

Tartu Ülikool
Humanitaarteaduste ja kunstide valdkond
Ajaloo ja arheoloogia instituut
Eesti ajaloo osakond

Joosep Markus Pild
**Narva ja Tallinna kaubandus Lääne-Euroopaga aastatel 1550-1600 Öresundi
tolliarhiivi ja Tallinna naelatolliraamatute andmetel**
Magistritöö

Juhendaja: Kaasprofessor Enn Küng

Tartu 2025

Sisukord

Sissejuhatus	3
Töö eesmärk ja meetod	4
Historiograafia	5
Allikate tuvustus	7
Tallinna naelatolliraamatud 1586-1587	12
Ühikud	13
Ajaline raamistik	14
1. Narva kaubandusest	18
1.1 Narva kaubanduse poliitiline ajalugu	19
1.2 Lääne-Euroopa kaupmehed Narvas	26
1.3 Kaupadest	29
1.4 Keelatud kaubad ja bilanss	31
2. Tallinna kaubandusest	34
2.1 Tallinna kaubanduse poliitiline ajalugu	35
2.2 Kaubad	38
2.3 Konkureerivad kaubasadamad	45
3. Narva kaubandus Öresundi tolliarhiivi andmestiku järgi	49
3.1 Narva import	49
3.2 Narva eksport	54
4. Tallinna kaubandus Öresundi tolliarhiivi ja Tallinna naelatolliraamatute andmestiku järgi	60
4.1 Tallinna import	60
4.2 Tallinna eksport	61
4.3 Tallinna eksport aastal 1586 Tallinna naelatolliraamatu järgi	64
Kokkuvõte	68
Kasutatud allikad ja kirjandus	74
Summary	80

Sissejuhatus

16. sajandi teine pool oli Eesti alal segadusterohe ning selle aja jooksul muutus siinne administratiivne jaotus korduvalt. Sõjasündmustest puutumata ei jäänud ka linnad ja nende kaubandus. Selle perioodi kaubandust on Eesti linnade perspektiivist üsna vähe uuritud – selle üheks põhjuseks on üsna puudulik allikmaterjal. Eesti linnadest on küll juttu mõningates üldkäsitlustes, millistes on uuritud näiteks Vene 16.-17. sajandi kaubandust.

Eesti kaubalinnade Tallinna ja Narva kaubandus muutus 16. sajandi teisel poolel pöördeliselt – põhjuseks ennekõike poliitilised arengud. Enne seda oli mitu sajandit ida-lääne transiitkaubanduses domineerinud Tallinn ning Narva oli olnud esmajoones transpordipunkt, mille kaudu kaubad Loode-Venemaalt Tallinnasse saabusid. Olukord muutus otsustavalt pärast seda, kui Vene tsaar Ivan IV Narva vallutas ning linnast Vene väliskaubanduse keskuse tegi. Kui linnade varasem rivaliteet oli kulgenud Tallinna selgel domineerimisel, muutis Narva vallutamine seda dünaamikat oluliselt. Puuduliku allikmaterjali tõttu ei saa linnade kaubanduse kogumahtu nende sündmuste valguses uurida, kuid on võimalik heita pilk mõlema linna kaubandusele Lääne-Euroopaga Öresundi tolliarhiivi andmemassiivi kasutades. Öresundi tolliarhiiv sisaldab andmeid Läänemerelt Põhjamerele ning vastupidi sõitnud laevade ning nende lastide kohta, seda seoses tollimaksmise kohustusega Helsingöris. Seni on Eesti linnade kaubandust uurides kasutatud ennekõike nende linnade sadamaraamatuid, 16. sajandi teisest poolest on neid säilinud vähe. Tallinna puhul on linna kogukaubandust käsitlevatest dokumentidest kättesaadavad vaid 1586. ja 1587. aasta naelatolliraamatud. Käesoleva uurimuse kontekstis on need väga teretulnud, sest Tallinna ja Lääne-Euroopa vaheline laevaliiklus on Öresundis kasinalt dokumenteeritud. Vene kaubaveos said 16. sajandi teises pooles uue konkurendi nii Tallinn kui ka Narva Põhja-Dvina suudme kaubatee näol.

Kaubanduslik konflikt võttis tunduvalt suuremad mõõtmed kui vaid kahe kohaliku linna omavaheline vastasseis. Narvale kehtestati mitmeid blokaade, samuti püüti sealset kaubandust poliitiliselt piirata. Narva-suunalise kaubanduse osas olid erineval seisukohal hansalinnad, Saksa-Rooma keiser ning Ida-Euroopa valitsejad. Isegi kui jõuti mingisuguse poliitilise või juriidilise otsuseni, ei pruukinud selle jõustumine tähendada sellest reaalselt kinnipidamist. Käesolev magistritöö heidab pilgu sellele, kui palju erinevatel blokaadidel ning poliitilistel otsustel reaalselt mõju oli, lähtudes nii sekundaarkirjandusest kui ka Öresundi andmetest.

Käesolev töö vaatleb esmalt nende kahe linna kaubandust mõjutanud poliitilisi sündmusi ning linnade kaubandust nende sündmuste keerises. Fookuses on kaubavahetus Lääne-Euroopaga

ning selle muutumine 16. sajandi teise poole vältel. Lääne-Euroopast tulnud kaupmehed pärinesid peamiselt Madalmaadest, Prantsusmaalt ning Inglismaalt. Uurimus huvitub kaupadest ja kaubakogustest, samuti lähte- ja sihtkohtadest ning kaubaliiklusest aastate lõikes.

Töö eesmärk ja meetod

Käesoleva magistr töö eesmärk on analüüsida Tallinna ja Narva kaubandust Lääne-Euroopaga 16. sajandi teisel poolel. Selleks on vajalik anda esmalt ülevaade sel ajal toimunud poliitilistest arengutest, mis linnade kaubandust mõjutasid. Sellele järgneb arhiiviallikatele tuginev andmete esitlus ja analüüs. Töö huviorbiidis on, kui ulatuslik oli kaubaliikumine Tallinna, Narva ja Lääne-Euroopa vahel: kui mitu laeva neil aastatel Tallinnat ja Narvat väisas. Samuti kas saabuvate ja väljuvate laevade arv on omavahelises tasakaalus. Uurimus selgitab samuti välja, milliseid kaupasid ja millistes kogustes Tallinnasse ja Narva toodi ja milliseid kaupu seal Lääne-Euroopasse viidi. Lisaks võimaldab allikmaterjal anda vastuseid ka sellele, kui palju kaupu mingitel kindlatel aastatel veeti ning kuhu mida rohkem viidi.

Allikateks on käesolevas uurimuses Öresundi tolliarhiivi materjalid ning Tallinna naelatolliraamat aastast 1586. Neist esimene on sisestatud andmebaasina interneti, kuid selle sisestamisel on tehtud vigu. Õnneks on loodud ka võimalus originaaldokumente fotode näol näha, millest tingitult kontrollis autor andmestiku üle originaaldokumentidega võrreldes. Dokumendid on kirjutatud erinevate tolliametnike poolt, mis tähendab, et neis esineb väga erinevaid käekirju ning osade kirjete dešifreerimine oli keeruline. Lisaks on tollidokumendid vana-taani keeles, mis muutis nende lugemise ning neile vaste leidmise kohati üsna keeruliseks.

Teine allikas on Tallinna naelatolliraamat aastast 1586 ning see on kättesaadav Rootsi Riigiarhiivis. See jaguneb mitmeks osaks, esmalt läänesuunaline eksport, teiseks kodumaine ja Vene väljavedu. Kirjas on ka Madalmaadesse purjetanud laevad. Kolmanda osa moodustavad tollidokumendid kaupu importinud laevade kohta. Sellele järgnesid andmed aastast 1587, kuid seal pole märgitud laevade lähte- ega sihtkohtasid, mille tõttu jäid need käesolevast uurimusest välja. Naelatolliraamat on rootsikeelne ning kirjutatud sellele ajastule omases stiilis. Ka selle lugemine oli kohati üsna keeruline, eriti mõningate teineteisele sarnaste sõnade puhul.

Kahes allikas olevat andmestikku selgelt päris võrrelda ei saa, ühel juhul on tegu vaid ühe aastaga, teisel juhul peaaegu poole sajandiga, kuid puuduliku allikmaterjali tõttu ei ole enam põhjalikum analüüs võimalik.

Historiograafia

Eesti ja Läänemere idaosa kaubandust 16. ja 17. sajandil on uuritud viimase sajandi jooksul üsna palju. Olulisematest autoritest tuleb mainida Artur Attmani, kes on kirjutanud mitu mahukat monograafiat,¹ puudutades sealjuures nii poliitilisi olusid, kaubagruppe kui ka erinevaid kaubanduslikke institutsioone, nagu tollid. Uurimused, mis puudutavad kogu Läänemere idaosa, annavad ülevaate ka Tallinnast ja Narvast ning loovad hea võrdlusmomendi teiste Läänemere-ruumi linnadega. Oluline on Gunnar Mickwitzi uurimus,² mis käsitleb Tallinna kaubaraamatutele ja kaupmeeste kirjavahetusele tuginedes ennekõike Vene-Liivimaa sõjale eelnenud kaubandust. Hansa Liidu perioodi teraviljakaubandusest Liivimaal on kirjutanud Jorma Ahvenainen.³ Vene kaubandusest on kirjutanud mitmeid uurimusi Jarmo T. Kotilaine, kelle põhifookuseks on küll olnud 17. sajand, kuid käsitlemata ei jää ka 16. sajand.⁴ Tallinna kaubandusest Liivimaa sõja eelõhtul on kirjutanud Jüri Kivimäe,⁵ kelle töö käesoleva magistritöö raames muudab eriti väärtuslikuks see, et selle perioodi Öresundi materjalid pole enamasti kirjast kaubakoguseid. Liivimaa sõja ajast on Ivar Leimus publitseerinud kaupmees Matheus Spielmanni arveraamatud,⁶ mis annavad väärtusliku sissevaate ühe varauusaegse kaupmehe tegemistele, samuti käesoleva uurimuse jaoks olulist informatsiooni kaupade kohta. Tallinna 17. sajandi alguse kaubandusest on kirjutanud Evald Blumfeldt,⁷ kelle artiklis peitub palju statistilist andmestikku kaupade kohta. Samuti puudutab kaubandust oma mahukas

¹ Artur Attman. *The Russian and Polish Markets in international Trade 1500–1650*. Göteborg, 1973; Artur Attman. *The Struggle for Baltic Markets. Powers in Conflict 1558–1618*. Göteborg, 1979.

² Gunnar Mickwitz. *Aus Revaler Handelsbücher. Zur Technik des Ostseehandels in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts*. Helsingfors, 1938.

³ Jorma Ahvenainen. *Der Getreidehandel Livlands in Mittelalter*. Helsinki-Helsingfors, 1963.

⁴ Jarmo T. Kotilaine. *Russia's Foreign and Economic Expansion in the Seventeenth Century, Windows on the World*. Leiden, 2005; Jarmo T. Kotilaine. *Tallinna kaubandussidemed Moskva riigiga 17. sajandi alguses*. Vana Tallinn, X (XIV). Tallinn, 2000, Lk 27-44; Jarmo T. Kotilaine. *The Significance of Russian Transit Trade for the Swedish Eastern Baltic Ports in the Seventeenth Century*. *Zeitschrift für Ostmitteleuropa-Forschung*, 49, 4. Marburg, 2000. Lk 556-589.

⁵ Jüri Kivimäe. *Rukis ja sool*. Tallinna kaubandusest Liivi sõja eelõhtul (1554-1557). *Kleio: Ajaloo Ajakiri*, 3 (13), Tartu, 1995. Lk 26-35.

⁶ *Kaupmees Matheus Spielmanni arveraamatud 1568-1570 (Tallinna Linnaarhiivi Toimetised, 15)*. Välja andnud Ivar Leimus. Tallinn, 2017.

⁷ Evald Blumfeldt. *Statistilisi lisandeid Tallinna kaubaliikluse ja meresõidu ajaloole aa. 1609-1629*. *Ajalooline Ajakiri*, 1, Tartu, 1935. Lk 1-18; 2, Lk 49-63.

uurimuses Tallinna ajaloost aastatel 1621-1645 Ernst Gierlich.⁸ Tallinna kaubanduse teemadel on 16. sajandist kirjutatud Johannes Schildhauer,⁹ peamiselt 17. sajandile keskendunud uurimusi Arnold Soom,¹⁰ Enn Küng¹¹ ja Wolf-Rüdiger Rühle¹². Varasematest uurijatest võib veel välja tuua Kurt Reinhold Melanderi, kes on kirjutatud peamiselt Lübecki ja Rootsi riigi vahelistest majandussuhetest seoses Vene kaubandusega 17. sajandi esimesel poolel.¹³ 16. sajandi teise poole Narva-suunalisest kaubandusest on lisaks juba mainitud Artur Attmanile kirjutatud Pierre Jeannin¹⁴ ja Meike Köhler,¹⁵ viimane läheneb Narva kaubandusele just ida-lääne suunalise kaubaliikluse võtmes. Öresundi tollist on kirjutatud Aksel Christensen¹⁶ ning Marianne Nilsson.¹⁷ Samamoodi ida-lääne suunalisest, aga sedapuhku peamiselt viljakaubandusest on kirjutatud Milja van Tielhof.¹⁸ Narva ja Tallinna vahelise kaubaliikluse vastasseisust on pikemalt kirjutatud Enn Küng.¹⁹

⁸ Ernst Gierlich. *Reval 1621 bis 1645. Von der Eroberung Livlands durch Gustav Adolf bis zum Frieden von Brösembro*. Bonn, 1991. Lk 119-184.

⁹ Johannes Schildhauer. *Zum See- und Handelsverkehr Revels im 16. Jahrhundert - auf der Grundlage Reveler Hafenzollregister*. Wissenschaftliche Zeitschrift der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald. Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe. Nr ¾, T. I, Jg. XVIII, Greifswald, 1969. Lk 153-156.

¹⁰ Arnold Soom. *Die Politik Schwedens bezüglich des Russischen Transithandels über die estnische Städte in den Jahren 1636-1656*. (Õpetatud Eesti Seltsi toimetused, 32.) Tartu, 1940; Arnold Soom. *Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert*. (Kungl. Vitterhets historie och antikvitets akademiens handlingar. Historiska serien, 8.) Stockholm, 1961; Arnold Soom. *Der Handel Revels im 17. Jahrhundert*. (Marburger Ostforschungen, 29.) Wiesbaden, 1968.

¹¹ Enn Küng. „See tubli linn muutub tühjaks ja lagedaks.” Tallinna majanduslik olukord 1620-1630. aastatel. I. *Tuna: Ajalookultuuri Ajakiri*, 4, Tallinn, 2017. Lk 55–37; II, *Tuna: Ajalookultuuri Ajakiri*, 1, Tallinn, 2018. Lk 4–19; III, *Tuna: Ajalookultuuri Ajakiri*, 2, Tallinn, 2018. Lk 14–34.

¹² Wolf-Rüdiger Rühle. *Revals Seehandel 1617-1624*. *Zeitschrift für Ostforschung*, 38. Marburg, 1989. Lk 191-255.

¹³ Kurt Reinhold Melander. *Die Beziehungen Lübecks zu Schweden und Verhandlungen dieser beiden Staaten wegen des russischen Handels über Reval und Narva während der Jahre 1643-53*. *Historialinen Arkisto*, XVIII, Helsingi, 1903. Lk 1-81; Kurt Reinhold Melander. *Die Reveler Zollarende 1623-1629 und die dadurch zwischen Schweden und Lübeck hervorgerufenen Mißhelligkeiten*. *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*, 14. Lübeck, 1912. Lk 237-272; Kurt Reinhold Melander. *Ruotsin hallituksen ja Tallinnalaisten kauppatuumat Venäjän suhteen ynnä niistä johtuvat riidat Lübeckin kanssa vuosina 1614-43*. *Historialinen Arkisto*, XVI, Helsingi, 1900. Lk 22-62.

