem nende otstarbekusse võrdlemisi skeptiliselt suhtuma. Leiti, et nad oma võistlusega surmavad täiesti kompaniidesse mittekuuluvate erakaupmeeste kaubandusliku tegevuse.³⁾ Kaubanduse vabadust pooldava eestkostevalitsuse vaatekoht kompaniidele ilmneb eriti seljeefselt viimase kirjast Riia raele 30. jaanuarist 1643, milles riiglasid tõsiselt hoiatati ka nepikompanii näol kaubandust ähvardava hädahoju eest.⁴⁾ Hoiatusele õige pea järgneski kompanii likvideerimine valitsusvõimu

1) H. Spengler Pärnu raele (dateerimata, arvat. 1653. a.), rae kirja-
vah. 1653 PLA.

2) Kompaniide erakapitalile kahjuliku tegevuse vastu tõsteti kohalike kaupmeeste poolt palju nurinat. Muu seas nõudis Narva raad 1634. a. väga energiliselt Gustav Adolphi ajal asutatud kompaniide eesõiguste annulleerimist. Narva raad eestkostevalitsusele 19. V 1634, Livonica II 205 RA.

3) Axel Oxenstierna vaadete kohta kaubakompaniidele vt. Heckscher Sveriges ekon. hist. I: 2 594.

4) Eestkostevalitsus Riia raele 30. I 1643 (ärak.), LRKkA V 3 ERKA

1)
poolt.

Oneti ei kavatsatud kompaniidest täiesti loobuda, tahtes vaid vältida nende pahesid. Nende asutamine kerkis Balti linnades aktuaalsel kujul uuesti päevakorrale üheaegselt kaubalaevastiku loomise plaanidega. Kaubalaeva ehitamine või ostmine käis isegi jõukaile üksik-kaupmeestele üle jõu. Seepärast hakati moodustama laevaühisusi. Tallinnas püüti selleks ka adliti kaasa tõmmata. Nende, algul võrdlemisi väikeste, laevaühisuste kujundamise puhul kerkisid päevakorrale hoopis suuremate laevanduse- ja kaubakompaniide loomise plaanid. Riias kavatseti asutada laevaehituse kompanii, mille põhikirja koostas Liivimaa komertsdirektor Weydenhain. Narvas plaanitseti samal ajal suurema linnadevahelise laevanduse- ja kaubakompanii ellukutsumist. Idee näib olevat pärit Erik Oxenstiernalt ja Philip Krusenstiernilt ning kohalikeks algatajaks olid Narva kaupmehed Laurens ja Levin Nunens. 14. aprillil 1653. a. Narvas koostatud kompanii põhikirjas oli kompanii asukohaks ette nähtud Narva linn, mille järgi ta ka oma nime "Narva kompanii" sai. Liikmeiks võisid peale Narva kodanike olla ka Riia, Pärnu, Tartu, Nyeni ja teiste Rootsi linnade kodanikud ning maa-aadel. Iga liige võis kompaniist nii suure osanaksuga osa võtta, kui ta

1) Jensch, Der Handel Rigas 91-94.

2) J. Weydenhain E. Oxenstiernale 4. IV 1654, Ox. saml. RA.

3) Kindlasti ka Tallinnas.

soovis. Ainult osamaksu summa ei võinud olla vähem kui 100 riigitaalrit. Kompanii sihiks oli laevade soetamine ning Vene kaubanduse harrastamine. Ta kavatseti prooviks asutada 10 aastaks. Enne mainitud tähtaja lõppu polnud kellelgi õigust kompaniisse paigutatud kapitali sealt välja võtta. Küll võis ta aga oma osa suurendada või teistele asjast huvitatud isikuile edasi müüa. Kompanii juhatus koosnes 5 liikmest, kellede seast kaks olid administraatoreiks, ülejäänud kolm - kõrvalistnikeks. Peale juhatuse oli kompaniil vaenutatud raamatupidaja ja üks kassameister. Erilist tähelepanu väärrib aga põhikirja viimane punkt, milles mainitakse, et kompanii ei või saada monopoliõigusi Vene kaubandusele, vaid igale kaupmehele, isegi kompanii liikmeile, jääb õigus ka omal käel kaubitseda¹⁾. Näib aga, et kompanii ellukutsumisel satuti kohe raskustele, mistõttu see jäi asutamata. Seega sel teel kaubandusliku tegevuskapitali koondamise katse ebaõnnestus. Tekkisid ainult võrdlemisi väikesed laevaühisused Tallinnas ja Narvas, milledest viimane likvideerus juba aastase²⁾ tegevuse järel.

Rohkem väljavaateid õnnestumiseks oli kapitalitugevate võõraste kaupmeeste siinseisse linnadesse asuma meelitamise poliitikal. Sedagi abinõu oli võrdlemisi energiliselt käsitatud

1) Narva kompanii põhikiri 14.IV 1653, Livonica II 246 RA; Laurens Numens E. Oxenstiernale 29.VIII 1653, M. Leijonsköld E. Oxenstiernale 25.I 1653, Ph. Krusenstiern E. Oxenstiernale 13.I 1654, Ox. saml. RA.

2) Vt. ptk. V.

1)

juba Gustav Adolphi ajal, kuid käsitletava perioodi alguseks polnud siin veel kuigi suurt edu märgata. Põhjuseks oli siinsete linnade ebasoodne kaubanduslik konjunktuur tol ajal. Oli selge, et võõrkapital võis huvituda siinseist linnadest ainult sel juhul, kui siin olid kindlad väljaveetud teenistusele. Et kaubanduse konjunktuur alles sajandi keskpaigu hakkas parane-
ma, siis ka hoogsam immigratsioon algab siitpeale. Käsitletaval perioodil oli väliskaupmeeste ja -käsitööliste siinseisse lin-
nadesse sisserändamise soodustamise energilisemaid pooldajaid Philip Krusenstiern. Oma märgukirjades valitsusele ta teeb esja-
likke ettepanekuid võõraste diskreetse kohtlemise ja soodusta-
mise kohta Tallinnas, Nervas ja Nyenis. Tema arvates võõraste
suhtes ei võidud täie valgusega käsitada kõiki linnade sündi-
määrusi ja valitsuse korraldusi. Kohtuil ja ametivõimudel tuli
nende suhtes talitada äärmiselt õiglaselt ning erapooletult.
Kodanikuks astumisel ei pidanud isegi usutunnistus takistuseks
olema, nagu senini, sest oma kirikute puududes võõrusulised kaht-
lenata hakkasid pikapeale vabatahtlikult külastama luteriusu
kirikut. Võõrusulise abiellumise puhul luteriusulise neiu või
lesega aga pidi usuvahetus naise usu kasuks olema kaunis kin-
del. Ent kui mees ka sel juhul ei nõustuks usutunnistust muut-
ma, siis vähenalt abielust sündivad lapsed oleksid kindlasti

1) Liljedahl 465 - 466. Kapitalitugevate välismaalaste asusta-
mist oma linnadesse üritati XVII sajandil ka Skandinaavia
maades. Eriti energilist tegevust sel alal arendas Taani ku-
ningas Kristjan IV. Nielsen 264.

luterlased ning jääksid masale püsima. Ainult juute ei soovitanud Krusenstiern kodanikuks vastu võtta, sest need olevat venelastele vastumeelsed. Loomulikult kuulusid tõhusamate võõraste siia asuma meelitanise abinõude hulka ka üldised kaubanduslikud soodustused, nagu tollide alandamine, maksude vähendamine jne.¹⁾ Pole kahtlust, et Krusenstiern ei piirdunud üksnes märgukirjadega valitsusele, vaid püüdis komertsdirektoriks saades ka temale alluvaile linnadele sellesuunalist mõju avaldada.

Kuivõrd see tulemusi andis, pole teada. Vähemalt sellises ulatuses valitsuselt linnadele mingeid korraldusi ei saabunud. Avaramaid väljavasteid võõraste soodustamiseks võis ~~ei~~ olla Narvas ja Nyenis, kus valitsuse mõju neis kehtiva Rootsi seaduse tõttu oli tunduvalt suurem. Konservatiivse Tallinna seisukoht aga selles küsimuses väljendub meile tuntud 1648. a. lepingus. ~~Sõlmainise puhul~~ Lepingu 14. punkt mainib, et võõrale ei või kodanikuks astumisel suuremaid koormiseid peale panna kui kohalikule elanikule, samuti ei või talle keelata kõigist kodanike vabadustest osa saada. Ühtlasi ei pidanud eristatama sisseastuja rahvust. Kuid ta pidi tingimata tunnustama Augsburgi usutunnistust.²⁾

1) Ph. Krusenstierni märgukiri eestkostevalitsusele 29. VIII 1643 (Krak.), Nordin ska saml. L 161 vol. 61 UUB; Ph. Krusenstierni märgukiri Kristiinale ja komertskolleegiumile 10. VI 1653, ~~Tidö~~ TA.

2) Leping Tallinna rae ja E. Oxenstierna vahel 24. III 1648, Livonica II 248 RA.

Kodanike arvu suurenemise ja sisserändamise protsessi seos kaubandusliku konjunktuuriga ilmneb võrdlemisi kujukalt Tallinnas. Sealse kodanikkuderaamat¹⁾ andmeil kõikus kodanike aastane juurdekasv aastail 1644 - 1648 9 ja 12 isiku vahel. 1649. ja järgnevail aastail, mil Arhangelski kaubanduse ajutise languse tõttu suur osa Vene kaubandust suundus Tallinna, ilmus siin võrdlemisi suur uute kodanike arvu tõus. 1649. a. astus kodanikuks 16 isikut. 1650. a. oli küll väike tagasimineku, kuna uusi kodanikke tuli juurde ainult 9. Järgmistel aastatel aga oli kodanikuks astumisi: 1651. a. - 18, 1652. a. - 32, 1653. a. - 19, 1654. a. - 35 ja 1655. a. - 24. Seejärel, ühenduses Vene-Rootsi sõjaga, esineb jälle lühike mõõnasaeg.

Ehkki meil pole võimalik saada ülevaadet Tallinna uute kodanik-kaupmeeste kapitalidest, näib oneti, et selliseid isikuid, kes võinuksid suuremal määral harrastada Vene transiit-kaubandust, ei leidnud nende hulgas ainustki. Erik Oxenstierna, Philip Krusenstiern'i ja Johann de Rodese väidete järgi leidis Tallinnas XVII sajandi keskel üksainus kaupmees, kel oli väljavasteid edukalt Vene kaubandusega tegelda. See oli Michael Paulsen.²⁾ Paulsen oli ainuke Tallinna kaupmees, kes riskis suu-

1) Tallinna kodanikkuderaamat XII (sissejuh.), 24-44. Untest kodanikest siiski mitte kõik polnud välismaalased, vaid paljud olid Tallinna kodanike pojad. Suure enamiku sisseastujaist moodustasid käsitöölised.

2) Astus Tallinna kodanikuks 1628. a. ~~See~~ Tallinna kodanikkuderaamat 6.

renaid partiisid Tallinnas seni peasegu tundmatuid vene ja idamaade kaupu, nagu pärsia toorsiid, rabarber j.n.üles osta. Siidikaubandusega tegi ta algust 1650.aastal, ostes vene kaupmeestelt suuremaid partiid Arhangelski seisma jäänud siidi üles. Esialgne edu ja valitsusvõimu ning rae vastutulek tollialanduse suhtes julgustas Paulseni ikka suuremale operatsioonidele. Nii tellis ta 1653.a. Venemaalt tervelt 40000 riigitaalri eest mitmesuguseid kaupu Tallinna. Paulsenile võimaldati Tallinna rae ja kohalike kaupmeeste vastutusel Venemaalt küll lühiajalist krediiti, kuid et tal tuli ³ ka ¹ endal ² krediidi peale müüa, siis ahvardas teda 1653.a. kindel pankrott. Et Paulseni pankrott kahtlemata oleks kõigutanud Tallinna krediiti Venemaal ning võib-olla tõmmanud isegi kriipsu läbi Vene transiitkaubanduse Balti mere kaudu juhtimise plaanidest, nagu kardeti, siis püüdsid kohalikud ametlikud kaubanduspoliitika juhid eesotsas Philip Krusenstierniga Paulsenit iga hinna eest päästa. Krusenstiern esitas Rootsi uuele komertskolleegiumi direktorile Erik Oxenstiernale üksikajalise ülevaate asjast ning palus võimaldada Paulsenile krediiti. Allikaist¹⁾ ei selgu,

1) Tallinna rae prot. 22.III ja 13.IX 1651, 28.III 1653, Ab 63 ja 65 TLA; E. Oxenstierna Kristiinale 7.X 1651, Livonica II 9 RA; J. de Rodes Kristiinale 22.IV 1653, Muscovitica RA; A. Oxenstierna E. Oxenstiernale 25.X 1651, Kungl. Vitt. Hist. o. Antiquitetsakademi; Ph. Krusenstiern E. Oxenstiernale 29.XII 1653, Ox. saml. RA; Fries 337 ark. 2.

kas sellekohaseil korduval meeldetuletusel oli edu. Arvestades riigi alalist rahapundust olid lootused võrdlemisi nõrgad. Peale Paulseni leidis Tallinnas veel mõningane arv teisi jõukamaid kaupmehi, kes peamiselt teotsesid soola müügiga Venemaale, kuid nende kaubanduslikud operatsioonid näisid arenenud võrdlemisi tagasihoidlikes raamides.¹⁾

Et Narvas andis kapitali puudus end veel suuremal määral tunda kui Tallinnas, siis oli ka uute kodanike küsimus siin aktuaalsem. Kohapealsed valitsusvõimu esindajad osalt poolt püüdsid asja igati edendada. Kuid nad toonitas, et see ei anna soovitud tulemusi seni, kui Narvas pole kaotatud mitut liiki kõrged maksud, nagu kontributsioon, mantaliraha, leivaahju-maks, veskitoll ja maa- ehk väike toll, mis osalt olevat täiesti tundmatud teistes Liivimaa linnades. Sel puhul väärrib veel mainimist narvalaste poolt 1634. a. esitatud soov, et valitsus vaatlaks Narvat kui sõdade, taudide ja tulikahjude järel uuesti asutatud linna ning annaks sel puhul kõigile kodanikele ja uusasunikele 12 aastaks maksuvabaduse, nagu seda on võimaldatud teistele uutele linnadele. See olevat ainukene abinõu linna

1) Aruanne aa. 1616 - 1663 Tallinnast Nyeni kaudu Venemaale veetava soola ja heeringate kohta, Bn 42 TLA.

1) VII 1648 ja 27. XI 1650, Bn 42 TLA.
3) Ph. Krusenstierna märgukiri 1650, Bn 42 TLA.
VI 1650, Handel o. s. j. 1650, Bn 42 TLA.
4) Vt. Soom Narva linnadeaeg 1650-1655.

1)

rahvarikkaks muuta ja õitsele viia. Valitsus suhtus rae poolt esitatud motiivides algul kahtlevalt, kuid täitis hiljem siiski linna soovi. 1642.a. anti linnale kontributsiooni arvel kaheks aastaks maksuvabadus. 1646.a. sai ta juba 6-aastase maksuvabaduse kontributsiooni, mantaliraha ja leivaahju-maksu arvel, mida 1650.a. pikendati kuni 1656.aastani inclusive. Võimalik, et maksuvabadusel oligi teatud mõju Narvas sisserändamise edendamisele; vähenalt raad oli selles veendunud. Kindel igatahes on, et sisserändamine elavnes sajandi keskpaigu õige märgatavalt. Üksnes 1654.a. asus Narva elama 32 jõukat noort kaupmeest ja käsitöölist. See linna rahvaarvu kiire kasvamine muu seas põhjustas ka linnala õige tunduva laiendamise.

2)

3)

4)

Peale välismaalt sisserändajate suurenes Narva elanike arv veel õige tunduvalt Ivangorodi Narvaga ühendamise läbi. Ivangorodlaste seas leidis võrdlemisi rohkesti jõukaid kaupmehi. Et vene kaupmehed olid ^{Narva} saksa kaupmeestest tunduvalt rikkamad, ilmneb muu seas Narva 1655.a. maksulehest. Siin saksa ^{rahvusest} kodanike seast oli ainult 4 isikule määratud loo - ¹²⁰ 200 riigi-

- 1) Narva raad eestkostevalitsusele 19.V 1634, 1.VII ja 29.XI 1641, Rootsi saadikutele 1634 (dateerimata), Kristiinaale 1645 (dateerimata) ja 10.VIII 1650, Livonica II 205 RA; eestkostevalitsusele 23.IV 1642 (ärak.), LRKkA IX 43 ERKA.
- 2) Eestkostevalitsus Narva raele 12.IX 1642, Kristiina samale 1.VII 1646 ja 27.XI 1650, I 51 NLA.
- 3) Ph. Krusenstierni märgukiri Karl XI eestkostevalitsusele 18.VI 1660, Handel o. sjöfart RA; Olearius 58-59.
- 4) Vt. Soom Narva laiendamine 1186-1195.

4) Märgukiri L. Janssenile 20.VII 1653, R. 442.1453 RA.

taalariline maks, kuna vene ^{lastest} kaupneestest maksid sama kõrget maksu tervelt 7 isikut. Ka Vene-Rootsi sõja puhul saadi vene rahvusest kodanikelt palju suuremaid sundlaene kui Narva vana-kodanikelt. ^{Nii} 10 vene kodanikku andsid riigile kogusummas 8000 riigitaalrit, kuid 14 saksa jõukamat kodanikku kõigest 4700 riigitaalrit. Venelastest kõige jõukamad ja ettevõtlikumad olid vennaksed Belouss'id - Jakov, Pavel ja Pjotr. Narva vene kaupmehed arendasid võrdlemisi laialdast kaubandust Venemaaga ja Stockholmiga. Nad võtsid osa ka kaubalaevade muretsemise aktsionist. Peale üksikute venelaste poolt ostetud lähisõidu laevade oli Jakov Belouss osanikuks Narva suuremas kaubalaevas "Fortuna." ¹⁾

Narva saksa soost kodanikest avaldasid väljapaistvat kaubanduslikku tegevust vennad Numensid - Laurens ja Levin. ²⁾ Esime ne asus Narva 1637.a. paiku Lüübekist, teine - peale 1640.a. Sajandi keskel olid mõlemad juba võrdlemisi jõukad kaupmehed, ³⁾ mis ilaneb nende tänini säilinud suurtest stiilsetest majadest Laurens Numens sai kaubandusolude hea tundmise tõttu peagi raeliikneks ja 1650.a. paiku pürjerneistriks. Teenete eest Nar- ⁴⁾ va kaubanduse arendamisel tõsteti ta 1653.a. aadlisseisusse.

- 1) Soom Ivangorod 289-291, 302-304.
 2) D. Kempe poolt Narvas 22.VI 1640 teost. revisjoni prot., Livoni- ca II 68 RA.
 3) Laurens Numensi maja portaalil ^{Narvas} Viru tn. 13 seisab ehit. aasta- arv 1650 ja Levin Numensi majal Rahu tän. 19 aastaarv 1652. Narva eraehitustegevuse kohta aa. 1640-1659 vt. Karling 191-
 4) Aadlikiri L. Numensile 20.VII 1653, R. reg. 1653 RA. ²²⁶

Numensid näivad olnud XVII sajandil esimesi Narva kaupmehi, kes sooritasid ulatuslikumaid kaubaoperatsioone Venemaal. Levin Numens astus 1650.a. paiku esmakordselt ühendusse ka Moskva kaupmeestega ning ostis mõned suuremad partiid potast, rabarbrit, juht- ja toornahku, juhtides seega muidosa tavaliselt Arhangelskisse minevat kaubandust Pihkva kaudu Narva. 1650.a. Pihkva rahutuste ajal sai ta muu seas venelaste poolt õige toore kohtlemise osaliseks ning kannatas ka majanduslikke kahjusid. Tema algatusel tuli 1653/54.a. talvel Narva juba õige suuri koguseid vene kaupu, eriti palju potast. Levin Numens maksis tookord juba üksi veokulude arvel Moskva, Novgorodi ja Pihkva vooimeestele 7000 riigitaalrit. Ka Laurens Numens teotses suurte ostudega Venemaalt, tellides muu seas rabarbrit ja kaaviari.

Et valitsus sama aja paiku katsetas plaanidega, teha Göteborgi Baltimerenaade (ka ^{Pohja-Saksa ja} Vene) kaubanduse laokohaks, mis pidi lühenevoolsele kaupmeestele võimaldama vältida Öresundi tolle, siis Göteborgi rae poolt tehti 1651.a. ka Narva raele ja kaupmeeskonnale ettepanek saata oma eksporditavad kaubad sinna. Sellele võrdlemisi soodsale ettepanekule reageerisid Eesti

- 1) Narva rae saadikud Kristiinale 1650 (dateerinata), Livonica II 205 RA.
- 2) Ph. Krusenstiern E. Oxenstiernale 13.I, 24.III ja 3.VII 1654, Ox. saml. RA.
- 3) Kristiina resolutsioon Göteborgi raele 20.I 1651 (Arak.), Göteborgi raad Narva raele 26.III 1651, EKUA. Et tallinnased ei riskinud kaupu Göteborgi läkitada, ilmneb G. Glottawi kirjast E. Oxenstiernale 26.VII 1653, Ox. saml. RA.

1)

üldse kaubandusest. Arvestades Laurens Numensi hilisema kaubandusliku tegevusega leiame, et viimasel ei tulnud oma meele-

221

linnade kodanikest ainult vennad Numensid. Nad lastisid 1653. a. ühe laeva potasega ja teise, koos Lüübeki kaupmehe Brun Niedingiga, lina ja kenepiga ning saatsid inglise kaupmehe Christoffer Tophan'ile Göteborgi. See heade lootustega alustatud ettevõtte ebaõnnestus aga täiesti. Laevade Göteborgi saabudes selgus, et ostja polnud ilmunud kaupu vastu võtma. Et ka teisi ostjaid ei leidunud, saatsid Numensid laevad Hamburgi. Kuid sealgi ei õnnestunud kaupu realiseerida ning need jäid seisma. Kaupade ühest kohast teise veo läbi said Numensid suuri kahjusid. Need isegi ähvardasid neelata kogu kaupade alla paigutatud kapitali. Samal 1653. aastal tabas Laurens Numens'it veel teinegi raske õnnetus. Nimelt sattus üks tema poolt Stockholmist ostetud vase ja rauaga lastitud suut Kunda mõisa all öösisel ajal karile ning rüüstati ümbruskonna talunike poolt (n. n. rannaõiguse põhjal). Tallinna asehälduri korraldusel Toolse mõisa valitseja poolt teostatud juurdlus ei näi andnud soovitavaid tulemusi, pealegi kuna peasüüdlane Ramunder oli põgenenud ja Numens ise viibis parajasti kaubareisil Moskvas. Numens lootis nüüd veel teoksil olevale vene kaaviari ostu-müügi tehingule, mis oleks teda raskustest üles aidanud. Kui aga seegi poleks õnnestunud, plaanitses ta realiseerida oma kinnisvarad, muu seas oma hiljuti ehitatud maja Narvas ning osta endale mõni mõis ja loobuda

1)

Üldise kaubandusest. Arvestades Laurens Numensi hilisema kaubandusliku tegevusega, leiame, et viimasel ei tulnud oma meelekibeduses tehtud kavatsusi kaubandusest loobumise suhtes siiski teostada.

2)

Kuid tookordsed ebaõnnestumised kahtlemata põhjustasid teda 1655.a. realiseerima oma osa Narva ainsas kaugesõidu laevas "Fortuna" ning ostma endale Marten Fock'ilt

3)

Samosaare mõisa koos Samokrassi ja Vallisaare küladega, millest laadi kapitali paigutust peeti tol ajal üldiselt siiski kõige kindlamaks.

Sajandi keskpaigu asus Narva teisigi välismaalasi, kes hiljem avaldasid Vene transiitkaubanduse alal väljapaistvat tegevust. Neist esikohal peame mainima Jürgen Tunderit. Tunder asus Narva 1650.a. paiku, teostades siit mitmeid kaubareise Venemaale. Ka näeme teda koos Johan Schnell'iga üritavat Göteborgiga kaubavahetusse astuda, milleks ta 1653 ühe Lüübeki kodaniku vahetalitusel sõlmib prahiveo lepingu kippar Jeronimus Schade'ga. Vene-Rootsi sõja puhkedes 1656.a. lahkus Tunder ajutiselt Narvast, asudes Lüübeki. Tagasituleku järgi kujuneb temast peagi Narva väljapaistvamaid suurkaupmehi, olles muu seas

-
- 1) E. Oxenstierna Kristiinale 19. IV 1653, Livonica II 9, Ph. Krusenstierna E. Oxenstiernale 24. III, 16. IV, 21. V ja 3. VII 1654, Ox. saml. RA; Ph. Krusenstiern kommertskolleegiumile 16. IV 1654, kommertskolleegiumile saadud kirjad. 1652-59, OA; L. Numens kuuberneri H. Thurn'ile 21. VIII 1654, ERKA A 174 ERKA.
 - 2) Narva portooriumi arved alates 1662.a. ~~1-135~~ NLA.
 - 3) Narva rae kinnisus "Fortuna" müügilepingule 1. XI 1655, rae kohtseptid; Samosaare mõisa ostu-müügi leping 1. VI 1655, I 38 NLA.

ka esimeseks pioneeriks Vene metsanaterjalide ekspordi alal Lääne-Euroopasse. Ta sai hiljem linnusekrahviks ning tõsteti¹⁾ Tunderfelt'i nime all aadliseisusse.

Välismaalaste sisserändamise edendamiseks tehti Weydenhaimi algatusel sajandi keskel katseid ka Pärnus. Tema ettepanekul otsustas sealne raad avaldada sisserändamise kohta erilise teadaande. Vaevalt sel oli aga mainimisväärsed tulemused, sest et Pärnus ei saanud Vene kaubanduse laokohaks. Arvatavasti sel põhjusel kaob peagi silmapiirilt ka Amsterdami kaupmees Johan van Wickevoort, kel olid suurejoonelised kavad Pärnu kaubanduse ja tööstuse suhtes.²⁾

Kokku võttes eeltoodut, leiame, et valitsuse üritused Vene kaubanduse laokohalinnade majandusliku jõu tõstmiseks ja kaubanduslike tegevuskapitalide suurendamiseks ei andnud veel käsitletavail aastail soovitud ulatuses tulemusi. Komisjoniäri (faktorei ja maskopei) kaudu kapitalide suurendamise poliitikal oli mõningaid tulemusi küll Narvas, kus seda pooldas kohalik kaupmeeskond ja raad. Kuid Tallinna raad seevastu püsis kitsa ringkonna jõukamate kodanike huvides kindlalt võõra rahaga kaubandamise keelu juures. 1653. a. paiku kerkis päevakorrale ka suurema kaubakompanii asutamise plaan. Algatus leidis

1) Vt. J. Tunderi kirjavahetus NLA; J. Tunderi ja J. Schnelli ning J. Schade vahel 11. VI 1653 sõlmitud prahiveo leping, I 38 NLA.
2) Kristiina J. Wickevoort'ile 22. III 1652 ühes Wickevoorti kirjaga Kristiinale, LRKA IX 23 ERKA. (Ärak.)

pooldamist Narva kaupmeeste juures. Kuid viimaste äärmised eba-õnnestumised ja peatselt algav sõda tõmbasid asjast kriipsu läbi. Vähe rohkem tulemusi oli kapitalitugevate võõraste kaupmeeste Eesti linnadesse asuma meelitamise katseil. Et sajandi keskkel, ühenduses ühelt poolt Vene tsaar Aleksei Mihhailovitši inglise ja madalmaade kaupmeeste vabadusi kitsendava poliitikaga, teiselt poolt Inglise-Madalmaade 1652 - 1654. a. sõjaga ja eriti veel Rootsi valitsuse suurte soodustuste tõttu, Eesti linnade kaubanduslik konjunktuur kujunes soodsamaks, muutus ka välismaalaste sisserändamine senisest elavamaks. Üksikute kaupmeeste poolt valitsuse julgustusel ja õhutusel ettevõetud kaubanduslikud operatsioonid polnud väheste kogemuste ja krediitipuuduse tõttu just alati õnnelikud. Kuid nende kaudu pandi siiski alus sajandi teisel poolel tunduvalt elavnevale kaubandusele. Enamik sisserännanud kaupmeestest küll ei näi olevat suuremaid kapitale omanud. Kuid nende seas leidis rohkesti nooremaid algatusvõimelisi ja avara pilguga mehi, kelledest mõningadki sajandi teisel poolel avaldasid kaubanduse alal õige väljapaistvat tegevust.