¹⁴ Pierre Jeannin. *Le commerce à Narva au début du XVIIe siècle et le problème de la balance commerciale russe*. *Społeczeństwo, gospodarka, kultura. Studia ofiarowane Marianowi Małowistowi w czterdziestolecie pracy naukowej*. Varssavi, 1974. Lk 129-144.

¹⁵ Meike Köhler. *Die Narvafahrt. Mittel- und westeuropäischer Rußlandhandel 1558–1581*. *Hamburger Beiträge zur Geschichte des östlichen Europa*, 6. Hamburg, 2000.

¹⁶ Aksel Christensen. *Dutch trade to the Baltic about 1600: Studies in the Sound Toll Register and Dutch Shipping Records*. Kopenhagen, 1941; Aksel Christensen. *Der handelsgeschichtliche Wert der Sundzollregister*. *Hansische Geschichtsblätter*. Lübeck, 1935. Lk 28-143.

¹⁷ Marianne Nilsson. *Öresundstullsräkenskaperna som källa för fraktfarten genom Öresund under perioden 1690-1710*. In.: *Meddelanden från Ekonomisk-Historiska Institutionen vid Göteborgs Universitet* 2. Göteborg, 1962.

¹⁸ Milja van Tielhof. *The “Mother of all Trades”. The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the late 16th to the Early 19th century*. Leiden-Boston-Köln, 2002.

¹⁹ Enn Küng. *Mercuriuse ja Marsi vahel. Hansalinn Tallinn Rootsi riigi haardes 1561-1632*. Tallinna Linnaarhiivi Toimetised, 16. Tallinn, 2022.

Allikate tuvustus

Varasemas ajalookirjutuses on Tallinna ja Narva kaubandust, sealhulgas ida-lääne vahelist transiitkaubandust uuritud ennekõike nende linnade sadama- ehk tolliraamatutele tuginedes. Eestimaa linnade kaubanduse laiaulatusliku uurimistöo puhul on peaaegu täielikult kõrvale jäänud Ida- ja Lääne-Euroopa meresõidu ajalugu sisaldav allikate massiiv Öresundi tolliarhiivi näol. Eesti ajaloolased ei ole varasemalt neid andmeid massiliselt kasutanud. Tegu on Läänemerelt Põhjamerele ning vastupidi sõitnud laevade tollimist Helsingöris sisaldavate andmetega, mida hoitakse Taani riigiarhiivis Kopenhaagenis. Need andmed said esmakordselt kättesaadavaks Nina Ellinger Bangi ja Knud Korsti²⁰ allikapublikatsiooni kaudu, mille esimene raamat avaldati aastal 1906, viimane kuuest raamatust avaldati aastal 1953 ning need kuus osa hõlmasid aastaid tolli sisseviimisest kuni 1783 aastani.²¹

Umbes 15 aastat tagasi otsustasid Hollandi ja Taani ajaloolased Öresundi tolliarhiivi teha kättesaadavaks internetiandmebaasina. Aastal 2009 hakati andmebaasi looma ning see avati kasutamiseks 2017. aastal.²² Projektis lõi kaasa suur hulk ajaloolasi ning vabatahtlikke,²³ projekti rahastas rohkem kui kümme institutsiooni, nende hulgas näiteks Hollandi Teadusliku Uurimistöo organisatsioon (NWO) ning Groningeni Ülikool.²⁴

Kokku sisaldab Öresundi tolliarhiiv 1.8 miljonit sissekannet, üks kirje iga tollipunkti läbinud laeva kohta. Andmed, mis olid kirjas tolliregistris ning mis nüüd on kantud internetiandmebaasi, on järgnevad: kuupäev, laevakapteni ehk kipri nimi, tema elukoht, laeva lähte- ja sihtkohaks olnud sadam, ülevaade laeval olnud laadungist ja makstud toll.²⁵ Siinkohal tuleb aga silmas pidada, et sihtkohta hakati järjepidevalt kirja panema alles 17. sajandi teisel poolel, seega on käesolevas uurimuses arvestatud ekspordi puhul laeva sihtkohana ning impordi puhul laeva lähtekohana üldjuhul laevakapteni kodusadamat. Sellele on lihtne põhjendus – nimelt oli tolliametnike jaoks oluline just see, mis riigist on pärit laevakapten, et temalt vastavalt sellele tolli küsida. Reeglina oli laevakapten laeva omanik või sellesama linna

²⁰ Nina Bang, *Tabeller over skibsfart og varetransport. Kopenhaagen, 1930.*

²¹ Milja van Tielhof. *The „Mother of all Trades.“ The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the late 16th to the Early 19th century.* Leiden-Boston-Köln, 2002. Lk 41-42.

²² Soundtoll Registers Online, *Sound Toll Registers (i.a)* (Kasutatud 14.03.2025)
<http://www.soundtoll.nl/index.php/en/over-het-project/sonttol-registers>

²³ Soundtoll Registers Online, *Acknowledgement, (i.a)* (Kasutatud 14.03.2025)
<http://www.soundtoll.nl/index.php/en/over-het-project/dankbetuiging>

²⁴ Soundtoll Registers Online, *Funding (i.a)* (Kasutatud 14.03.2025)
<http://www.soundtoll.nl/index.php/en/overhet-project/financiering> (kasutatud 14.03.2025)

²⁵ Soundtoll Registers Online, *Sound Toll Registers (i.a)*

kodanik, kus laev oli registreeritud.²⁶ Erandina võib täheldada näiteks juhud, mil siinsed kaupmehed on ise läände seilanud, mis on siiski üsna erakordne. Seljuhul ongi laevniku kodusadamaks Tallinn või Narva. Samas on laeva sihtkohta väga raske oletada. Sellegipoolest on ka need sissekanded väärtuslikud, sest enamasti ei seilanud kohalikud kaupmehed oma laevadega läände – siinsed alused olid väikesed ja ei võimaldanud kaugemaid meresõite. Nad eelistasid olla koha peal vahendajad Lääne-Euroopa kaupmeeste ja siinsete ning Vene kaupmeeste vahel. Sellisel informatsioonil on väärtust ka ilma täpse teadmiseta, kuhu laev seilata võis.²⁷ Teise erandi loovad juhud, kus siiski on sihtkoht kirja pandud või selle võib leida tollidokumendi all olevatest märkustest.

Öresundi toll on olnud majandusajaloolaste huviorbiidis viimase sajandi jooksul, sest see pakub asendamatu informatsiooni kaupade, kaubaliikluse ja kaubateede ning üldisemalt kaubanduse kohta Euroopas umbkaudu nelja sajandi vältel. Kopenhaagenis asuvas Taani riigiarhiivis on Öresundi tollimaterjalide kogupikkuseks ajavahemikust 1497–1858 115 riulimeetrit,²⁸ teise allika andmetel aga 70 riulimeetrit.²⁹ Siiski ei ole säilinud kõik dokumendid antud ajavahemikust. Alles on materjal aastatest 1497, 1503, 1528, 1536–1548, 1557–1558, 1560, 1562–1569 ning seejärel katkematult aastatest 1574–1858.³⁰

Toll võimaldas teretulnud sissetulekut Taani riigikassale, mis omakorda tähendas seda, et monarh rikastus tollitulude arvelt ning sai tänu sellele oma alamaid vähem maksudega koormata. Selle asemel kasseeriti raha teistelt riikidelt, sest kuningas maksustas Läänemere ja Põhjamere vahelise rahvusvahelise kaubanduse. Sundi tolli puhul on üsna ainulaadne ka see, kuidas tolli koguti, sest üldiselt kogutakse tolli jõgedel, aga mitte väinadel.³¹ Samas võime käesolevas töös näha ka seda, kuidas Erik XIV üritas samasugust poliitikat Soome lahel rakendada. Samuti maksti Taani kuningale tolli Arhangelskisse sõites, mis tähendas, et laias laastus kogus Taani kuningas tolli kogu Põhjamere kaubanduselt. Põhjus, miks inglased Taani

²⁶ Marianne Nilsson. Öresundstullsräkenskaperna som källa för fraktfarten genom Öresund under perioden 1690-1710. Lk 8.

²⁷ Ernst Gierlich. Reval 1621 bis 1645. Von der Eroberung Livlands durch Gustav Adolf bis zum Frieden von Brömsebro. Lk 119.

²⁸ Erik Gøbel, Ulrich Flaskager Hansen. Baltic Connections. Archival Guide to the Maritime Relations of the Countries around the Baltic Sea (including the Netherlands) 1450-1800. Leiden, 2007. Lk 67.

²⁹ Jan Willem Veluwenkamp, Werner Scheltjens, Siem Van der Woude. Sound Toll Registers Online. 2021. (Kasutatud 15.03.2025) <https://tseg.nl/article/view/10802/11861#toc>

³⁰ Erik Gøbel, Ulrich Flaskager Hansen, 2007. Lk 75.

³¹ Leon Jespersen. „God alone knows why they still paid up, after we no longer controlled the Sound“ The Sound Toll and the Peace of Roskilde, 1658. Degn (toim), The Sound Toll at Elsinore Politics, Shipping and the Collection of Duties 1429–1857. Kopenhaagen, 2017, lk 285-286.

kuningale tolli maksid, oli peamiselt soov hoida häid suhteid Taaniga. Kui inglased poleks tolli maksnud, oleks Inglise kaupmeeste purjetamine Põhja-Jäämerele jätnud Taani kuninga ilma tuludest, mida viimane muidu Sundist saanud oleks.³²

Sundi toll kehtestati umbes 1429. aastal, seda tehes viitas Taani kuningas *dominium maris baltici* printsiibile.³³ See tähendas hegemooniat Läänemere üle, mille üle Taani ja Rootsi sajandite pikkust heitlust pidasid.³⁴ Kusjuures laevastikud ning ülekaal merel ei mänginud nii suurt rolli kui võtmetähtsusega rannikualade valitsemine.³⁵

Dominium maris baltici all pidas Taani kuningas silmas õigust alalisele mereväele, nõuet anda saluuti Taani lipule, õigust kaubanduslike tollide kehtestamisele ja kogumisele ning õigust Läänemeri teistele meresõitjatele sulgeda. Sisuliselt käsitles Taani kuningas Läänemerd talle kuuluva sisemerena, mis arusaadavalt tekitas konflikte Rootsi ja Poolaga, aga ka Põhja-Saksamaa hansalinnadega.³⁶

Juba paar aastat hiljem õigustas Taani monarh tolli sellega, et tegu on traditsiooniga. Rahvusvaheline nõusolek tolli maksta saavutati Speyeri rahukõnelustel 1544. aastal. Antud töö kontekstis oluline on lepingus leiduv klausel, mis lubas Madalmaade kaupmeestel teatud perioodidel ilma tolli maksmata Läänemerre siseneda.³⁷

Ehkki Madalmaade kaupmehed vabanesid tollist, näitab sel teemal läbirääkimine ning vastava punkti rahulepingusse kirjutamine selgelt kõnealuse tolli kehtimist. 1560. aasta Odense rahulepingus sätestati ka Hansa Liidu kaubalaevadele kord, mille raames kuus hansalinna, Lübeck, Hamburg, Rostock, Stralsund, Wismar ning Lüneburg ei pidanud tolli maksuma. Laevnikud pidid sellegipoolest katma asjaajamiskulud, samuti tuli tolli maksta kaugemalt tulnud kaupu vedades.³⁸

Öresundile oli üsna vähe alternatiive, näiteks Suur-Belti väina kasutati väga vähe ka veel aastatel 1701-1748, seega vaatlusalusel perioodil tõenäoliselt praktiliselt üldse mitte. Rootsi puhul oli alternatiiviks Älvsborg, hiljem Göteborg, kuid kaubalaevad Madalmaadest,

³² Artur Attman. *Struggle for Baltic Markets*. Lk 114.

³³ Leon Jespersen. *The Sound toll...* Lk 291.

³⁴ Hanno Brand, Leos Müller. *The dynamics of economic culture in the North Sea and Baltic Region in the late Middle Ages and early modern period*. Verloren, 2007. Lk 20.

³⁵ Martin Meier. *Vorpommern nördlich der Peene unter dänischer Verwaltung 1715 bis 1721: Aufbau einer Verwaltung und Herrschaftssicherung in einem eroberten Gebiet*. München, 2008. Lk 16.

³⁶ Jespersen. *The Sound toll...* Lk 291.

³⁷ Samas, lk 292.

³⁸ Samas, lk 292.

Inglismaalt, Prantsusmaalt ja Portugalist kasutasid peaaegu alati Öresundi väina. Samuti sobisid Läänemere ruumi rasked eksportkaubad hästi mööda merd vedamiseks.³⁹ Mereteed olid ka kõige odavam viis kaupa transportida. Madalmaade laevade kohta on Jonathan Israel kirjutanud, et need olid odavad ning mõeldud vedama maksimaalses koguses kaupa minimaalse hinna eest.⁴⁰

Käesolevas töös vaadeldakse aastaid 1550-1600, kui Eesti ala linnade majandustegevus oli valdava osa ajast sõjategevusest tingitult pärsitud ja nende kaubandus käis võrreldes eelneva perioodiga alla. Alles 16. sajandi lõpu- ja 17. sajandi algusaastad pakkusid uusi arenguvõimalusi.

Öresundi tolliarhiiv pakub niisiis asendamatu informatsiooni transiitkaubanduse kohta, kuid sellel on ka omad nõrkused ja isegi puudused. Käesoleva töö seisukohalt on suurim puudus see, et Tallinnast Madalmaadesse purjetanud laevade lasti koosseis pole enamasti tollis kirjas. Kõik laevad on üles märgitud, kuid kaupu pole kirjas, niisiis tuleb Tallinna kaubandust vaadeldes kombineerida tolliarhiivis leiduvat laevade arvu Tallinna naelatolliraamatutes kirjas olevate kaupade ja kaubakogustega, et saada kätte üldpilt. Laevadel olevate kaupade nimekirjad olid põhjalikud, kuid kontroll nende üle mitte. Alates 1618. aastast oli laevade lasti kontrollimine Sundis kohustuslik,⁴¹ mis tähendab, et käesolevas töös vaatluse all olevatel aastatel on laevade lastid kontrollimata. Tollidokumentide usaldusväärsus ja tegelikkus varieerub väga palju, see võib oleneda nii sellest, mis riigist kaupmees tuli, kui ka sellest, milliseid kaupu ta vedas.⁴² Kallimate kaupade puhul tuli maksta rohkem tolli, mis muutis suuremaks ka tõenäosuse, et laevnik valetas kaubakoguse kohta. Samuti võisid laevad, mis lahkusid ühest sadamast, aga võtsid kaupu peale veel mõnest teisest sadamast, minna Sundis kirja kui esimesest sadamast tulnud laevad, olgugi et last polnud sealt pärit. Marianne Nilsson toob näite, et laevad, mis seilasid Königsbergist Amsterdami, võtsid kohati vilja peale Pillaus, kuid läksid Sundis kirja kui Königsbergist Amsterdami seilanud laevad ja kaup. Selle tõttu näib Königsbergi viljaeksport suurem, kui ta tegelikult oli.⁴³ Puidutarned Läänemere idaosast läbi Öresundi läksid sageli kirja ballastina ning võisid saada üles märgitud laevakapteni omadena

³⁹ Marianne Nilsson. Öresundstullsräkenskaperna... Lk 6.

⁴⁰ Jonathan Israel. "The Dutch Republic. It's Rise, Greatness, and Fall 1477-1806." Oxford, 1995. Lk 117-118.

⁴¹ Nilsson. Öresundstullsräkenskaperna... Lk 9.

⁴² Samas, lk 9.

⁴³ Samas, lk 12.

ning sestap neilt tolli ei tulnud maksta (mille tulemusena need ei kajastunud tollis kaupade hulgas).

Seda on suuresti näha 17. sajandi lõpuosas, kui puidueksport Inglismaale ja Madalmaadesse kasvas, kuid see ei kajastu Öresundi materjalides samal määral.⁴⁴

Ivar Leimus on kirjutanud ka teistpidisest kitsaskohast, nimelt, et seal märgitud lähtesadam võis olla ainult viimane sadamalinn, kust alus väinadesse jõudis. Spielmanni arveraamatute põhjal võib aga näha, et tema äri Tallinna ja Lääne-Euroopa vahel käis peamiselt Danzigi ja Königsbergi kaudu, mida võisid teisedki Tallinna kaupmehed viljeleda.⁴⁵

Impordi osas tuleb samuti allikakriitiline olla, võib-olla isegi rohkem, sest importkaubad olid enamasti kallimad (koloniaalkaubad jmt), mis tähendab, et nende tollid olid kõrgemad. Selle tulemusena üritati neid kaupu kindlasti rohkem smuugeldada.⁴⁶

Samuti tuleb arvestada, et raha ning väärismetalle ei pandud enamasti tollis kirja.⁴⁷

Allikakriitiliselt tuleb sedagi märkida, et andmete allikabaasi sisestamisel on sageli vigu tehtud, mistõttu on vajalik kirjeid võrrelda ja kontrollida iga kirje juurde lisatud originaalallika skaneeritud pildilt.

Ülalmainituga on lugejale selge, et Öresundi tolliregistri andmestik pole seega sugugi ilmeksimatu. Ometi on põhjuseid seda kasutada mitmeid, alustades sellest, et näiteks Vene riigi valduses olnud Narva ajast pole säilinud mitte mingisugust muud dokumentatsiooni peale Sundi tollimaterjalides kajastuva, vähesel määral on sellest ajast ka Rootsi kaaperlaevade andmestikus (sellest täpsemalt juba hiljem).⁴⁸ Samuti on võimalik väljatoodud kitsaskohtadele ka vastupidiseid näiteid leida. Näiteks on Jüri Kivimäe kirjutanud, et Tallinnast Amsterdami seilanud laevad võtsid sihi üldiselt otse Sundi poole, peatumata Lübeckis.⁴⁹ Samuti on eelnevalt mainitud Marianne Nilsson toonud välja, et 1695. aastal Riiast Inglismaale seilanud laevade puhul oli kõigi laevade last täpselt sama Riiast lahkudes ja Inglismaale jõudes, laevad purjetasid seega otse Öresundist läbi.⁵⁰

⁴⁴ Nilsson, Öresundstullsräkenskaperna... Lk 25.

⁴⁵ Kaupmees Matheus Spielmanni arveraamatud 1568-1570, Tallinn, 2017.

⁴⁶ Samas, lk 39.

⁴⁷ Küng, Enn. Tallinn's Balance of Trade in the 17th Century - Herausgegeben vom Hansischen Geschichtsverein. 137, Lübeck, 2019. Lk 98.

⁴⁸ Artur Attman, Russian and Polish Markets, lk 73.

⁴⁹ Jüri Kivimäe, 1995. Lk 30.

⁵⁰ Nilsson, Öresundstullsräkenskaperna... Lk 14.

David Kirby on kirjutanud, et ehkki Öresundi tollimaterjalidel on omad miinused, on tegu siiski parima allikaga, mis annab infot kaubanduse mahu ja olemuse kohta Läänemere ruumi ja Lääne-Euroopa vahel.⁵¹

Tallinna naelatolliraamatud 1586-1587

Nagu ülalpool mainitud, ei läinud Tallinnast Madalmaadesse purjetanud aluste puhul laeval olnud kaubad Sundis kirja, mis tähendab, et andmestik Tallinna kaubanduse kohta 16. sajandi teisel poolel on vägagi puudulik. Rootsi riigiarhiivis on säilinud Tallinna naelatolliraamatud aastatest 1586-1587.⁵² Sealjuures on 1586 ainus terviklik aasta, lisaks on seal kipri nime taha kirja pandud ka koht, kust kipper pärines või saabus. Seega sarnaselt Öresundile sel ajal ei pandud kirja sihtkohta, autor käsitleb taaskord laevade sihtkohana kipri kodusadamat. 1587. aasta andmestik lõpeb 22. juuniga, lisaks puuduvad seal igasugused märkused kiprite kodusadamate või sihtkohtade osas.

Naelatoll oli võimalus väliskaubanduse läbi riigikassasse ja provintsi eelarvesse raha juurde saada. See oli Rootsi ja Soome linnades sisse viidud juba Gustav Vasa ajal, samuti võeti naelatolli Narvas pärast selle vallutamist 1581. aastal.⁵³ Tallinnas polnud Rootsi riik selle ajani väliskaubandust maksustanud, võimalus selleks tekkis aga pärast 1583. aastat, mil Rootsi riigi Vene kaubanduse keskuseks sai Narva. Raad püüdis Vene kaubandust tagasi Tallinnasse saada, nõudmise vastu tuli neil paratamatult ka kuningale midagi pakkuda. 1584. aastal kuninga audientsile läinud Tallinna rae saadikud olid valmis loovutama riigile mingi osa tollituludest, nad pakkusid esmalt poolt laekuvast rahast. Kuna kauplemine Narvas ei olnud viimaste aastate jooksul kuigi aktiivne olnud, nõustuski Johan III tallinlaste soovidega. Samal aastal väljastas ta resolutsiooni, mille alusel ei tohtinud võõrad Tallinnast kaugemale itta purjetada. Tolle osas lahenes olukord lõpuks niimoodi, et kuningas jättis Tallinnale kolmandiku tollist, kaks kolmandikku läks aga riigikassasse. Tollitulud pidid riigile esmakordselt laekuma 1586. aastal,⁵⁴ millest tulenevalt ongi naelatolliraamatu puhtand Stockholmi saadetud ning seal tänini

⁵¹ David Kirby. Northern Europe in the Early Modern Period. The Baltic World 1492-17720 New York-London, 1990. Lk 13.

⁵² SRA, Östersjöprovinsernas tull- och licenträkenskaper 1583-1707, vol. 1: Revels pundtull 1586-1587.

⁵³ Enn Küng. Mercuriuse ja Marsi vahel. Lk 144.

⁵⁴ Samas, lk 147.

alles. Järgmised säilinud andmed pärinevad alles 1600. aastast, ka seal pole mainitud laevade sihtkohti ega kiprite kodusadamaid.⁵⁵

Ühikud

Viimaks tuleb püüda defineerida ka mõned mõõdu- ja arvestusühikud, mida vaatlusalusel ajal kasutati. Kõiki ühikuid defineerida ei õnnestunud, kuid kõik sagedamini esinevad ühikud on siiski tuvastatavad. Ühikute puhul tuleb arvestada, et need varieerusid vastavalt ajale ja kohale. Näiteks veini koguseid arvestati erinevates ühikutes ja see tekitas segadust, kohati tuli saabunud veini kogust uuesti hinnata.⁵⁶ Kaaluühikud erinesid ka vastavalt kohale väga palju, näiteks 18. sajandi alguses vastas 100 Amsterdami naela 116,2 naelale Rootsis, 118,15 naelale Riias, 118,6 naelale Pärnus, 114,75 naelale Tallinnas ning 105,58 naelale Narvas. Amsterdami kaaluühikuid kasutati justnimelt soola ja vilja kaalumisel.⁵⁷ Sarnane kaaluühikute segadus valitses ka varasematel sajanditel.

Ostu ja müügi puhul olid kohati kasutusel erinevad kaalu ja mõõtmissüsteemid olenevalt kaubast. Näiteks mõõdeti eraldi mõõdukavades 1) vilja, soola, heeringat ja ehitusmaterjale, 2) lina ja kanepit, õlut, veini ja teisi vedelikke; 3) toidukaupu, kala, tekstiili; 4) kullassepa kaupu, nahka ja tööstuskaupu.⁵⁸

Kõige sagedasemalt esinevad ühikud on sälitis ja laevanael. 1 sälitis on võrdne 12 laevanaelaga ehk umbes 1920 kilogrammiga. 1 laevanael on võrdne 20 leisikaga ehk umbes 160 kilogrammiga.⁵⁹ Metsakaubanduse ja puiduga seotud ühikutest tasub teada *šokk*'i, mis tähendab 60 tükki,⁶⁰ samuti *zimmer*'it, mis tähendab 40 tükki,⁶¹ neid ühikuid kasutati peamiselt just plankude, palkide jmt puhul. Lisaks sellele esineb töös mitmeid peamiselt vedelike mõõtmisel kasutusel olnud ühikuid, näiteks 1 aam on võrdne umbes 150 või 153 liitriga.⁶²

⁵⁵ Samas, lk 387. 1600. aasta tolliraamatut säilitatakse Rootsi Riigiarhiivis: SRA, Östersjöprovinsernas tull- och licenträkenskaper 1583-1707, vol. 2: Revals pundtullbok 1600, 1605–1607.

⁵⁶ Ernst Gierlich, 1991, Lk 184.

⁵⁷ Otto Liiv. Die wirtschaftliche Lage des estnischen Gebietes am Ausgang des XVII. Jahrhunderts, 1. Allgemeiner Überblick, Getreideproduktion und Getreidehandel. Tartu, 1935. Lk 91.

⁵⁸ Samas, lk 95.

⁵⁹ Tallinna ajalugu II, 1561–1710. Peatoim. Tiina Kala. Koost. Lea Kõiv. Toim. Toomas Tamla. Tallinn, 2019. Lk 297.

⁶⁰ Velta Pāvulāne. Rīgas tirdzniecība ar meža materiāliem XVII-XVIII gs. No Rīgas ekonomisko sakaru vēstures ar Krievu, Baltkrievu, Ukrainu un Lietuviešu zemēm. Riia, 1975. Lk 151.

⁶¹ Werner Scheltjens. French imports to the Baltic 1670-1850. Revue de l'OFCE, 140 (2015). Lk 147.

⁶² Tallinna ajalugu II. Lk 297.

Veini mõõtühikutena olid samuti kasutusel *botte* ja *pibe*, mis olid sama suured ning mille maht oli üldjuhul 452 või 464 liitrit.⁶³ Lisaks sellele oli ühikuks *okshoft*, mida on eesti keelde tõlgitud kui härja-aam. Selle suuruseks oli umbes 212⁶⁴ või 226 liitrit.⁶⁵

Imporditi ka paberit, seda imporditi pakkides, üks pakk oli võrdne 4800 paberilehega.⁶⁶

Öresundi tolliarhiivi sissekanded on vana-taani keeles, mille tõttu oli mitmel juhul vastet tänasest keelekasutusest raske leida.

Ajaline raamistik

16. sajandi teine pool oli Eesti ala jaoks pöördeline ning segadusi täis aeg. Orduriik oli laostunud ning tegemas oma viimseid hingetõmbeid. Huvilisi tekkinud tühimiku enda kasuks pööramisel oli neli: Venemaa, Poola-Leedu, Rootsi ja Taani.

Taani huvides oli kaitsta oma kontrolli Sundi üle ning säilitada ülemvõim Läänemerel. Rootsi huvides oli murda Taani ülemvõim Läänemerel, seda soovi võimendas teataval määral kindlasti ka nn. vapitüli.⁶⁷

Pärast seda, kui moskoviidid olid vallutanud Narva ning saanud ligipääsu Läänemerele, ei saanud Rootsi enam passiivseks jääda. Lisaks sellele esitas Tallinna raad Taani kuningas Christian III-le pakkumise tuua linn Taani ülemvõimu alla. Selle tulemusena tundis Rootsi lisaohu saada Taani poolt ümbritsetud, mis sundis Rootsi kuningat tegudele. Taani kuningas siiski Tallinna rae pakkumist vastu ei võtnud, mis lükkas sõjalist konflikti Rootsi ja Taani vahel veidi edasi. See saabus järgmiste valitsejate, Erik XIV ja Frederik II ajal. Frederik II planeeris Kalmari uniooni taastamist, Erik XIV seevastu kavatses tegutseda vältimaks Taani poolt piiramisrõngasse jäämist. Põhjust seda karta oli tekkinud Saaremaa minekuga Taani valdusesse 1558.-1559. aastatel.⁶⁸

1561. aastal sai Tallinn osaks Rootsi kuningriigist. Põhjuseid selleks oli mitmeid. Erik XIV puhul mängisid rolli nii isiklikud ambitsioonid kui ka varasemalt mainitud julgeoleku- ja

⁶³ Danmarks Nationalleksikon. Pibe (rummål). <https://lex.dk/pibe - rumm%C3%A5l> (kasutatud 06.05.2025)

⁶⁴ Werner Scheltjens. French imports to the Baltic 1670-1850. *Revue de l'OFCE*, 140 (2015). Lk 173.

⁶⁵ Tallinna ajalugu II. Lk 297.

⁶⁶ Werner Scheltjens. French imports to the Baltic 1670-1850, lk 173.

⁶⁷ Robert Frost. Põhjasõjad. Sõda, riik ja ühiskond Kirde-Euroopas 1558-1721. Tallinn, 2005. Lk 30.

⁶⁸ The Cambridge History of Scandinavia. Volume II. Toim. E. I. Kouri ja Jens E. Olesen. Cambridge, 2016. Lk 248.

majandushuvid. Huvi Rootsiga liituda oli ka Tallinnal – linn vajab kaitset moskoviitide vastu; selleks ajaks oli sõda käimas juba neljandat aastat ning uut maahärrat leida ei olnud lihtne.⁶⁹

Poola-Leedul oli huvi Liivimaa alade vastu olnud juba ammu, kuid eriti ajendas neid tegutsema Ivan IV tegevus Liivimaal. Samuti ei saa alahinnata kaubanduse tähtsust. Lääne-Euroopas suurenes nõudlus teravilja järele jõudsalt, suurenedes 15. sajandi lõpust kuni 16. sajandi lõpuni ligi 10 korda. Seetõttu ei tahtnud Poola-Leedu, et väärtuslikud Läänemere kaubateed Moskva tsaaririigi kontrolli alla läheksid. Poola kuningas ja Leedu suurvürst Sigismund II August sekkus 1557. aastal juba otseselt Liivimaa siseasjadesse, ähvardades tungida sõjaväega Liivimaale. Selle tulemusena sõlmis Liivimaa Poola-Leedu riigiga liidu Moskva tsaaririigi vastu.⁷⁰

Vene tsaar põhjendas oma kallaletungi Liivimaale kolme argumendiga: esmalt, et Tallinn, Tartu ja Riia ei andnud sealseid õigeusu kirikuid Vene kaupmeestele üle. Teisena tõi ta välja maksmata jäänud Tartu piiskopkonna maksu ning kolmandaks argumendiks oli, et Liivimaa linnad ei lubanud Vene kaupmeestel Lääne-Euroopa kaupmeestega otse kaubelda. Sõja kulga näitas siiski selgelt, et eesmärk oli ikkagi Läänemere äärsete alade, sealhulgas Tallinna, Narva ja Riia, vallutamine.⁷¹

Sõda kulges Ivan IV vägede jaoks esialgu edukalt, pärast esmast sõjakäiku, mis oli üsna sihitud ning pigem jõudemonstratsioon, vallutati 11. mail juba Narva ja 18. juulil Tartu. Sõja esimese poole aasta jooksul oli Vene vägede käes peaaegu kogu Vana-Liivimaa idapoolne osa.⁷²

1559. aasta mais sõlmiti pooleks aastaks vaherahu, mis muutis tsaari positsioone palju nõrgemaks.⁷³ Vaherahu tingis osalt Poola-Leedu nõue selle sõlmimiseks, ähvardades vastasel juhul sõjaliselt sekkuda.⁷⁴ Vaherahu ajal andis ordumeister ordule alles jäänud alad Poola-Leedu kuningriigi kaitse alla.⁷⁵

Tsaar valmistus seega sõjaks Poola-Leeduga ning pidi selle jaoks reguleerima suhted Rootsi ja Taaniga. 1562. aastal pikendas Erik XIV eelneval aastal sõlmitud vaherahu Venemaaga 20 aastaks, seega pidi Rootsi jääma tsaaririigi ja Poola-Leedu konfliktis neutraalseks. Ka taanlased

⁶⁹ Enn Küng. Mercuriuse ja Marsi vahel. Lk 15.