V. Kaubalaevastiku ja manufaktuuride loomise
katsed.

Tihedas seoses transiitkaubanduslike plaanidega seisnes ka valitsuse laevanduse ja tööstuse arendamise poliitika. Siin võime eraldada kahte peamotiivi. Esiteks - laokohalinnade kaubalaevastik pidi oma otsese tegevusega aitama Vene väliskaubandust suunata Balti mere kaudu Lääne-Euroopasse. Teiseks - aktiivkaubanduse arendamine tähtsaid tooraineid eksportivate, kuid seejuures tööstuslikult vähemarenenud maadega, praehiveo võõralt vahetalitajailt (madalmaalastelt, inglasedelt, sakslastelt jt.) ülevõtmine, ning Venest imporditavate ja sinna eksportitavate toorainete laokohalinnades asutatavais manufaktuurides ümbertöötamine pidi võimaldama nimetatud linnade kodanikele senisest palju suuremat vahekasu. See vahekasu võimaldanuks viimastel edukaks vaheltkaubanduseks vajalike tegevuskapitalide soetamist, milledest seni tunti suurt puudust. Uute ürituste elluviimine polnud aga kuigi kerge. Et siinseil linnadel puudusid nii kaubalaevastikud kui manufaktuurid täiesti, siis nende loomine nõudis kohe algul tunduvalt kapitalide investeerimist. Et riik omalt poolt ei saanud ettevõtteid krediitidega toetada, siis ka kõige osavana erakapitali organiseerimise juures polnud niipea väljavaateid täiesti rahul-

davaiks resultaateks.

Sihiteadlik kodumaise laevanduse arendamise poliitika algas Rootsis juba Gustav Adolphi ajal differenttsiaaltollide abil.¹⁾ Unsi tõsisemaid laevastiku soetanise katseid tehti valitsuse poolt Rootsi-Taani sõja ajal 1643 - 1645, mida eeskätt põhjustasid riigikaitse motiivid. Kaubalaevastikku vaadeldi sõjalaevastiku reservina ning seepärast 1645.a. tollitariifis määrati tollisoodustused selle järgi, kui võrd laev oli kasutatav sõjateenistuseks. Kaupadelt, mida veeti sellisel Rootsi laeval, mis oli nii ehitatud, et seda sõja korral võis muuta sõjalaevaks, nõuti $\frac{1}{3}$ (täisvabadus) ning kaupadelt, mida veeti sõjalaeva nõudeile mittevastaval Rootsi laeval $\frac{1}{6}$ (poolvabadus) võrd vähem tolli, kui neilt kaupadelt, mida transporditi välislaeval.²⁾ Varsti peale Brömsebro rahulepingu sõlmimist ilmnem valitsuse laevastikupoliitikas veel teine motiiv - murda madalmaalaste majanduslik ülevõim Balti merel, s.o. tõrjuda nad siinsest prahiveost välja. Brömsebro rahuleping, mille läbi Rootsi laevad said Öresundist läbisõidul tollivabaduse, kuna kõigi teiste maade laevad allusid tollimaksule, lõi soodsad eeldused Rootsi kaubalaevade võistlusvõime tõstmiseks, mida oluliselt täiendas ülalnimetatud 1645.a. tollimäärustik. Rootsi asus nüüd arendama laevasõitu Portugali, Hispaaniasse, Prantsus-

1) Heckscher Produktplakatet 696-699.

2) Heckscher op.cit. 699-702; Fahlborg 47-48.

maale ja Inglismaale. Eriti väärrib tähelepanu plaan, teha Göte-
 borgi laokohaks Inglise kaubandusele Baltimeremaadega. Milline
 oht peitub kaubandusele võõrast prahiveost sõltuvuses, ilmus
 eriti teravalt Inglise-Madalmaade sõja ajal 1652 - 1654, mil
 Rootsi kaubandus ähvardas prahilaevade puuduse tõttu täiesti
 seisu jääda. Prahilaevade puuduse all kannatasid tol ajal ka
 Balti linnad, eriti Riia. See asjaolu lõpuks saigi oluliseks
 tõukeks siinsete linnade poolt kaubalaevade soetamisele. Kau-
 balaevastiku soetamisel näitas Eesti linnadele suurejoonelist
 eeskujut Riia, kes ühe aasta kestel hankis endale umbes tosina
 laevu. Need olid omandatud kas ostu või võõraste reederite Riia
 kodanikuks vastuvõtmise teel. Riia oli siin kasustanud käimas-
 oleva sõjaga loodud võimalusi, ostes kas täiesti või mõttelise
 osana eriti Madalmaade kaubalaevu. Laevu osutus korraga nii
 palju, et Inglise-Madalmaade sõja lõppedes 1645. a. mõned Riia
 reederid kartsid prahiveost puudu tulevat, sest Madalmaade lae-
 vade poolt oli oodata tõsist võistlust.

Kuni Inglise-Madalmaade sõjani ei andnud valitsuse poolt
 kaubalaevade muretsemiseks tehtav propaganda Eesti linnades

1) Kolkert 35; Fahlborg 47-48; Ekegård 69-70; Almquist Göteborgs historia I:1 623-624.

2) Riia raad Kristiinale 22.X 1652, Livonica II 156; Ph. Krusenstiern E. Oxenstiernale 17. IX 1653, Ox. saml. RA.

3) Riia raad Kristiinale 22.X 1652, Riia rae sekretär H. Meiners Riia kubernerile (dateerinata), Livonica II 156 RA; J. Weydenhain E. Oxenstiernale 24.X 1652, 21.XII 1653 ning H. Müller samale 6.XI, 21.XII 1653, 26.II, 7.IV 1654, Ox. saml. RA.

veel mingeid tulemusi. 1644.a.algul tehti Tallinnale ettepanek muretseda omal kulul üks sõjateenistuseks kõlvulik laev. Raad vastas, et Tallinn olevat sellisest kohustusest Gustav Adolphi poolt muude linna poolt oma kanda võetud koormiste vastu 1629. a.vabastatud ning et kaubanduse seisaku tõttu ta ei suutvatki seda teha. Varemmail aegadel, kui Tallinn oli Vene kaubanduse laokohaks, olnud linnal üle 40 suure laeva, mis Põhjamerega ühendust pidanud, kuid nüüd polevat kaugesõidulaevu enam ühtki. Tallinna kodanikel oli vaid mõningane arv suute, mida oli võimalik kasutada ühenes lähissõitades, muu seas ka Stokholmiiga ühenduse pidamisel. Täielik sõltuvus madalmaalaste prahiveost andis end siin Inglise-Madalmaade sõja ajal pea sama valusalt tunda kui Riias. Küll püüti laevu välja tellida Stokholmist, kuid sealsetil laevadel oli endilgi ülikülluses tööd prahiveoga ning kipparid pealegi ei riskinud sõita Põhjamerre. Sellel kriitilisel hetkel, mil läänepoolsete kaupade, eriti soola hind tõusis erakordselt kõrgele, seevastu aga viljaekspordi seisaku tõttu linnas valitses suur rahapuudus, ei osanud Tallinna kodanikkond oneti häda kõrvaldamiseks midagi ette võtta. Tallinna ^{portuorimikontori ülem} ~~Portori-Prefectus~~ Georg Glottaw'i informatsiooni kohaselt olnud eelarvamus, et kaubandus ja laevasõit on võimalik ainult

1) Riigi nõuk. prot. 29. I 1644, SRp X 448; eestkostevalitsus Tallinna raele 12. II 1644, BF 82 TLA; Tallinna raad eestkostevalitsusele 25. III 1644, Livonica II 45 RA.

2) G. Oxenstierna Ingerimaa(?) kindralkubernerile 22. IV 1645, ERKKA A 55 ERKA.

3) M. Leijonsköld E. Oxenstiernale 25. I 1653 ja Ph. Krusenstiern samale 17. IX 1653, Ox. sambl. RA.

hollandlaste vahetalitusel, Tallinna kodanikes niivõrd sügavasti juurdunud, et keegi polevat suutnud neile kohaliku kaubalaevastiku loomise kasulikkust selgeks teha.¹⁾

Oneti, toetudes valitsuse poolt 15. novembril 1652 avaldatud avalikule teadaandele, millega kodumaal ehitatud ja teatud tähtpäevani (1. dets. 1653) ka välismaalt ostetud laevadele võimaldati suuri soodustusi, püüdis^{sid} Erik Oxenstierna, Philip Kruksenstiern ja Georg Glottaw kodanikele laevastiku soetaniseks siiski mõju avaldada. Et koondada kapitale rohkema arvu laevade - 1654. a. suveks loodeti soetada vähenalt 5 laeva - muretsemiseks, otsustati kaasa tõmmata ka Bestinaa aadel. Glottawiarvestuse järgi võis keskmine laev soodsa olukorra juures end juba paari aastaga tasa teenida. Ta koostas kalkulatsiooni ühe hiljuti Tallinna külastanud välismaa soolalaeva järgi. Kõrge soolahinna tõttu (52 riigitaalrit sãlitiselt) maksvat kogu laeva last (180 sãlitiselt) Tallinnas 9360 riigitaalrit. Sama sool maksvat aga Portugalis kõigest 2000 riigitaalrit. Prahiveoks kuluvat 3200 ja muiks väljaminekuiks 1660 riigitaalrit. Seega puhastulu ühelt ~~lastilt~~^{reisilt} olevat 2500 riigitaalrit. Ta kalkuleeris aga, et juhul, kui laevaomanikeks on Tallinna kodanikud, võivat puhaskasu tõusta isegi kuni 3500 riigitaalrini. Sellise soodsa konjunkturi juures olevat võimalik laeva, mis maksab

1) G. Glottaw E. Oxenstiernale 26. VII 1653, Ox. saml. RA.

1)

7000 riigitaalrit, kahe aastaga tasa teenida. Osav selgitustöö andis lõpuks siiski mõningaid tulemusi. Kaupmeestest Michael Paulsen ja Gerd Meuseler nõustusid kapitali moodustamisega laevade ostuks ja võtsid endi peale kohalike kodanike seast kaasosanike hankimise. Peale Tallinnas saada olevate madalade laevade kavatsesid nad veel Inglismaalt mõned laevad osta, sest et seal kaubalaevade hinnad sõjaolukorra tõttu võrdlemisi madalad olevat. Paulseni Amsterdamis viibiv poeg Johan pidi selle sihiga Londoni sõitma, et kapitali kokkupaneku järgi kohe laevad ära osta.

Aadlikest olid asjast huvitatud maanõunik Hans Wrangel, oberstleitnant Fersen, Johan Hastfer, Engdes j.t. Viimaste kaasaõmbamise puhul aga kerkis päevakorrale uus raskus. Nimelt olid aadlikud nõus ainult sel tingimusel asjaga kaasa tulema, kui Tallinn annab neile vabaks nende vilja väljaveo, mida seni oli kitsendatud linnakodanike huvides. Krusenstiern näib olevat pooldanud aadlike seisukohta. Ta mainib, et Stokholmis, kus paljud aadlikud on osanikeks laevades, võimaldatavat neil oma maasaadusi ise välja vedada ning enda tarbeks väliskaupu, nagu vein, sool j.m., vabalt sisse tuua. Ehkki Rootima aadli ja Tallinna kodanike vaheline viljakaubanduse-tüli ei leidnud lahend-

1) M. Leijonsköldi andmeil maksis 400 "väikese" säilitiselise mahuga tubakakompanii laev "Östergötland" 12036 riigitaalrit. M. Leijonsköld E. Oxenstiernale 25.1.1653, Ox. saml. RA.

1)
dust ninetatud aastail, nõustusi aadlikud siiski laevade ostuga.

Oneti ei täitunud sel alal kaugeltki Glottaw'i ja Krusenstierni lootused, sest laevade arv ei tõusnud kaugeltki programmilisele arvule 5. Ehkki allikad ei anna siin täit selgust, näib oneti, et laevu heal juhul võis olla kaks või koguni üks. Teada on, et Tallinna suurkaupmehed Paulsen ja Meuseler otsisid 1653.a. detsembri lõpul osanikke, et osta ühte õnnetu juhtumi tõttu täie lastiga Tallinna sadamasse talvitama jäänud madalmaade laeva. Teise teate järgi hankis Hans Wrangel 1654.a. esimestel päevadel merepassi ühele hiljuti ostetud madalmaade laevale, mida kavatseti esimese avaveega teele saata kolmas teade kõneleb, et inglased olevat jaanuaris "Die Jungfer"-nimelise Tallinna laeva merel kinni võtnud ja Göteborgi viinud. Laevas olid $\frac{13}{32}$ osa kapitaliga osanikeks mõned Tallinna kodanikud ja aadlikud ning laadungis oli kaupu Paulsenil ning teistel kodanikel. Aadlikest osanike seas esinevad ülalmainitud Hans Wrangel, Fersen, Joh. Hastfer ja Engdes. Et Krusenstierni väite järgi Tallinna kodanikest ainult Paulsen ja Meuseler olid suutelised ja huvitatud laevade ostust, siis kahest võimalusest usutavam on, et kõne alla võib tulla ainult ühe laeva ost, milline laev, olles eelmise aasta sügisel lastitud, soodsa te järeolude tõttu juba jaanuaris sõitis välja. Sellestki lae-

1) Vt. selle kohta Soom Linnade võitlus maakaub. vastu 63-64.

vast olid kohalikud reederid osanikeks vaid $\frac{13}{32}$ osa põhikapi-
tali suuruses.¹⁾

Selliste tulemustega Tallinnas võrdlemisi paljutõotavalt alanud üritused näivad käesoleval perioodil piirduvatki. Paaril korral siiski on juttu ka laevade ehitamisest Tallinna lähemas ümbruses. Krusenstiern nimelt pidas 1653. aastal läbirääkimisi Tallinna kodaniku Hans Ohn'iga Kolga lahe ääres 250-säilitise- lise mahuga ja 32 suurtükiga laeva ehitamiseks. Et kohapeal tammepuud saada polnud, kavatseti laev ehitada männist. Loodeti, et valitsus laiendab tammest laevade kohta avaldatud privilee- gi ka kohalikust materjalist ehitatud laevadele. Kippariks mõeldi palgata keegi Sitge Siemoni poeg Peeter, kes nõustus Tallinna asuma ja laeva osanikuks hakkama. Järgmisel aastal pöördub Tallinna kodanik Meuseler kommertskollegiumi direk- tori Erik Oxenstierna poole järelepärimisega, kas Stockholmis ei leiduks laevaehitajaid, sest kohapeal olevat kavatsus ehi-
tada ühte männipuust laeva.²⁾ Arvatavasti on siin juttu samast Kolga lahe ääres ehitada kavatsetatavast laevast. Kuid arvestades ühelt poolt prahihindade langemist Inglise-Madalmaade sõja lõppedes, teisalt laevaehitusmeistrite puudust ning samuti peat- selt algavat Vene-Rootsi sõda, on täiesti tõenäoline, et laeva-

-
- 1) Valitsuse plakat laevaehituse kohta 15.XI 1652, LRKkA XVI 5; E. Oxenstierna Tallinna asehaldur W. Ulrich'ile 19.VII 1653, ERKkA A 173; Ph. Krusenstiern E. Oxenstiernale 17. IX, 17. X, 29. XII 1653, 7. ja 28. I 1654, G. Glottaw E. Oxenstiernale 26.VII, 10. X 1653, Ox. saml. RA.
- 2) Ph. Krusenstiern E. Oxenstiernale 22. X 1653, G. Meuseler samale 8. IV 1654, Ox. saml. RA.

ehituse plaanid jäid teostamata. Veel väärrib siinjuures märkimist valitsusele Tallinna reederite ringidest peale laeva "Die Jungfer" vabastamist esitatud sooviavaldus, milles Inglismaaga sõlmitavasse lepingusse soovitati sisse võtta ka laevasõidu-¹⁾ vabaduse kindlustamine.

2) Tallinnaga üheaegselt kerkivad ka Narvas kaugesõidulaevade soetamise plaanid päevakorrale. 1653.a. algul Narvas viibides püüdis Erik Oxenstierna isiklikult mõjustada selles suunas Narva jõukamaid kodanikke. Tema ja Philip Krusenstierni selgitustöö oli võrdlemisi tulemusrikas. Kohalikud kaupmehed, eesotsas vennaste Numens'itega, olid asjaga kohe nõus. Kavatsesiti asutada suurem laevanduse ja kaubanduse kompanii, asukohaga Narvas, mille liikmeiks võisid olla ka teiste ümberkaudsete kaubalinnade kodanikud.³⁾ Kõigepealt kavatsesiti osta kaks laeva. Esimene laevadest, nimega "Fortuna", registreeriti Narva raes 1. juulil 1654. Selle 65-säilitiselise mahuga Lübeckist ostetud laeva osanikeks olid pürjermeister Laurens Numens ($\frac{1}{8}$ osaga), Levin Numens ($\frac{1}{4}$ osaga), end. pürjermeister Herman Herbersi lesk

1) Ph. Krusenstiern E. Oxenstiernale 4. II 1654, Ox. saml. RA. Nimetatud läbirääkimised toimusid 1654.a. Upsalas.

2) Väiksenaid laevu, mida võis kasutada lähissõitudel, leidis Narvaski mõningane arv. Kõigepealt omas raad 5 lossimislaeva, milledest suuremat kasutati ka sõitudeks Stokholmi. 1649.a. omandas Herman Herbers $\frac{1}{4}$ osa ühes Tallinna suudis. Paar suuti oli ka Narva venelastel.

3) Narva kompanii põhikiri 14. IV 1653, Livonica II 246 RA. Sama küsimust on lähemalt vaadeldud IV peatükis.

Katariina($\frac{1}{4}$ osaga), kohalik vene kaupmees Jakov Belouss($\frac{1}{4}$ osa-
ga) ning kippar Berent Johansen ($\frac{1}{8}$ osaga). Et kippar astus
Narva kodanikuks, sai laev täiesti Rootsi laevaks ning võis
kasustada 1645.a. tollimäärustikus fikseeritud tollisoodustusi.
Sügisel saadeti laev lastiga Londoni. Samal aastal kauples Le-
vin Numens ühte 200-sälitiselist 14 suurtükiga laeva, milline
pidi Narva jõudma mõned nädalad hiljem; lisaks veel kohalikud
vene kaupmehed kavatsesid endile ühiselt osta kaks laeva. Kuid,
mingil teadmata põhjusel, võimalik, et just puhkeda ähvardava
sõja kartusel, jäi "Fortuna" neil aastail siiski ainsaks Narva
kaugesõidu laevaks. Ometi ka see ainus laev ei püsinud kaua
Rootsi lipu all. Osa reedereid, nimelt just asja algatajad, ven-
nad Numensid, sattudes äpardunud kaubatehingute tõttu raskus-
tesse, olid sunnitud osa oma varanduste realiseerimise teel
kiires korras raha hankima. Nii müüdi laev "Fortuna" teiste
reederite nõusolekul 1655. aastal Enkhuizenis maha.²⁾

Pärnus, kus Erik Oxenstierna samuti püüdis kodanikkonda
õhutada kaubalaevu soetama, ei andnud sellekohased üritused
mingeid tulemusi. Suure Gildi vanemad, kelledele raad andis va-
litsuse ettepanekud kaaluda, väitsid, et laevade soetamine käib
lihtsalt

- 1) E. Oxenstierna Kristiinale 19. IV 1653, Livonica II 9, Ph; Kru-
senstiern E. Oxenstiernale 3. VII 1654, Ox. saml.; väljavõte Nar-
va rae prot. 1. VII 1654, Livonica II 246 RA; Narva rae poolt
"Fortunale" 5. X 1654 antud lerepass, rae kontseptid NLA.
- 2) Ph. Krusenstiern E. Oxenstiernale 21. V 1654, Ox. saml. RA; Ph. Kru-
senstiern kommertskolleegiumile 16. IV 1654, komm. koll. arh. ÜA;
Narva rae kinnitus "Fortuna" müügilepingule 1. XI 1655, rae
kontseptid NLA.

1)
Pärnu kaupmeestel täiesti üle jõu.

Käsitl~~e~~ tavail aastail võrdlemisi rohkesti kõneldakse ka Eesti linnades manufaktuuride asutamise vajadusest. Osalt seisnevad sellekohased mõtteavaldused ühenduses majanduslikult kiratsevate linnade, näiteks Tartu jaluleaitamise plaanidega. 2) Peamiselt aga kerkivad nad päevakorradele transiitkaubanduslike probleemide puhul. Manufaktuur oli merkantilismiajastule eriti iseloomulik tööstusevorm. Ta oli ~~mingi vahetamine~~ ^{midagi vahetust} moodustanud käsitööstevõtte ja vabriku vahel. Käsitööstevõttest erines ta seeläbi, et ta oli vaba tsunftireegleist, et ta valmistas tooteid kapitalistlikul viisil, s.o. mitte üksnes otseselt tellimise peale, ning et ta tavaliselt onas valitsuselt erioigusega. Vabrikust seevastu erines ta töötehnika poolest, sest seal dused valmistati siin, samuti kui käsitöömeistrite töökodades, ^{peamiselt} käisid. Kohapealseist juhtivaist tegelasist näeme manufaktuuride asutamise küsimustega tegelevat tolliinspektor Peter Heltscherit, Erik Oxenstierna, eriti aga Philip Krusenstierni. Viimaselt oli pärit rida asjalikke ettepanekuid Narvas ja Tallinnas vene toorainete ümbertöötamiseks manufaktuuride asutamiseks. 1643.a. valitsusele esitatud märgukirjas Narva kaubandusolude parandamise kohta seab ta eeskujuks Rootsi metalli-

1) Pärnu rae prot. 28. XII 1652, 4. I ja 30. IV 1653, prot. r. 1650-1653 PLA.

2) Rootsi riigiaôuk. prot. 17. XI 1650, SRp XIV 398-400.

3) Ph. Krusenstierni märgukiri Kristiinaale 29. VII 1653, SRp XIV 398-400. Nordinska smäl. I 161 vol. 61 UUB.

tööstusi, mis olevat sealse raua ja vase ekspordi alal tähtsa murrangu esile kutsunud. Narvas nimelt olevat soodsad eeldused Vene kanepi, lina, tõrva, toornahkade ja metsamaterjalide töötlemiseks. Kanepist võidavat valmistada laevaköisi ning linast purjeriiet, lõunendit ja muid riidesorte. Tõrv võivat leida kasutamist laevaköite imbutamisel. Toornahkadest võidavat sellekohaseis parkimistöökodades valmistada mitut sorti parknahku ja nahkesemeid. Vene ja Ingerimaa metsamaterjalide parvetamiseks ning töötlemiseks vajalike saeveskite ehitamiseks pidid pakkuma soodsaid võimalusi Narva ja Luuga jõgi. Narva soodsaid eeldusi manufaktuuride loomiseks kriipsutab Krusenstiern samuti alla oma suures märgukirjas Tallinna, Narva ja Nyeni kaubandusolude kohta 1653.a.

Ka Tallinnal arvas Krusenstiern olevat soodsaid eeldusi Vene kaupade töötlemiseks, sest et toiduainete odavuse ja seeläbi palkade madala taseme tõttu pidid siin tootmiskulud olema võrdlemisi madalad. Ta soovitas siia asutada parkimis- ja kangrutöökodasid ning köietööstusi. Parkimistöökodade juhtideks soovitas ta kutsuda venelased, kellel ka kohalikel käsitöölistel oleks võimalik juhtnaha parkimist ära õppida. Laevaköite valmistamiseks vajalikku tõrva olevat võimalik saada Soonest.

1) Ph. Krusenstierni märgukiri eestkostevalitsusele 29.VIII 1643 (ärak.), Nordinska saal. L 161 vol. 61 UUB; Ph. Krusenstierni märgukiri Kristiinale ja kommerskolleegiumile 10.VI 1653, Töö-ark. TA.

2) Ph. Krusenstierni märgukiri Kristiinale 29.XII 1646 (ärak.), Nordinska saal. L 161 vol. 61 UUB.

Mis puutub tööstuste asutamise moodusesse, siis Krusenstiern esineb kindla eraalgatuse pooldajana. Tema seisukoht oli, et tööstuse äriline juhtimine annab soodsaid tulemusi ainult erakätes. Riikliku või omavalitsusliku ettevõtte tootmiskulud oleksid kõrgete palkade tõttu palju suuremad ning tööstuse juhatajaiks määratud isikute ärilised võimeed sageli küsitavad. Tööstuste soodustamiseks ta pidas vaid vajalikuks neid vabastada teatud arvu aastate kestel maksudest, millise aja jooksul neid tuli kaitsta ka võistluse vastu. Sellisest protektsiooni- poliitikast ei pidanud aga kujunema täielikku monopolide süsteemi, mis võiks majanduselu vabale arengule saatuslikuks saada.¹⁾

Valitsusvõimude selgitustöö andiski teatavaid tulemusi. Nii Narvas kui Tallinnas leidis isikuid, kes julgesid tööstus- likesse ettevõttesse kapitali paigutada. Eeskätt kujunes Joala kose piirkond Narva jõel tolle aja mõttes küllaltki silmapaist- vaks tööstuserajooniks. 1649.a. moodustasid Narva rentmeister Jonas Persson ja pürjermeister Cordt Pöppelmann kapitali vee- jõul töötava vasetagumise töökoja ja saeveski asutamiseks. Esimene oli nähtud ette Venemaale ja eksporditava Rootsi vase

1) Vt. Ph. Krusenstierni ülaltsiteeritud märgukirjad. Samal sei- sukohal asus ka Erik Oxenstierna. Tallinna raega 1648.a. sõl- mitud lepingus kohustati raadi edendama Tallinnas Vene toor- ainetete töötlemiseks manufaktuuride asutamist, kuid hoiduma seejuures neile monopolioiguste andmisest, Livonica II 248 RA.