⁷⁰ Vladimir Sergejev, David Vseviiov. Venemaa, lähedane ja kaugel. Vürstiriigist tsaaririigiks. Ivan IV. Tallinn, 2007. Lk 238-239.

⁷¹ Artur Attman. The Struggle for Baltic Markets. Lk 12.

⁷² Sergejev, Vseviiov. Venemaa, lähedane ja kaugel. Lk 241.

⁷³ Isabel de Madariaga. Ivan the Terrible. 2006, New-Haven, London. Lk 130.

⁷⁴ Sergejev, Vseviiov. Venemaa. Lk 245.

⁷⁵ Madariaga. Ivan the Terrible. Lk 130.

nõustused mitte toetama ei Poola-Leedut ega Rootsit sõja puhkemise korral, tunnistades samuti tsaari õiguseid tema vallutatud ning parasjagu Poola-Leedule kuuluvatele aladele Liivimaal.⁷⁶ Seda tingis kindlasti teataval määral Põhjamaade seitsmeaastase sõja puhkemine 1563. aastal. Viimaseks kirstunaelaks sõja puhkemisel oli Rootsi kaubanduslik blokaad Narva vastu 1562. aastal. Sellele järgnes liit Lübecki ja Taani vahel, millega ühines ka Poola-Leedu (eesmärgiga rootslased Liivimaalt välja kihutada).⁷⁷

Sõjas toimus vaid üks märkimisväärsem lahing – Taani suutis vallutada Älvsborgi kindluse. Rootsi seevastu saavutas ülemvõimu Läänemerel.⁷⁸ Põhjamaade seitsmeaastase sõja lõpetas Stettini rahuleping 13. detsembril 1570, mis mängis edaspidi ka kaubanduses olulist rolli. Rahulepingu tulemusena loobus Rootsi oma nõuetest Gotlandi ja Härjedaleni maakonna suhtes ning sai 150 000 riigitaalri eest tagasi Älvsborgi kindluse. Kaubandus Narvas (mis oli kõnealusel hetkel Venemaa käes) kuulutati vabaks kõikidele riikidele.⁷⁹

Alates 1562. aastast toimus ka Ivan IV ja Poola-Leedu vahel sõjategevus, mille peatas 1570. aastal kolmeks aastaks vaherahu, kuid pärast seda sõdimine jätkus. 1569. aastal oli Poola-Leedust saanud personaaluniooni läbi Rzeczpospolita.⁸⁰ Kuna Tallinna ja Narva kontekstis ei mängi Poola-Leedu ja Venemaa sõjategevus nii suurt rolli, peatun sellel antud uurimuses lühidalt. Oluline on teada, et 1577. aasta sõjakäiguga vallutas Ivan IV peaaegu kõik Rzeczpospolitale kuulunud alad Liivimaal, kuid Tallinn ja Riia jäid talle siiski kättesaamatuks.⁸¹ Sellele järgnes pööre sõjategevuses ning alates 1578. aastast võtsid Rzeczpospolita väed ette kolm sõjakäiku Venemaa vastu, millega võeti tagasi Polotsk, vallutati Velikije Luki ning aastatel 1581-82 piirati ka Pihkvat.⁸²

Kannustatud poolakate edust ning tsaari ebaedust, õnnestus Rootsi vägedel 1581. aasta septembris vallutada Narva.

Nagu ülal mainitud, kaotas Rootsi 1570. aastate keskpaigas järjest oma kontrolli Eestimaa üle, 1576. aastal vallutasid moskoviidid Haapsalu, Lihula, Koluvere ja Vigala. Seeläbi jäid vahepeal Rootsi kuningaks saanud Johan III valdusesse vaid Tallinn ja Hiiumaa.⁸³

⁷⁶ Sergejev, Vseviiov. Venemaa. Lk 250.

⁷⁷ Olesen, Kouri. The history of Scandinavia. Lk 249.

⁷⁸ David Kirby. Northern Europe... Lk 113.

⁷⁹ Samas, lk 114.

⁸⁰ Frost. Põhjasõjad. Lk 65.

⁸¹ Madriaga. Ivan the Terrible. Lk 314.

⁸² Frost, Põhjasõjad. Lk 70.

⁸³ Sergejev, Vseviiov. Venemaa. Lk 422-423.

Esimesena kadus Liivimaa jagamise võitlustandril Taani. 1576. aastal ründasid moskoviitide väed Läänemaad ning Saaremaad, mille tulemusena põgenes sealt hertsog Magnus ning Läänemaa langes tsaari kätte. Niisiis jäi Taani omandusse vaid Saaremaa.⁸⁴

1582. aasta alguses sõlmisid tsaar Ivan IV ja Stefan Batory 10 aastaks vaherahu, mille tingimusena pidi tsaar loobuma kõigist oma valdustest Liivimaal, samuti Polotskist ja Velizist.⁸⁵

Ivan lootis seeläbi koondada kõik jõud rootslaste vastu, kuid sõjaline vastutegevus ebaõnnestus ning tal ei jäänud muud üle kui ka Rootsiga vaherahu sõlmida. 1583. aasta augustis sõlmiti Pljussa vaherahu, mille tulemusena läksid Rootsi kätte vallutatud alad Eesti- ja Ingerimaal, samuti osa Karjalast.⁸⁶

1590. aastal alustasid moskoviidid taas sõjategevust Rootsi vastu, mis küll Eestimaad puudutas vaid kaudselt. Sõjategevuse lõpetas Täyssinä rahu. Täyssinä rahu taastas Tallinna kunagise asendi Vene kaubanduses ning tuli kahjuks Narvale, sest Narva sadamat tohtisid vaid vähesed välismaised laevad Rootsi kuninga eriloal kasutada.⁸⁷ Siiski tuleb siinkohal silmas pidada, et kuigi rahu sõlmiti 1595. aastal, ratifitseeris Venemaa selle alles 1609. aastal, seega tuleb rahulepingu tingimuste täitmist enne seda võtta teatava skepsisega. Tolliraamatutest on näha, et Narva oli Lübecki kaupmeestele üsna tähtis.⁸⁸

⁸⁴ Kirby. Northern Europe... Lk 117.

⁸⁵ Sergejev, Vseviiov. Venemaa. Lk 468.

⁸⁶ Samas, lk 470.

⁸⁷ Jarmo T. Kotilaine. Tallinna kaubandussidemed Moskva riigiga. Lk 28.

⁸⁸ Kotilaine, Tallinna kaubandussidemed Moskva riigiga. Lk 29.

1. Narva kaubandusest

Narva kaubandus sõltus peaaegu täielikult Venemaalt tulnud kaupadest ning seega annab sealse kaubanduse andmestik meile parima ülevaate Vene kaupade liikumisest. 16. sajandi teises pooles moodustasid Narva ekspordist 98% Vene kaubad. Teistel suurematel Läänemere kaubasadamatel, nagu näiteks Tallinn, Riia, Danzig ja Königsberg, olid kõigil oma kohalikud tagamaad, kust kaup sinna liikus. Narval oli aga lokaalne tagamaa piiratud. Narva tagamaaks võib lugeda vaid üht osa Kirde-Eestist ning Ingerimaad. Probleemaatiliseks teeb Venemaa valduses olnud Narva kaubanduse uurimise aga see, et sellest pole säilinud muud dokumentatsiooni kui see, mis leidub Öresundi tolliarhiivis ning Rootsi kaaperlaevade andmestikus.⁸⁹ Lisaks sellele nõuti 1564. aastast alates Sundis rohkem raha laevakaptenitelt, kes tahtsid seilata Narva ja tagasi, mis muudab eksimisvõimaluse veel suuremaks, sest kaptenid võisid lihtsalt valetada oma reisi sihtkoha kohta. Sellekohased näited on säilinud ka 1578. aastast, kui kaks laevakaptenit väitsid end Danzigisse minevat, kuid läksid tegelikult Narva.⁹⁰ Neil juhtudel tuli see vale küll Sundi taasläbimisel välja, kuid tõenäoliselt oli ka neid, kes puhtalt pääsesid.

Veel tuleb siinkohal mainida Inglise kaupmeeste põhjuseid Narva mineku osas valetada. Nimelt andis Inglise parlament Venemaa kaubakompaniile monopoli, mille tulemusena ei tohtinud kaubakompaniisse mittekuuluvad Inglise kaupmehed ametlikult Narvas kaubelda.

1564. aastal kirjutas Inglismaa lordkantsler Sir Nicholas Bacon: “Narva-suunaline kaubandus on parim kaubandus Inglismaale, mis meie ajal leitud.” Moskoovia kaubanduskompanii kahjuks kauplesid Narvas aktiivselt ka Inglise kaupmehed, kes polnud kompanii liikmed ning jätkasid seal kauplemisega hoolimata kompanii ettekirjutustest.⁹¹

Artur Attmani hinnangul kajastub Narvast tulevaid laevu Öresundi tolliarhiivis liiga vähe võrreldes teiste Läänemere ruumi kaubasadamatega.⁹²

⁸⁹ Attman. Russian and Polish markets. Lk 73.

⁹⁰ Samas, lk 74.

⁹¹ Henryk Zins. England and the Baltic in the Elizabethan era. Manchester ja Totowa, NJ, 1972. Lk 41.

⁹² Attman. Russian and Polish markets. Lk 75.

1.1 Narva kaubanduse poliitiline ajalugu

Narva kaubanduse saab vaatlusalusel ajal, seega aastatel 1550-1600, jagada kolmeks osaks: orduaeg (1550-1558), n-ö Vene Narva (1558-1581) ning n-ö Rootsi Narva (1581-1600).

Orduaja Narva oli ennekõike transpordipunkt, mille kaudu liikusid kaubad Pihkvast ja Novgorodist Tallinnasse.⁹³ Narvast sel ajal kaubalaevu läände ei purjetanud, kuid siiski võib ka sel ajal näha neid põhjuseid, mis tegid Narvast hiljem vägagi arvestatava kaubasadama. Narva tugevuseks oli see, kuivõrd odav ja lihtne oli Novgorodist ja Pihkvast kaupu sinna mööda veeteed vedada.⁹⁴ Samas on Meike Köhler nõrkusena välja toonud, et Narva linn polnud täiesti Soome lahe ääres ning sadama sügavus oli vaid mõned meetrid, mille tõttu ei sobinud sadam suuremate laevade jaoks. Selle tulemusena jäid alused seisma jõesuudmesse ning kaubad toodi Narva väiksemate paatide abil.⁹⁵ Suuremaid laevu orduajal Narva ei seilanud, see nõrkus muutus aktuaalseks hiljem.

Vene Narva: Vene tsaari väed vallutasid Narva 1558. aasta mais. Läänesuunalise Vene kaubanduse kese ei saanud aga koheselt sinna liikuda, sest puudu jäi asjakohasest infrastruktuurist; samuti raskendas kaubanduse sinna kolimist käimasolev sõda. Niisiis käskis Ivan IV oma kaupmeestel kuni 1559. aasta augustini kaupadega Viiburisse seilata. 1559. aasta märtsis sõlmitud vaherahu andis aga tsaarile hea võimaluse kaubandus Narva koondada. Ta keelas oma kaupmeestel Viiburisse mineku ning kutsus välismaised kaupmehed Narva.⁹⁶ Kõige kiiremini reageerisid üleskutsele lüübeklased.

Alates 1559. aasta suvest oli Narvast seega saanud keskne Vene-Lääne transiitkaubanduse linn. Narvale jäeti alles kõik varasemad privileegid, sealhulgas privileeg tollivabalt ükskõik kellega kaubelda.⁹⁷

Välismaa kaupmehed tulid Narva meeleldi, sest see vabastas neid 5%-lise tolli maksmisest, mida nad pidid Viiburis maksma.⁹⁸ Narvas oli olemas ka teataval määral vajalikku infrastruktuuri: külalistemaja 100 kauplemispunkti ja laoruumiga, kus kaupmehed said elada ja oma kaupu hoida; kaks samasugust hoonet olid ehitamisel.⁹⁹

⁹³ Köhler. Die Narvafahrt. Lk 2.

⁹⁴ Jarmo T. Kotilaine. The Significance of Russian Transit Trade for the Swedish Eastern Baltic Ports in the Seventeenth Century, 2000. Lk 574.

⁹⁵ Köhler. Die Narvafahrt. Lk 22.

⁹⁶ Samas, lk 42.

⁹⁷ Attman. Struggle for Baltic Markets. Lk 26.

⁹⁸ Samas, lk 27.

⁹⁹ Samas, lk 28.

Nii sai Narvast oluline kaubanduspunkt ning seeläbi ka oluline faktor Läänemere idaosa võimumängudes. Rootslased pidid aga leppima Viiburi kaubanduse peaaegu täieliku kollapsiga. Teiselt poolt Sundi väina seilasid Narva peamiselt Madalmaade, Inglismaa, Šotimaa ja Prantsusmaa kaupmehed.¹⁰⁰

Otsustavalt hakkasid tegutsema Narva-suunalise kaubanduse vastased. Narva kaubandust pärssis alates 1558. aasta suvest ordu mahitusel välja pandud Tallinna kaaperlaevade tegevus. Alates 1562. aastast patrullis ka Erik XIV sõjalaevastik Soome lahel. Lisaks tegutsesid Läänemerel veel ka Poola kaaperlaevad.¹⁰¹ Näiteks 1559. aasta oktoobrikuus pidasid Tallinna kaaperlaevad kinni 16 kaupa täis Lübecki laeva, mis olid teel Narva. Lübeck reageeris sellele ägedalt ning tüli jõudis Saksa-Rooma keisri ette. Lübeck püüdis keisrile näidata, kui suuresti sõltub saksa linnade kaubandus Vene kaupadest ning kuidas Liivimaa linnad püüavad Vene kaubandust monopoliseerida, et selle arvelt ise rikastuda. Lisaks kinnitas Lübeck, et Venemaale ei transpordita relvi ega muud sõjavarustust – nad tõepoolest lasid kõigil Narva seilavatel kaupmeestel kauba deklareerida, relvastus ja muu sõjavarustus ei olnud lubatud. Keiser andis vastuse 3. aprillil 1560. aastal: ta leidis, et Narva kaubandus peaks olema vaba ja lubatud, eeldusel, et sinna relvi ei tarnita. Ta meenutas liivimaalastele, et ka teiste sõdade puhul on olnud neutraalsetel kaupmeestel lubatud kaubelda sõdivate osapooltega. Sellega saavutas Lübeck juriidiliselt võidu, kuid Tallinna linn ning ordumeister jätkasid Lübecki laevade ründamist.¹⁰²

Ka Erik XIV jätkas laevade ründamist, kasutades sõjalaevu, et Soome lahel patrullida. Kauplemiskeelu tulemuslikkust saab väljendada numbrites: kokku kaaperdati 1562. aastal 39 kaubalaeva.¹⁰³ Kinnipeetud laevad sunniti suunduma Viiburisse, tasuma seal 5% tolli ning võisid seejärel vabalt läände sõita. Kui laevnik keeldus Viiburisse purjetamast, konfiskeeriti tema kaubad, sealjuures olid konfiskeeritud kaubad tunduvalt suurem tuluallikas Rootsi riigile kui tollid. Selsamal aastal toodi Stockholmi 13 kaaperdatud laeva, mille kaupade koguväärtus oli 256 000 marka.¹⁰⁴

1560-ndatel aastatel kujunes Narvast oluline sadamalinn, mille kanepi ja lina ekspordi ületas Läänemere ääres ainult Danzig. Narva rasvaekspordist moodustas sel ajal 95% kogu regiooni rasvaekspordist, loomanahkade puhul oli selleks numbriks 81%.¹⁰⁵

¹⁰⁰ Samas, lk 34.