1)

valtsimiseks ja ümbertöötamiseks, teine - Vene metsamaterjalide laudadeks ja plankudeks seagimiseks. Ehitustööd, mida juhatas Narva varustusülem insener Hindrich Seulenberg, jõudsid 1650.a. lõpul enamvähem valmis. Tööstuste sisseseade täpsenat kirjeldust ei leidu. Teane vaid, et saeveskil oli kaks saagi. Hoonete kõrval kulukama osa ehitustöödest moodustasid tannid ja kanaliid, milledest viimased tulid lõhkuda paesse. Sama aasta lõpul ettevõtjad pöördusid valitsuse poole palvega kinnitada neile ja nende pärijaile omandiõigus tööstuste alla kuuluva kahe väikese saare kohta ning võimaldada vasehaamri normaalseks töötamiseks vajalikku hulka vaske Rootsist igal aastal tollita Narva tuua. Palvet toetati nii provintsiaalvõimude kui Narva rae poolt. Kinnitus saabus ettevõtjaile 24.märtsil 1652. Et valitsus hindas väärilikalt loodavate tööstuslike ettevõtete tähtsust, ilaneb muu seas sellest, et ettevõtjaile rahalise toetuse võimaldamise sihiga lubati tööstuste maa-alal avalikku kõrtsi pidada. Järgmisel aastal lisandati varemalt doneeritud maadele veel 15 tündrimaad materjalide laoplatsiks. Ehkki ehi-

2)

- 1) Eesti linnades metallide töötlemiseks manufaktuuride asutamine pole täiesti uus mõte. Juba 1621.a. laskis Gustav Adolf teha Tallinna raele ettepaneku rentida mõnekskümneks aastaks Mustio rauakaevandused Soomes ning töötada sealt toodeldud raud Tallinnas ümber. G. Adolf A. Schraffer'ile 14.VII 1621, R. reg. 1621 RA.
- 2) H. Drake kammerkolleegiumile 8.XI 1650, saabund kirjad vol. 134 KA; Narva raad Kristiinale 3.III 1652, Livonica II 205 RA; Kristiina C. Pöppelmannile ja J. Perssonile 24.III 1652 ja 18.VIII 1653, R. reg. 1652 ja 1653 RA.

tustööd mainiti 1650.a.enamvähem valmis olevat, algasid 1654.a. 1
juunis veskitammi ehitustööd, milleks Pöppelmann palkas raele
19 Joala pobulit. Viimased töötasid vahetpidamata kuni 16. juu-
lini 1655, mil töö nähtavasti valmis sai. 58 tööädala eest
Pöppelmannil tuli raele tööliste arvel tasuda (a 12 vaskööri
päevas) 412 taalrit 16 ööri ehk 103 riigitaalrit 16 ööri.¹⁾
Tööstuste teotsemise kohta kahjuks puuduvad andmed. Et vase-
haatri asutamine langeb ühte Rootsi vase ekspordi elavnemise-
ga Venemaal, siis pole vist kahtlust, et ettevõtte järgi oli
kindel vajadus. Saeveskil seevastu vaevalt leidis küllaldaselt
tööd, sest metsakaubandus oli Narvas tol ajal veel hoopis are-
nemata. Mainitud Narva tööstustel aga polnud kuigi pikka iga,
sest peatselt algava Vene-Rootsi sõja ajal põletati nad maha
ning seisis pikemat aega üles ehitamata.²⁾

1649.a. asutas seemisnähaparkal Hans Knoch ühele saarele
ülalpool koske ka vanutusveski. Nimetatud ettevõtte otstarve
näib peamiselt olnud seoses parkimistööga. Tööstusele vajaliku
krundi (36 x 34 sülda) omandiõigus kinnitati Knochile valitsus-
se poolt 1653.a.³⁾ Seega tööstus näib teataval määral olnud et-
te nähtud Vene toorainete ümbertöötamiseks.

1) C. Pöppelmanni arve Narva reega 1651-1657, I 177 NLA.

2) J. Perssoni pärijate ja Jürgen Tunderfelti vahel sõlmitud
Narva tööstuste maa-alade ostu-müügi leping 1.VI 1675, J. Tun-
derfelti kirjavahetus NLA.

3) Kristiina H. Knoch'ile 14.XII 1653, I 37 NLA. 1649.a. pärit Nar-
va ja selle lähena ümbruse kaardil asetseb veski n.n. "Byhol-
mil" ning seda kutsutakse "sanske quarnen". Kaartidekogu nr. 1
NLA.

Ei puudu katsed ka kiutööstuse ellukutsumiseks. Mõnesuguste reaalsete sammude^{jõuti}ni siiski ainult Narvas. Siin asutati 1636. a. paiku riiklik süütenööri¹⁾tööstus. Ettevõte oli rajatud eeskätt Narva kindluse ja garnisoni huvides, kuid produktsiooni suurenedes võidi arvestada ka ekspordiks töötamisega. Kuid, tõenäoliselt oskamatu juhtimise tõttu, ettevõte töötas kahjudega, mistõttu ta likvideeriti. Hindrich Seulenbergi poolt²⁾ tehti 1654. a. uuesti ettepanek süütenööri²⁾tööstuse asutamiseks. Kuid näib, et ettepanek ei leidnud enam teostamist. Manufaktuurideks peame lugema veel lina- ja kanepiropsimise ettevõtteid Narvas, mis osutusid rohkem elujõulisteks. Toorlina ja -kanep ropsiti ja puhastati peamiselt vene^{lastest} tööliste poolt linakaupmeeste suurtes aitades. Ropsijaid oli ettevõtjail võrdlemisi rohkesti. 1648. a. näiteks oli Herman Herbers'il vanalinnas 25 ja eeslinnas 20, Laurens Numens'il 13, Andrei Dokučajev'il 20 ropsijat ning 3) Cordt Pöppelmannil 6 ropsiselli, 1 poolmeister ja 1 õpipoiss. Ehkki on andmeid, et Narvast veeti välja ka toorlina ja -kanepit, osutus puhastatud kiuvaine väljavedu siiski palju tuluka⁴⁾ ~~mak~~ ^{maks}.

1) N. Mannersköld kammerkolleegiunile 17.X 1634, 5.V 1635, 9.IV ja 19.V 1636, 1.V 1638, saabunud kirjad vol. 69, 74, 76 ja 89 KA; Gabriel Oxenstierna N. Mannersköldile 13.I 1635, Narva kubermangu val. kopiaalraamat 1626-35 ERKA; eestkostevalitsus N. Mannersköldile 17.V ja 15.VI 1636, 13.IX 1638, R.reg. 1636 ja 1638 RA.

2) H. Seulenberg Liivimaa kindralkubernerile 18.IX 1654, LRKka XIX 5 ERKA.

3) C. Pöppelmann Narva raele 10.IV 1648, I 83 NLA.

4) Tolleaegseis allikais "Seretz Flachs" ja "Seretz Hanf" nimetust kandev. "Seretz" on tuletatud vene sõnast "серез".

Vähem edukas oli manufaktuuride asutamine Tallinnas. 1653. a. tekkis siinsel suurkaupmehel Michael Paulsenil, tõenäoliselt valitsuse Venemaa komissari Johan de Rodese mõjustusel, kavatus asutada Venemaalt ostetava pärsia toorsiidid töötlemiseks siidiketramise tööstus. Olukord manufaktuuri asutamiseks oli seetõttu eriti soodus, et Inglise-Madalmaade sõja läbi olid ninetatud maade sellekohased tööstused osalt ruineeritud ning töölised tööta jäänud. Et Vene eksport Arhangelski sadama kaudu oli sõja tõttu peaaegu seisus, siis avanes võimalus Venemaalt soodsalt toorsiidid osta. Paulsen oli siidikaubandusega teotsenud juba paar aastat ning 1653. aastal ta koguni tellis seda Johan de Rodese kaudu 107 palli. Siidiketramise tööstuse soodustamiseks raad andis Paulsenile 28. märtsil 1653 privileegi, millega temale ja ta pärijaile kindlustati Tallinnas pärsia siidid ümbertöötamiseks ainuõigus kümneks aastaks. Kümne aasta kestel olid ka ettevõtte töölised vabastatud kõigist korralistest ja erakorralistest linnamaksudest. Viimatimainitud soodustus tõenäoliselt oli mõeldud välismaalastest oskustööliste Tallinna meelitamiseks. Ent siiditööstus jäi siiski asutamata, sest Paulsen sattus vahepeal tõsisesse raskustesse. Teatud lootusi Pärnus manufaktuuride asutamiseks tekitasid valitsuse

1) Tallinna rae prot. 22. III ja 13. IX 1651, 28. III 1653, Ab 63 ja 65 TLA; J. de Rodes Kristiinale 22. IV 1653, Muscovitica; Ph. Krusenstiern E. Oxenstiernale 29. XII 1653, Ox. saml. RA.

ringkonnis 50-ndail aastail Amsterdami kaupmehel Johan van Wickevoort'i suurejoonelised ettepanekud sealse majanduselu elustamiseks. Kuid need plaanid vaibusid õige pea, nagu sama-¹⁾ suunalised mõtteavaldused Tartugi suhtes.²⁾

Kokkuvõtteks leiame, et valitsuse kaubalaevastiku ja manufaktuuride loomise poliitika leidis Eesti sadamalinnades küllaltki elavat vastukõla. Küll polnud võimalik tõmmata kaasa kodanikkonna laiemaid ringe suuremate kapitalide moodustamiseks, kuid seevastu üksikud jõukanad ja laiema silmaringiga kaupmehed haarasid asjast kõvasti kinni. Tulemused aga ei vastanud kaugeltki esialgseile lootustele. Tallinnas osteti kavatsitava 5 laeva asemel ainult üks või kaks ning Narvas 4 laeva asemel - üks. Ent viimaneigi tuli tõenäoliselt juba esimese reisi järel likvideerida. Ka uute manufaktuuride asutamine ei õnnestunud kaugeltki kavatsatud määral. Tallinnas ei suudetud luua ainustki ettevõtet ning Narvas ehitati vaid vasetööstus, saeveski ja vanutusveski. Viimasedki hävisid Vene-Rootsi sõja ajal. Laevastiku ja manufaktuuride loomise plaanide ebaõnnestumises pole süüdi huvi või turu puudus, vaid kapitali vähesus ja krediitvõimaluste puudumine, eriti aga nende rahulikuks

1) Kristiina privileeg J. Wickevoort'ile 22. III 1652 (ärak.), LRKkA IX 23 ERKA.

2) Rootsi riiginõuk. prot. 17. XI 1650, SRp XIV 398-400; Tartu rae ettepanekud J. Weydenhainile 24. VII 1654, XLI TrtLA.

3) Rootsis arendati tööstust just võõra kapitali kaasabil. Sveriges historia VII 80.

arenguks vajaliku aja piiratus. Peatselt algav Vene-Rootsi sõda ja lisaks Narvas 1659.a. aset leidnud raske tulikahju, milles kogu linn põles maha, katkestasid selle aralt alanud laevanduse ja tööstuse arengu juba eos. Loomulikult kulus piken aeg, enne kui saadi samade üritustega uuesti otsast peale hakata. Teisel arenguastmel, sajandi lõpul, olid tulemused juba vägagi tähelepanuväärivad, eriti Narvas.

Lõpuks väärrib allakriipsutamist, et valitsuse tööstusepoliitika, nagu see väljendub Erik Oxenstierna ja Philip Krusenstierni mõtteavaldustes, vastandina Gustav Adolphi aegsele, eitab põhimõtteliselt monopolisüsteemi kui majanduselu vaba arengut takistavat vahendit. Noorte tööstuste jaluleaitamiseks peeti küllaldaseks lo-aastast kaitseaega ja sama pikka maksuvabadust.

VI. Veeteede korraldamine.

Tartu Transiiditkaubandusolude parandamisele asudes nii Rootsi valitsusel, kui Eesti linnadel tuli paratamatult senisest tõsisemalt pöörduda tähelepanu ka veeteede ja sadamate korraldamisele. Et siin hädasti vajati korraldavat kätt, ilaneb juba varasemal aegadel esinevaist sagedestest kaebustest. Kaubalaevad, suutmata meremärkide puudusel mereteedel õieti orienteeruda, sattusid madalikele ja karidele. Samuti ummistusid siseveeteede suudmed uhtliivaga, mille tõttu laevad ei saanud neisse merest sisse sõita. Lõpuks ka mere- ja jõesadamad vajasid süvendamist ning korralike sadamasildadega varustamist. Veeteed omasid Vene transiiditkaubanduse ajal XVI sajandil teostunud murrangu tagajärjel kaugelt suuremat tähtsust kui keskajal. Tallinna kaubandusliku osatähtsuse vähenedes ja Tartu transiiditkaubandusest peaaegu välja langedes leidsid Tallinna-Narva ja Tallinna-Tartu-Pihkva maanteed võrdlemisi vähest kasutamist. Eriti läänepoolsed kaubad, milledest nende raske kaalu tõttu maanteedel raskesti transporditavad, kuid hinnalt võrdlemisi odavad kaubad nagu sool ja heeringad, olid suures ülekaalus, suundusid Venemaale Narvast ja Nyenist algavate jõeteede kaudu. Vähe suuremat osa etendasid maanteed kaalult kergete, kuid seejuures

kallimate vene naha- ja kraamkaupade juures, mida maanteid mööda mõningal määral üle Narva ja Tartu Tallinna müügile toodi. Ent neilgi juhtudel kasustati peamiselt talveteid. Tallinna-Tartu-Pihkva maantee tähtsuse langus ilaneb muu seas õige kujakalt asjaolust, et lüübeklased ei osutanud nimetatud kaubatee vastu 1643.a. kaubanduslikel läbiraäkimistel vähematki huvi, nõudes aga samal ajal energiliselt soola ja heeringate Venemaale läbiveo vabaks andmist Narvas. Ka Tallinna kaupmehed näivad olevat viinud oma soola Venemaale eeskätt Narva ja Nyeni kaudu, mida näitavad pidevad konfliktid selles küsimuses Narva ja Nyeni raadidega. Üle Tartu kulgeva kaubatee tähtsuse languseks näivad oluliselt kaasa mõjunud sõjad Rootsi ja Poola vahel ning Tartu piirkonna ajutine eraldamine muudest Balti aladest Poola-Rootsi piiri läbi. Neil asjaoludel on täiesti arusaadav, miks maantee ja sildade parandamise küsimus ei kerkinud tol ajal päevakorrale nii akuutsel kujul kui veeteede korraldamise küsimus. Vähemalt ei leidu käsitletaval perioodil ainustki kaebust maantee ja sildade viletsa seisukorra üle, mis oleks esitatud kaupmeeste või ametivõimude poolt kaubandusolude parandamise sihiga. Kui see küsimus sajandi keskpaigu tegelikult kerkibki päevakorrale, siis põhjustas seda eeskätt posti- ja kühidiolude korraldamise vajadus. Vene tran-

1) Fries 342. Vt. ka Nestimaa kub. E. Oxenstierna kirjavah. ERkA ja Liivimaa kindralkub. G. Oxenstierna kirjavah. LRkA ERKA.

siitkaubandusega ühenduses leiab korduvalt mainimist vaid üks maantee-sild, kuid seegi asetses Venemaal ^{ühel} Luuga ^{haru} jõel Tesovo koolmel ¹⁾ (vt. kaart I).

Veeteede küsimus käesolevas peatükis jaguneb kolme ossa: 1) mereteede märkimine, 2) siseveeteede laevatavaiks muutmine ja 3) sadamate korraldamine.

Küsimus, millal Eesti vetes mereteede märkimine esmarandselt algas, pole veel täiesti selgitatud. Teada vähemalt on, et juba XV sajandi lõpul plaanitseti hansakaupmeeste poolt ehitada tuletorni Hiiumaale. Korrapärane veeteede märkimine permanentsete meremärkidega aga algas siin alles XVII sajandi keskel. Enamvähem üheaegselt tulid märkimisele Soome lahte s.o. linnadesse Tallinn, Narva, Wyen, Viiburi, Porvoo ja Helsingi ning Liivi lahte, s.o. Riiga, Pärnu ja Kuressaarde suunduvad ^(vt. kaart I) veeteed.

Soome lahe veeteede märkimise küsimus näib Tallinnas olnud päevakorral juba käsitletava perioodi algul. 1639.a. näeme tehtavat sealsete raele ettepanekut, leida isik, kes sügisöödel peaks möödasoitvate laevade tarbeks "auf den Pfeiler auf Dag-

1) Rootsi kaub.agent Novgorodis Adolf Ebers A.Oxenstiernalle 8. III 1647, Ox.saml.; A.Ebers Kristiinale 30.XII 1649, Muscovitica; E.Stenbock Kristiinale 2.V 1653, Livonica II 172 RA; Ph.Krusenstierni Märgukiri Kristiinale ja kommertskolleegiumile 10.VI 1653, ~~Tidskrift~~ ^{2A}; J.de Rodes A.Oxenstiernalle 22.IV 1653, Ox.saml.RA.

2) Andmed saadud prof.K.R.Melander'ilt Soomest.

dön" tulid. Raad asus seisukohale, et kuna Hiin tulest on võrd-
selt huvitatud ka Porvoo, Helsingi, Viiburi, Nyen ja Narva, siis
oleks vajalik küsida ka nimetatud linnade raadidelt, kas nad
on nõus osa tulepidamise läbi tekkivaist kuludest enda kanda
võtma. Ometi jäi kavatsitava Hiin tulepaagi ehitamine seda-
pukku teostamata.

Alles Eestimaa kuberner Erik Oxenstierna poolt võeti
Soome lahe meretee tähistamise küsimus tõsisemalt käsile. In-
formeerides keskvalitsust 1648.a. suvel olukorrast, ta mainib,
et laevasõit Tallinna, Narva, Nyeni ja Viiburi ning Lääne-Euroo-
pa vahel kandvat sageli Eestimaa rannikul laevade, kaupade ja
inimelude hukkamise näol raskeid kahjusid, sest et siin ei lei-
duvat tulepaake. Selle üle olevat juba korduvalt kaebust tõs-
tetud ja nõutud Hiinamaale ning Osmussaarele tulepaakide ehitamist.
Nende ülalpidamiseks võõrad kaupmehed olevat nõus maksma
teatavat maksu laevadelt ja kaupadelt. Oxenstierna ettepanek
tulepaakide ehitamise ja sel otstarbel laevade maksustamise
üle leidis Stokholmis pooldamist ning 8. augustil avaldas valit-

-
- 1) Tallinna rae prot. 10.V 1639, Ab 53 TLA.
 - 2) 1646.a. hukkus Hiin saare läheduses üks 60-sälitiseline laev, mis oli lastitud Tallinnas kroonu viljaga. (E. Oxenstierna tundmatu adressaadile 31.X 1646, Livonica II 424 RA). 1647.a. hukkus Setubal'ist Tallinna tulles (tõenäoliselt Osmussaare lähedal) üks 160-sälitiseline Hollandi soolalaev (E. Oxenstierna Kristiinale 12.X 1647, Livonica II 9 RA).
 - 3) E. Oxenstierna märgukiri Kristiinale (dateerimata, saabunud 2.VIII 1648), Livonica II 9 RA.

1)

sus sellekohase resolutsiooni.

Järgmise aasta laevasõiduhooaja algul Erik Oxenstierna alustas laialdast aktsiooni tulepaakide ehitamiseks. Kavas seisis tervelt kolme tulepaagi ehitamine, nimelt Hiiumaal, Osmussaarel ja Naissaarel. Kirjades Ingerima ja Soome kindralkuberneridele ta palus neid kaasa aidata, et kaubalaevade maksustamine tulepaakide ülalpidamise otstarbel teostuks kaubalinna-²⁾des korralikult. Analoogiliselt paljudele teistele valitsuse majanduspoliitilistele üritustele, ei läinud tulepaakidegi ehitamine ja selleks summade hankimine kaugeltki libedasti. Näitena, milliste raskustega Erik Oxenstiernal siin võidelda tuli, vaetleme lähemalt tema poolt Tallinna raega ses küsimuses peetud läbirääkimiste käiku. Raad osutus algul laevade maksustamise innustunud pooldajaks ning tema algatusel korraldati nõupidamine parajasti tol korral Tallinnas viibivate võõraste kipparitega. Ilmnes, et viimasedki olid nõus 8-riigitaalrilise maksuga igalt Tallinna saabuvalt ja sealt väljuvalt laevalt. Et aga võis ette näha, et sel teel laekuvaist tuludest ei jätku kahe tulepaagi (Hiium ja Osmussaarel) ülalpidamiseks, kerkis küsimus, kas peale laevade ei tuleks maksustada ka kaup. Küsimust arutati real nõupidamistel, millede tulemusena 1. mail pe-

1) Väljavõte Eestimaa kuberm. prot. 8. V 1649 (lisana E. Oxenstierna kirja juures P. Brahele 9. V 1649), Livonica II 424 RA.

2) E. Oxenstierna K. Mörnerile 29. IV ja P. Brahele Livonica II 424 RA.

9. V 1649,

tud koosolekul laidis raes pooldamist Erik Oxenstierna ettepanek maksustada kaubad läbiseigi 3 vasköörilise maksuga iga tollimaksu riigitaalri kohta, kusjuures laevadelt ei tuleks võtta üle 8 riigitaalri. Vana kombe järgi raad tahtis sellest teatada ka gildivanemaile. Samuti leiti, et Tallinn peab saama kindlustuse, et teised linnad on nõus sama suure maksuga.

Asi võttis aga ootamatult halva pöörde. Kõigepealt taganesid Tallinna sadamas väljasõidu luba ootavad võõrad kipparid oma varemalt avaldatud seisukohtadest. Nad väitsid 7. mail raes ees, et nad polevat kunagi nõus olnud 8-riigitaalrilise maksuga ega üldse avaldanud soovi mereteel märkimiseks, mille järgi nad erilist vajadust ei tundvatki. Pealegi maksvat Riiga sõitvad laevad hoopis madalamat maksu tulepaakide heaks. Lõpuks nurisesid nad nende kiinnipidamise üle soodsa tuulega ning nõudsid väljasõiduluba. Kipparite eeskujust julgust saades ka Suur Gild protestis nüüd kaupade maksustamise kavatsuse üle. Neil asjaoludel tegi raad Erik Oxenstiernale ettepaneku lükata tulepaakide küsimuse kuni järgmise aastani edasi, et oleks võimalik koguda andmeid, kuidas see küsimus mujal on lahendatud. Vajalike andmetega varustatult olevat võimalik ka võõraste suhtes kindlamalt esineda. Rae ebakindlus ses küsinu-

1) Tallinna rae prot. 27. IV 1649, Ab 61 TLA.

2) Tallinna rae prot. 1. V 1649, Ab 61 TLA.

3) Tallinna rae prot. 7. V 1649, Ab 61 TLA.

ses võivat kõigutada usaldust tema vastu.

Selline rae seisukoht oli Erik Oxenstiernale täiesti vastuvõetamatu, sest see oleks võib-olla tähendanud algatuse täielikku nurjumist ja peale selle olnud raskeks hoobiks nii valitsuse kui tema enda prestiižile. Talle oli selge, et seisukorra võis päästa üksnes tema kui valitsuse esindaja kindel esinemine. Tehes raele tema meeleamutuse pärast kibedaid etteheiteid, ta mainis, et eeskätt rae algatusel olevatki ta riigivalitsuselt vastava resolutsiooni hankinud. Sellele toetudes polevat tal üldse vajalik raega läbirääkimistesse laskuda. See olevat tema poolt toimunud vaid tihedama koostöö ja üksteisest arusaamise sihiga. Raed nähtavasti arvavat, et Kuninglik Majasteet peaks laskma endale tema poolt ette kirjutada, milliseid makse kuskil määrata. Lõpuks ta teatas, et tema otsus eelolevaks sügiseks mereteel märkimisega algust teha, olevat kõigutamatu. See pärast määraku raed oma täisvolilised esindajad, kelledega ta võiks selles küsimuses asja lõplikuks otsustamiseks nõu pidada.

Kuberneri kindel esinemine päästis seisukorra. 8. mail peetud koosolekuks said rae esindajad raelt küll veelgi korralduse püüda mõju avaldada, et asi edasi lükataks. Kuid nähes kuberneri kindlat seisukohta, piirdusid läbirääkimised vaid maksustamise viiside üle. Siin Erik Oxenstierna nõustus kaupade asemel laevade maksustamisega. Esialgse kokkuleppe järgi otsustati laevu maksustada järgmiselt: 20 - 50 sälitiselised laevad 4 rthl

50 - 100 söl. - 6 rtlr, 100 - 150 söl. - 8 rtlr ja 150 - 200 söl. - 10 rtlr. Lõpliku redaktsiooni järgi kujuneks maks siiski tunduvalt madalamaks. Nii ^{tuli} ~~oleks~~ 20 - 50 söl. laevadelt ~~tulnud~~ maksta 3 rtlr, 50 - 100 söl. - 4 rtlr, 100 - 150 söl. - 5 rtlr. ja 150 - 200 söl. - 6 rtlr, nii Tallinna saabumisel kui siit väljudes. Üksnes Rootsi ja Soome vahel ühendust pidavad laevad pidid paagimaksust vabad olema, sest neil polnud Hiin tulepaagi¹⁾ gist mingit kasu.

Nüüd näis Erik Oxenstiernal raskem osa ülesandest lahendatud olevat. Ta kirjad Per Brahele ja Kristiinale on täis optimismi. Paagi ehitamise ühe aasta võrra edasilükkamise kohta arvas ta, et ehkki sellest vajalike ettevalmistuste tegemise mõttes võiks olla kasu, olevat oneti karta, et selle aja jooksul võidakse välja mõelda niipalju uusi vastuväiteid, et asjast siis veel vaevalt midagi välja tuleks. Tulepaagi maks algul näivat tööpoolest koormavana, kuid polevat ^{karta} kahtlust, et kipparid ei oskaks edaspidi prahiveo lepingute sõlmimisel võtta kaupmeestelt sellist hinda, mis tesuks tulepaakide maksu arvel tehtavaid väljaminekuid. Kaupmehed onakorda võivat mereteede märkimise läbi saavutada kergendust kaupade kindlustuspreemiade alanemise-

1) Tallinna rae prot. 8.V 1649, Ab 61 TLA; väljavõte Eestimaa kub. val. prot. 8.V 1649 (lisana E. Oxenstierna kirjade juures Kristiinale 12.V ja P. Brahele 9.V 1649), Livonica II 9 ja 424 RA.

se läbi. Edasi kuberner mainib, et ta on astunud muidki vajalik-
ke samme. Nii olevat ta informeerinud kuninganna otsusest tule-
paakide ehitamise kohta Narva, Nyeni, Viiburi, Porvoo ja Helsingi
raade, teinud korraldusi suure raudpanni, kivisöö ja põletispui-
du muretsemiseks. Ta lootvat kindlasti, et kui vaid paagirahad
korralikult ning õigel ajal laekuvad, siis saab esimene tule-
paak juba kõnesoleval aastal laevadele teed näitama. ¹⁾

Jõudnud Tallinna raega laevade maksustamise asjus kokku-
leppetele, Erik Oxenstierna asus Hiiumäe tulepaagi ehitamiseks vaja-
likke ettevalmistusi tegema. Et Hiiumäe oli läänitatud Jakob
De la Gardie'le, siis kõigepealt oli vajalik saada viimaselt
nõusolek. Nõusolek saadigi. Ainult De la Gardie keeldus osa
võtmast paagi ehituskulude kandmisest, mis olevat võrdlemisi
suured. Sõrve ja Ruhnu tulepaakide inspektor Stegeling'ilt
saadud andmete kohaselt pidi tulepaagile aastas vähemalt loo-
sälitist kivisütt kuluma, kusjuures kivisöö sältis maksis 20
riigitaalrit. ²⁾

Tulepaagi ehitamise ja edaspidise korrashoiu usaldas
Erik Oxenstierna Evert Dellinghusenile. Viimane tutvus suve
algul tulepaagi ehitamise võimalustega Hiiumäe saarel, kusjuures
selgus, et selle asukohaks on kõige sobivan sama paik, kus juba
kunagi varemini oli paak seisnud. Ka ilanes, et kohapeal on

1) E. Oxenstierna Kristiinale 12.V ja P. Brahele 9.V 1649, Livoni-
ca II 9 ja 424 RA.

2) E. Oxenstierna J. De la Gardiele 9.VI ja viimase mõisavalit-
sejale Hiiumäel 12.VI 1649, Livonica II 424 RA; J. De la Gardie
E. Oxenstiernale 28.VI 1649, Ox.saml. RA.

võimalik saada ehitusmaterjale ja põletispuitu. 13.juunil sõl-
 mis kuberner Dellinghuseniga Hiiu tulepaagi ehitamise ja val-
 gustamise korraldamise üle lepingu. Tulepaak tuli ehitada Del-
 linghuseni poolt ette pandud kohale. See pidi tegevust alustama
 1.augustil ning lõpetama detsembri lõpul. Paak tuli igal õhtul
 aegsasti ,enne hämariku tulekut süüdata ning heleda tulega
 kuni täielise päevavalgeni põlemas pidada. Kõige pimedamal
 ajal, eriti pilves ilmadega tuli paaki 33-päev läbi põletada.
 Kuna meresõitjad olid kaevanud, talupojad tegevat endi rannas
 asuvate lubjaahjude põletamisel tuld, mis laevu eksiteele vii-
 vat, siis tuli Dellinghusenil ka valvata, et selliseid tulesid
 edaspidi rannas ei põleks. Palgaks määrati Dellinghusenile
 200 riigitaalrit aastas, peale selle 60 riigitaalrit tasu maki-
 miseks kahele sulasele, kes teda pidid abistama. Kõik tulepaa-
 kide ehitus- ning põletismaterjalid lubati anda riigi poolt.
 Jakob De la Gardie mõisade valitsejat paluti kaasa aidata
 paakide ehitamisel ja ehitusmaterjalide hankimisel.¹⁾

Dellinghusen täitis oma ülesande esimese osa tõenäoliselt
 õigeaegselt. Kuid tulepaak ei saanud kaugeltki ettenähtud kuu-
 päeval tegevust alustada. See põhjustas kipparite põhjendatud
 nurinat, kes kaebasid, et paagiraha olevat liig kõrge ning mere-

1) E. Oxenstierna J. De la Gardiele 9.VI ja tema mõisade valit-
 sejale 12.VI^{ning} leping E. Dellingshuseniga 13.VI 1649, Livonica
 II 424; Fries 342.

tee seejuures endiselt märkinata. Erik Oxenstierna palus Soome ja Ingerimaa anetivõime sealsetesse linnadesse sõitvaid kippareid rahustada, sest vististi juba septembri keskpaigast peale algavat Hiiumaa tulepaak tegevust. See olevat viibinud sõetel-¹⁾limise täitmise hilinemise tõttu. Kivisüsi nimelt oli tellitud Madalamadest. Tõenäoliselt oktoobris alustas Hiiumaa tulepaak tegevust, sest ^{et} Dellinghusenil siis õnnestus osta Hindrich Ste-²⁾geling'ilt Sõrve tulepaagi tagavaradest 6 säilitist kivisütt.

Nagu ilmneb säilinud 1651. ja 1652. a. tulepaagirahade aruandest, laekus ühe tulepaagi ülalpidamiseks küllaldaselt tulusid. Nende aastate jooksul saadi Tallinna, Narva, Nyeni ja Helsingi sõitvailt ja sealt väljuvailt laevadelt kokku 1909 taalrit. Kulu oli aga samal ajal 1601 taalrit. Seega oli ülejääk kahe aasta kohta 308 taalrit. Paagimeistriks oli neil aastail keegi T. Cornelissen. 1651. a. sõlmiti Tallinna kodaniku Melcher Lohman'iga Hiiumaa tulepaagile igal aastal vajaliku kivisüsi mu-
retsemise kohta leping. Et vältida tulepaagi tegevusse astumise hilinemist, sõlmiti lepingus, et süsi tuleb igal aastal mõnes paagile lähemas sadamapaigas hiljemalt Jakobipäevaks üle anda. Kaubanduse ja laevasõidu elavnemise tõttu suurenenud paagitulud põhjustasid 1653. a. jälle ettepanekute tegemist Naissaare

-
- 1) E. Oxenstierna Viiburi maapealik J. Rosenhanale ja Ingerimaa k. kub. K. Mörnerile 25. VIII 1649, Livonica II ~~524~~ 424 RA.
2) E. Dellinghusen E. Oxenstiernale 3. X 1649, Ox. saad. RA.

ja Osmussaare tulepaakide püstitamise kohta. Talliana tolli-
 ülem Georg Glottaw pidas soovitavaks, et paagitulude ülejäägid
 kindlasti säilitataks selleks otstarbeks, sest alaliselt raha
 vajav riigikassa kasustaks need muidu oma puudujääkide katteks.
 Näib aga, et paar aastat hiljem alanud Vene-Rootsi sõda tõmbas
 Naissaare ja Osmussaare tulepaakide ehitamise kavadest kriip-
 su läbi.

Hiiu tulepaagi täpsat asukohta allikad otse ei maini.
 Kõigi tunnusmärkide järgi näib kindel, et see asetses praeguse
 Kõpu tuletorni kohal n.n. Tornimäel. Sellel kohal märgib tule-
 paagi olemasolu ka üks 1704.a. pärit Hiiumaa kaart.
 2)

Liivi lahte suunduva meretee märkimine algas juba paar
 aastat varem. Algatus sündis eeskätt Riia laevasõidu huvides,
 kuid ettevõtte tuli loomulikult kasuks ka Pärnu ja Kuressaare
 kaubandusele. Ehitusele tulevad tulepaagid asetsesid praeguse
 Eesti Vabariigi piirides, nimelt Saaremaal Sõrve poolsaare
 tipus ja Ruhnu saarel. Tulepaakide püstitamise vajadusele juh-
 tisid 1645.a. lõpul Liivimaa kindralkuberner Gabriel Oxenstier-
 na tähelepanu Riiaiga ühendust pidavad madalmaade kipparid. Nad

1) Hiiu tulepaagi tulude-kulude aruanne 1651-1652, Livonica
 II 250 RA; G. Glottaw E. Oxenstiernale 7.XII 1653, Ox.saml.RA;
 E. Oxenstierna leping M. Lohman'iga 26.VIII 1651, ERKA A 59
 ERKA.

2) Ariste 44-45. Nimetatud kaarti hakati koostama 1650.a.

3) Pärnu sõitvate laevade maksustamise kohta tulepaakide ülal-
 peeks leidub andmeid Liivi- ja Ingerimaa tolliaruannetes
 1649-1658, LRKA XXI 143-148 ERKA.

kaebasid, et pimadail õil olevat Kuramaa ranna ja Saaremaa vahel
 heit väga ohtlik läbi sõita, mispärast olevat äärmiselt vajalik
 kõige kardetavamaile kohtadele valgustatavaid meremärke püs-
 titada. Kui heita pilk Balti mere kaardile, siis ilmneb kohe, et
 kaebused olid täiesti põhjendatud. Nimelt takistavad sissesõit-
 tu Liivi lahte kaks kaugele merre ulatuvat liivaseljandikku.
 Neist üks asetseb Sõrve poolsaare tipus (Sõrve sääre), teine
 Kuramaa rannas Kolka maaninas (Kolka saar). Pimadal ajal pidi
 nendevahelisel mereteel peaaegu võimatu olema orienteeruda.
 Kipparitega korraldatud nõupidamisel leiti, et piisavalt kahe tu-
 lepaagi ehitamisest - üks Sõrve säärele ja teine Ruhnu saarele.
 Esimene näitaks laevadele teed nende lääne poolt Liivi lahte
 sissesõidul, teine - sealt väljumisel. Paagid võimaldaksid lae-
 vadele hädahutult Kolka liivaseljandikust mööduda. Oxenstierna
 pooldas ettepanekut täiel määral ning asus kohe tulepaakide
 püstitamiseks ettevalmistusi tegema.

Kõigepealt kindralkuberner pöördus riigivalitsuse poole
 ehitusloa ja vajalike summade saamiseks. Oma kirjale ta lisan-
 1)
 des ehitatavate tulepaakide joonised. Neil kujutatud paagi kon-
 struktsioon koosneb pikast rüdvast, mille tipus asetseb rauast
 tulenõu, ning kõrgeest tugialusest, millel posti võib vinna ku-

1) G. Oxenstierna Kristiinale 25.XI, 9. ja 23.XII 1645, LRKka III
 4 ERKA.

gi arvamine oli, et tulepaak ei tule ehitada mitte poolsaare tipus asetseva kantsi juurde, nagu kuberner ette nägi, vaid pool miili rannast eemal asuvale saarekesele. Kindralkuberner oli Rodenburgi kui asjatundja ettepanekuga nõus ning tegi ka Anders Erikssonile sellekohase korralduse. Kogu järgneva kevade ja suve korrespondeeris kindralkuberner Saaremaa kuberneriga, Ruhnu saare läänihärra admiral Karl Karlsson Gyllenhielmi ja Ruhnu kirikuõpetaja Ambjörniga ehitusmaterjali ja puustite hankimise ja kohaleveo üle, kuni kõik vajalik oli valmis.¹⁾ Kuid ikka puudus veel ehitusmeister. Küll oli peetud läbirääkimisi mõnede madalmaalastega ja antud mitme poolsid²⁾ lubadusi meistri muretsemiseks. Kuid veel augusti teisel poolel oli ehitus alganata. Viimaks läkitati Rodenburg koos Riia linnuse puusepaga teele, et püstitada tulepaake Sörvel ja Ruhnu saarel.

Tulepaakide ehitamine algas septembri teisel poolel. Puutöö teostas Riia linnuse teenistuses seisev madalmaalasest puusepp Rodenburgi juhatusel. Lihttööliseks andis Anders Eriksson Kuressaare garnisonist 24 sõdurit. Peale selle kasustati veel kohalike talupoegade abi ehitusmaterjali ja süte veol. Ehituse- ja materjalikulu ulatus umbes 370 rtkr. Sellest sum-

1) G. Oxenstierna A. Erikssonile 20. III (2 kirja), 3., 15., 17. ja 24. IV 1645, Ruhnu saare valitsejale 20. III, K. Gyllenhielmile 28. III, Ambjörnile 12. ja 25. IX ning J. Rodenburgile 22. VIII 1646, LRKka III 4 ERKA.

2) G. Oxenstierna A. Erikssonile 8. ja 29. V, 3. VI, 17. VII, Kristiinale 18. VI ja J. Rodenburgile 22. VIII 1646, LRKka III 4 ERKA.

mast üksnes rauast tulepesad maksid 98 rtlr. Oktoobri esimesel
 poolel näib valmis saanud Sôrve paak ja vähe hiljem ka Ruhn-
 ona. 1. oktoobrist peale hakati maksustama Riiga, Pärnu ja Ku-
 ressaarde sõitvaid ja sealt väljuvaid laevu 4 riigitaalrilise
 maksuga lastilt. Kokku saadi sama aasta lõpuks 46 saabuvalt
 ja väljuvalt laevalt 184 rtlr. Tulepaakide inspektoriks palga-
 ti Heltscheri ettepanekul Riia kodanik Hinrich Stegeling. Töö-
 tasuks määrati temale kunnagi tulepaagi kohta 400 rtlr aastas
 ning peale selle sõudekuludeks 100 rtlr, kokku 500 rtlr. Sellest
 summast pidi ta aga ka oma abilistele palgad maksma. Ise pidi
 ta alaliselt ühe paagi juures - soovi järgi Sôrvel või Ruhnul
 - valvet pidama. Teise paagi järelevaatajaks pidi ta palkama
 usaldatava abilise. Paagid pidid igal aastal tegevust alustama
 1. augustil ning lõpetama viimasel detsembril. Tavaliselt tuli
 paaki valgustada heleda tulega videviku algusest kuni järgmi-
 se päevavalgeni. Kuid lühikeste ja sobaste päevadega, eriti
 udu ja tormi ajal pidi paak 24 tundi vahetpidamata põlma.
 Stegelingi ülesandeks oli ka valvata, et paagi raud- ja puuosad
 alati korras oleksid ning et viimased ei süttiks maha pudene-
 vaist sütest. Stegelingile kindralkubernerilt antud juhised
 sisaldasid peale muu veel korralduse, et ta ei võimaldaks Ruhn-
 nu ranna läheduse või Sôrve sadamasse toraivarju tulevate
 laevade meeskondadele harrastada salakaubandust kohalike el-
 nikega. Kuivõrd vastutusrikkaks loeti paagiinspektori ametit,

ilmaneb Stegelingile antud instruksioonist, mille järele ta vastutab oma eluga juhul, kui tema hooletuse läbi laevaõnnetus peaks juhtuma.

Kuberner Anders Erikssonile ja Anbjörnille korralduseks Olles sel viisil korraldanud tulepaakide ehitamise ja tegevusse rakendamise, Gabriel Oxenstierna tegi Rootsi residentide Helsingöris, Magnus Durelius'ele, korralduse, informeerida läbi Öresundi sõitvaid laevu tulepaakide asukoha ja valgustamise aja suhtes. Kuid ootamatult tekkisid mõningad takistused, mis sundisid paakide valgustamisega viivitama. Sügiseste tormide alates ilanes, et Sôrve tulepaagi asukoht on õnnetult valitud. Madal saareke, millele see oli püstitatud, ujutati tormide ajal üle, nii et oli karta paagi kokkuvarisemist. Samal põhjusel polnud võimalik sinna ka paagivahi maja ehitada. Sellepärast novembri algul kindralkuberner andis Anders Erikssonile korralduse tuua tulepaak kiires korras saarekeselt Sôrve randa ning püstitada seal mõnes sobivas paigas. 19. novembril oligi see uues kohas taastatud, nagu vajalikud hoonedki paagivahi ja süite jaoks. Teine takistus tekkis sobiva põletismaterjali puudumisest. Selgus, et tellitud kivisüsi oli tulepaagi jaoks liiga peen. Süsi saadeti Riiga, et seda seal seppadele ära müüa. Et ka puusöe tagavarad ruttu lõppesid, siis tarvitati valgustamiseks kuiva puitu.

Algul teostus paakide põletismaterjalidega, s.o. kivi- ja puusüite ning põletispuudega varustamine kohalike riigiametni-

ke korraldusel. Nii tellis Bengt Oxenstierna 1646. a. Rootsi Helsingöri residendi kaudu 20 -- 30 silitist kivisütt. Samal ajal tegi kindralkuberner Anders Erikssonile ja Ambjörnile korralduse osta või lasta kohapeal põletada puusütt ning ehitada nende hoiuks paakide juurde sobivad kuurid. Hiljem langes põletismaterjali muretsemise kohustus Stegelingile. 2500-riigitaalrilisest summast, mis temale tolliinspektori poolt kahes osas - mais ja sügisel - välja maksti, pidi jätkuna nii põletismaterjaliks kui palkadeks. Vaadeldes tulepaakide tegevuse rahalist aruannet aa. 1646 - 1648 näeme, et lõviosa kuludest läks kivisöele, mis oli võrdlemisi kallis. Kolme aasta kohta (esimene aasta oli poolik) kulutati 142 silitist kivisütt 2782 riigitaalri eest ning 465 riigitaalri eest põletispuid. Et põletismaterjali kulu oli väga suur, ilaneb ka ühest teatest kindralkubernereri kirjavahetuses 1646. a., kus mainitakse, et kuni 18. detsembrini, s. o. umbes ühe kuu jooksul, kulutati peale süte 20 sülda puitu ning kuni kuu lõpuni arvati minevat veel 30 sülda. Kivisöe kalliduse tõttu peetigi vajalikuks nendega kokkuhoidlikult ümber käia ning selleasemel rohkem puitu tarvitada. Viimaste hinnaks oli 1646. a. andmeil 1 riigitaalri süld.

Paakide väljaminekud, nagu juba eelpool mainitud, loodeti katta Riiga, Pärnu ja Kuressaarde sõitvate laevade maksustamise teel. Paagiraha oli laevalasti kohta 4 riigitaalrit, milline maks oli tunduvalt madalam, kui Soome lahe sõiduteel 1649. a.

kehistatud maks. Sellegipärast kuuldus selle üle kipparite poolt algul nurinatki. Kuid kindralkuberner lootis, et see peagi vaibub. Kolmel esimesel aastal saadi laevadelt paagiraha järgmiselt: 1646.a. (3 kuu jooksul) 46 laevalt 184 rtlr, 1647.a. 452 laevalt 1808 rtlr ja 1648.a. 478 laevalt 1912 rtlr. Et paakide jooksvad kulud ulatusid umbkaudu 2000 riigitaalrile aastas, siis tulud ja kulud polnud kolmanda tegevusaasta lõpuks veel täiesti tasakaalus. Kuid seda nähtavasti loodeti hiljem saavutada.¹⁾

Ometi selgus, et Sõrve ja Ruhnu tulepaakidest siiski täiesti ei jätku Liivi lahe suus meretee märkimiseks. Seepärast mõned aastad hiljem Riia raad algatas omal käel Kolka neemele (Domesnäs) tulepaagi ehitamist. Sellegi tulepaagi ehitamise küsimus polnud täiesti uus. 1636.a. tahtis aadlik Hermann Oetken omal kulul tulepaaki ehitada. Et ta aga kavatses maksustada möödasoitvaid laevu 20-riigitaalrilise maksuga, ei nõustunud Riia linn sellega.²⁾ 1651.a. Riia raad pidas läbirääkimisi Dundaga omaniku Friedrich Bilau'ga Kolka tulepaagi ehitamise üle. Ta pöördus riigivalitsuse poole paagi heaks laevade mak-

1) G. Oxenstierna A. Erikssonile 12. ja 25. IX, 7., 16., 17. ja 30. X, 4., 5., 20. ja 26. XI, 4. ja 18. XII, M. Dureliusele 12. IX, 17. X, 20. XI, Kristiinale 2. IV, 23. IX, K. Gyllenhielmile 4. XI 1646, LRKkA III 4 ERKA; G. Oxenstierna ja P. Heltscheri instruksioon H. Stegelingile 8. X 1646, Rootsi kammerkolleegium H. Stegelingile 8. VII 1648, Sõrve ja Ruhnu tulepaakide rahaline aruanne 1646 - 1648.a. kohta (ärakirjad), ERKkA A 950 ERKA.

2) Riia raad oma Stokholmi saadetavale saadikule 11. IV 1636,

~~Kuuseres Ratsershiiv IV 12 6^a RPVA~~

Väline Raearhiiv RPVA.

sustamiseks nõusoleku saamiseks. Valitsuselt järgmisel aastal saadud vastuses kiideti algatus põhimõtteliselt heaks ning soovitati Bilanga vastav kokkulepe sõlmida, kuid hoiatati laevade liig kõrgelt maksustamise eest. Näib, et enne Vene-Rootsi sõja puhkemist siiski ei jõutud ehitust teostada.

Mereteede märkimise kõrval asuti käsitletaval perioodil ka tähtsamate Eesti siseveeteede korraldamisele. Siin esikoht kuulub Üritustele, mis olid suunatud tähtsa Narva jõe veeteede laevatavaks muutmisele. Ehkki Narva jõe osatähtsus oli Tartu laokoha languse tõttu XVII sajandil tunduvalt suurenenud, ei saanud seda kaugeltki pidada eeskujulikuks veeteeks. Kaupade transpordile olid suureks takistuseks kõigepealt Narva juga ja kärestikud, mis sundisid merest jõgepidi Narva linna alla veetud kaupu siin maha laadima, voorimeestega kärestikest ja koskedest mööda Kulgu sadamasse vedama ning seal vähemal määral laevadele või vene lotjadele laadima. Kuid selle kui paratamatuse-

- 1) Riia raad Ulenbrockile 19. XI 1661, Kristiina Riia raele 5. VI 1652, ~~Äusserees Ratsenriv RPA~~, Väline Ratsenriv RPVA.
- 2) Baltimere laevasõidu huvides tõsteti 1646. a. madalmaade kipparite poolt küsimus ka Öresundi läheduses Lindigen'is asetsevate tulepaakide uuesti süütamiseks. Nimetatud kaks taani kuninga Kristian IV korraldusel 1635. a. ehitatud, kuid pärast selle piirkonna rootslaste poolt vallutamist mitte enam uuesti tegevusse rakendatud tulepaaki võimaldasid hädahoitult Öresundi sisse sõita. Riia kindralkuberner palus riigi tollide üleminspektor Marten Leijonsköldil selle vajaduse korraldamiseks pöörduda kuninganna poole. G. Oxenstierna M. Leijonsköldile 16. X 1646, LRKkA III 4 ERKA; Nilsson ja Asbrink 295.
- 3) Ka Joala küla talupoegadega, kellele kuulus vanast ajast peale õigus tegelda kaubaveoga Kulgu ja Narva sadama vahel.

ga tuli leppida. Pealegi, kui asja teisest küljest vaadelda, siis suurelt osalt just eelmainitud looduslikule takistusele võlgnebki Narva oma laokoha positsiooni. Palju tõsisemaks looduslikuks laevasõidu takistuseks loeti jõesuudme ummistumist uhtliiva läbi. Vaadeldes Narva elavat merekaubandust keskajal ja Vene okupatsiooni aastail 1558 - 1581 kahtlemata tekib väärkujutlus Narva jõe suudme seisukorrast. Et igal aastal sõitis Narva alla rohkesti Lääne-Euroopa laevu ja 1574.a. Rootsi väejuhatuse poolt Narva alla tehtud retke puhul ei õnnestunud jõe suuet sulgeda isegi 3 laeva uputamise teel, siis paistab, nagu¹⁾ olnuks suudme sügavus täiesti rahuldav. Seda see igatahes polnud ei keskajal ega XVI sajandil. Juba keskajal jäid suuremad laevad peatuma reidile, kus neilt kaubad läbier laaditi vähemai-
le laevadele. Kuid ka vähemad laevad olid sunnitud kasutama²⁾ lootside abi. XVI sajandi keskpaigas mainitakse, Narva jõe suue olnud nii madal, et sealt saanud jõkke sisse sõita ainult 3 - 4-küünralise süvisega laevad. Võrdluseks olgu tähendatud, et Viiburi sadamasse pääsesid samal ajal³⁾ sisse 6 - 6 $\frac{1}{2}$ küünralise süvisega laevad. Parem polnud olukord ka sajandite vahetusel. XVII sajandi keskpaigas, nagu see ilaneb paljudest kaebustest, näib suudme seisund olevat veelgi halvenenud.

Et suudme süvendamiseks ja pidevaks korrashoiuks tolle-

1) Tawaststjerna Pohjoismaiden sota I lo7.

2) Süvalep 286.

3) Ruuth Viipurin kaup.hist. I 267.

aegsete primitiivsete tehniliste võimaluste juures pundusid väljasaated, siis kasustati laevasõidu võimaldamiseks järgmist abinõusid: 1) läbi suudmes asetseva liivamadaliku merre viiv vähe sügavam, kuid seejuures võrdlemisi kõver voolutee märgiti ära vaiade või poidega (Seetonne), 2) peeti ametis sõiduteed tundvaid lootse ning 3) reidile ankrusse jäävate suuremate laevade lossimiseks ja lastimiseks ühes kaupade linna ja reidile veoga kasustati vähemaid laeva ja praame. Kuid need hädavajalikud vahendid sattusid sõja ja kaubandusliku seisaku läbi XVI sajandi lõpul ja XVII algul pikemaks ajaks korratusse. Alles XVII sajandi 30-ndail aastail näeme tehtavat tõsisemaid katseid nende uuesti sisseseadmiseks. Et sellekohased katsed polnud eriti edukad, näeme asjaolust, et 40-ndate aastate keskel polnud Narvas ainustki lossimislaeva ning jõe suue oli märkimata. Ka lootside küsimus polnud leidnud täiesti rahuldavat lahendust, sest 40-ndail aastail oli vaid üks loots ametis ning lootsipaadi sõudjaks kasustati nelja Kudruküla talupoega. Philip Krusenstierni arvates oleks tulnud vähemalt kolm lootsi

- 1) Kuninglike komissaride resolutsioon Narva raele 27.II 1598, I 51 NLA; Narva raad hertsog Karlile 12.III 1600, Livonica II 205; G. Adolf Narva asehaldur Anders Erikssonile 15.XI 1623, R.reg. 1623 RA; P. Alebeck B. Oxenstiernale 7.VI 1641, LRKkA XVIII 12 ERKA; A. Oxenstierna instruksioon A. Spierinck'ule (dateerimata), eestkostevalitsuse instruksioon A. Spierinck'ule 14.III 1635, Tidd. arch. JA.

B. Oxenstierna P. Alebeck 1641

3) Narva rae tulude-kulude arve

ametisse seada.

Et Narva jõe suudne seisund sajandi keskpaigu ennem halvenes kui paranes, samal ajal aga uus aktiivne transiitkaubanduspoliitika onistas suure tähtsuse siinse veetee korraldamisele, siis 40-ndail aastail hakati tõsisemalt otsima teid, kuidas viga parandada. Esimesed sammud sel alal aga polnud tehtud suudme süvendamise, vaid ajutise abinõu - lossijate muretsemise suunas. Lossijate muretsemise küsimus tõusis aktuaalsemalt peavakorrale 1641.a., millal mõned reidile ankrusse jäänud laevad sattusid kaupade lossimise vahendite puudumise tõttu hädasse. Kohalikud ametivõimud, kellede õlgadel lasus teatav vastutus transiitkaubanduse edendamise eest, ei leidnud muud abinõu, kui riigivalitsuselt lossimislaevu küsida. See katse aga tõenäoliselt ebaõnnestus.²⁾ Kaks aastat hiljem Narva raad saatis ühe isiku Soome ülesandega osta sealt üks lossimiseks sobiv laev. Millegipärast aga ei õnnestunud saada laeva ei sel ega kahel järgnevalgi aastal. Vahepeal kasustati üritavate lossijate abi.³⁾ Viimaks 1646.a. Narva raad laskis ehitada esimese lossija.

Laev sai nimeks "Narva", mahutas 35 sälitist ja maksis 3023 vasktaalrit. Et ta oli suurem hiljem ^{soetatud} eetatud laevadest, siis

1) Ph. Krusenstierni märgukiri eestkostevalitsusele 29.VIII 1643, (Ärak.), Nordinska saaml. L 161 vol. 61 UUB.