¹⁰¹ Attman. Russian and Polish markets. Lk 77.

¹⁰² Attman. The Struggle for Baltic Markets. Lk 43.

¹⁰³ Samas, lk 49.

¹⁰⁴ Küng. Mercuriuse ja Marsi vahel. Lk 255-256.

¹⁰⁵ Kotilaine. The Significance of Russian Markets. Lk 574-575.

Narva saabus üldse sedavõrd palju kaupu, et kvaliteetsete lääne kaupade, nagu heeringa ja soola hind oli väga madal, seevastu Vene kaupade hinnad olid kõrgemad, sest Narva tuldi kauplema üle Põhja-Euroopa.¹⁰⁶

Seda, et Narvasse veetavad kaubalastid olid väärtuslikud, näitab nii tolli andmestik kui ka Rootsi kaaperdajate kätte sattunud inglise kaupmeeste kompensatsiooninõuded, milles nõutakse väga suuri summasid. Riie oli inglaste peamine eksport Narva (ning seeläbi loomulikult Venemaale), 16. sajandil kasvas Venemaal nõudmine riide vastu. Venelased loobusid lambanahast rõivaste kandmisest ning tahtsid kanda kangast riideid.¹⁰⁷

Et end kaaperdajate rünnakute eest kaitsta, võtsid lääne kaupmehed kasutusele erinevaid meetodeid: nad relvastasid kaubalaevu või seilasid koos eskordiga. Näiteks võis Narva seilata kuni 30 laeva korraga, kaup jaotati laevade vahel ära, et minimaliseerida kaotusi. Samal põhjusel kasutati Narva seilamisel peamiselt väiksemaid laevu. Osad kaupmehed koguni transportisid oma kaubad Narvast Pärnusse ja seilasid kaupadega sealt edasi.¹⁰⁸

1565. aastal sätestas Erik XIV kaubandusalased reeglid järgnevalt: kõik laevad, mis veavad Lääne-Euroopa kaupu, tuleb suunata Rootsis olevatesse sadamatesse. Need laevad aga, mis seilasid ballastiga ja kavatsesid raha eest Narvas kaupu osta, tuli suunata Tallinnasse, kus need said Vene kaupu osta.¹⁰⁹ 1566. aastal lubati taas Narvas kauplemine eeldusel, et rootslastele makstakse tolli. Argumendiks oli see, et Soome laht oli Rootsi sisemeri, kuningas üritas seda samastada Öresundi tolliga. Sama olukord jätkus ka pärast Johan III kuningaks saamist.¹¹⁰ Poola Narva-poliitika oli väga sarnane Rootsi omale, sest ka nemad panid välja kaaperlaevad ning nõudsid Lääne-Euroopa kaupmeeste Narva seilamise täielikku keelustamist.¹¹¹ Johan III argument lüübeklaste laevade kaaperdamisel oli, et need varustavad venelasi sõjamaterjalidega.¹¹² Ka Danzig süüdistas Lübeckit Narvas kauplemises, millele viimane vastas, et nad on nõus Narvas kauplemise lõpetama vaid juhul, kui seda teevad ka Madalmaad, Inglismaa ja Prantsusmaa. Seda oli loomulikult võimatu saavutada, kuigi nii Poola kui Rootsi valitsejad saatsid sellekohaseid kirju, rõhutades, kui ohtlik on Venemaa Euroopale ja kristlusele ning kuidas see kaubandus Venemaad veelgi tugevamaks ja ohtlikumaks teeb.¹¹³

¹⁰⁶ Attman. The Struggle for Baltic Markets. Lk 29.

¹⁰⁷ Samas, lk 34.

¹⁰⁸ Meike Köhler. Die Narvafahrt. Lk 63.

¹⁰⁹ Attman. The Struggle for Baltic Markets Lk 57.

¹¹⁰ Samas, lk 58.

¹¹¹ Samas, lk 78.

¹¹² Kurt Reinhold Melander. Die Revaler Zollarende 1623-1629 und die dadurch zwischen Schweden und Lübeck hervorgerufenen Mißhelligkeiten. Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, 14. Lübeck, 1912. Lk 237.

¹¹³ Attman. The Struggle for Baltic Markets. Lk 80.

Öresundi tolliarhiivi andmestikust on näha, et sellest kõigest hoolimata toimus aastail 1565-1567 üliaktiivne Narva-suunaline kaubandus, mis on märkimisväärne, pidades silmas Rootsi, Poola ja Tallinna aktiivset tegevust sellesama kaubanduse piiramisel. Need aastad olidki kõige aktiivsemad aastad Narva kaubanduses.

Samas tundub kokkuvõttes, et Narva kaubandusbuum kestis tegelikult kõigest neli aastat (1565-1568), olgugi et läks rohkem kui kümnend, et kaubandus peaaegu täielikult kokku kuivaks.¹¹⁴ Näiteks Inglise kaupmehed käisidki Narvas peamiselt aastail 1565-1569.

Seejärel aga muutus Rootsi blokaad veelgi aktiivsemaks, mille tagajärjel hakkasid Lääne-Euroopa kaupmehed otsima teisi võimalusi Vene kaupade väljaveoks.¹¹⁵

Olukord muutus Stettini rahulepinguga (1570), kus Rootsi kuningas Johan III oli sunnitud lubama Narva-suunalise kaubanduse vabaks.¹¹⁶ See oli suur hoop nii talle kui Poola kuningale, samuti Tallinnale ja Poola kaubalinnadele. Eriti kangekaelne oli Poola kuningas Sigismund II August, kes jätkas laevade ründamist ka pärast Stettini rahu.¹¹⁷

1571. aastal Maini-äärses Frankfurdis kokku tulnud Saksa-Rooma riigipäeval keelati sõjavarustuse ja selle tegemiseks vajaliku materjali, samuti soola, teravilja, hõbeda ja müntide eksport Venemaale. See andis Sigismundile põhimõtteliselt õiguse rünnata kõiki Narva seilavaid laevu, sest need vedasid jätkuvalt väärismetalle ja muid keelatud kaupu.¹¹⁸

Samuti vähendas kaubandust Johan III diplomaatiline tegevus, ta jõudis kokkuleppele Hamburgi, Amsterdami ja Antwerpeniga, et need lõpetavad kauplemise Narvaga, kuni Rootsi ja Venemaa rahu sõlmivad, vastutasuks said linnad tagasi oma laevad, mille Rootsi oli kaaperdanud. Lübeck keeldus sellist järeleandmist tegemast, Prantsusmaa lubas kaubanduses venelastega järgida Frankfurti deklaratsiooni.¹¹⁹ Johan III kehtestas 1573. aastal taas täieliku Narva blokaadi.¹²⁰

Rootsi laevadel oli korraldus isegi sõjalaevade eskordiga saabuvat kaubalaevastikku rünnata. Tegelikuses aga polnud admiral Herman Flemingul piisavalt laevu, et seda korraldust ulatuslikult täide viia. Ta kaaperdas siin-seal mõned Lübecki laevad ning tal õnnestus põletada maha Ivangorodi äärelinnad, kuid rohkemat ta saavutada ei suutnud.¹²¹

¹¹⁴ Kotilaine. *Russia's Foreign...* Lk 296.

¹¹⁵ Attman. *Russian and Polish markets.* Lk 76.

¹¹⁶ Samas, lk 86.

¹¹⁷ Samas, lk 89.

¹¹⁸ Samas, lk 92.

¹¹⁹ Samas, lk 101.

¹²⁰ Samas, lk 102.

¹²¹ Vt lähemalt samas, lk 102-106.

Kui Poola alustas 1579. aastal sõjakäiku Venemaa vastu, palus vahepeal kuningaks saanud Stefan Batory Euroopa riikidelt, et nad lõpetaksid ajutiselt Venemaaga kauplemise. Selle tulemusena keelaski Frederik II 1580. aastal Sundi läbivate laevade sõidud Narva ning Taani, Inglismaa ja Lübeck lõpetasid aastaks Venemaaga kauplemise.¹²²

Seda kinnitavad ka Öresundi tollidokumendid, mille järgi seilas Narvast läände (Prantsusmaale) vaid üksainus laev ning läänest Narva mitte ühtegi laeva. Muidugi tuleb jätkuvalt silmas pidada, et see info ei saa sajaprotsendiliselt tõele vastata, sest Rootsi laevad kaaperdasid sel aastal seitse laeva, mis olid Narvast lääne poole teel.¹²³

Rootsi Narva: 6. septembril 1581 vallutas Rootsi armee Narva. Selleks ajaks, kui Narva läks Rootsi kätte, oli ta kaotanud suure osa oma tähtsusest Vene kaupade ekspordis, kaupade vedu jaotus palju rohkem laiali: osa veeti Arhangelskist ning Poola ja Preisimaa linnade kaudu ja ainult väikene osa Narva ja Tallinna kaudu.¹²⁴

1583. aastal sõlmitud Pljussa vaherahule järgnevalt ärgitas Johan III oma alluvaid Narva elama ning kauplema minema, et sealsest kaubandusest lõikaksid kasu just tema alamad. Tema plaanid ei läinud aga kunagi täide, põhjuseid selleks oli mitmeid. Esiteks olid inglased just sõlminud Taaniga lepingu, mille alusel said nad iga-aastase tasu eest Arhangelskisse seilata.¹²⁵ Teiseks kehtestas kuningas Narva kaubandusele väga kõrged tollid (koguni 3%-lise imporditolli ja 5%-lise eksporditolli, tegelikult võeti küll Narvas vaid 3% eksporditolli, aga see on siiski väga kõrge), mille ta küll juba 1585. aastal 1,5% peale langetas.¹²⁶

98% Narva ekspordist olid Vene kaubad, kuid need olid enamuses Rootsi kaupmeeste poolt Pihkvast toodud. Aastatel 1583-1588 moodustasid Vene kaupmeeste impordid Narva kogu sealsest ekspordist vaid 7,6%.¹²⁷

Veel võib ühe põhjusena, miks Narva kaubandus pärast linna Rootsi kätte minemist endistesse kõrgustesse ei tõusnud, tuua välja selle, et üleskutsele Narva elama ja kauplema tulla suuremal määral ei reageeritud. 1584. aasta lõpus elas Narvas vaid kolm-neli rikast Rootsi kodanikku; ülejäänud olid sakslased ning ka neid oli kõigest 40.¹²⁸ Peale vähese kapitali oli probleemiks ka Lübecki kaupmeeste diskrimineerimine. Samuti surus 1584. aastal Tallinn Narva

¹²² Attman. Russian and Polish markets. Lk 95.

¹²³ Samas, lk 107.

¹²⁴ Samas, lk 79.

¹²⁵ Samas, lk 114.

¹²⁶ Samas, lk 115-116.

¹²⁷ Samas, lk 118.

¹²⁸ Samas, lk 119.

kaubandust alla diplomaatiliste vahenditega. Lübeck hoiatas Rootsit, et selle tulemuseks on kaubanduse veel suurem kandumine Põhja-Jäämerele.¹²⁹

Attmani sõnul oli Rootsi Narva vaene linn, samuti ei järgitud Narvast Pihkvasse minemise keeldu. Venelased pakkusid Rootsi kuningale 1585. aastal koguni sellist vahetust, et Rootsi loovutab Ingerimaa Venemaale ning venelased toovad kaubanduse Narva tagasi. Nende argumendiks oli, et elav kaubandus Narvas tooks Rootsi riigile sisse palju rohkem raha kui kogu Ingerimaalt laekuvad maksud. See vahetus siiski ei realiseerunud.¹³⁰

Kaubandus, mis enne 1558. aastat oli toimunud Tallinnas ning pärast seda Narvas, liikus nüüd Pihkvasse.

Artur Attman leiab, et selle allakäigu peamisteks põhjusteks on esiteks see, et Novgorod ja Pihkva, mis olid alati Narva tagamaa olnud, sattusid 16. sajandil majanduskriisi.¹³¹ Teiseks kannatas Novgorod väga kõvasti opritšnina tagajärjel, kui tapeti elanikkonda, põletati ja rüüstati maju, ladusid ning poode, samuti rikuti või põletati suures koguses kaupa.¹³² Sõjast tingituna kahanes Loode-Venemaal rahvastik suurel määral; Novgorodi piirkond kaotas 1580-ndateks aastateks 50-70% oma populatsioonist.¹³³

Suuremat rolli mängis aga see, et selleks ajaks oli tekkinud lai ja palju võimalusi pakkuv kaubateede võrgustik, mis võimaldas kaupmeestel kaupa viia näiteks läbi Poola alade Pärnusse ja Riiga, samuti Põhja-Jäämere äärde.¹³⁴

Samuti töötasid poolakad nüüd selle nimel, et Vene kaubandus just nende linnadesse jõuaks. Kui 1567. aastal veeti Narvast läbi Sundi läände rohkem kui kolm korda suuremas koguses Vene kaupu kui Riia, siis aastal 1596 on need numbrid vahetuses – Riia eksport ületab Narvat kolmekordselt.¹³⁵

Kindlasti ei aidanud kaasa ka Johan III keeld Narvast Pihkvasse minna, selle tulemuseks oli, et kaupmehed vältisid nüüd Narvat ja suundusid Riia või Pärnu kaudu Pihkvasse.¹³⁶

1590. aastal lõppesid kaubandussuhted Venemaaga sootuks, sest venelased rikkusid rahulepingut.¹³⁷

¹²⁹ Jarmo T. Kotilaine. The Significance of Russian Transit Trade... Lk 575.

¹³⁰ Attman. The Struggle for Baltic Markets. Lk 119.

¹³¹ Samas, lk 123.

¹³² Jarmo T. Kotilaine. Russia's Foreign and Economic Expansion... Lk 295.

¹³³ Samas, lk 296.

¹³⁴ Attman. The Struggle for Baltic Markets. Lk 123.

¹³⁵ Samas, lk 124.

¹³⁶ Samas, lk 125.

¹³⁷ Samas, lk 130.

Pärast Täyssinä rahulepingut sai vormiliselt Vene kaubanduse keskuseks Tallinn. Rahulepingu kohaselt pidid Vene kaupmehed oma kaubad Narva tooma, kus need üle vaadati ning tollitoimingud tehti, seejärel viidi kaubad Tallinnasse.

Öresundi tollitoimikutest on tõepoolest näha kerget Tallinna lina ja kanepi ekspordi kasvu, kuid nende kaupade eksport on väga väike võrreldes Riia, Königsbergi ja Danzigi omaga samal perioodil.¹³⁸

Tegelikkuses aga olid alternatiivideks nii Poola kaubanduslinnad kui ka Põhja-Jäämere kaubateed, mis hakkasid Rootsile probleeme tekitama.¹³⁹

Narva säilitas oma positsiooni transiitsadamana Pihkvale (ehkki kaupade kogust ei saa võrrelda Vene Narva ajaga). Ka toimus eksport peaaegu täielikult ainult Läänemere piires.¹⁴⁰

Sundi tolliregistritest ja säilinud Narva tolliraamatutest nähtub, et Narva kaubandus hakkas alates Rootsi alla minekust rohkem sõltuma Lübeckist, samas hollandlased ja inglased hakkasid eelistama Arhangelskit.¹⁴¹ 1585. aastal andis Johan III ka Lübecki kaupmeestele uued privileegid, mis motiveeris neid Narva tulema.¹⁴²

Jarmo T. Kotilaine leiab, et kuigi Narva vallutamine rootslaste poolt oli tagasilöökk Narva kaubandusele, ei toonud see kaasa täielikku kollapsi Narva ekspordikaubanduses. Kuigi Narvat ja tema peamisi kaubatarnijaid tabas kriis, ei kadunud need faktorid, mis olid Narvast lühiajaliselt sedavõrd olulise kaubasadama teinud, mitte kuhugi ka pärast uute riigipiiride tõmbamist.¹⁴³ Narva ekspordinumbrid olid küll tugevas kõikumises, kuid 1580.-1590. aastatel võib näha tõusutrendi Narva kaubanduse mahtudes. Parimatel aastatel võis lina ja kanepi eksport ületada 7000 laevanaela ja rasva eksport 3000 laevanaela, loomanahkade müük tipnes rohkem kui 80 000 nahaga aastas.

Kokkuvõttes vähenes Kotilaine hinnangul Narva kaubanduse maht võrreldes Vene perioodiga tunduvalt vähem kui poole võrra.¹⁴⁴

¹³⁸ Attman. The Struggle for Baltic Markets Lk 169.

¹³⁹ Samas, lk 145.

¹⁴⁰ Samas, lk 169.

¹⁴¹ Kotilaine. Russia's Foreign and Economic Expansion... Lk 296.

¹⁴² Melander. Die Revaler Zollarende. Lk 237.

¹⁴³ Kotilaine. Russia's Foreign and Economic Expansion, 2005. Lk 296.

¹⁴⁴ Kotilaine. The Significance of Russian Transit Trade... Lk 575.

1.2 Lääne-Euroopa kaupmehed Narvas

Inglased Narvas

Inglise kaupmehed saabusid Narva hiljem kui lüübeklased ja hollandlased. Esimene laev Inglismaalt jõudis Öresundi andmestiku kohaselt Narva 1567. aastal. Inglased olid ühtlasi esimesed, kes avastasid ning hakkasid seejärel kasutama Läänemerega konkureerivat kaubateed läänest Põhja-Dvina jõe suudmesse. Sellegipoolest jõudis inglasi Narva arvestataval hulgal.

Inglased püüdsid saavutada monopoli Narvas, kuid tsaar tahtis hoida Narva avatuna kõigile kaupmeestele. Nagu varasemalt mainitud, keelasid inglased Narvas kauplemise kõigil Inglise kaupmeestel, kes ei kuulunud Moskva kompaniisse.

Veel 16. sajandi esimeses pooles käis Inglise-Vene kaubandus peamiselt läbi (Hansa) vahendajate. 16. sajandi keskpaigas aga otsustati hakata ise aktiivset väliskaubandust viljelema. Üks põhjustest oli see, et nad vajasisid uut turgu Inglise riidele, sest nõudlus selle järele Euroopas kahanes.¹⁴⁵

Juba 1559. aastal raporteeris Klas Kristersson Horn Gustav Vasale, et üks Inglise kaupmees on reisinud Moskvast Narva ning sealt Inglismaale, et teavitada kaasmaalasi sellest, et enam pole vaja ümber Skandinaavia poolsaare seilata, sest nad saavad kauba kätte Narvast.¹⁴⁶

Samas ei tohi Vene turu tähendust Inglise kaubanduse jaoks üle tähtsustada, sest nende olulisimaks kaubanduspartneriks Läänemere ruumis oli Poola. Venemaa suutis võistelda ainult lina ja köiematerjali osas, mis olid Põhja-Dvina suudmes odavamad. 1565. aastal näiteks jõudis Narva 7,6% Inglise riide kogueksportist.¹⁴⁷

1565. aastal läksid 16,6% kõigist Sundi läbinud Inglise laevadest Narva, 1566. aastal koguni 54,5%, aga aastaks 1569 kukkus see kogus 6,9% peale.¹⁴⁸

Küll aga oli Narvas kauplemine inglastele vägagi kasumlik, hinnanguliselt oli kompanii kasum Narvas 1566. aastal 40%, järgmisel aastal koguni 50%.

Kuigi kompaniisse mittekuulujatele oli Narva purjetamine keelatud, oli siiski ka üksjagu individuaalseid Inglise kaupmehi Narvas. Näiteks 1566. aastal läbis Sundi 42 inglise laeva, kuid kompanii ütles, et nad saatsid Venemaale kõigest 14 laeva, mille hulgas olid ka Dvina jõe suudmesse läinud laevad.¹⁴⁹ Selle põhjusena võib ennekõike välja tuua seda, et kaupmehed,

¹⁴⁵ Köhler. Die Narvafahrt. Lk 87.

¹⁴⁶ Artur Attman. Russian and Polish Markets. Lk 26.

¹⁴⁷ Meike Köhler. Die Narvafahrt. Lk 89.

¹⁴⁸ Samas, lk 90.

¹⁴⁹ Samas, lk 91.

kes ei kuulunud kaubakompaniisse, ei pidanud tegema investeringut, mis kompaniiga ühinemiseks tuli teha, teiseks ei pidanud nad pakkuma oma kaupu kõigepealt tsaari agentidele, kes määrasid ise hinna, sageli Inglise kaupmeeste kahjuks.¹⁵⁰

Tsaar andis 1569. aastal Inglise kaupmeestele suuri privileege, lootes seeläbi saavutada liit Inglismaaga. Privileegide hulgas oli näiteks eraldi kauplemismaja ainult Inglise kaupmeestele, kuid sellegipoolest sisaldas harta ka punkti, et ka kõik teised välismaised kaupmehed on oodatud Narva kauplema.¹⁵¹

Hollandlased Narvas

Artur Attman on kirjutanud, et Madalmaade kaubandus Narvas oli suuremahuline. Narvast said Madalmaade kaupmehed tuua Vene kaupu otse venelastelt, varasema Lübeckist ja Danzigist hankimise asemel. See tähendas loomulikult suuri kasumeid kaupmeestele, aga ka head mõju Madalmaade majandusele tervikuna. Kaupmehed palusid samuti abi kuningas Felipe II-lt, et mitte jääda alla Narvas juba suuremahuliselt kauplevatele inglise ja prantsuse kaupmeestele.¹⁵² Meike Köhler on seevastu kirjutanud, et Vene kaubanduse osakaal Madalmaade kaubanduses oli minimaalne. Venemaalt toodi aastas veidi üle 2000 säilitise kaupa, seevastu Läänemere ruumist laiemalt mõningatel aastatel 300 000 säilitist. Selle põhjuseks on, et Venemaa ei müünud peaaegu üldse vilja välja, vili oli aga see, mis hollandlasi enim huvitas.¹⁵³ Tõenäoliselt on mõlemal autoril omamoodi õigus. Artur Attman on oma väite esitanud ennekõike Narva perspektiivist ja tõepoolest, teiselt poolt Sundi oli Narva suurim kaubanduspartner justnimelt Madalmaad. Köhler on oma seisukoha esitanud aga Madalmaade kaubanduse seisukohalt, mis oli sedavõrd massiivne, et tõesti, nende jaoks moodustas Narva kaubandus üsna väikse osa. 1560. aastatel oli ainuüksi Hollandi provintsis umbkaudu 1800 merd sõitvat laeva, millest 500 kodusadamaks oli Amsterdam. 1560. aastatel purjetas Läänemerel üle 1000 Madalmaadest pärit kaubalaeva aastas, osad mitu korda aastas. Neli viiendikku neist laevadest olid Amsterdamist ja teistest Põhja-Hollandi sadamatest, üks viiendik Frieslandist.¹⁵⁴

1560-ndatel aastatel toimus suur buum Madalmaade kaubanduses, kuid siis algas nende iseseisvussõda Hispaania vastu, mille tulemusena jõudis ka Läänemerele palju vähem laevu Madalmaadest. Alles 1570-ndate lõpus hakkasid endised mahud taastuma.

¹⁵⁰ Samas, lk 92.

¹⁵¹ Attman, *Struggle for Baltic Markets*. Lk 35.

¹⁵² Attman, *Russian and Polish Markets*. Lk 36.

¹⁵³ Meike Köhler, *Die Narvafahrt*. Lk 95.

¹⁵⁴ Jonathan Israel, *The Dutch Republic*. Lk 117-118.

Näiteks 1562-1564 kaaperdati 36 laeva, mis olid teel Antverpenist Narva.¹⁵⁵

Hollandlaste laevad olid kõige suuremad, võimega vedada enam kui 60 lasti.¹⁵⁶

Lisaks viljale vajasis nad palju ka laevaehitamise ning purjede ja köite tegemise materjale, mida Läänemere idaosast hõlpsasti sai.

Prantslased Narvas

Prantsusmaa ja Venemaa kaubandussuhted hakkasid välja kujunema alles 16. sajandi keskpaigas, enne seda vedasid Prantsuse kaupu, nagu sool ja vein, peamiselt Madalmaade ja Lübecki kaupmehed.¹⁵⁷ Prantslased lähenesid Narva-suunalisele kaubandusele samuti kaubanduskompanii järgi, kaupmehed, kes ei kuulunud Dieppe'i kaubanduskompaniisse, ei tohtinud Narvas kaubelda.¹⁵⁸ Sundi läbinud Prantsuse laevade arv oli aastas 20-30 ringis kuni 17. sajandi alguseni.

Samas suundus Liivi sõja aastail Narva sama palju Prantsuse laevu kui Inglise omasid.¹⁵⁹

Artur Attman kirjutab, et 1568. aastal oli Poola kaaperdajate oht sedavõrd suur, et Narva seilanud Prantsuse kaupmehed jäid Taani. Sellest tekkinud kahju suuruseks hinnati 100 000 eküüd.¹⁶⁰ Seda väidet aga tolli andmestik pigem ei kinnita, võib näha Prantsuse laevu nii Narva seilamas kui ka Narvast Vene kaupadega tagasi läbi Sundi sõitmas. Muidugi pole sugugi võimatu, et osad laevad jäid Sundi.

¹⁵⁵ Meike Köhler. Die Narvafahrt, lk 96.

¹⁵⁶ Samas, lk 99.

¹⁵⁷ Samas, lk 102.

¹⁵⁸ Attman. Russian and Polish markets. Lk 37.

¹⁵⁹ Köhler. Die Narvafahrt. Lk 102-103.

¹⁶⁰ Attman. Russian and Polish markets, lk 37.

1.3 Kaupadest

Nagu ülal mainitud, moodustasid Narva ekspordi peaaegu täielikult Vene kaubad. Vene peamised eksportkaubad 16. sajandil olid lina, kanep, rasv, vaha, loomanahad ja karusnahad. Rasva kasutati seebi tegemiseks, samuti riide ja naha töötlemisel. Vaha oli Vene ekspordist üks kallimaid, seda kasutati religioossetel talitustel.

Nõudlus lina ja kanepi järele oli suur seoses 16. sajandi Lääne-Euroopa laevahitusbuumiga.¹⁶¹ Venemaal kasvatatud vili tarbiti üldjuhul riigisisesele ära, eksporditi vaid vahel kõrgete hindade ajal. Vilja eksport sõltus samuti tsaari loast.¹⁶² Sellest tulenevalt ei eksporditud Narvast 16. sajandi teisel poolel peaaegu üldse vilja.

Lina ja kanepit saadeti Läänemere sadamatesse, sest need olid lähedal kasvatuspiirkondadele. Karusnahad ja loomanahad seevastu tulid üldiselt aladelt, millele lähimad olid Põhja-Jäämere sadamad.¹⁶³

Helmut Piirimäe on kirjutanud, et Narva oli Eestimaa peamine lina ja kanepi ekspordisadam.¹⁶⁴ Tõepoolest, lina ja kanepi puhul nähtub, et 1565. aastal Öresundi saabunud linast ja kanepist tuli 42,7% Narvast, 32,9 % Danzigist, 11,6% Riiast.¹⁶⁵ Siinkohal tuleb arvesse võtta seda, et see oli Narva kaubanduses üks tihedamaid aastaid. 1560. aastail kogu kümnendi lõikes ületas Narva lina ja kanepi ekspordi Läänemere kaubasadamatest vaid Danzig.¹⁶⁶

Kaupade jaotus aastail 1565-1567 oli umbes selline: 32% lina ja kanep, 36% rasv, 12% vaha ning 20% looma- ja karusnahad.¹⁶⁷ Öresundi andmestikust on näha, et 1565. aastal moodustas rasva ekspordist Läänemere idaosa sadamates 94.6% Narvast eksporditud rasv. Sellest järgmisel, 1566. aastal oli looma- ja karusnahkade eksport samuti 81.1%-ga Narva pärusmaa. Samal aastal vedas Narva 23,2% vahast, mis sel aastal Läänemere sadamatest läände veeti.¹⁶⁸ Sundi materjalidest võib näha, et Madalmaade ja Inglise kaupmehed ostsid suures koguses lina. Ühtlasi vedasid hollandlased üsna palju vaha, mida Köhler põhjendab sellega, et nad seilasid

¹⁶¹ Samas, lk 5.

¹⁶² Samas, lk 16-17.

¹⁶³ Attman. Russian and Polish Markets. Lk 28.

¹⁶⁴ Helmut Piirimäe. Flax and hemp trade in Estonian towns in the 17th century. Archiv und Geschichte im Ostseeraum. Festschrift für Sten Körner. Hrsg. von Robert Bohn, Hain Rebas, Tryggve Siltberg. Frankfurt am Main, 1997. Lk 95.

¹⁶⁵ Enn Küng., „See tubli linn muutub tühjaks ja lagedaks“. Tallinna majanduslik olukord 1620.–1630. aastatel. I. – Tuna: Ajalookultuuri Ajakiri, 4, 2017. Lk 27.

¹⁶⁶ Jarmo T. Kotilaine. The Significance of Russian Transit Trade. Lk 574.

¹⁶⁷ Attman. Russian and Polish Markets. Lk 77.

¹⁶⁸ Samas, lk 80.

tihti Prantsusmaale, mis oli peamiselt katoliiklik riik. Ka inglased ostsid vaha, sest Moskva kaubakompanii pidi kuningakojale iga aasta kindla koguse vaha tooma.¹⁶⁹

Aastatel 1564-1578 vedasid inglased peaaegu kõik karusnahad, mida nad üldse läänemereruumist importisid, just Narvast, seevastu vedasid nad vähem lina ja kanepit, sest neid kaubaartikleid ostsid nad Dvina jõe suudmest, kus tehti kohapeal ka köisi.¹⁷⁰

Jarmo T. Kotilaine on kirjutanud, et 1580.-1590. aastatel võis aastane lina ja kanepi ekspordikogus ületada 7000 laevanaela piiri, rasva oma aga 3000 laevanaela piiri. Sellest suurem osa eksporditi aga Läänemere siseselt. Samas võib täheldada järsku ekspordi vähenemist Lääne-Euroopasse, mille tingis poliitiline rahutus 1570. aastatel.¹⁷¹ Seda näitavad ka Öresundi tollimaterjalid – 16. sajandi kahel viimasel aastakümnel purjetas laevu Narvast Lääne-Euroopasse vaid käputäis.

Ka 17. sajandil eksporditi Narvast lina ja kanepit, loomanahkasid, samuti rasva, kuigi vähem kui eelneval sajandil. Eksporditi jätkuvalt ka karusnahku, kuigi need ei mänginud määravat rolli Narva ekspordis. Need on kaubad, mida Novgorodi-Pihkva aladel peamiselt toodeti ning neid oli puhtalt maksumust silmas pidades sealsetel kaupmeestel mõistlikum tuua Narva kui viia Arhangelskisse.¹⁷²

Artur Attman on kirjutanud, et Narva impordi puhul olid olulisemateks kaupadeks sool, heeringas, riie, siid, velvet, vein, õlu, vürtsid, toidukaubad, puuviljad, metallist esemed, töödeldud kuld, kuld, klaas, paber ja sõjakaubad, sajandi lõpupoole lisandus ka tubakas.¹⁷³

Importkaupade valim muutus 16. sajandil keskajaga võrreldes. Enim kasumit teenivad läänest itta veetavad kaubad ei olnud enam luksuskaubad nagu kullapuru või siid, vaid pigem odavamad kaubad, mis olid mõeldud üldtarbimiseks. Näiteks riie, eriti villane riie, mis tuli Madalmaadest, Inglismaalt, Prantsusmaalt, Lübeckist ja Rootsist. Sool oli samuti väga oluline – kuigi Venemaal olid ka omad soolakaevandused, ei suutnud need kogu populatsiooni nõudlusele vastata. Heeringas oli samuti nõutud kaup. Veeti jätkuvalt ka luksuskaupu, nagu näiteks veini, kuivatatud puuvilju, paberit ja kemikaale. Venemaal oli tööstus väga vähe arenenud ehk nad sõltusid impordist ka metallide osas.¹⁷⁴

¹⁶⁹ Meike Köhler. Die Narvafahrt. Lk 119.