2) N. Mannersköld eestkostevalitsusele 19.II 1641, Livonica II 196 RA; P. Alebeck B. Oxenstiernale 7.VI 1641, LRKkA XVIII 12; B. Oxenstierna P. Alebeck'ile 19.VI 1641, LRKkA III 2 ERKA.

3) Narva rae tulude-kulude arveraamat 1638-1652, I 122 NLA.

kutsuti teda tavaliselt "suureks lossijaks." Järgmisel aastal raad laskis ehitada teise lossija, mis tuli maksma 900 taalrit. Kaubanduse ja laevasõidu elavnedes oli tungiv vajadus lossijate arvu veelgi suurendada. Seepärast ehitati 1649. a. koguni kaks uut suuti, mis kokku läksid maksma 2503 taalrit, ja järgneval aastal veel üks, mis maksis 1020 taalrit. Viimane kandis nime "Jäger." Teiste lossijate nimed olid: "Simpe", "Bulle", "Laxsz" ja eelnimetatud "Narva."

Lossimislaevade meeskonnad koosnesid kaptenist, tüürimehest ja laevameestest. Tavaliselt oli igal laeval kapten ja 4 madrust. "Narval" peale selle oli paaril aastal ka tüürimees. "Jägeril" näib peale kapteni olnud 3 madrust. Koosseisude suurus siiski vahel muutus. Palka said - kapten 12 - 13, tüürimees 12 ja madrused $8\frac{1}{2}$ - 9 vasktaalrit kuus. Seda makseti meeskonnale keskmiselt 10 kuu eest aastas. Tegelik navigatsiooniaeg aga oli vähe lühem, alates aprilli keskpaigu või mai algul ning lõppedes novembri keskpaigas või lõpul, pikema sügise puhul ka vähe hiljem.

Enkki linna lossimislaevastik oli nüüd võrdlemisi arvukas, tuli veel mõnigi kord abiks võtta soome suute, kes pidid lossimisõiguse eest linnale tasu maksma. Lossijate kohta tõotati 1647. a. välja kindel lossimise taks, et vältida nurinat.

Algul näis, et lossimislaevad võivad anda linnale isegi puhaskasu. Juba kolmanda (s. o. 1648.) tegevusaasta lõpuks olid

laevad nii palju teeninud, et nii jooksvad kui ehituskulud liigikendu kattusid. Üksikute aastate kohta oli bruttotulu terveis taalreis - 1646.a. 249 t., 1647.a. - 1905 t., 1648.a. - 3765 t. Uute lossijate ehitamine 1649. ja 1650.a. aga koormas lossijate eelarvet korraga liiga tugevasti. Sellele lisaks hakkasid laevad peagi nõudma kulukaid remonte. Ehkki laevad tublisti teenisid, püsis puudujääk kuni 1654.a. Kuid ka lossijad ^{ise} hakkasid üksteise järel reast välja langema. Nimelt oli 1653.a. Narva-Ivangorodi silla ehitustööde juures hukkunud laev "Simpe" ning järgmisel aastal müüdi "Jäger" 849 t.eest, sest ta korrashoiukulud ületasid temast saadava tulu. Lisaks sellele suurim lossija "Narva" sai hooletu ümberkäimise tõttu nii raskesti viigastada, et ta jäeti käigust ära ning tema varustus jaotati teiste laevade vahel. Seega jäi järele veel ainult kaks laeva - "Laxsz" ja "Bulle". 1657.a. mainitakse veel ainult esimest kahest.¹⁾ Mõned aastad hiljem aga polnud linnal enam ühtegi lossijat järel.²⁾

Kogemused näitasid, et lossimislaevade kasutamise teel polnud Narva jõe veetee korraldamise küsimus kaugeltki rahuldavalt lahendatud. Kõigepealt püsis jõe suue endiselt süven-

1) Andmed lossijate kohta on võetud Narva rae tulude-kulude arveraamatust 1646-1657, 1638-1652 ja 1644-1652, I 121, 122 ja 123 NLA.

2) Narva raad oma Stokholmis viibivale saadikuile L. Numensile ja U. Herbersile 11. XI 1662, I 65 NLA.

damata, teiseks - lossijatele rae poolt pandud lootused osutusid petlikeks ning kolmandeks - reidile ankrusse jäämine oli laevadele tormi puhul väga ohtlik. Lõpuks osutus ka reidil lossimine juba keskmisegi tuule juures võimatuks. Pealeselle, lossi-

- 1) Hollandi kippari Cornelius Reinert'i protesti puhul Narva pürjermeisteri Herman Herbers'i poolt esitatud vastuseletuses 21.V 1649 mainitakse: "...man hat zu ersehen ... wie beschwerlich esz hier mit dem Loschen gewehsenn, und noch ist, dasz etzlige (s.t. lossijad) vor der Reyde ligen und können für Gottes Wetter und Wind, teilsz nicht auf, teilsz nicht nider kommenn..." (I 79 nr. 948 NLA). 1652.a. kirjeldasid tunnistajad raekohtu ette kutsutud kolm lossimislaeva madrust 1 miili kaugusele Narva jõe suudmest ankrusse jäänud suure madalmaade laeva rukkiga lastimise käiku järgiselt: "Sie wehren des Morgens früh bey gutem stillen Wetter nebst 1 Lübsch Schiffe und 2 ande(re) Loschern, die nach den Lübschen Schiffen wollen, hinausgeseget. Wie sie nun ohn gefehr bisz an das fünffte Theil von einer Meil nahe, an das Schiff, dasz ein Meil weges weit auff der Reide gelegen, gekommen, da hette sich ein groszer Sturm erhoben und sie hetten ihr bestes gethan mit rudern und segeln, dasz sie das Schiff erreichen mogten, aber sie hetten woll 3 Stunde vergebens gearbeitet und hetten nicht zu dem Schiffe kommen können, sondern hetten müssen zu rück lauffen. Da dan der Wind ihnen so knap geworden, dasz sie nicht in die Beck kommen können, sondern wehren auff eine Druckene ans Land getrieben, woselbst die Schute gesunken und mit Korn und allen Gerethe ge(b)lieben, dasz sie nichts geborgen, sondern nur, nach dem etliche Fischer mit groszer Gefahr ihnen zu hülffe kommen, das blosze Leben davon bracht." (Narva rae prot. 18.XII 1652, I 5 NLA). Johann Anthonies'e vastuprotestis pm. Laurens Numansi ja kippar Heinrich Daucken'i süüdistuste vastu 1656.a. mainitakse: "...ist einem jeden Einwohner, besonders denen zur See traffiqvirenden nicht unbewust, wie ungestüm dasz Meer und periculos die Reyde, wenn nur die Winde ein wenig starck anheben zu kühlen, welches dann auch eine Ursach gewesen, dasz der Löscher Lax in 3 Tagen, nemlich am 27: 28: 29: Junj ruhen und wegen harten Wind an Bort zufahren und Güter einzunehmen sich nicht getrawet." (I 75 nr. 14 NLA). Sageli olid lossimislaevad koguni ära sõitnud, eeskätt linna ülesannetel Stokholmi, mistõttu lossimine ja lastimine oli väga aeglane. 1653.a. mainib keegi Johan Hendrichson raele esitatud protestis, et

simine ja lastimine lossimislaevade abil ^{ja ümberpöörduvalt} 15 kilomeetrit eemal asuvasse linna oli aeganõudev ja kulukas. Nende asjaolude tõttu on täiesti arusaadav, et riigivalitsus ei nõustunud sellise lähinägelise ühepäevapoliitikaga, vaid nõudis jõe suudme süvendamiseks ja uhtliiva vastu kaitsmiseks tõhusate abinõude tarvitusele võtmist.

Esimesed asjalikud ettepanekud Narva jõe suudme süvendamise kohta tõenäoliselt on pärit Philipp Krusenstiera'ilt. 1643.a. Narva kaubandusolude korraldamise kohta valitsusele esitatud märgukirjas ta mainib, et suudme sügavus olevat vaid 10, erakordselt 11 jalga. Selline suudme madalus olevat tingitud uhtliivast tekitatud liivamadalikest. Viimaste tekkimise kohta annab ta järgmise seletuse. Kevadine jääminek Narva jõel toimuvat mõnikord niivõrd jõuliselt, et suured jäämassid purustavad suudme eel pahemal kaldal asetsevaid liivamägesid. Sel viisil vabanev liiv langevat vooluse nõrgenedes põhja. Kallas olevat nimetatud paigas võrdlemisi kiiresti kahanenud. Seal, kus praegu laevad võivad sõita, olevat veel paljude inimeste mälestuse järgi majad seisnud. Vea parandamiseks pidas ta küllaldaseks, kui hädaohtlik liivane kallas kindlustada purustamise vastu tammiga. Kastide ja n.n. rostvärgi ehitamiseks vajalikke palke olevat võimalik saada Rosona jõe ja mere vahel

1) Oieti jõesängist läbilõigatud luiteid.

2) Tekstis "Kranzwerk" ehk "Kreuzwerk".

asetsevaist suurtest metsadest. Suuremad palgid võidavat osta Luuga jõe ülemjooksult ning sealt Rosonat mööda alla parveta-
da. Kastide ja rostvärkide täitmiseks kuluvaid kive leiduvat Narva jõe ääres külluses, kust neid praamide ja paatidega ehi-
tuskohale võiks vedada. Et veevool võtaks sirge suuna, tuleks
samasugune tamm ehitada ka paremale kaldale. Mõlenad pulvärgid
tuleks ehitada läbi liivamadaliku mereni. Sel viisil perpendi-
kulaarselt merekalda joonele suunatud veevool pidi ise suudme-
le hiljem vajaliku sügavuse andma. See võrdlemisi suur töö Kru-
senstierni arvates tuli teostada riigi kulul. Kuid linnale pidi
langema suudme edespidine korrashoid, milliste kulude katteks
1)
ta pidas soovitavaks loovutada viimasele õlleaktsiisi. Ehkki
Krusenstiernil kahtlemata oli Narva jõe suudme süvendamise va-
jaduse kohta selge pilk, on siiski ilmne, et ettepaneku tehnilise
külje kirjeldus oli pärit mõnelt veetööde asjatundjalt, tõe-
nõoliselt insener Johan Rodenburgilt, kes sama aasta algul va-
litsuse ülesandel tutvus Narva linna jõesuhu paigutamise ja
2)
sinna kindlustiste ehitamise võimalustega.

Möödus siiski paar aastat, enne kui Narva jõe suudme sü-
vendamise küsimus ametlikult poolt päevakorraale võeti. ^{kust mujalt} ~~tehti~~

1) Ph. Krusenstierni märgukiri eestkostevalitsusele 29. VIII 1643
(ärak.), Nordinska saml. L 161 vol. 61 UUB.

2) Soon Narva laiendamine 1189-1190.

pidigi sellekohane algatus tulema, kui asjale lähimal seisvat organit - Narva raadi selle vanas koosseisus - iseloomustati kohalike riigiametnike poolt kui äärmiselt saamatut ning piiratud silmaringiga asutist? Seepärast oli täiesti loomulik, et uue, valitsuse poolt määratud rootslasest pürjermeisteri Jakob Fougdt'i 1644.a. saabudes kuulus tema töökavasse ka jõe suudme süvendamise läbiviimine. Siitpeale õieti algab see igakord energiliselt algatatud, kuid ometi tagajärjetult lõppevate Narva jõe suudme süvendamise ürituste sari, mis soovitud resultaatideni viisid alles palju hiljem. Käsitletavasse perioodi kuulub sellekohaseist üritustest tervelt kolm, olles päevakorraale tõstatatud valitsuse kohapealsete usaldusmeeste - Jakob Fougdt'i, Erik Stenbock'i ja Philip Krusenstierni - poolt. Need katsed juba seetõttu väärivad lähemale vaatlusele võtmist, et neist ilaneb, kui suurt huvi pühendas riigivalitsus tol ajal Narva jõe veetele.

Kõigepealt võtame vaatlusele Jakob Fougdti poolt Narva jõe suudme süvendamiseks tehtud katsed. Olles tutvunud suudme seisukorraga, Fougdtil oli peagi selge, et ilma valitsuse tõhusa materjalise toetuseta pole mingeid väljavesteid süvendustööde teostamiseks ja edaspidise ummistuse vältimiseks. Et rahaline toetus riigikassa tookordse seisundi juures ei saanud üldse arvesse tulla, palus Narva raad riigivalitsusele 1645.a. esitatud märgukirjas mere ääres Narva jõe pahemal kaldal asuva Kudrukü-

la ja sinna juurde kuuluvate metsaalade linnale doneerimist.
 1) Tõenäoliselt oma isikliku tutvuse läbi riigikantsleriga Fougdt-
 til õnnestus linnale peale nimetatud küla välja kaubelda ka
 jõe paremal kaldal (õieti Rosona ääres) asuvaid külasid - Vai-
 küla ja Saarküla, millised laialdased maavaldused doneeriti
 2) Narvale 1646.a. See samm sündis põhjendusel, et linn 1) oleks
 saanud kasustada nimetatud külade talupoegi tööjõuna tammide
 ehitamisel ja suudme süvendamisel, kuna nad kaluritena olid ko-
 hased veetöödeks ning 2) saanud lähedal asetsevaist metsadest
 tammideks ja parvedeks vajalikke palke. Üldse tegi Fougdt linna
 huvides kaks reisi Stokholmi. Tema teise, võrdlemisi pikaajali-
 se Stokholmis viibimise tulemuseks oli, et valitsus andis lin-

- 1) Fougdt teenis varemalt Axel Oxenstiernale otseselt alluvas
 kantseleikolleegiumis kirjutajana ning saadeti 1640.a. viima-
 se soovitusel valitsuse stipendiaadina kaheks aastaks Madal-
 maadesse ja teistesse riikidesse. Ka tema Narva pürjermeist-
 riks määramine tõenäoliselt sündis Axel Oxenstierna soovil.
 Bestkostevalitusus kammerkolleegiumile 12.VI 1640, räsipass
 J.Fougdtile Madalmaades, Inglismaal, Prantsusmaal ja Saksamaal
 reisiks 22.VI 1640, A.Oxenstierna soovituskiri J.Fougdtile,
 esitamiseks Rootsi residendile Madalmaades P.Spierinck'ile
 26.VI 1640, R.reg. 1640 RA. Narvas olles Fougdtil oli riigi-
 kantsleriga tihe kirjavahetus, vt. Ox.saml. RA. Fougdti tegevuse
 kohta Narvas aa. 1644-1653 vt. lähemalt Soom Jakob Fougdti te-
 gevus.
- 2) Kristiina Narva raele 1.VII 1646, I 51 NLA. Axel Oxenstierna
 huvist Narva jõe suudme süvendamise vastu annab tunnistust
 versioon tündrist kullast. Nimelt oli riigikantsler kord era-
 viisiliselt tähendanud Jakob Fougdtile, et jõe suudme süven-
 damiseks poleks kahju kulutada tündrit kulda. See kullalugu
 tekitas Narva rae ringides hiljem põhjendamatu lootusi,
 sest kui Fougdt viibis teist puhku Stokholmis, palus raad se-
 da riigikantslerile meelde tuletada. Fougdtil polnud aga sel-
 liste lootuste asjatuses kehe mingit kahtlust. Vt. Fougdt Nar-
 va raele 13.XII 1648, I 80 NLA.

nale 1648.a.kaheks aastaks terve Narva aktsiisitulu.Seni (s.o. 1646.a.resolutsiooni läbi) aktsiisitulu oli jaotatud nii,et riigile langes sellest $\frac{2}{3}$ ja linnale $\frac{1}{3}$. Aktsiisitulu laekus¹⁾ Narvas 1649.a. 3467 ja 1650.a.3376,kokku 6843 vasktaalrit. Sellest $\frac{2}{3}$ oleks 4562 vasktaalrit,mida võime vaadelda kui süvendustöödeks ettenähtud rahalist toetust.Et 1646. ja 1648.a. resolutsioonide läbi saadav toetus oli süvendustöödeks täiesti piisav,ei näi olevat tõenäoline.Kuid kindlasti see oleks võimaldanud töödega algust teha,pealegi kuna linn oli moraalselt kohustatud ka oma summadest selleks lisa määrama.

Vaatanata valitsuse tõhusale toetusele ja ka rae näilisele huvile asja vastu,ei jõutud aga nii pea esimeste sammudeniigi.Fougdt ja kindralkuberner Karl Mörner näivad teinud töö kiirustamiseks küll kõik võimaliku.Juba Fougdti esimest puhku Stokholmis viibides tegi Mörner raele meeldetuletuse,et ta la- seks teemideks vajaliku metsamaterjali talvel valmis raiuda ning kohale vedada,mis võimaldanuks töödega järgmisel aastal varakult algust teha.Ta rõhutas seejuures,et transiitkaubanduse elustamise huvides olevat tingimata vajalik sellega kiirustada,sest suudne praeguse seisukorra juures paljud kipparid²⁾ kartvat Narva sõita. Järgmise aasta algul Narva tagasi jõudes

1)J.Fougdt Narva raele 3.VIII 1647,26.I,9.VIII,14.IX ja 13.XII 1648,I 80;Kristiina Narva raele 29.XI 1648,I 51;Narva rae tulude-kulude arveaamat.1646-1657,I 121 NLA.

2)K.Mörner Narva raele 28.XII 1646,I 82 NLA.

1)J.Fougdt riigikantselei
2)J.Fougdt riigikantselei

laskis Fougdt suudmes mõõtmisi teostada, kusjuures ilmes, et eelmisel sügisel oli siin sündinud teatav muudatus. Jõeest merre viivast kahest sügavamast vaost Ingerimaapoolne oli sügisel ajujää läbi niivõrd ummistunud, et seal oli veel vaevalt 6 jalga sügavust. Sana jääminek aga oli süvendanud Westimaapoolisel küljel asetseva reeni peaaegu endise sügavuseni. Siin oli nüüd kõige madalamaiski kohtades 7 - 8 jalga vett. Olukord tekitas Fougdtis häid lootusi. Ta arvas, et kui tammide abil juhtida Narva ja Rosona jõe veed ühte kitsasse sängi, siis ei pidanud enam olema mingit muret selle süvendamisega, sest tugev veevool ise oleks andnud suudmele vajaliku sügavuse. Unt sirgjoonelist jõesängi mõõda pidid laevad koguni lootsi abita võima jõe sisse sõita. ¹⁾ Ehitatava tammi ning mõõtmiseks ja rannimistöödeks vajalike parvede jaoks asus Fougdt kohe palke hankima, milleks kasustati Väiküla talupoegi. Juba eeloleval kevadel, nii varakult kui võimalik, kavatseti tammide ehitamisega ²⁾ algust teha. Tõenäoliselt ehitusmeistri puudumise, võimalikult ka Fougdti teiskordse Stokholmi sõidu tõttu ei jõutud sel aastal oneti töödega algust teha, ehkki Fougdt ka Stokholmis olles õhutas raadi metsamaterjale õigel ajal kohale vedama ja suudmes jõepõhja uurima. Samal ajal Fougdt püüdis Stokholmis leida veetööde ehitusmeistrit, mis tal siiski ei õnnes-

1) J. Fougdt riigikantslerile 27. II 1647, Ox. saml. RA.

2) J. Fougdt riigikantslerile 18. III 1647, Ox. saml. RA.

1)
tunnud.

1648.a.viimaks võttis raad töö käsile. Helmisel aastal raiutud palkidest ehitati kõigepealt kaks parve, mida nähtavas-
ti kavatseti kasutada jõe ja mereranna sügavuse mõõtmiseks.
Edasi lasti seal valmistada ankruid ja raudrehasid ning tel-
liti 2 ankrukõit ja 200 sülda peenemat kõit. Veel nähtub rae
kassaraamatu sissekandeist, et mõnesuguste jõe suudmes tehtud
tööde eest kulutati 8. juulil talupoegade õllega kostitamise
arvel 3 taalrit 19 ööri ning pürjermeister Gordt Pöppelmann'ile
ja raehärra Heinrich Mundt'ile maksti nende reidil viibimise
puhul 4 taalrit. Kokku ulatusid selleaastased kulud süven-
dustööde arvel 77 vasktaalrile ja 31 öörile. Seejuures polnud
arvestatud palke ja talupoegade tööpäevi, sest nende eest ei
tulnud maksta rahas. Kuid see oli ka kõik, mis sel puhul suudme
süvendamise sihiga tehti. Kogu see heade lootustega alanud et-
tevõtte jooksis sedapuhku tühja. Peamiseks takistuseks näib ole-
vat kohase ehitusmeistri mitteleidmine olnud, kuid ilmselt ka
rae saamatus. Loomulik, et 1647. ja 1648. a. valmismuretsatud pal-
gid ja töövahendid (parved j.m.) aastate jooksul väärtusetuks
muutusid.

Riigivalitsus siiski ei loobunud Narva jõe suudme süven-
damise plaanidest. Olles äsja kogenud, et kohalikule raele toe-

- 1) J. Fougdt Narva raele 26.I, 9.VIII, 4.X, 13.XII 1648, I 80 NLA.
- 2) Narva rae tulude-kulude arveraamat 1646-1657, I 121 NLA.

tuste määramine ei anna soovitud tulemusi, valitsus asus asju ajama 1651.a. peale Narvas asuva Ingerimaa kindralkubernereri kaudu. Küll pöördus raad 1650.a. uue sooviavaldusega riigivalitsuse poole, paludes linnale jäädavalt terve aktsiisitulude kinkimist ning vajaduse korral lisa määrannist portooriumi tuludest, põhjendades oma soovi sellega, et 1649. ja 1650.a. laekunud ² $\frac{2}{3}$ aktsiisitulust ei jätkuvat isegi meistrile tasu maksmiseks, rääkimata tööliste palkadest, ehitusmaterjalist ja tööriistadest. Kuid valitsusel polnud enam usku Narva rae teovõimesse ning ta nõudis enne uue toetuse andmist linnalt üksikasjalist tööde kava ja kulude kalkulatsiooni. ²⁾ Et sellega rae poolt ei rüütatud, jäigi toetus sedapuhku saamata. Selle asemel riigivalitsus käskis uuel kindralkuberneril Erik Stenbockil esitada vastava kalkulatsioone ja ettepanekuid.

Stenbock võttis temale tehtud käesande kohe energiliselt käsile, kutsudes 1651.a. sügisel Narva rae enda juurde nõupidamisele. Ta selgitas, kui suurt tähtsust omab Narva jõgi linnale, ning rõhutas, et suudne süvendamise läbi olevat kindlasti võimalik Narva meelitada senini Arhangelski sadamat kasutanud välismaa, eriti madalmaade, kaupahi, sest siitkaudu olevat kaubatee Lääne-Euroopast Venemaale palju lühem. Raad oli kindralkubernereri väidetega küll päri, kuid konstateeris, et sellist

1) Narva raad Kristiinale 10.VIII 1650, Livonica II 205 RA.

2) Kristiina Narva raele 27.XI 1650, I 51 HLA.

kulukat tööd linn ei suutvat ilma küllaldase riigi toetuseta teostada. Seepeale Stenbock väitis, et narvalased kas või tänu-
 likkusest linnale antud suurte ^{donatsioonide} ~~kinkide~~ eest võiksid teha suud-
 me süvendamisega vähemalt algustki. Raad aga vastas, et ta oleks
 ainult sel juhul nõus tööga algust tegema, kui ta on valitsuse
 toetuses täiesti kindel. Rae otsuse tegi Stenbock valitsusele
 teatavaks ning lisandas kirjale Narva varustusülemale insener
 Hindrich Seulenbergi poolt koostatud jõe suudme ^(vt. plaan III) ja sü-
 vendustööde kalkulatsiooni. Nagu siit ilmneb, olid kalkuleeritud
 kulud küllaltki suured. Seulenberg nõudis töödeks kolme aasta
 jooksul 6000 riigitaalrit raha, 1000 laevanaela rauda ning va-
 jalikke tööriistu, nagu kirveid, raudkange, plokke jne, mis kõik
 pidi tulena valitsuselt. Narva linnalt Seulenberg lootis saa-
 da töölisi (Kudru-, Väi- ja Saarküla talupoegi), lotje, palke,
 kive j.m. Üksikasjalisema eelarve Seulenberg lubas vajaduse
 järgi esitada hiljem.
 1)

Narva jõe suudme plaani juurde lisatud kirjelduses annab
 insener Seulenberg põhjaliku seletuse suudme liivaga täitumi-
 se ja paremale poole suundumise põhjuste kohta. See seletus
 2)

-
- 1) E. Stenbock Kristiinale 10. IX ja 8. X 1651, Livonica II 172 RA.
 2) Jõe suudme kuju oli vahepeal täiesti muutunud. 1646. a. sügisel
 tekkinud otse merre viiv renn näib olevat ummistunud ning
 Ingerimaapoolne kõver renn ainukeseks merre pääsenise teeks
 kujunenud. 1649. a. kevadine jääminek oli liivamägesid sedavõrd
 purustanud, et vabanenud liiva tõttu muutus suue veelgi mada-
 lamaks. Siin oli veel vaid 6 jalga vett. Vt. H. Herbersi vastu-
 protest K. Reinerti protesti puhul Narva raele (saabunud 21. V
 1649), I 79 NLA.

osalt ühtub Krusenstierni (s.o.arvatava Rodenburgi) omaga, kuid on viimasest üksikasjalisem, mispärast esitame ta siinjuures. Seulenberg leidis, et jõesängi kõveruse tõttu ülalpool liivamäe veevool põrkab vastu nimetatud mäe ning purustades seda aeg-ajalt, kannab liiva edasi mere suunas. Et siin, osalt suudme laiusel, osalt merelainete vastusurvel voolus nõrgeneb, moodustub kaasa toodud liivast madalik. Eriti viimaseil aegadel olevat jõgi Eestimaapoolset kallast tunduvalt purustanud. Nii mäletavat mõned vanemad Narva elanikud, et varemalt olnud jõesäng suudmes nii kitsas, et ainult üks laev sellest läbi mahtunud. Nüüd aga olevat see juba nii lai, et siin kolum, neli või enam laeva kõrvuti võivat seista. Läbi liivamadaliiku merre suunduva reeni liialt paremale pöördumine olevat samuti tingitud veevoolu pahempoolse kalda vastu põrkamisest. Sama suure nurga ^{kui} all on põrkenurk, kalduvat ka vool (vastava füüsika seaduse põhjal) liivamadaliikul paremale. Selle vea parandamiseks pidas ta vajalikuks pahempoolset liivakallast kindlustada ning jõesängile ¹⁾ tammide ehitamise ja baggerdamise läbi otsesuund anda.

Kuid linna passiivsuse ja võimalikult ka riigi rahaliste võimaluste piiratuse tõttu ei õnnestunud ka Erik Stenbockil, ehkki ta selleks näib rakendanud kogu oma energia, Narva jõe suudme süvendamise alal nimetamiseväärset korda saata. Tema

1) H. Seulenbergi plaan ja kirjeldus E. Stenbocki kirja juures Kristiinale 8.X 1651, Livonica II 172 RA.

veeretas lõpuks peamise vastutuse asja ebaõnnestumise eest Narva raele. Juba teisel Narvas viibimise aastal Stenbock jõudis veendele, et Narva pürjermeistrid ja raeliikmed hoolitsevad kitsarinnaliselt vaid oma isiklike huvide eest ning pole kuigivõrd huvitatud üldsuse heakäekäigust. Narva jõe aastast-aastasse ikka enam unumistuva suudme süvendamise asemel tegelevad nad linnakodanikele hoopis ebaharilike alade - põllunduse ja kalastusega. Seepärast ta ei uskunudki, et raad üldse oleks tõsiselt mõelnud süvendustöödeks tubli ehitusmeistri hankimisele. See Stenbocki seisukoht, arvatavasti, oligi põhjuseks, et riigivalitsus saatis Narva raele uue manitsuse jõe suudme süvendustöödega nii pea kui võimalik algust teha, sest linn olevat selleks küllalt igasuguseid soodustusi saanud, et töid omal kulul läbi viia. Valitsus omalt poolt oli nõus neile. Madalmaal¹⁾dest veetööde meistri välja tellima. Et vaatamata kõigele asi ikka veel ei tahtnud paigast nihkuda, teeb Stenbock 1653.a. valitsusele ettepaneku redutseerida kõik linnale 1646.a. peale jõe suudme süvendamise otstarbel antud donatsioonid ja tuluallikad, et nende tulude abil ise ettevõtet teostada. Nagu kirja juurde lisatud üksikasjalisest aruandest kõigi linna uute tulude kohta 1646 - 1653.aa. nähtub, moodustasid need võrdlemisi soliidse summa - 49442 hõbetaalrit. Ühtlasi mainib Stenbock, et

1) E. Stenbock Kristiinale 12.VI 1652, Livonica II 172 RA; Kristiina Narva raele 30.X 1652, I 51 NLA.

süvendamisega ei võivat enam viivitada, sest võõrad kaupmehed ootavat pikisilmi Narva jõe veetee korraldamist. Suure riisiko pärast merel ei julgevat mõnedki välismaa laevad enam Narva sõita, vaid võtvat kursi teistesse sadamatesse, mis omakorda vähendavat kroonu tollituluseid.¹⁾

Samal aastal Eesti- ja Ingerimaa komertsdirektorina ja 1654.a.märtsis ^{ka} Narva linnusekrahvina ametisse astunud Philip Krusenstierni näol valitsus leidis uue energilise kaastöölise, kes jätkas Fougdti ja Stenbocki üritusi. Krusenstiernile 1653. a. riigivalitsuse poolt antud instruksiooniga kohustati teda muu hulgas ka Narva jõe suudme süvendustöid alustama. Kuidas seda teostada, selle üle oli ta valitsusele sama aasta juunis Tallinna, Narva ja Nyeni kaubandusolude parandamise kohta esitatud märgukirjas juba uuesti avaldanud oma põhimõttelised seisukohad. Süvendustöiks soovitas ta kõigepealt kutsuda kohale mõnd veetööde asjatundjat, kes oleks süvendanud jõesängi ning kindlustanud kaldaid suudmes. Jõesäng tuli kuni linnani nii sügavaks süvendada, et laevad võiksid täie lastiga Narva sadamasse sõita. Jõe suudme edaspidiseks korrashoiuks vajaliku kapitali kogumise sihiga soovitas ta maksustada kõiki Narva saabuvalid ja siit lähtuvalid kaupu - $\frac{1}{8}$ protsendilise maksuga. Ehkki jõe suue oli sel aastal iseenest vähe sügavaks muu-

1) Stenbock Kristiinale 16.XI 1653, Livonica II 172 RA. Aruandes esineva üldsuuna sekka on arvatud ka kroonunaksud Narva ja Ivangorodi elanikelt, mida neil maksuvabaduse tõttu ei tulnud maksta, kuid millised ei olenenud otse Narva jõe suudme süvendamise kavadeist.

tunud, pidas Krusenstiern süvendustööd niivõrd tähtsaks, et sellega ei võinud sugugi viivitada ega karta mingeid kulusid. ¹⁾

Suudme süvendamise võttis Krusenstiern kohe Narva jõudes käsile. Pidades nõu Narva raega otsustati kutsuda kohale Riia linna teenistuses seisev insener Tobias Königfels. Liivimaa kindralkuberneril vahendusel lubaski Riia raad Königfelsil mõneks nädalaks Narva sõita, kuhu viimane jõudis 28. mail. Narva raad moodustas komisjoni, kes mai viimaseil päeval kohapeal tutvus suudme seisukorraga. Tähelepanekud olid üldjoontes samad, mida juba 1651. a. konstateeris insener Seulenbergh, nimelt et jõe suue oli kaldunud tugevasti paremale poole, kusjuures ta sügavuseks oli 5 - 7 jalga. Kohe seejärel asus Königfels koos oma abilisega jõesärgi (kuni linnani) ja suudme sügavuse mõõtmisele, millega ^{ta} jõudis valmis 23. juuniks. Mõõtmise andmed märgiti kaardile ja profiilplaanile. Nende üksikasjaliste andmete najal oli juba võimalik koostada võrdlemisi täpseid tööde kalkulatsioone. 30. juunil võeti jõe suudme ja särgi süvendamise küsimus raes arutlusele, kusjuures Königfels esines eksperdina. Mõupidamiseks oli püstitatud 5 päevakorrapunkti: 1) milliseid tagajärgi toob Narvale laevasõitu takistav suudme ummistumine, 2) kas viga on parandatav, 3) kust kohast ~~alustada~~ ja mil

1) Ph. Krusenstierni märgukiri Kristiinale ja kommertskolleegiumile 10. VI 1653, ~~Tiidä arh.~~ TA.

teel tuleks süvendamine teostada, 4) milliseid ehitisi tuleb selleks püstitada, 5) millal tuleks töödega alata ja kui kaua need võiksid kesta. Teise ja kolmanda päevakorrapunkti puhul kuulati ära insener Königfelsi ettepanekud suudne süvendamise võimalustest. Viimane konstateeris, et ehkki süvendustööd varemalt olnuks hõlpsamini teostatavad, polevat need nüüdki hoopis võimatud. Vastavate vesiehitiste abil olevat võimalik jõe suudmes loomulik suund tagasi anda. Vaevool saaks sel juhul nii tugev, et see ise annaks suudnele vajaliku sügavuse. Neljanda päevakorrapunkti all Königfels selgitas tammide ehitamisel kasutatavaid tehnilisi võtteid. Puukastide ehitamise laitis ta, kui kuluka, ära. Selle asemel soovitas ta kasutada "vai-või kammehitist". Ehitatavate tammide kohale tuli rannida kaldasse kolm rida palke, need omavahel põikpalkide ja klambrite abil ühendada ja vahed kividega täita. Mis puutub ehitamise ajasse, siis pidas Königfels soovitavaks alustada töid juba eeloleval talvel. Jää pealt olevat palju hõlpsam palke rannida kui suvel praamidelt, kus lainetus võiks tööd segada. Töö järgmiseks aastaks lükkamist ei pidanud Königfels soovitavaks, sest kevadine jääminek muudaks niivõrd jõesängi ja suudne sügavust erikohtadel, et äsja suure kulu ja vaevaga teostatud mõõtmistööd osutuksid hiljem täiesti kasutuks.

Arutades Königfelsi ettepanekuid real koosolekuil, raed 1) Ph. K... tuunistas need otstarbekohaseiks ja pidas soovitavaks neid

ajaviitmatult teostama hakata. Et saada valitsuselt toetust, otsustati saata Königfelsi projektid ja eelarve Stokholmi. Nimetatud eelarves puudub rahaline arvestus kulude kohta. Selle asemel leiame siit täielise ehituseks vajaliste materjalide ja tööriistade loetelu. Tammide tarbeks nägi eelarve ette 8000 3 - 8-süllaast palki, 40000 suurt ja keskmist raudnaela, 200 laevanaela rauda ja 2 laevanaela terast. Kivide kohta arvestus puudub. Rammimisvahendite ehitamiseks vajati 600 harilikku (s.o. kuuse ja männi) ning 18 tannepalki. Tööriistadena nähti ette 30 raudkangi, 50 puuri, 400 mullakühvli ja labidat, 400 tõukekäru ja 50 nuia. Rammimise ja vedude jaoks vajati veel 100 kanepiköit ning sepatöödeks süsi. Et kulud püüti alandada miinimumini, siis ~~ka~~ töölistena nähti ette 500 sõdurit, kes ka töö väitel olnuksid kroonu toidul, saades töö eest vaid väikest lisa sõduripalgale. Vedudel pidi kasustatama linnale doneeritud külade talupoegi, kes poleks saanud täit palka. Ainult mõnedele oskustöölistele, nagu seppadele, puuseppadele jne. ning tööde üldjuhatajale, kelleks Königfels pakkus ennast, tuli maksta täielik töötasu. Materjalidest raud, teras, naelad ja tööriistad loodeti saada kroonult, palgid kivid, liiv, köied, tõrvikud ning

1)

oskustööliste palgad - linnalt.

21. augustil linnusekrahv esitas raele kava selle kohta,

1) Ph. Krusenstierni aruanne koos lisadega 30.VII 1645, I 48 NLA.

mida kõige esmalt tuli jõe suudme süvendamiseks ette võtta. Tuli lasta ehitada vähemalt kaks rammi ning nendega jõe Eesti-
maa-poolsel küljel töödega algust teha. Teiseks oli vaja suurem
kogus palke kohale vedada, milleks tuli võimalikult suurel mää-
ral veonehi välja käsutada. Kohaleveetud palgid tuli kolmest
küljest tahuda ja teritada. Edasi pidi veetama kohale suuri kiv^e
põletama süsi ning palkana kaks tublit tööde ülevaatajat.¹⁾

Raad tõepoolest asuski täitma Krusenstierni poolt antud
kava. Ta laskis valmistada 3 tamme puust rammi ning raudvõrusid,
mida vajati ramminisel palkide otsa asetamiseks. Kokku anti
1654.a. sedalaadi tööde arvel linna kassast välja 35 vasktaal-
rit. Lõviosa 1970-taalrilisest Narva jõe suudme süvendamise ar-
vel tehtud kulutusest, nimelt 1868¹/₂ taalrit, läks insener König-
felsile ja ta abilisele töötasuks ja sõidukuludeks ning vastu-
võtusõõminguks. Tervelt 66¹/₂ taalrit aga kulus jõe suudme üle-
vaatuseks kohale sõitnud Ingerimaas kindralkubernereri Gustav
Evertsson Horni vastuvõtuks. Osaliselt olid suudme süvendamisega
ühenduses ka linnusekrahvi Krusenstierni sõidukulud Stokholmi,
mis 1654.a. ulatusid 1385 ja 1655.a. 3600 vasktaalrile.²⁾

Ka riigivalitsus oli kohe valmis süvendustöid omalt poolt

1) Ph. Krusenstiern Narva raele 21. VIII 1654, I 48 NLA.

2) Narva rae tulude-kulude arveräamat 1646-1657, I 121 NLA. Krusenstierni Stokholmi-sõidu peäülesandeks oli saavutada Karl X Gustavilt Narva privileegidele kinnitamist.

toetana. Samal aastal näeme tehtavat kindralkubernaer Hornile korraldus määrata töölisteks Nils Bää't'i rügemendist 400 sõdurit ning anda Narva kindluse varustusaidast ajutiseks kasutamiseks labidaid, kühvleid, kärusid ja muid tööriistu.¹⁾

Oneti ei tulnud süvendustööst, vaatanata hoogsalt teostunud algusele, ka seekord midagi välja. Seda osalt põhjustas Krusenstierni sõit Stokholmi, mis kujunes pikemaajaliseks Narvast eemalviibimiseks, eeskätt aga asjaolu, et Königfels ei saanud tööde läbiviimist enda peale võtta. Küll palkas Krusenstiern viimase asemele Stokholmist uue ehitusmeistri, kuid selle saabumine viibis. Königfels, kelle poole raad nõuküsimusega pöördus, soovitas oodata, kuni linnusekrahv tagasi jõuab. Ta avaldas arvamust, et seks ajaks ehk jõuab kohale ka väljatellitud meister.²⁾ Königfelsi nõuande võttis raad nähtavasti võrdlemisi rahulikult vastu ja ei kiirustanud sugugi tööde jätkamisega. Rae tulude-kulude arved ei näita vähematki sel alal tehtud väljaminekut 1655. ja järgnevail aastail. 1656.a. alanud Rootsi-Vene sõda ei pakkunud selleks hiljem enam võimalusigi. Sõda ja 1659.a. suur tulikahju lükkasid Narva jõe suudme süvendamise küsimuse vähemalt paariks aastakümneks edasi ning alles sajandi lõpul võeti see uuesti päevakorda.

1) Ka Narva jõe veetee teise olulise takistuse - joa ja kä-

1) Kristiina G. Ev. Hornile 16.XII 1654, R.reg. 1654 RA.

2) T. Königfels Narva raele 14.IV 1655, I 80 NLA.

restike - vältimise küsimust näeme käesoleval perioodil üles kerkivat. Riigivalitsusele 1653.a. esitatud märgukirjas Philip Krusenstiern peab soovitavaks kanali ehitamist Kulgult linna sadamasse, mis võimaldaks kaupu ilma kuluka ümberlaadiniseta transportida.²⁾ Kulgult kanali ehitamise näeb ette ka 1645.a. Georg Schwengelni koostatud Narva kindluse plaan. Reskätt oli see mõeldud uue kindluse vallikraavide veega täitmiseks.³⁾ Kuid need platoonilised mõttenõlgutused ei võtnud millalgi reaalselt kuju, võib olla eeskätt sellepärast, et see võrdlemisi pikk kanal oleks kogu ulatuses tulnud lõhkuda paesse, mis tolleaegsete tehniliste võimaluste juures tulnuks äärmiselt kulukas. See enamvähem reaalse Narva jõe suudne süvendamise plaani kõrval kerkis sajandi 50-ndail aastail päevakorrale üks tolleaegsete primitiivsete tehniliste võimaluste juures võrdlemisi fantastiline veetee korraldamise plaan. Nimelt taheti Pärnu jõe ja Emajõe süvendamise teel luua uus laevatatav veetee Pihkvasse. Veetee oleks kulgenud Pärnu jõest Sillavalla ja Raudna harude kaudu Viljandi järve, sealt Tänasilma jõge mööda Võrtsjärve ning edasi Emajõe mööda Peipsile. Algatus tuli Pärnust ning leidis elavat vastukaja ka Tartus. Et Rootsi valitsus tol ajal

1) Tol ajal "Pristan" ics kutsutud.

2) Ph. Krusenstierni märgukiri Kristiinale ja komertskolleegiumile 10.VI 1653, ~~Tidu~~ arh. TA.

3) Soom. Narva laiendamine 1191.

oli võrdlemisi huvitatud sisemaiste veeteede korraldamisest, muu seas Göta-kanali kaevamisest Rootsist, siis ei puudunud viimaselgi huvi Pärnu-Tartu-Pihkva veetee vastu.

Vormilise ettepanekuga Pärnu-Emajõe veetee laevatavaks muutmise üle esines Pärnu rae saatkond 1650.a. Rootsi riiginõukogus. Ettepanek leidis kohe valitsuses pooldamist. Vastuses rae esitisele avaldati arvamust, et veetee laevatavaks muutmine võiks toimuda Pärnu ja Tartu linna ja maa-aadli ühisel koostööl ning riigi toetusel. Hilgav võimalus Pärnu-Tartu-Pihkva veetee süvendamiseks näis avanevat jõuka Amsterdami kaupmehe Johan van Wickevoort'i kaasabil. Viimane oli Pärnuga kaubanduses jõudnud veendele, et Pärnul oleks eeldusi saada väljapaistvaks laekohalinnaks Pihkva kaubanduse alal; tarvitseks vaid siit lähtuv veetee korda seada. Wickevoort oli nõus süvendustöid onal kulul teostama, tingimusel, et talle võimaldatakse ettevõtte alla paigutatud raha veeteed kasutavate laevade maku-
sustamise teel hiljem kätte saada. Vastavasisulise privileegi sai ta valitsuselt 1652.a. Järgmise aasta lõpul pidas Wickevoorti poeg Jürgen samas küsimuses Liivimaa komertsdirektori

Sveriges ekon.

- 1) Heckscher ~~Sv. ekon.~~ hist. 1:2 547-548; Odhner 258-260. (aa)
- 2) Asja arutlusel riiginõukogus mainiti rööbiti ka Gauja jõe-sängi süvendamise vajadust. Rootsi riiginõuk. prot. 14. XI 1650, SRp XIV 396; Kristiina Pärnu raele 26. XI 1650, Kuningl. kirjad raele PLA.
- 3) Kristiina J. Wickevoortile 22. III 1652 (ärakiri), LRKA IX 23 ERKA.

ja Pärnu linnusekrahvi Johan v. Weydenhain'iga läbirääkimisi. Seejärel aga kaob Wickevoorti nimi päevakorrast. Arvatavasti veendus ta vahepeal ettevõtte teostamatuses.

Asja algatus läheb seejärel üle 1653.a. septembris ametisse määratud Liivimaa komertsdirektorile ja linnusekrahvile

2)

Weydenhainile. 1654.a. juunis Pärnu raega korraldatud nõupidamisel viimane tegi ettepaneku kutsuda tol hetkel Narvas viibiv Riia varustusülem insener Tobias Königfels tagasisõidul Pärnu. Linnusekrahv lubas Königfelsile Tartu vastu sõita ning juhtida teda süvendamisele tuleva veetee kaudu Pärnu. Et aga Königfels ei võinud seda teha omapead, otsustati nõutada selleks Liivimaa kindralkubernerile kaasabil Riia raealt luba. Riia rae jaatav vastus saabus Pärnu juuli algul, mille puhul raad pöördus otse Königfelsi poole ettepanekuga veetee üle vaadata

3)

ja loodida.

Juulikuus teostaski Königfels Pärnu-Tartu veetee ülevaatuse ja loodimise. Ülevaatus tekitas väga häid lootusi. Königfelsi arvamine oli, et asja huvides oleks patt süvendamistööd

1) J. Weydenhain Pärnu raele 16.XII 1653, rae kirjavah. 1653 PLA.

2) Kristiina Liivimaa kindralkubernerile 16.IX 1653, LRKA V 9 ERKA.

3) Pärnu rae prot. 23.VI ja 3.VII 1654, prot. r. 1654-1655; Pärnu raad Riia raele ja Liivimaa kindralkubernerile 23.VI ning T. Königfelsile 3.VII 1654, rae kontseptid 1654 PLA; J. Weydenhain Liivimaa kindralkubernerile 23.VI 1654, LRKA IX 23 ERKA.

4) Schneider Pläne zur Schiffahrt von Pärnu nach Tartu
vähv. veetee kohta vt. Freytag, 1855, 1856
Fellin'schen Abtheilung Königes über den Kanal

teostamata jätta. Pärnu raes seejärel peetud nõupidamisel otsustati, et tööks tuleks paluda valitsuselt raha ja vajalik arv sõdureid ning korralduse tegemist aadlikele, nendele kuuluvate kalatõkete kõrvaldamiseks jõest. Tulude saamiseks peeti soovitavaks maksustada kõiki kuni 15 miilini jõest eemal asuvaid mõisnikke ja talupoegi 2-riigitaalrilise maksuga adramaalt, kusjuures pool oleks tulnud tasuda mõisadel, pool talupoegadel. Enamvähem samasuguseid arvamusi avaldati ka Tartu raes juuli lõpul peetud koosolekul. Nõuti kalatõkete kõrvaldamist ning Tartu ja Viljandi maakonna mõisnike maksustamist adramaade järgi. Järgmiseks sammuks jäi riigivalitsuselt süvendustöödeks toetust paluda. 1655. a. algul Stockholmist reisiv Weydenhain lubas Pärnu sellekohase esitise kaasa võtta. Kaugemale aga sedapuhku selles küsimuses ei jõutud. Peatselt algav sõda, kus Tartu langes venelaste kätte, ei pakkunud selleks võimalusigi. Alles 1667. a. tõsteti küsimus Liivimaa maapäeval jälle päevakorradele.

Ühenduses veeteedega, loomulikult, oli vaja korrastada ka sadamad. Nagu ilmneb toleaeegseist allikaist, polnud ükski eesti, kaubalinnade sadamaist täiesti rahuldavas seisukorras. Meresa-

1) Pärnu rae prot. 2. VIII 1654, prot. r. 1654-1655; Pärnu raad Riia raele ja Liivimaa kindralkubernerile 3. VIII 1654, rae kontseptid 1654 PLA.

2) Tartu rae esitis J. Weydenhainile 24. VII 1654, XLI Trt LA.

3) J. Weydenhain Pärnu raele 26. I 1655, rae kirjav., Pärnu rae prot. 27. I 1655, prot. r. 1654-1655 PLA.

4) Schneider Pläne zur Schiffbarmachung. Teisi töid Pärnu, Tartu, Pihkva veetee kohta vt. Freymann Ueber den alten Wasserweg. Fellinischen Amelung Einiges über den alten Wasserweg.

dama Tallinnas ja Pärnus olid uhtliiva läbi madalaks muutunud, Narvas asendas sadamaprobleemi jõesuudme süvendamise küsimus, mida eelpool juba on vaadeldud. Peale selle jättis ka sadamasildade seisund soovida. Sadamate korrastamisel põrgati kokku samade raskustega, nagu eelpool siseveeteede korrastamise puhul nägime, nimelt raha ja veetöö asjatundjate puudusega. Eestis sadamaist tekitas tol ajal võrdlemisi rohkesti kõneainet Tallinna sadam. Kõik kättesaadavad allikad on täiesti üksmeelsed Tallinna sadama heade looduslike eelduste allakriipimisel. Rõhutatakse, et nimetatud sadam asub Lääne-Euroopale hõlpsasti kättesaadavas kauguses, mistõttu olevat võimalik seal siia aastas 2 - 3, heal juhul isegi 4 reisi sooritada. Ka kaubanduslik kirj vahetus teostuvat Lääne-Euroopa ja Tallinna vahel kiiresti. Peale selle olevat Tallinna sadam tavaliselt kevadel üle kuu varem ja sügisel üle kuu hiljem jääva, kui Soome lahe idapoolsed sadamad. 1644. a. paiku näiteks jõutud reeteega Pihkvast Tallinna tulnud vene kaupu veel samal laevasõidu hooajal Lüübeki vedada. Edasi kiidetakse Tallinna "suurepäraseid reidi ja head sadamat". Tallinna sadama peamiseks puuduseks loeti asjaolu, et siit ei lähtu Venemaa suunas

1) Arhangelski samal ajal ainult üks.

1)

ühtegi siseveeteed. Peale selle aga konstateeriti, et sadam on kitsas ja madal, mistõttu kõik laevad ei pääse sadamasilla äärde, olles suunitud jääma reidile. Tormide puhul aga oli laevadel võrdlemisi hädaohtlik reidile ankrusse jääda.

2)

Seepärast Tallinna raad oli siin alatasa sunnitud otsima abinõusid olukorra parandamiseks. Ka valitsuse poolt juhiti rae tähelepanu sadama ohtlikule seisukorrale. Juba 1606.a. soovitas hertsog Karl raele muretseda mõni tuhat palki ja mõne veetööde asjatundja poolt sadam korda seada lasta. 1624., 1630., 1637., 1638., 1641. ja 1642. aastail näeme raadi teotsevat sadama pulvärgi ehitamisega. 1647. ja järgnevail aastail, tõenäoliselt Erik Oxenstierna pealekäimisel, asuti sadamas süvendustöid teostama, sest oli karta, et uhtliiv ummistab sadama hoopis. Et Tallinnal endal polnud veetööde asjatundjaid, siis kutsuti ko-

- 1) P. Heltscheri märgukiri 1641 (esitati koos B. Oxenstierna kirjaga 5. II 1641 eestkostevalitsusele), Livonica II 69 RA; Ph. Krusenstierni märgukirjad Vene kaubolude kohta 1646 (ärak.), Nordinska saml. L 161 vol. 61 UUB ja Livonica II 9 (E. Oxenstierna kirja lisana Kristiinale, saabunud 17. XII 1646.) RA; Tallinna raad Moskvasse sõitvatele Rootsi saadikuile 20. VII 1647, Bh 62 TLA; Olearius 51; rootsi riiginõukprot. 11. VIII ja 2. X 1643, SRp X 243-244 ja 280; E. Oxenstierna ja Tallinna rae vahel sõlmitud leping 24. III 1648, Livonica II 248 RA.
- 2) Tallinna raad herts. Karlile 30. I 1605 ja 4. XII 1606, Livonica II 43 RA.
- 3) Tallinna raad herts. Karlile 4. XII 1606, Livonica II 43 RA.
- 4) Tallinna rae prot. 14. II, 14., 20., 22. III, 17. X 1637, 4., 19. VI, 24. X 1638, Ab 53; ~~Bollwerk und Hafenrechnung~~ 1624-1642, Ba 17 TLA.
pulvärgi- ja sadamaehituse arved

hale Riia rae teenistuses seisev Lorenz Lucht, kes ametilt oli küll artillleerimeister, kuid oli edukalt tegelnud ka veetöödega, muu seas tõstnud üles ühe laeva veest. Luchtil puudus võimalus pidevalt Tallinnas viibida. Seepärast palgati tööde läbi viijaks 1647. a. mais hollandi madrus Hinrich Janson.

Et sadama süvendamiseks vajalikke tööriistu polnud võimalik lähemalt saada, läkitati Janson Madalmaadesse, et laenata Enkhuizeni linnalt vastavad abinõud. Vahepeal aga pöörduti uuesti Luchti poole, paludes viimast veelkord Tallinna sõita, et valmistada siin uue sadama plaan ning nõu anda, kuhu sadamast väljavõetav liiv paigutada. Et Riia raad ei võimaldanud Luchtil niipea Tallinna sõita, siis oli^d sunnitud sadama süvendustöid algama ilma temata. Et aga samal korral tuli ehitamisele ka "uus sild ja kanal", siis pöörduti 1648. a. uuesti Luchti poole, pakkudes viimasele Tallinnas koguni artillleerimeistri kohta. Nüüd võimaldus Luchtil siiski Tallinna tulla, mispuhul ta valmistas ka sadama plaani. Kogusummas kulutati 1648. a. sadama süvendamiseks 424 riigitaalrit ning järgmisel aastal 192 riigitaalrit. Sadama süvendustöödega tuli Tallinna rael juba sel põhjusel kiirustada, et 24. märtsil 1648 valitsusvõimudega sõlmitud lepinguga ta võttis endale sellekohase kohustuse. Leping nägi peale süvendustööde ette ka kindlustamise sisserammitud palkidega, sadama laiendamise merre lastud kastide abil, Suurest Rannaväravast sadamasse viiva tee ja silla parandamise ning

1)
väikestele paatidele sadamasilla kasustamise ärakeelamise.