¹⁷⁰ Samas, lk 120.

¹⁷¹ Kotilaine. Russia's Foreign and Economic Expansion. Lk 296.

¹⁷² Kotilaine. The Significance of Russian Transit Trade. Lk 576.

¹⁷³ Attman. Russian and Polish Markets. Lk 80-81.

¹⁷⁴ Meike Köhler. Die Narvafahrt. Lk 120-121.

Kemikaalide osas olid olulisemateks importkaupadeks brasilliin ja maarjajää. Neid segati omavahel, lisaks veel seebikiviga. Saadud ekstrakti kasutati naha parkimiseks ning lõnga värvimiseks.¹⁷⁵

1.4 Keelatud kaubad ja bilanss

Narva oli keelatud vedada sõjamaterjale ja väärismetalle. 1571. aastal keelati Frankfurtis toimunud Saksa-Rooma riigipäeval ka soola ja teravilja eksport Venemaale. Väärismetallid Sundis kirja ei läinud, kuid Narva seilanud laevade puhul võib teatavat andmestikku leida Rootsi kaaperaruannetest. Need näitavad seda, et Narva veeti suures koguses väärismetalle ja raha, kusjuures raha või väärismetalle leidis iga kinnipeetud laeva pardal.¹⁷⁶ Näiteks 1566. aastal kaaperdatud kolme Lübecki laeva lasti koguväärtuseks hinnati 128 369 marka, last sisaldas münte ja väärismetalle.¹⁷⁷

Sellest võib järeldada, et venelased tahtsid kaupade eest vastu saada raha ja väärismetalle, sest ida-lääne kaubandus ei olnud tasakaalus. Lisaks sellele huvitusid Vene kaupmehed rahast ja väärismetallidest, sest Venemaal puudusid sel ajal enda väärismetallide kaevandused, mille tõttu sõltusid nad raha saamisel täielikult lääneriikidest.¹⁷⁸

See omakorda seletab seda, miks Narva kaubandusbilanss oli sel ajal selgelt miinuses.

A. Christensen on leidnud, et 16. sajandi lõpuosas moodustas eksport 70% Sundi läbivate kaupade koguväärtusest, import seega vaid 30%.¹⁷⁹ Ta arutleb ka põhjuste üle: kalleid Lääne-Euroopa kaupu võidi tollist läbi smuugeldada, samuti said seda tüüpi kaubad liikuda ka maad mööda. Samuti peab ta teguriks Lääne-Euroopa kaupmeeste kasumit ning kaubaveost saadavat tulu, mis tulenes hindade erinemisest Läänemere idaosa sadamates ja Lääne-Euroopas.¹⁸⁰

Kõik eelnevalt mainitud asjad mängisid kindlasti mingil määral rolli, kuid peamiseks põhjuseks peab Christensen väärismetallide ja raha importi Läänemere ruumi. Raha ei läinud Sundis kirja ning ei kajastu seega tollidokumentides. Nii jõudsid Hispaania Ameerikast tulnud väärismetallid Ida-Euroopasse.¹⁸¹

¹⁷⁵ R. W. Dapson; C. L. Bain. Brazilwood, sapanwood, brazilin and the red dye brazilin: from textile dyeing and folk medicine to biological staining and musical instruments. *Biotech Histochem.* 2015;90(6). Lk 401-23.

¹⁷⁶ Köhler, lk 130.

¹⁷⁷ Attman. *Russian and Polish Markets.* Lk 112.

¹⁷⁸ Kotilaine. *Russia's Foreign.* 2005. Lk 2.

¹⁷⁹ Aksel E. Christensen. *Sundzollregister und Ostseehandel. Conventus primus historicorum Balticorum Rigae,* 16. – 20. VIII 1937. *Acta et relata Rigae,* 1938. Lk 398-400.

¹⁸⁰ Samas, lk 428.

¹⁸¹ Samas, lk 399.

Majandusajaloolane Michael North on arvanud, et 16. sajandil Narva ja Tallinnasse seilanud laevade import koosnes 40% rahast ja väärismetallidest, 60% kaupadest.¹⁸²

Keelu ebaefektiivsust näitavad ka kaupmees Matheus Spielmanni arveraamatud, milles on näha, et aastatel 1569-1570 vedas ta Narva kangaid, veini ja klaasi, aga lisaks sellele vaske, turvise varrukaid ja püstoleid.¹⁸³

Seda teooriat kinnitab Lübecki kaupmees Wolter von Holsteni arveraamat, milles on näha, et tema ekspordist Narva aastatel 1574-1575 moodustasid 62,1% kaubad ning 37,9% hõbetaalrid.¹⁸⁴

Aastatest 1583-1588 on säilinud Narva tolliraamatud, mis võimaldab sellest perioodist vastava ülevaate anda. Neil aastatel oli impordi koguväärtus 215 500 riigitaalrit, eksport aga 455 311 riigitaalrit, seega nähtub ka siit, et ekspordi koguväärtus oli rohkem kui poole suurem. Sarnaseid numbreid võib näha ka aastatel 1595-1598, kui impordi koguväärtus oli 302 893 riigitaalrit ning ekspordi oma 609 038 taalrit.¹⁸⁵

Aastatest 1573-1574 on säilinud tõenäoliselt ühe Saksa kaupmehe arveraamat, milles on loetletud 32 tehingut venelastega, neist üheksas tasusid Narva kaupmehed kaupade ja rahaga, 17 tehingut viidi läbi ainult rahaga tasudes ning kõigest kuus tasuti ainult kaupadega.¹⁸⁶

See kõik tõestab, et keeld Venemaale väärismetalle ja raha viia ei olnud kuigi efektiivne.

Sõjavarustuse ja relvade vedamine oli üks asi, milles Euroopa idapoolsed riigid lääne kaupmehi sageli süüdistasid. See süüdistus polnud täiesti alusetu.

Sõjavarustuse keelu osas kinnitas näiteks Lübeck 1559. aastal, et nemad Venemaale relvi ega muud sõjavarustust ei tarni ning nad lasid kõigil Narva seilavatel kaupmeestel oma kauba deklareerida.¹⁸⁷ Samas on teada, et Lübecki kaupmehed vedasid samal aastal Viiburisse vaske, väävlit, pliidi ja salpeetrit. 1560. aastal vedasid kolm laeva Lübeckist Narva relvi.

Vennad Jan ja Jakob Della purjetasid oma laevadega 1565. aastal Antwerpenist Narva, laeval oli 297 ühikut pliidi ja 12 tünni tina. Kopenhaagenist viidi Narva ühel juhul 123 musketit. Prantsusmaa varustas Narvat samuti sõjamaterjalidega, vedades sinna vaske, tsinki, pliidi ja tina. 1565. aastal jõudis Narva 100 laevanaela ja 3200 naela pliidi.¹⁸⁸

¹⁸² Michael North. Bilanzen und Edelmetall in hansischen Rußlandhandel. Zwischen Christianisierung und Europäisierung. Beiträge zur Geschichte Osteuropas in Mittelalter und früher Neuzeit. Festschrift für Peter Nitsche zum 65. Geburtstag. Stuttgart, 1998. Lk 426.

¹⁸³ Kaupmees Matheus Spielmanni arveraamatud 1568-1570. 2017. Lk 18.

¹⁸⁴ Köhler, lk 130.

¹⁸⁵ Attman. Russian and Polish Markets. Lk 128.

¹⁸⁶ Samas, lk 176.

¹⁸⁷ Attman. Struggle for Baltic Markets. Lk 43.

¹⁸⁸ Meike Köhler. Die Narvafahrt. Lk 126-127.

Teisest küljest on ka näha, et Ivan IV oli ise huvitatud metallide transpordist Venemaale, näiteks üks Inglise kaupmees tahtis tsaari korraldusel Venemaale vaske importida, kuid Lübecklased ei lubanud tal seda teha, viidates sellele, et ta rikuks sellega keeldu.

Tsaar kaebas selle peale kirja teel Lübecki raele, et linn ei ole talle ise vaske transportinud ega luba teistel seda teha. Tsaar arvas, et Lübecklastele antud privileegid tähendavad seda, et need toovad talle väärismetalle vastu. Ivan IV kirjutas koguni keiser Rudolf II-le, et too keelu tühistaks, kuid see osutus edutuks.¹⁸⁹

Ühest küljest võib näha seda, et keelud olid kohati üsna vormilised ning nende täideviimiseks puudusid vajalikud vahendid. Teisalt võib näiteks Ivan IV kirjade ja Lübecki tegutsemise põhjal näha, et keelud mingit mõju kahtlemata avaldasid.

¹⁸⁹ Samas, lk 128.

2. Tallinna kaubandusest

Tallinna puhul jaotub poliitiline ajalugu 16. sajandi teisel poolel kaheks. 1550-1561 kuulus Tallinn orduriigi koosseisu, pärast seda oli Rootsi kuningriigi osa. Vene väed tegid korduvalt katseid linna vallutada, kuid see jäi neile siiski kättesaamatuks. 1550. aastatel oli Tallinn veel Vene kaupade peamine transiitsadam Soome lahel, kuid 1558. aastal liikus keskus Viiburisse, sealt edasi Narva ning Tallinnast kujunes ennekõike oma tagamaalt tulevate kaupade sadam, mille olulisemateks eksportkaupadeks olid teravili, lina ja kanep. Lisaks konkurentsile teiste kaubasadamate näol tegi Tallinna olukorra keeruliseks sõda. Peale Vene kaupade kadumise saabus ka vilja Tallinnasse tunduvalt vähem, sest viljasaak Eestimaa aladel oli sõjast tingitult väga väike.¹⁹⁰ Tallinna puhul moodustasid seega suurema osa vaadeldava aja ekspordist kohalikud kaubad. Tallinna tugevuseks oli see, et kaubandus oli Tallinna kaudu juba aastasadu kulgenud ning see oli teinud Tallinnast jõuka, arvuka kaupmeeskonna ja kapitaliga linna. Lisaks oli Tallinna eeliseks Arhangelski ja Soome lahe idakalda sadamate ees see, et Tallinna sadam oli neist lühema aja vältel jäätunud, teised sadamad olid jääs kuni kaks kuud pikemalt. Ka Tallinna geograafiline asukoht on suhteliselt hea, Lääne-Euroopast oli võimalik sinna ja tagasi seilata kaks-kolm, kohati isegi neli korda aastas. Kaubanduse seisukohalt olid Tallinna problemaatiliseimateks osadeks sadama suhteliselt puudulik füüsiline konditsioon – sadam oli üsna kitsas, liivane ja madal – samuti puudusid linnal head ühendused tagamaaga, sest Tallinnas ega selle lähedal pole laevatatavaid jõgesid, mis tagamaa merega seoks. See tähendab, et kaubad, mis tulid kaugemalt kui Tallinna vahetust lähedusest, tuli Tallinnasse teistest linnadest tuua maad või merd mööda. See oli Jarmo Kotilaine hinnangul Tallinna suurimaks nõrkuseks võitluses Vene kaubanduse nimel.¹⁹¹ Sarnaselt Narvale oli ka Tallinna kaubandus olemuselt passiivne, Tallinna kaupmehed ei võtnud reeglina ise ette merereise, vaid tegutsesid vahendajatena Lääne-Euroopa kaupmeeste ja Vene kaupmeeste või kohalike vahel.¹⁹² Tallinna kaubanduse uurimise vaatlusalusel perioodil teeb keeruliseks see, et Tallinnast Madalmaadesse purjetanud laevade puhul pole pärast 1567. aastat Öresundi tollis kirjas kaupu, mis laevadele pandud olid. Seega tuleb kaubanduses Madalmaadega kaupade osas toetuda Rootsi Riigiarhiivis säilinud 1586. aasta Tallinna naelatolliraamatule ning sekundaarkirjandusele.

¹⁹⁰ Seppo Aalto. The Significance of Tallinn. Lk 79.

¹⁹¹ Kotilaine. Russia's Foreign and Economic Expansion. Lk 38.

¹⁹² Ernst Gierlich. Reval 1621 bis 1645. Lk 119.

2.1 Tallinna kaubanduse poliitiline ajalugu

Orduaja Tallinn

Tallinn oli juriidiliselt osa orduriigist kuni 1561. aasta aprillini, mil Tallinna rae esindajad Riias truudusvande Gotthard Kettlerile üles ütlesid.¹⁹³ 16. sajandi esimene pool oli Tallinna kaubanduses edukas aeg. Proteksionismi hakati Tallinnas viljelema 16. sajandi alguses, 1510. aastal keelas raad Hollandi kaupmeestel vilja ostmise kelleltki teiselt kui Tallinna kodanikelt. 1540. aastal võeti vastu otsus, et võõrad ei tohi Liivimaa linnades omavahel kaubelda.¹⁹⁴

Selliste meetmete läbi said Tallinna kaupmehed üsna lihtsalt ja turvaliselt kasumit teenida. Näib, et viimati külastasid Vene kaupmehed arvukamalt Tallinnat 1554. aastal. Tallinna kaubandus Lääne-Euroopaga oli samuti aktiivne kuni sõjani, millest tuleb juttu kaupu käsitlevas peatükis. Tallinna hiilgeaeg lõppes Vene-Liivimaa sõja algusega. Sõja tõttu ei jõudnud Tallinnasse enam Vene kaubad, mille tulemusena ei tulnud sinna enam lääne kaupmehi, samuti sai sõjas laastatud Tallinna enda tagamaa, mis tähendab, et Tallinnal oli tunduvalt vähem müüa ka kohalikke kaupu, mida peamiselt Madalmaade kaupmehed ostmas käisid. Vene kaubanduse kese liikus Viiburisse, mis mõjus Tallinnale laastavalt. Raad ei jäänud seda muutust leplikult pealt vaatama, vaid hakkas aktiivselt selle vastu tegutsema. Soome lahte pandi välja laevad, mille eesmärk oli takistada liiklust Neeva suudmeala ja Narva ning Viiburi vahel, samuti Lääne-Euroopa kaupmeeste ja Viiburi vahel. 23. juunil 1558 raporteeris Viiburi kuberner Klas Kristersson Horn 11 Tallinna laeva viibimisest Narva vetes. Vene kaubalaevad seilasid ilma eskordita ning olid seega Tallinna laevadele lihtne saak. Tallinna raad kuulutas välja ka embargo Lääne-Euroopa ja Viiburi vahelise kaubanduse vastu.¹⁹⁵ Sellel oli oma mõju – 1558. aasta suvel teatasid Lübeck ja Danzig Viiburis kauplemise lõpetamisest. Mõned kaupmehed hakkasid aga keeldu eirama, sealhulgas isegi Tallinna kaupmehed. Sellegipoolest töötas kauplemiskeeld teataval määral 1558. aastal, kuid järgmisel, 1559. aastal, ei tahtnud hansalinnad keelu jätkamisest midagi kuulda. Argumendiks olid siinkohal lääneriikide konkurents, sest nende laevad purjetasid jätkuvalt Viiburisse ja seega oli keelu läbi hansalinnade positsioon Vene kaubanduses nõrgenenud. Pealegi sõltus liiga paljude inimeste elatis Vene kaubandusest.¹⁹⁶

Pakilisemaks muutus ka vajadus kaitse järele Venemaaga peetavas sõjas, orduriik oli lagunemas ning ei suutnud Tallinnat ega ülejäänud Liivimaad kaitsta. Kaitsevajadus ning

¹⁹³ Küng. Mercuriuse ja Marsi vahel. Lk 39.