Ehkki allikate nappuse tõttu pole võimalik pidevalt jälgida Tallinna sadama süvendamise ja korrastamise käiku, näib siiski, et töö jäi pooleli, vaatamata Erik Oxenstierna meeletoletusele. Veel 1649.a. septembris näeme sadama ja kanali süvendustöid kuni Luchti tagasitulekuni edasi lükatavat. Paar aastat hiljem kaevatakse uuesti asjatundja meistri puudumise üle, kavatsedes viimast välja tellida Madalmaadest. 1653.a. algul aga, kui tööd veel ikka seisis pooleli, kõneldi kellestki rootslasest, kes sadamasüvendamist tundvat. Raad otsustas tema võimeid esialgu proovida. Kuid sama aasta suvel valitsusele esitatud märgukirjas Philip Krusenstiern mainib, et Tallinna raad pole sadama uhtliivaga täitumise hädaohu kõrvaldamiseks peaaegu midagi ära teinud.²⁾ Kõigi tundemärkide järgi otsustades tööd jäidki enne Vene-Rootsi sõja algust lõpetamata.

Besti teisel tähtsamal merelinnal Narval oli sadamakorrastamise probleemidega (kitsamas mõttes) hoopis vähem muret

- 1) Tallinna rae prot. 29.III, 17. ja 18.V, 29.VII 1647, 15.III 1648, Ab 59 ja 60; Tallinna rae tulude-kulude arveraamat 1644-1659, Ad 76; Tallinna raad Lorenz Luchtile 19.V, 1.VII 1647, 8.IV 1648, Enkhuizen'i raele 8.V 1647, E.Oxenstiernale 19.V 1647, Riia raele 1.VII 1647, BA 13 TLA; leping E.Oxenstierna ja Tallinna rae vahel 24.III 1648, Livonica II 248; E.Oxenstierna Kristiinalale 24.X 1648, Livonica II 424 RA.
- 2) E.Oxenstierna Kristiinalale 12.V 1649, Livonica II 9 RA; Ph.Krusenstierni märgukiri Kristiinalale ja kommertskolleegiumile 10.VI 1653, ~~Tiid~~ ^{TA} ~~arh~~; Tallinna rae prot. 4., 5., 7.IX 1649, 4.XI 1651, 20.IV, 15.VII 1653, Ab 61, 63 ja 65 TLA.

kui Tallinnal, sest siinsed sadamad (üks linna kohal, teine Kulgul) olid mõlemad jõesadamad, mis ei kannatanud niivõrd ummistumise läbi. Kui siin ajutiselt esineski puudusi, siis olid need oneti hõlpsasti kõrvaldatavad. Nii laskis raad 1648. a. ühel kohalikul talupojal Kulgu sadamat süvendada. Linna kohal asetsev sadam mainiti olevat sajandi keskel vajanud kaupade lastimiseks ja lossimiseks kohasemat sadamasilda. Kuid selle vajaduse lahendamine näib lükkunud sajandi teisele poolele. Et ka Narva jõe suuet võib laiemas mõttes lugeda sadamaks (reidi suhtes), siis nimetatud suudme süvendamise probleem õieti asendab siin sadamaprobleemi.

Tähtsusest kolmas sadam Eesti alal oli Pärnu oma, milline asetses Pärnu jõe suudmes. Siin ilmus sama viga, mida vaatlesime Narva jõe veetee korraldamise puhul. Nimelt oli jõesuudme ette uhtliivast kujunenud liivamadalik, mis takistas laevu jõkke sisse sõitmast. Peale selle puudus korralik sadamasild. Pärnuskil oli oluliseks raskuseks raha ja veetööde asjatundja puudumine. 1654. a. veebruaris tuli sellekohane pakkumine kelleltki Karl Klaassonilt Tallinnast. Raad kutsus viimase Pärnu ja laskis tal valmistada suudme plaani. Et vahepeal kerkis päevakorrale insener Tobias Königfelsi Pärnu kutsumine, siis loodeti viimaselt enam asjatundlikku nõu ka jõesuudme süvendami-

1) Narva rae tulude-kulude arveraamat 1646-1657, I 121 NLA.

2) Ph. Krusenstiern E. Oxenstiernale 24. III ja 11. V 1654, Ox. saml. RA.

ses. Juulikuus Königfels tutvuski Pärnu sadanaga. Nähtavasti osutus kulude eelarve liiga kõrgeks, sest 1655. a. jaanuaris Weydenhainiga nõu pidades otsustati küsida riigivalitsuselt abi nii sadama süvendamiseks kui poidega märkimiseks ja lootside ametisse seadmiseks. Töödega aga käesoleval perioodil algust ei tehtud.

1653. a. tõstab Pärnu tolliinspektor Peter Neufindt ka kalle ja sadamasse viiva tee kordaseadmise küsimuse päevakorrale. Ta teeb ettepaneku, et iga laev peaks osa ballasti, milleks tavaliselt oli liiv, Pärnu jätma, mis võimaldaks sellest aja jookul korralikku kaid ehitada. Arvatavasti ei saavutatud ka neis küsimusis tulemusi.¹⁾

Võrdluseks olgu lõpuks mainitud, et ka Eesti lähimate naaberlinnade - Nyeni ja Riia - sadamaolud polnud kaugeltki rahuldavad. Nyeni sadam, mida tema geograafiliselt asendilt peeti ideaalseks, onas õige silmapaistvaid puudusi. Neeva suue oli nii madal, et väiksemad laevad pidid ankurduma 2 ja suured laevad koguni 5 miili rannast eemal. Laadimise ja lossimise kulud tõusid seetõttu õige suureks ning tuuliste ilmadega oli see seo-

1) P. Neufindt E. Oxenstiernale 18. III 1653, Ox. saml. RA; Pärnu rae prot. 23. II, 13. VI, 2. VIII, 3. X 1654, 18. ja 27. I 1655, PLA; Pärnu raad Liivimaa kindralkubernerile 23. VI ja 4. VII 1654 ning J. Weydenhain samale 23. VI 1654, LRKka IX 23 ERKA; Schneider Pläne zur Schiffbarmachung 95.

1)
tud hädaohuga. Samuti tekitas Daugava jõe suue ja särg Riia
raele muret. Kuid nende küsimuste lähem vaatlemine ei kuulu
käesoleva töö raamidesse.

Kokku võttes eeltoodut, tuleb konstateerida, et ka vene
transiitkaubanduse huvides veeteede korraldamise alal oli kä-
sitletav periood võrdlemisi ideede- ja algatusterikas. Päeva-
korras oli kõige tähtsamate Eesti veeteede olulisemate puudus-
te kõrvaldamine. Soome ja Liivi lahte suunduvate mereteede
märkimiseks kavatseti püstitada kokku pooltosinat tulepaake:
Hiu saarele, Osmussaarele, Naissaarele, Sõrve sääرده, Ruhnu saa-
rele ja Kolka maaninale. Neist suudeti piiratud rahaliste vôi-
maluste tõttu püstitada vaid 3, nimelt Hiu, Sõrve ja Ruhnu
tulepaagid. Suuremate raskustega põrgati kokku siseveeteede
korraldamisel. Tähtsamaks probleemiks oli siin uhtliivaga um-
mistunud Narva jõe suudmele normaalse sügavuse andmine ja edas-
pidise ummistuse vältimine. Küsimus oli aktuaalselt päevakor-
ral rea aastate kestel, millal teostati küll mitnesuguseid et-
tevalmistustöid, kuid süvendamine ise jäi teostamata. Põhjused
näivad peamiselt peitunud Narva rae passiivsuses. Omajagu aga
pidi kaasa mõjuna ka asjatundva tööde juhataja mitteleidmine
ja valituse toetussumma väikeus. Pärnu-Tartu-Pihkva veetee sü-

1) P. Heltscheri märgukiri 1641. (esit. koos B. Oxenstierna kir-
jaga 5. II 1641 Kristiinalale), Livonica II 69; E. Oxenstierna
K. Mörnerile 27. V 1649, Livonica II 424 RA.

vendamise küsimus, mis tekitas Tartus ja eriti Pärnus suuri lootusi, kerkis liig hilja päevakorradele, sest varsti algas Vene-Rootsi sõda. Kuid kahtlemata tuleb seda tolleaegsete tehniliste ja rahaliste võimaluste juures pidada täiesti fantastiliseks. Tehniliste ja rahaliste raskustega põrgati kokku ka sadamate süvendamise katsete juures. Kui raske oli tol ajal selliseid töid teostada, ilmneb eriti kujukalt Tallinna sadama süvendamise puhul.

1) Tallinnas tehti Venemaal minevate Rootsi sadamade kohta 1647. ja 48. TIA; A. Mürner Kristiinaale 14. II 1648, Lõvõla 171. S. Kristiinaale Kristiinaale 8. II 1649, Lõvõla 171. S. Kristiinaale A. Kristiinaale, O. Kristiinaale, O. Kristiinaale.

VII. Balti mere kaubatee propageerimine

väliskaupmeeste seas.

Belmistes peatükkides vaatlesime neid vahendeid, millede läbi valitsus lootis Vene transiitkeubandust kindlalt Arhangeliski asemel Soome laheäärsete linnade, Tallinna, Narva ja Nyeni kaudu kulgema panna. Et aga kaubanduse tavad, nagu seda tol ajal korduvalt rõhutati, olid visad muutuma, siis peeti vajalikuks kõiki nimetatud laokohalinnades välismaalastele osaks saavaid soodustusi ja hõlbustusi nii venelastele kui läänepoolseile kaupmeestele tutvustada. Seejuures kerkis päevakorrale küsimus, mil viisil seda teha. Mõnelt poolt, muu seas ka Tallinna rae ringidest, soovitati valitsusel astuda selle sihi-¹⁾ga otsesesse läbirääkimistesse, eeskätt Vene tsaariga. Nähtavasti mõeldi siin vormilisi kaubalepinguid välisriikidega, Rootsi-Lüübeki 1643. a. kaubalepingu eeskujul. Välispoliitikas kompetentsete isikute poolt aga väideti, et selline moodus võiks ehk anda tulemusi Põhja-Saksa linnade ja inglaste juures. Seevastu aga Rootsi valitsuse plaanidesse umbusklikult suhtuvate

1) Tallinna raad Venemaale minevale Rootsi saatkonnale 20. VII 1647, Bh 62 TLA; K. Mörner Kristiinale 14. II 1646, Livonica II 171, E. Oxenstierna Kristiinale 4. II 1649, Livonica II 9, L. Kanthersten A. Oxenstiernale, Ox. saml. RA.

Vene ja Madalmaade valitsuse juures võidavat oodatava edu asemel saavutada otse vastupidiseid tulemusi. Philip Krusenstiern, käsitledes Balti mere kaubatee propageerimise küsimust oma märgukirjades valitsusele, leiab, et Vene tsaari ei tohiks mingil tingimusel märgata lasta, et Rootsi valitsuse poolt teostatud kaubanduspoliitilised uuendused on sihitud just Vene Arhangelski kaubanduse vastu, sest viimane andvat välisriikide kontrollile mittealluvale Põhja-Jäämere kaubatele väga suure tähtsuse. See venelaste vaatekoht ilmnenu eriti selgesti ~~Schleswig~~ ^{-Gottorpi} Holstein ja Rootsi valitsuse esindajate poolt 1634. a. Vene tsaariga peetud läbirääkimistel. Rootsi valitsuse plaanidest teadlikuks saades venelased teeksid kõikvõimaliku nende nurjumiseks. Nad tõstaksid Novgorodi ja Pihkva tollid kohe erakordselt kõrgeks, alandades neid seevastu Arhangelskis. Neil kaalutlustel ei pidanud ka 1647. a. Venemaaale läkitatav Rootsi saatkond mingil tingimusel venelastele selgitama Rootsi aladel meretollide alandamise ja piiritolli kaotamise õigeid põhjusi, vaid pidi väitma, et selle ainsaks põhjuseks olnud Venemaa ja Rootsi vahelise kaubanduse hõlbustamine ja edendamine, mis seni pole arenenud Täysinä, Viiburi ja Stolbova rahulepinguis ettenähtud määral.

Seda aktiivsemalt aga tuli kasustada kaudseid teid. Rootsi valitsus pidi ofitsiaalselt hoopis mängust välja jäetana, sellesemel asju aetama kõrvaliste isikute kaudu ja suure ette-

vaatusega. Eeskätt pidid Eesti linnade kodanikud informeerina oma Venemaal, Madalmaades, Lüübekis, Danzigis, Hamburgis ja mujal asuvaid ärisõpru tollide alandamisest ja võõraste vahelise kaubandamise vabaksandmisest. Sellised eraviisilised teated pidid palju hõlpsamini uskumist leidma kui ametlik informatsioon.

Edasi tuli Rootsi valitsusel leida endale Moskvast usaldusmeheks mõni seal üldiselt tuntud ja lugupeetud ning Vene olusid¹⁾ hästi tundev isik, kes salaja, eeskätt öhtusel või öisel ajal pidi püüdma vene ja välismaade kaupmehi veenda Balti mere kaubatee kasuks. Krusenstiern arvas, et just tähtsamad Vene tsaari kaupmehed, n.n. "gosti,"²⁾ oleksid võrdlemisi kergesti võidetavad Rootsi alade kaudu kaubandama. Viimaste vaadetega kaubandusoludele arvestavat tõsiselt tsaargi. Ettevõtet võidavat tunduvalt hõlbustada altkäemaksude abil Vene juhtivaile riigimeestele.

Krusenstierni arvates polnud siin ka Madalmaade valitsuse juures võimalik otseste läbirääkimiste teel midagi saavutada, sest Madalmaad, kartes Rootsi näol oma vaheltkaubandamisele ja prahiveole tõsist konkurenti, ei suhtuvat heatahtlikult Rootsi plaanidesse. Nii olevat hiljuti Vene tsaari juurde läkitatud madalmaade saadik, nagu Krusenstiern usaldavast allikast on

1) "...insonderheit des Abends oder Nachts, weil alle Consilia des Ohrs nocturna, hierüber communiciren..."

2) J. de Rodese teatel olid need tähtsamaist vene kaupmeestest väljavalitud isikud tsaari faktoreiks, müües ja ostes viimase kaupu. Vt. tema märgukiri Kristiinale 14.XI 1653, Handel o. sjöfart, Ryssland 17 RA.

kuulnud, saanud oma valitsuselt salajased juhtnöörid, peale oma otsese ülesannete, s.o. madalmaalastele Venemaal osakssaanud kitsenduste ära kaotamise saavutamise, püüda kõigi abinõudega Rootsi plaanide vastu töötada. Nimetatud saadik olevat küll enne saabumist teel surnud, kuid valitsuse ülesanded olevat ta oma kaasasolevale pojale edasi andnud. Seepärast soovitas ta madalmaalaste suhtes äärmiselt ettevaatlikult käituda. Kuid neidki pidi osutuma võimalikuks Rootsi plaanidele võita just kaudsete abinõudega.

Üheks küllalt tõhusaks vahendiks pidas Krusenstiern madalmaalaste võistlejate - Põhja-Saksa linnade ja inglastega - läbirääkimiste alustamist Rootsi valitsuse poolt. Toetudes Lüübekiga 1643.a. peetud läbirääkimistest saadud kogemustele, ta lootis, et Lüübeki ja Hamburgi kodanikke peaks olema võrdlemisi hõlpus valitsuse plaanidele võita. Ta juhtis ka vahendeile, kuidas Hamburg oleks saanud vältida Öresundi tõlle. Nimelt oleks tulnud Eideri ja Ecklenförde vahele lühike kanal kaevata. Edasi tulnuks läkitada saadik inglise kaubakompanii juurde Hamburgi, et mõjustada kompaniid paigutama oma laokohta Moskva asemel Tallinna ja nõutana endale Rootsi valitsuselt soodsaid privileege siitkaudu Venemaaga kaubandamiseks. Inglastele tuli selgitada, kui võrd hõlpsam on kaubandada Balti mere kaudu, ning juhtida nende tähelepanu Pärsia ja teiste idamaadega siitkaudu kaubavahetuse arendamise võimalustele. Kui sel viisil õnnestuks-

suurt osa Vene kaubandusest suunata Arhangelski asemel Balti merele, siis polevat kahtlust, et madalmaalased tahes-tahtmata¹⁾ oleksid sunnitud järgnema teiste rahvaste eeskujule.

Arvestades Philip Krusenstierni suurt mõju valitsusele Vene kaubanduse küsimustes, ei näi olevat kahtlust, et selgi juhul valitsus võttis oma edaspidiste sammude aluseks just tema ettepanekud. 1647.a. Moskvasse minevale Rootsi saatkonnale kaasaantud instruksiooni 14. punkt, milles saadikuile anti juhtnööre, kuidas tsaarile peab selgitama Rootsi aladel tollide alandamise põhjusi, ühtub täiesti Krusenstierni sellesuunaliste ettepanekutega.²⁾ Peale selle, vaatamata mõningaile läbirääkimistele välisriikidega, muu seas just Venemaaga, meil pole käsitletaval perioodil teada ühtegi kaubalepingut Vene transiitkaubanduse Balti mere kaudu suunamise üle, mis oleks teoks saanud Rootsi valitsuse algatusel.³⁾ (1643.a. kaubaleping Lüübekiga sõlmiti viimase algatusel).

- 1) Ph. Krusenstierni märgukirjad Kristiinale 29.XII 1646 ja 22.VII 1648 (Ärak.), Nordinska saml. L 161 vol. 61 UUB; Ph. Krusenstierni märgukiri 13.XII 1652 (saadeti koos E. Stenbocki kirjaga 8.II 1653 Kristiinale), Livonica II 172 RA. Vene tsaariga otseste läbirääkimiste pidamise mõttetusele juhib valitsuse tähelepanu ka Rootsi saatkonna liige Venemaal Lars Kanthersten. Vt. L. Kanthersten riigikantslerile 15.IX 1647, Ox. saml. RA.
- 2) Instruksioon rootsi saatkonnale 3.V 1647, Muscovitica RA.
- 3) Sveriges traktater V: 2; Sillén IV 34-38. Läbirääkimistel Inglismaaga siiski tehti Rootsi valitsuse poolt selles suunas küll katsed. Vt. Karl X Gustavi salajane instruksioon saadik Christer Bonde'le 15.VI 1655, R. reg. 1655 RA. Rootsi valitsuse välispoliitilisi samme Vene transiitkaubanduse Balti mere kaudu suunamise asjus, ehkki selle kohta juba üksnes Rootsi Riigiarhiivis leidub rohkesti materjali, ei võimalda käesoleva töö ulatus lähema vaatluse alla võtta.

Arusaadavail põhjustel oli Rootsi valitsusepropaganda suunatud eeskätt Venemaale. Siin kaubandavaile inglise ja madalmaade kaupmeestele püüti teha selgeks, kuivõrd suuri hõlbustusi võrreldes Põhja-Jäämere kaubateega pakub kaubavahetus Venemaaga Rootsi sadamate kaudu. Soodsaid eeldusi propaganda õnnestumiseks pakkus varsti peale tsaar Aleksei Mihhailovitši troonile astumist Venemaal väliskaupmeestele osaks saanud survepoliitika. Vene kaupmeeste korduvate kaebuste järeldusel välismaalaste, eriti inglaste ulatuslike kaubanduslike eesõiguste üle Venemaal, annulleeris tsaar 1646.a. inglise kaubakompanii eriõigused. Soovitud ettekäände selleks ja järgnevaiks saamudeks paktus Inglise revolutsioon ja kuningas Charles I hukkamine 1649.a. Inglisele sunniti Moskvast ja mujalt Sise-Vene linnadest lahkuma. Üksnes Arhangelskis võimaldati neile kaubandada. Survepoliitika tabas ka teisi välismaalasi, muu seas madalmaalasi, kes 1646.a. peale olid korduvalt pöördunud sellekohaste kaebustega oma valitsuse poole. ¹⁾ Kitsikusse sattunud väliskaupmehed hakkasid nüüd otsima uusi kaubandamise võimalusi.

Olles oma agentide kaudu Venemaa sündmustest informeeritud, seus Rootsi valitsus kohe tekkivad olukorda oma Balti mere sadamate huvides kasustama. Ametlikele esindajaile anti korraldused, et nad, varjates Vene valitsuse ja madalmaalaste eest

1) Bazumebur 115-120; Zweig 139-140; Scheltens I 202-208.

Rootsi valitsuse kaubanduspoliitika tõelisi plaane, pidid siiski igal soodsal juhul kimbatuses viibivaile välismaalastele mõista andma, et viimased võiksid Rootsi valitsuse juures leida hoopis suuremat poolehoidu ja vastutulekut. On eti ei tohtinud välismaalastes tekitada muljet, nagu oleks Rootsi valitsusele väga tähtis neid oma sadamate kaudu kaubandama saada. ¹⁾Veidi vabamad käed ses suhtes näivad olnud Rootsi kaubandusagentidel Venemaal - Johan de Rodes'el (Moskvas) ja Adolf Ebers'il (Novgorodis). Eriti intensiivset propagandategevust Venemaal viibivate välismaalaste seas arendas neist esimene. ²⁾

- 1) Instruktsioon Rootsi saatkonnale 3.V 1647, R.reg. 1647; Kristiina resident K. Pomerening'ile 31.V 1648, R.reg. 1648 RA.
- 2) Kirjas riigikantslerile 14.III 1650 kirjeldab ta oma tegevust inglaste seas järgniselt: "Als ich auff deren Hoffe gewesen, habe ich sie alle beisammen in der Stueben, da sie ihren Gottesdinst zu verrichten pflegen gesprochen, undt mit ihnen folgendes geredet, das man sich unserer Seiten verwundert, dasz sie von ihren groszen Privilegien, so sie nun (15)85 Jahr zue Archangel undt in dem ganzen Lande genossen, abkommen wehren, und das man über den sie gar aus dem Lande haben wollten. Darauf sie mir geantwortet, das es also wehre, und hetten sich ein Jahr etliche hero sehr leiden müssen. Gab ihnen weiter zu vernehmen, ob sie nicht ihre Hantlung nach der Liefländischen Seiten, innsonderheit nacher Reval transportiren könnten, dan ich wueste gar wol, das wan sie bei Ihrer Königl. Maytt. diesesfalls umb der zur Stiftung eines Stapelrechts dienenden Privilegien anhalten würden, ich sie wol versichern könnte, sie alles nach Wunsch erhalten solten. Zu dem Ende erbeut sich die Stadt Reval ihnen ein wolgebautes steinern Haus ein zu reumen und was sie ferne in billigen Sachen würden begehren können. Und über dem so würden sie von Ihr: Königl. Maytt. hier im Land gleichst dero eigenen Untertanen protegiret werden können. Darauf antwortet mir der Ehlste unter ihnen Mons. Aschborn, das sie nun eine guete (Zeit) hero darnach getrachtet hetten: bedankten sich gegen Ihrer Königl. Maytt. gnadige Affection. Dieweilen sie aber hier in dieser Sachen ohne de-

Venemaal viibivate välismaa kaupmeeste keskel arendatud propaganda ei jäänud kaugeltki mõjuta. Eriti inglased, kellede kaubandus teatavasti oli kõige enam kannatanud, olid neile Tallinnas, Narvas ja Nyenis lubatavaist soodustustest vägagi huvitatud. Vähe tagasihoidlikumaks osutusid madalmaalased. Kuid ka neist mitmed pooldasid Balti mere kaudu kaubandamist. Selle optimistliku informatsiooni tagajärjel kõneldi juba võrdlemisi kindlalt inglaste Vene kaubakompanii kaubakontori paigutamist Tallinna.¹⁾ Inglise-Madalmaade sõja ajal, mil Arhangelski kaubandus seisis, hakkasid isegi Vene valitsusringkonnad huvituma Balti mere kaudu kaubandamisest. Selleks laskis tsaar muu seas lagunenud Tesovo silla, mille üle seni seoses kaubandusega²⁾ asjatult oli kaevatud, ära parandada.

Rootsi residentide ja kaubanduslike agentide kõrval ka Balti provintside kõrgemad ametnikud - kindralkubernerid ja kubernerid - püüdsid läbireisivaile väliskaupmeestele ja välisriikide saatkondade liikmeile samas suunas mõju avaldada. Eriti paistab sel alal silma Eestimaa kubeneri Erik Oxen-

1) A. Ebers A. Oxenstiernale 2. (?) ja 12. XII 1648, 22. I 1649, J. de Rodese samale 27. VII 1649, 14. III 1650, 29. III 1651, 31. I 1652, 22. IV 1653, Ox. saml.; A. Ebers Kristiinale 30. X, 31. XII 1653, J. de Rodese Kristiinale 9. II, 10. VIII, 22. IV 1653, resident K. Pommerening Kristiinale 13. I, 9. III 1649, 15. II, 2. III, 23. III, 18. V 1650, Muscovitica RA; J. de Rodese märgukiri Vene kaubanduse Balti mere kaudu suunamise kohta (dateerimata, tõenäol. 1650. a.), Tidskrift JA.

2) J. de Rodese A. Oxenstiernale 22. IV 1653, Ox. saml. RA.

stierna agar tegevus. Juba varsti peale Tallinnas ametisse astumist teatab ta valitsusele, et, toetudes kavatsetavale tollialandusele ja muudele soodustustele, tal õnnestunud veenda üht Novgorodi kaupmeest Tallinna kaudu kaubandama. Viimane lubanud isegi teisi vene kaupmehi selleks mõjustada. Sel põhjusel ku-¹⁾ berner soovitab valitsusele kavatsetavate uuendustega rutata. Pisut hiljem Erik Oxenstiernat meelitab inglise kaubaõue Tallinna paigutamise võimalus. 1649.a. detsembris korraldati Tallinna rae ja parajasti kohal viibiva Rootsi Moskva residendi Jakob de Moulin'i vahel selles küsimuses erinõupidamine, kus raelt saadi põhinõtteline nõusolek inglastele kaubandamiseks suuri soodustusi anda.²⁾ 1647.a. sügisel pidas Erik Oxenstierna Amsterdami pürjermeistri Coenrad Burgh'i juhatusel üle Tallinna ja Narva Venemaale reisiva Madalmaade saatkonna üksikute liikmetega eraviisilisi läbirääkimisi Madalmaade-Vene kaubanduse Tallinna kaudu suunamise asjus. Tulenusest mõned saatkonnaliikmed andsid lubaduse Tallinnast tollialanduse saamise puhul siitkaudu katseks ühe partii siidi ja muid kaupu läbi vedada.³⁾

Ka Liivi- ja Ingerimaa kindralkubernerid püüdsid välis- kaupmeestele igal sobival juhul selgitada Eesti sadamaliinades

-
- 1) E. Oxenstierna Kristiinale 3.X 1646, Livonica II 9 RA.
 - 2) E. Oxenstierna Kristiinale 7.IX 1647, 23.XI ja 15.XII 1649, Livonica II 9 RA.
 - 3) E. Oxenstierna Kristiinale 12.X 1647, Livonica II 9 RA; E. Oxenstierna P. Heltscherile 2.X 1647, ERKkA A 57 ERKA.

1) E. Oxenstierna Kristiinale 10.X 1647, Livonica II 9 RA.

antavaid soodustusi ning neid meelitada siitkaudu kaubandama. 1647.a.algul, kui Venemaal viibivad inglise ja madalmaade kaupmehed saatsid oma saadikud Riia kaudu oma valitsuselt kaubanduslike kitsenduste vastu Venes diplomaatilist abi nõutama, püüdis Liivimaa kindralkuberner Gabriel Oxenstierna viimaseid nimetatud suunas mõjustada. Muu seas ta soovitas neile koduteel ka Stokholmis ära käia, et Rootsi valitsusega soodustuste asjus kokku leppida. Saadikud suhtusid kindralkubernerisse õige usaldavalt, andes temale üksikasjalise ülevaate Venemaal välismaalaste vastu tarvitatavaist surveabinõudest. Stokholmi sõitu ei saanud nad aga volituste ja aja puudusel ette võtta. Inglise esindaja pidas soovitavaks, et Rootsi valitsuse poolt tehtaks Tallinnas ja Narvas kavatsesetavad soodustused Londoni kompaniile kirjalikult teatavaks, mille puhul ta lubas mõju avaldada, et mõned kompanii juhatuse liikmed sõidaksid läbirääkimisteks Stokholmi.¹⁾

Seesugust propagandat tehti vähemal määral muudegi Rootsi ametivõimude ning poliitiliste ja kaubanduslike agentide poolt, mis mõjus kaasa, et Tallinnas, Narvas ja Nyenis Vene transiitkaubanduse soodustamiseks tehtud uuendused võrdlemisi pea said teatavaks väliskaupmeeste ringides.

Kokku võttes leiame, et Rootsi valitsus andis võrdlemisi suure tähtsuse laokohalinnades - Tallinnas, Narvas ja Nyenis -

1) G. Oxenstierna Kristiinale 15.IV 1647, Livonica II 73 RA.

teostatud tollialanduste ja muude kaubanduslike soodustuste väliskaupmeestele tutvustamisele. Juba enne uute tollimäärade maksmahakkamist püüdsid valitsusvõimu esindajad ja poliitilised ning kaubanduslikud agendid soodsail juhtudel välismaalastele Balti mere kaubatee kasuks mõju avaldada. Philip Krusenstierni j.t. välispoliitilistes küsimustes kompetentsete isikute soovitusel pidi aga seejuures tarvitatama võimalikult suurt ettevaatust. Rootsi majanduspoliitilistesse plaanidesse umbusklikult suhtuvate Vene ja Madalmaade valitsuse ees taheti Rootsi aladel tehtavate uuenduste tõelist sihti varjata. Seepärast püüti välismaalastega, eriti Venemaal, peetud läbirääkimistele anda võimalikult mitteofitsiaalsed ilmet. Et propaganda teostamine sattus väliskaupmeestele Venemaal osakssaava surve ja Inglise-Madalmaade 1652 - 54. a. sõja ajale, siis näib ta Balti mere kaubatee vastu huvi äratamiseks küllaltki silmapaistvaid tulemusi andnud. Vähemalt inglased plaanitsesid juba võrdlemisi tõsiselt oma kaubakontori Moskvast Tallinna ületoomist. Küsimus, missugust mõju avaldas väliskaupmeeste seas arendatud propaganda transiitkaubanduse elavnemisele, ei kuulu enam käesoleva peatüki raamidesse. Võime siiski julgusega väita, et Vene kaubanduse 1649. a. peale alanud silmatorkava elustumise põhjustest teatav osa kahtlemata tuleb kirjautada just osava propaganda arvele.

Lõppsõna.

Vene transiitkaubanduse küsimus sai Eestimaa vallutamise järgi Rootsi valitsuse juures üheks tähtsamaks majanduspoliitiliseks probleemiks. Valitsus ei lakanud lootmast, et vahepeal Põhja-Jäänere kaubateele taandunud Vene väliskaubandust õnnestub jällegi Balti merele tagasi juhtida. Kuni Kristiina valitsemisajani need katsed olid kõike muud kui reaalsel alusel seisvad, mis paratamatult tingis ka nende ebaõnnestumise. Nende peamine väärtus seisneb vaid selles, et siit saadi kogemusi järgnevas tegevuseks. Kristiina-aegne Rootsi majanduspoliitika, tugevdes seniseile kogemustele ning Venemaa ja Eesti linnade kaubandusolude süstemaatilise uurimise läbi saadud andmeile, on juba palju sihiteadlikumalt rakendatud ning püüab vältida seniseid vigu. Andekast riigimehest Axel Oxenstiernast juhitud valitsuse reformitegevusele Eesti linnades avaldas suurt mõju Madalmaade vabameelne seaduseandlus ja majandusteooria. Seepärast uue majanduspoliitilise suuna nurgakiviks kujuneb kaubanduse vabadus. Valitsus loobub valjult merkantilistlikest abinõudest laokohasunduse ja võõraste kaupmeeste kitsendamise suhtes ning püüab samas suunas ka linnadele survet avaldada. Selle tulemusena, kõigepealt, murtakse tegelike oludega vastuolus seisvad Tallinna ja Tartu iidset eesõigused Vene kaubanduse laokohale. Nende linnade asemele astuvad elujõuliste lao-

kohakandidaatidena esiplaanile kaks Vene piirile lähemal aset-
 sevat linna - Narva ja Nyen. Et aga viimaste võimed kaubanduslik-
 kul alal olid kapitalide vähesuse tõttu piiratud, siis polnud
 kuigi tark ka Tallinna transiitkaubandusest hoopis välja lüli-
 tada. Seepärast valitsus rajaski oma Vene kaubanduse laokoha-
 liitika kõige kolme Soome lahe lõunakaldal asetseva linna
 koostööle. Teiseks valitsuse tähtsamaks sammuks oli murda siin-
 seis linnades keskaegse laokoha- ja külalisõiguse alusel vöö-
 raste kaupmeeste kohta kehtivad kitsarinnalised kitsendused.
 Ehkki viimaste sihiks oli kohalikele kodanikele hädavajaliku
 kaitse võimaldamine väliskapitali ülevõimu vastu, osutus nende
 tegelik rakendamine antud olustikus täiesti mõttetuks. Et ko-
 halikud kodanikud kapitalide vähesuse tõttu polnud suutelised
 vahendajana kõiki Lääne-Euroopast ja Venemaalt saabuvasid läbi-
 veokaupu üles ostma, võlgu aga väliskaupmehed neile müüa ei
 soovinud, siis ei saanud olla kahtlust, et selle otsese tulemu-
 sena olemasolevgi vähene transiitkaubandus oli sunnitud teis-
 tele kaubateedele taanduma. Oli ilane, et valitsus pidi siin
 majandusliku seaduseandluse teel vahele astuma. Laokohalinnu
 sunniti võimaldama nii vööraile kaupmeestele kohapeal ükstei-
 sega vahenditult kaubandada kui ka läänepoolseile kaupmeestele
 soovikorral (siiski kaupade 14-päevase kohapeal müügilpidamise
 reservatsiooniga) ka Venemaale edasi reisida. Vene kaupmeestele
 seevastu ei võimaldatud oma kaupu üle Rootsi alade otse Lääne-

Euroopa turgudele toimetada, sest see oleks põhjustanud siinsete laokohalinnade täielikku väljalülitamist Vene transiitkaubandusest.

Valitsus näinuks küll meeleldi, et siinsete laokohalinnade kodanikud oleksid terna transiitkaubanduslikes plaanides etendanud aktiivset osa, s.o. harrastanud aktiivkaubandust nii Vene kui läänepoolsete kaubakeskustega, aidates seega otseselt kaasa Vene transiidi alal oodatud murrangut esile kutsuda. Et selline võimalus Eesti linnade vaesuse tõttu ei saanud arvesse tulla, siis suunati pearõhk kapitalitugevate väliskaupmeeste kaasatõmbamisele valitsuse plaanidega. Ent ainsaks teeksnendelt selles suhtes toetuse saamiseks oli kaubanduse ja laevasõidu kõigekülgne ja ulatuslik soodustamine. Seeläbi tulukaks muutunud kaubandus juba ise pidi meelitama välismaalasi Balti mere sadamate kaudu Venemaaga kaubandama, sest oli teada, et Arhangelski kaubatee selle raskete looduslike tingimuste tõttu polnud kaugeltki rahuldav. Abinõudeks, mis valitsus siin tarvitusele võttis, tuleb laokohasunduse ja võõraste kitsendamise kaotamise kõrval tähtsaimaks pidada just reforme tollide

1) Axel Oxenstierna arvanus selles küsimuses oli: "Jag syr intet annat expediens än det jag för dette ofta haver ihug kommet, göra vägen richligh och slätt, så och öfna den som vele draga comercierne utur Ryssland på svenska städerne (och) portarne och tractera dem humaniter utan förändring." A. Oxenstierna E. Oxenstiernale 24. II 1650, Ärak. Kungl. Vitt. Hist. o. Antikvitetsakademii. Terna poja Erik Oxenstierna seisukoht ühtub täiesti isa omaga, vt. E. Oxenstierna P. Heltscherile (?) 2. X 1647, ERKA A 57 ERKA.

alal. Piiri- ja väikese tolli kaotamine, tollitariifide alandamine 6 - 7%-lt 2%-le, tollimenetluse lihtsustamine ja sellealaste väärnähtuste kaotamine pidid kindlasti suutma kaubanduse alal pööret tekitada, vähemalt panid sellele käsitletavail aastail kõik kaubandusest huvitatud ringkonnad suuri lootusi, pealegi kus kitsendused Öresundis olid rootsi kaupadelt kaotatud ning võõraste kaupade suhtes pehmenenud. Ka mereteede märkimisele valgustatavate meremärkidega ning siseveeteede ja sadamate korraldamisele pühendas valitsus suurt tähelepanu. Et siin aga oli vajalik suuremaid kapitale investeerida, mida polnud ei valitsusel ega linnadel, siis ei vastanud tulemused kaugeltki selleks kulutatud energiale. Kuuest kavatsesetavast tulepaagist püstitati tegelikult 3, neist üks Soome ja kaks Liivi lahe veetele. Siseveeteede korraldamise alal aga võrdsid tulemused peaaegu nulliga. Liivaga ummistunud Narva jõe suue jäi endiselt süvendamata, rääkimata tolleaegseis tingimustes otse fantastilisena tunduvast Pärnu-Tartu-Pihkva veeteelaevatavaks muutmisest. Raha ja veetööde asjatundjate puudusel

-
- 1) Rootsi resident Moskvas C. Pommer ning A. Oxenstiernale 21. II 1648, Ox. saaml. RA, ning Kristiinale 13. I ja 9. III 1649, 18. V 1650, Muscovitica RA; rootsi agent Novgorodis A. Ebers A. Oxenstiernale 12. XII 1648, 22. I 1649, Ox. saaml. RA; Narva rae saadikud Kristiinale 1650 (dateerimata), Livonica II 205 RA; Tallinna raad Venemaale minevatele Rootsi saadikuile 1647 (?), Pihkva arh.; P. Heltscher A. Oxenstiernale 25. III 1647, Ox. saaml. RA; Ph. Krusenstiern A. Oxenstiernale 18. XI 1648, Ox. saaml. RA.
 - 2) Madalmaalased saavutasid tollivabaduse vastava aastamaksu eest Taani valitsusele.

jäid ka liivaga ummistunud Tallinna ja Pärnu sadam süvendamata.

Rööbiti eeltooduga valitsus osutas küllaldast tähelepanu ka kohalike kodanike majandusliku jõu tõstmisele. Soodustades väliskaupmehi valitsus lootis, et elavnev kaubandus võimaldab kohalikel kaupmeestel pikapeale kapitale koguda, et hiljem majanduslikul alal aktiivselt kaasa lüüa. Selle sihiga püüti kaotada võõraste ja kohalike kodanike vahelise komisjoniäri (faktorí- ja maskopeikaubandus) kohta kehtivaid kitsendusi, üritati väikeste kapitalide koondamist suurtesse laevasõidu- ja kaubanduse-kompaniidesse ning tehti katsed meelitada jõukaid väliskaupmehi sinseisse linnadesse asuma. Kui sellelgi alal tulemused täiesti ei vastanud lootustele, ometi ilmneb, et linnade, eriti Narva jõukus kasvas järjekindlalt. See osalt paistab silma kaupmeeste suhteliselt laialdasest äritegevusest, osalt hoogsest ehitustegevusest. Sellesama valitsuse poliitikaga tihedas seoses olid üritused kohaliku kaubalaevastiku ja manufaktuuride loomiseks. Laevade teenistus prahiveolt ja tööstuslik tulu pidid kiiresti aitama sinseid linna õitsele tõusta. Sel alal tehtud algatused aga ebaõnnestusid, osalt kapitalide puuduse, osalt peatselt algava sõja tõttu. Ometi ei või meie siingi alahinnata saadud kogemusi, mis kandsid vilja sajandi teisel poolel.

Lõpuks huvitab meid küsimus, milliseid reaalseid tulemusi andis Oxenstiernadest juhitud Rootsi valitsuse transiitkauban-

dusepoliitika: kas olid need niisama viljatud nagu eelmiste valitsuste ajal või siiski täiesti positiivsed? Tutvunud ametiisikute aruannete ja tolliarvetega, ei jää meil mingit kahtlust selles, et valitsuse üritused kandsid juba käsitletava perioodi lõpuks vilja, ¹⁾ rääkimata tarvitusele võetud abinõude silmanähtavast kasust kaubanduse arengule sajandi teisel poolel. Umbes 1649. a. peale hakkas Novgorodist, Pihkvast ja kaugemaist Vene linnadest saabuma Tallinna, Narva ja Nyenisse niivõrd rohkesti vene eksportkaupu, nagu potast, lina, kanepit, toorsiidi, karusnahku, juhtnahku, parkimata nahku, rabarbrit, rasva j. m., nagu seda polnud nähtud tollal elavate inimeste mälestuse kestel. Esma- kordselt ilmus siinseile kaubaturgudele nüüd ka Moskva kaupme- hi ning teisest küljest ka ^{õr} need Narva ja Tallinna kaupmehed, nagu vennad Numensid ja Paulsen, astusid äriühineks Moskva kaupmeestega. Ükski Inglismaalt, Madalmaadest, Lüübekist või mu- jalt saabunud laev ei lahkunud siinseist sadamaist tühjalt, vaatamata sellele, et vilja väljavedu oli enamasti keelatud. Suured kogused vene kaupu jäid laevade puudusel isegi kohale seisma. Kommertsdirektor Philip Krusenstierni aruande järgi oli

1) Käesolevas töös meie ei saa võtta lähemale vaatlusele kauban- duse tegelikku arengut ega esitada statistikat kaubavahetuse suuruse kohta eriaastail, kaubaliikide ja üksikute eksport- ja importmaade osatähtsuse kohta, sest see ei kuulu enam kau- banduspoliitika juurde. Seda muu seas ei võimaldagi rahulda- velt teha allikmaterjali nappus, sest näiteks Narva kohta puu- duvad täiesti tolliaruanded.

Tallinna, Narva ja Nyeni kaubandus 1654.aastaks mitnekordseks kasvanud. Nii ulatunud Tallinna portooriumitulu varemalt 3-4000 rtlr aastas, 1654.a.aga - üle 12000 rtlr. Narvas polevat litsent, portoorium, aktsiis ja kõik muud maksud kokku andnud varemalt aastas üle 5000 rtlr ning Nyenis üle 3000 rtlr, 1654.a.aga saadud üksnes portooriumist Narvas 20.000 rtlr ja Nyenis 15.000 rtlr. Portooriumi ja litsenditulu kolmelt linnalt kokku ulatunud nimetatud aastal 70.000 riigitaalrile. Ka kohalike kodanike osatähtsus Vene transiitkaubanduses oli kiirelt tõusmas. Samal 1654.a.otsid Narva kodanikud Venemaalt, peamiselt Moskvast, 1) 5 - 6000.000 rtlr eest kaupu üles. Laevasõidu suurenemisest saame mõnesuguse pildi ka tolliarvete järgi.

-
- 1) Ph. Krusenstiern A. Oxenstiernale 25.II, 14.III, 5.V 1649, E. Oxenstiernale 2.XII 1653, 21.I ja 3.VII 1654, Ox.saml. RA; Ph. Krusenstierni märgukiri Kristiinalale ja komertskolleegiumile 10.VI 1653, ~~Tide ark~~^{JA}; Ph. Krusenstierni märgukiri Karl XI eestkostevalitsusele 18.VI 1660, Handel o. sjöfart RA; J. de Bodes E. Oxenstiernale 29.III 1651 ja 23.III 1652, A. Oxenstiernale 23.III 1652, Ox.saml., Kristiinalale 20.X 1652, Muscovitica RA; A. Ebers Kristiinalale 3.II 1654, Muscovitica RA; G. Glottaw E. Oxenstiernale 15.I 1654, C. Meuseler E. Oxenstiernale 8.IV 1654, Ox.saml. RA; E. Oxenstierna Kristiinalale 12.V, 23.XI, 15.XII 1649, Livonica II 9 RA; K. Mörner Kristiinalale 10.I ja 14.III 1650, Livonica II 171 RA; P. Loofeldt Liivimaa k.kub. H. Thurnile 22.II 1651, LRKA XIX 4 ERKA; Scheltens I 235; SRp XV 406; Olearius 58-59.

1) Tollide arvu suurenemine näitab, et kaubandus Tallinnas ja Narvas oli suuresti Venemaa ja Poola vahel. See on näha ka tolliarvete järgi, sest need on suuresti venelaste ja poolakate kaupu eest. See on näha ka tolliarvete järgi, sest need on suuresti venelaste ja poolakate kaupu eest. See on näha ka tolliarvete järgi, sest need on suuresti venelaste ja poolakate kaupu eest.

Tallinna, Narvat ja Nyenit külastanud laevade arv

1)

1638 - 1658.

Aastad	Tallinn (välismaised laevad ja suudid)			Narva (kodu- ja vä- lismaised lae- vad ja suudid)			Nyen (läänepoolsed välis- laevad ja-suudid)		
	saab	välj	kokku	saab	välj	kokku	saab	välj	kokku
1638	?	?	112	?	?	116	?	?	15
1639	45	38	83	46	49	95	5	5	10
1644	52	49	101	33	38	71	8	9	17
1649	53	50	103	59	57	116	andmed puuduvad		
1651	86	73	159	70	72	142	"	"	"
1653	61	61	122	85	78	163	"	"	"
1657	36	31	67	28	34	62	"	"	"
1658	43	42	85	33	29	62	"	"	"

Ehkki esitatud tabelis on ajaliselt suuri lünke, märkame oneti Tallinna ja Narva laevasõidu silmapaistvat elavnemist 1649.a. peale. Narvas oli suurenemine pidev. Tallinnas seevastu esineb 1653.a. tagasimineku, mis on seletatav Inglise-Madalmaade

1) Tabelis esinevad arvud on tuletatud vastavate linnade litsendiaruannete najal. Nad võimaldavad saada umbkaudset pilti kaubanduse tõusust või langusest eriaastail. Kuid seejuures pole erilinnade lahtrites seisvad arvud omavahel võrreldavad, sest nad on saadud erinevate arvestuste najal. Liivi-, Eesti- ja Ingerimaa tolliaruanded 1638-1658, LRKA XXII 139-148 ERKA.

1)
sõjaga 1652 - 1654. Üldist langust hiljem põhjustas Vene-Rootsi sõda 1656 - 1658.

Tallinna, Narva ja Nyeni kaubanduse elavnemist ei saa küll 100%-liselt kirjutada Rootsi valitsuse osava kaubanduspoliitika arvele, sest oli veel kaks teist tegurit, mis siin oluliselt kaasa mõjusid. Kõigepealt sundis nii inglise ja madalmaade kui ka vene kaupmehi oma pilku Balti mere sadamale suunama tsaar Aleksei Mihhailovitši valitsuse algaastail välismaalaste suurte eesõiguste andulleerimise tagajärjel teostunud Arhangelski kaubanduse ajutine halvamine. Teiseks põhjuseks oli Põhja-Jäämere laevasõidu seisak Inglise-Madalmaade sõja ajal 1652 - 1654. a. Need välispoliitilised sündmused andsid soovitava tõuke Balti mere kaubateele ja siin võimaldatevatele soodustustele tähelepanu juhtimiseks. Kuid nende tegurite tähtsust ei või ka üle hinnata. Kui pind polnuks teostatud uuenduste näol õigeaegselt ette valmistatud, siis vaevalt oleks saavutatud selliseid tulemusi.

Transiitkaubanduse õitseng oli sedapuhku küll vaid hetkeline, sest 1656. a. alanud Vene-Rootsi sõda mõjustas seda pidurdavalt. Kuid (võttes aluseks Narva laevasõidu andmed, kust tran-

-
- 1) Ometi peeti Tallinna kaubanduse seisundit veel 1654. a. väga heaks. Vt. Ph. Krusenstiern'i märgukiri Karl XI eestkostevalitsusele 18. VI 1660, Handel och sjöfart RA.
2) Ph. Krusenstierni märgukiri Kristiinale ja kommertkolleegiumile 10. VI 1653, ~~Tiid arh~~^{ty}, Olearius 58-59.

siitkaubanduse seisund kõige selgemini tohiks peegelduda) sõja mõõdukes kujunes olutord jälle võrdlemisi rahuldavaks. Umbes 1677. aastast peale aga algab uus tõus, mis on eriti silmapaistev alates 1690. aastast.

1)

Narvat külastanud laevade arv aa. 1662 - 1699.

Aastad	Saabunud laevad	Väljunud laevad	Aastad	Saabunud laevad	Väljunud laevad
1662	75	72	1689	96	92
1666	75	68	1690	129	131
1668	67	68	1691	159	142
1671	67	63	1692	126	116
1672	62	57	1694	151	144
1677	91	95	1695	169	154
1679	98	93	1696	128	129
1680	94	100	1697	123	112
			1699	213	204

Sajandi lõpuks oli Narva kaubandus arenenud suhteliselt kõrgele tasemele. See tõus polnud kuigivõrd tingitud kohaliku tagamaa (s.o. Ingerimaa ja Alutaguse) produktsiooni tõusust, sest selleks polnud erilisi eeldusi, vaid just Vene traa-

1) Narva kassa- ja portooriumi arveraamatud 1662-1699. NLA. Summad sisaldavad ka ^{suurte} ~~käivate~~ ja paatide arvusid. Paate esineb tegelikult aga mõni üksik.

siitkaubanduse senisest suuremal määral Narva suundumisest. Suured kogused vene lina ja kanepit viidi siitkaudu Inglise, Madalmaade, Saksa ja Rootsi turgudele. Silmapaistev oli ka potasse, tõrva, Karusnahkade, nahkade, rasva ja traani väljavedu. Selle kõrval täiesti uue eksportartiklina esinevad aga sajandi 70-ndaist aastast peale veel vene metsamaterjalid, mis saabusid ~~Narva~~ Luuga ja ~~Plüsse~~ ülemjooksul asetsevaist suurtest metsaaladest. Need osalt, nagu mastid, raad, pungsprüdid ja palgid, viidi välja ümbertöötamatult, osalt aga - laudadeks ja plankideks saetutena. Peamise kaubaturu neile kaupadele moodustasid Madalmaad. Sellise silmapaistva edu, mille läbi Rootsi valit-¹⁾se omaaegne suur majanduspoliitiline siht sai võrdlemisi suurel määral teostatud, põhjustasid osalt just Kristiina valit-¹⁾se ajal teostatud reformid. Seda konstateeritakse sajandi lõpul nii Narva kaupmeeskonna kui Rootsi kommertskolleeegiumi poolt. Viimase arvanine 1648.a. tollimäärustiku ja võõraste omavahelise kaubandamise vabaduse kohta oli: "...Detta hafwer och haft den önskelige wärkan och eftertryck, att E. Kongl. M^{tt}s iåfwade intention och afseende har därigenom till en god del ernåt dess föresatte ändamål, i det denne handelen så småningom, åhr ifran åhr, sig till Narwa och Nyen dragit hafwer och sig så-

1) Vene transiitkaubanduse küsimust XVII sajandi teisel poolel loodab käesoleva töö autor lähemalt käsitleda teoksil olevas Narva ajaloo II köites.

lunda darsannastädes förnehrat, att Eders Kongl. ^{Mtts} intrader och licenterne, som licentböckerne det uthwijsa kunna, märkli- gen deraf tilltagit och sig förökat, hvilket man med skänl kan tillräkna denne handelsfriheten, jemte licentens moderation till 2%, som icke allenast hafwer dit lockat de fremmande, så Eng- ländare som holländare och andre med deras anseenlige capita- ler, uthan och oppmuntrat dee Zaariske Ryssarne, förnemlig: ²⁾ i Pleskou och der kring liggande orter, dehls genom egne, dehls och andre deras landsmäns medell, draga till sig åthskillige vahrer mitt uthur Ryssland och staden Muscou, som eljest ^{för} detta ¹⁾ gemehnligen äro till Archangell förde wordne...." Sellest ²⁾ kaubanduslikust ôitsengust sai ka Nyen osa. Tallinna osatäht- sus Vene transiitkaubanduse vahendajana seevastu langeb.

1) Kommertskoll. Karl XI:le 18. III 1697, k. koll. reg. 1697 ÖA.

2) Kommertskoll. Karl XII eestkostevalitsusele 28. V 1697, k. koll. reg. 1697 ÖA.



Eligi Keskarhiiv

10. det. 1938

Nr 1910

I

Kaard

Festit läbivad kaubateed, XVII sajandi k

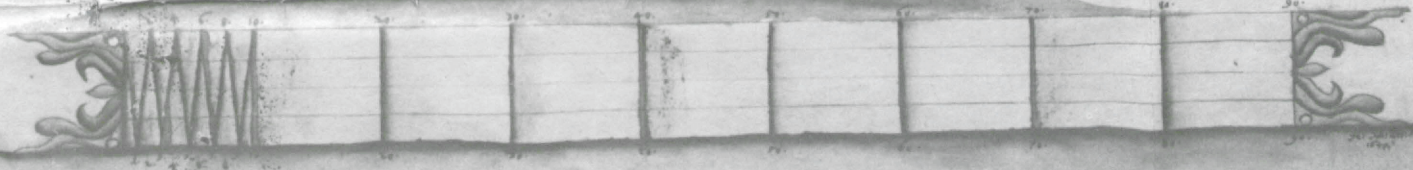
1. Maa- ja veeteed, 2. kavatsetav Pärnu-T
veetee, 3. funktsioneerivad tulepaagid,
vatsetavad tulepaagid.

Die ganze
hohe Stütze

Grundriß des Seebakens

Profil des Seebakens

Schwedische Fuß



Riigi Keskarhiiv

20. det. 1938

Nr 1910

Riigi Keskarhiiv

2. Veeb. 1940

Nr 1955

II.

Delineation des Schepports vnde Einlaufs der Mariischen Bache.

Offenbare Pefe vnde
Schiff Reide



A Die Mariische Bache
 C Dürer Bunde Bunde
 D Dürer Bunde Bunde
 E Dürer Bunde Bunde
 F Dürer Bunde Bunde
 G Dürer Bunde Bunde
 H Dürer Bunde Bunde
 I Dürer Bunde Bunde
 K Dürer Bunde Bunde
 L Dürer Bunde Bunde
 M Dürer Bunde Bunde
 N Dürer Bunde Bunde



Hofe Bunde

Berge

Bunde-berge

Maastab von 500 Ruthen

Märknad.

Käesolevas käsikirjas puuduvad:

- 1) Isiku- ja kohanimede registrid, kuna need tulevad koostamisele alles teose trükkimisel.

~~2) Alasid I-II, sest need on antud kinniste val-~~
~~gitekirja 6.1.2.12.~~