¹⁹⁴ Tiina Kala. Tallinna ajalugu I. Lk 208.

¹⁹⁵ Attman. Struggle for Baltic Markets. Lk 16.

¹⁹⁶ Samas, lk 17-18.

vajadus kaubandus taas Tallinnasse tuua tingisid selle, et linn andis end 1561. aastal Rootsi kuninga kaitse alla.

Rootsi Tallinn

Rootsi kuningas Erik XIV lubas Tallinna raele, et kuna kaubandus on Tallinna majandusliku eksistentsi alus, ei koormata saksa kaupmehi mitte ühegi ebatavalise tolli või muu kohustusega.¹⁹⁷ Lisaks tegi ühinemise Tallinna jaoks magusamaks kuninga lubadus, et seni kehtinud õigused, privileegid ja head tavad jäävad kehtima. Tallinna raad lootis, et see tähendab kindlasti ka Lääne-Euroopa laevade Narva sõitmise lõpetamist ning seeläbi Vene kaubanduse Tallinnasse tagasi tulemist.¹⁹⁸ Erik aga ei kiirustanud keelu ellu viimisega, sest tal oli esmalt mõte hakata maksustama Narva purjetavaid laevu, samuti ei olnud kaubanduse keelustamine lihtne. Erik palus merelinnadel Narvas kauplemine lõpetada, kuid nood ei olnud sellega nõus. Aprillis 1562. aastal otsustas Erik Narva seilamise keelata ning asus keeldu ka kohe ellu viima, ja juba nädal hiljem olid Rootsi kaaperlaevad merel. Nende tulemuslikkusest oli juba ülalpool juttu - samal aastal peeti merel kinni 39 laeva.¹⁹⁹ Sellest järgmisel aastal oli Narva seilamine taas lubatud, ent laevad pidid Narvast lahkudes minema Viiburisse, maksuma seal tolli ja alles seejärel võidi läände purjetada.²⁰⁰ 1565. aastal sätestas Erik, et laevad, mis seilavad lääne kaupadega Narva suunas, tuleb suunata Rootsis olevatesse sadamatesse. Ballastiga Narva purjetavad laevad, mille laevnikel oli plaanis Narvas Vene kaupu raha eest osta, tuli suunata Tallinnasse. Alates 1566. aastast pöörduti tagasi selle juurde, et Narva võib purjetada tolli maksmise tingimusel. Selliseks jäi seadustik ka pärast Johan III võimule tulekut 1568. aastal.²⁰¹ Niisugune seisukord jäi kehtima kuni Stettini rahulepinguni, millest oli ülalpool juba juttu. Siiski ei vastanud juriidiline ettekirjutus tegelikkusele ning Narva seilavaid laevu ründasid edasi nii Rootsi kui ka Poola kaaperlaevad.²⁰² Sarnane olukord jätkus 1581. aastani, mil rootslased vallutasid Narva.

1583. aastal sõlmitud vaerahule järgnevalt otsustas Johan III muuta Narva Rootsi Vene-kaubanduse keskuseks. Sellega ei olnud tallinlased sugugi rahul, sest nad olid end andnud Rootsi kuninga kaitse alla tingimusel, et Vene kaubandus tuleb Tallinnasse tagasi. Laokoha tagasisaamiseks oli Tallinn valmis loovutama riigile poole tollituludest. Lisaks tõid nad välja

¹⁹⁷ Küng. Mercuriuse ja Marsi vahel. Lk 125-126.

¹⁹⁸ Samas, lk 251.

¹⁹⁹ Samas, lk 252-253.

²⁰⁰ Samas, lk 255.

²⁰¹ Attman. Struggle for Baltic Markets. Lk 57-58.

²⁰² Samas, lk 89.

mitmeid põhjuseid, miks Tallinn oleks parem kaubanduse keskus: head sadama- ja laovõimalused, kaupade kvaliteetne praakimine, soodsad hinnad, linna kindlustatus ning võimalus paremini kontrollida sõjamaterjalide vedu Venemaale. Kuna Johan III nägi, et enamik välismaalastest polnud Narvas kauplemisest huvitatud ning eelistasid Poola territooriumi või Põhja-Jäämere kaudu kulgevaid kaubateid, oligi ta 1584. aastal nõus Tallinnast taas Vene kaubanduse keskuse tegema. Ta sätestas, et välismaalased ei tohi Tallinnast kaugemale itta seilata.²⁰³ Samal ajal tehti mitmeid otsuseid, mis sellele ainuõigusele selgelt vastu rääkisid, näiteks anti Narvale nii aktiivne kui passiivne laevasõiduõigus. Rootsi kuningas kinnitas 1585. aastal ka Lübecki õigust kaubelda venelastega Narva kaudu. Tallinna protestide tõttu tühistati need õigused küll tavaliselt õige pea, kuid siis jätkasid Lübecki kaupmehed Narva purjetamist illegaalselt. Evald Blumfeldt on hinnanud, et kuna tollidest saadav sissetulek oli hea, ei olnud keskvalitsuse kohapealsed organid ka liialt motiveeritud keelu täitmist rangemalt jälgima.²⁰⁴

1588. aastal aga tegi kuningas Narva osas otsuse, nimelt keelas ta välismaalastel Narvas kauplemise, andes kubernerile instruksiooni saata saabuvad välismaalased Tallinnasse. Samas oli kuninga alluvatel lubatud tollivabalt Narvas kaubelda.²⁰⁵

Kui Sigismund III, kes oli Johan III poeg, sai Poola kuningaks, tundus, et on lootust Poola ja Rootsi koostööle. Sellest kannustatult andsid Riia ja Tallinn 1589. aasta suvel ühise kirja üle mõlemale kuningale. Nad rõhutasid kirjas, et juba vanadest aegadest saati pole olnud lubatud Tallinnast ja Riist kaugemale itta seilata.²⁰⁶

1590. aastal lõppesid kaubandussuhted Venemaaga sootuks, sest venelased rikkusid Pljussa rahulepingut ning puhkes järjekordne Vene-Rootsi sõda, mis halvas kaubandustegevuse nii Tallinnas kui ka Narvas.²⁰⁷

Sõja lõpetas 1595. aastal sõlmitud Täyssinä rahuleping, mis üldse lõpetas veerand sajandit kestnud sõjategevuse Venemaa ja Rootsi vahel. Narva jõgi kujunes piirijõeks ning Vene pool loobus oma nõudmistest Eestimaale. Rootsi pidi seevastu loobuma oma vallutustest Ingerimaal ning tagastama Venemaale Käkisalme lääni. Kaubanduslikult oli rahuleping aga suur võit Rootsi riigile, eriti Tallinnale. Otsustati, et Tallinn ja Viiburi on välismaalaste kaubanduses Venemaaga laokohtadeks ning kaugemale itta, sealhulgas Vene sadamatesse Neeva ja Luuga

²⁰³ Küng. "See tubli linn muutub tühjaks ja lagedaks, 2017. Lk 28.

²⁰⁴ Evald Blumfeldt. Statistilisi lisandeid Tallinna kaubaliikluse ja meresõidu ajaloole aa. 1609-1629. Lk 2.

²⁰⁵ Attman. Struggle for Baltic Markets. Lk 127.

²⁰⁶ Samas, lk 128.

²⁰⁷ Küng. Mercuriuse ja Marsi vahel. Lk 272.

jõe ääres välismaised kaupmehed purjetada ei tohtinud. Rahuleping osutus seekord ka poliitiliselt tugevaks, Narva asehaldur andis 1595. aasta kevadel sinna saabunud lüübeklastele teada, et nood kas edaspidi ei tule Narva ja kauplevad Tallinnas või peavad nad andma oma laevas osaluse kahele-kolmele narvalasele. Narvas tohtisid kaubelda vaid tallinlased ja rootslased.²⁰⁸

Selge on see, et mingil määral jätkus siiski ka välismaalaste Narvas käimine, kuid kaubanduspoliitiline olukord muutus siiski Tallinna kasuks, mis väljendub ka Öresundis kirja läinud laevade numbrites.

2.2 Kaubad

Tallinna kaubandusest 16. sajandi esimesel poolel ning Liivi sõjale eelnenud ajal on kirjutatud rohkem kui sajandi teise poole omast. Seda nüüdseks juba korduvalt mainitud vägagi kehvasti säilinud andmestiku tõttu. Selge on see, et Tallinna kaupadest suurema osa moodustasid kohalikud produktid, ennekõike teravili. Viljakaubanduse puhul tuleb silmas pidada sedagi, et see ei sõltunud ainult ilmast, vaid pidi arvestama ka riikliku viljapoliitikaga. Vilja väljaveo keelud jõustas tavaliselt kuningas ning need olid tingitud üldisest vilja vähesusest riigis või mõnest sõjalisest operatsioonist. Näiteks 1588. aasta alguses keelas Johan III viljaveo Saksamaale ja mujale, põhjuseks möödunud aasta suur ikaldus Soomes ja Rootsis. Sellistel aastatel ostis tavaliselt Rootsi kroon vilja tallinlastelt ise ära, probleem tekkis aga sellega, et tavapärasest kaubandusest see ei asendanud. Kui polnud võimalik vilja välja vedada, ei saanud ka importida vajalikus koguses soola, kalevit, heeringat, veini ega muid läänepoolseid kaupu. Vilja väljaveo keelud vaatlusalusel ajal olid jõus veel aastail 1590, 1591 ning 1596.²⁰⁹ Viljakaubandus sõltus lisaks riiklikule viljapoliitikale ka sõjalis-poliitilisest olukorrast Läänemere idaosas ning nõudlusest Lääne-Euroopa turgudel.²¹⁰ Seega oli vili varauusaegses ühiskonnas kõrgelt noteeritud strateegiline ressurss, millega kauplemine püüti allutada keskvõimude kontrollile.²¹¹ Samas oli viljavedu Tallinnale sedavõrd oluline, et selle ärajäämine ikaldusaastatel seiskas linna majanduselu peaaegu täielikult.²¹² Siiski mõjutas ilm

²⁰⁸ Küng. Marsi ja Mercuriuse vahel. Lk 281.

²⁰⁹ Samas, lk 398-400.

²¹⁰ Samas, lk 396.

²¹¹ Küng. „See tubli linn muutub tühjaks ja lagedaks“. Tallinna majanduslik olukord 1620.–1630. aastatel. III, Tuna, 2, 2018. Lk 14.

²¹² Wolf-Rüdiger Rühle. Revals Seehandel 1617-1624. Lk 214.

viljakaubandust väga palju, Tallinn pidi ikaldusaastatel vilja koguni sisse vedama, olgugi et muidu oli tegu Tallinna suurima eksportkaubaga.²¹³

Vene kaupu jõudis Tallinnasse 16. sajandi teisel poolel vähem kui varem. Tallinnas asus köietehas,²¹⁴ mis tähendab, et Tallinnast veeti välja ka arvestatavas koguses köielõnga. 15. sajandi käigus kaotas Riia oma tähtsuse Novgorodi piirkonna jaoks, mis tähendab, et peaaegu kogu Novgorodi kaubandus käis läbi Tallinna.²¹⁵ Tallinna kaubandusest 16. sajandi esimeses pooles on kirjutanud Gunnar Mickwitz, kes toetus kaupmeeste Selhorsti ja Scherffeni kaubaraamatutele: ta leidis, et vili oli oluline väljaveokaup, mille väljavedu pidi hankima talupoegadele soola, humalaid, katlaid ja mütse; aadlikele kalevit ja muud luksускаupa. Tallinnast välja veetud vili pärines ennekõike Eestimaalt ja Põhja-Liivimaalt, Vene vilja ei leidu Tallinna ekspordis peaaegu üldse.²¹⁶ 16. sajandi alguses läks vili ennekõike Madalmaadesse ja Lübeckisse. Suurema osa rukkist on Tallinna kaupmehed hollandlastele müünud soola eest.²¹⁷ Väljaveokaupadest olulised olid veel vaha, mille kasutus kirikutes reformatsiooniga vähenes, kuid eratarbimine suurenes²¹⁸; samuti teine esmajoones valguse saamise eesmärki täitev kaup, rasv. Rasv pärines peamiselt Venemaalt, samuti traan, mis oli kasutusel lampides ja Inglismaal ka kalevivabrikutes – see pärines lisaks Venemaale osaliselt ka Soomest.²¹⁹

Olulisel kohal väljaveos olid ka lina ja kanep²²⁰, samuti eelnevalt mainitud köielõng.

Kõige olulisem väljaveokaup oli nahad, Põhja- ja Ida-Euroopa primitiivne põllumajandus pakkus palju nahka. Karjad olid üpris suured, aga neid ei toidetud hästi ja seetõttu andsid need vähe piima, kuid sealt saadi nahka. Tallinnast välja veetud nahad pärinesid nii Liivimaalt, Venemaalt, Soomest kui ka Rootsist.²²¹

Mickwitz kirjutas, et 16. sajandi esimesel poolel eksporditi vilja Tallinnast aastas umbes 3000-4000 sälitist.²²² Johannes Schildhauer leidis Tallinna kaubaraamatutest, et aastail 1554-1556 oli see kogus märksa suurem: vastavalt **1554.** aastal 7682 sälitist, **1555.** aastal 4712 sälitist ning

²¹³ Küng. Marsi ja Mercuriuse vahel. Lk 396.

²¹⁴ Attman. Russian and Baltic Markets. Lk 11.

²¹⁵ Samas, lk 33.

²¹⁶ Mickwitz. Aus Revaler Handelsbüchern. Lk 66.

²¹⁷ Samas, lk 67-68.

²¹⁸ Samas, lk 70.

²¹⁹ Samas, lk 72-73.

²²⁰ Samas, lk 74.

²²¹ Samas, lk 78.

²²² Samas, lk 70.

1556. aastal 9452 sälitist.²²³ Siit võib näha ka seda, et vilja ekspordikogused kõikusid aastast aastasse päris palju, mida on täheldanud kõik uurijad ning mille tõttu on erinevad ajaloolased erinevatel ajaperioodidel pakkunud väga erinevaid koguseid. Seda tuleb ka käesoleva uurimuse puhul meeles pidada, kuna andmestik pärineb vaid 1550. aastatest ning seejärel 1586. aastast. Schildhauer on samuti kirjutanud soola impordist, keskmine toodud soola kogus oli aastail **1550-1559** 7538 sälitist, **1560-1568** 1673 sälitist ning **1570-1572** 1252 sälitist.²²⁴ Siit võib näha juba varasemalt mainitud järsku langust soola impordis pärast Vene kaubanduse liikumist Viiburisse ning seejärel Narva, samuti Tallinna tagamaade laostumist sõja tagajärjel.

Kronoloogiliselt järgmise käsitluse Tallinna kaubandusest on kirjutanud Jüri Kivimäe, kelle uurimus toetub kaupmeestest vendade Honerjegerite arveraamatutele aastail 1554-1557. Aastail 1555 ja 1556 eksportis Jürgen Honerjeger vastavalt 57 ja 59 kaubapartiid, sihtkohtadeks olid 1555. aastal 34 juhul Amsterdam, 21 juhul Lübeck ning kaks laeva läksid Lissaboni. 1556. aastal on need arvud muidu täpselt samad, kuid lisandus kaks laeva, mis sõitsid mõlemad Lissaboni (seega läks Lissaboni 4 laeva). Kokku veeti rukist Tallinnast Jüri Kivimäe andmetel aastatel 1554-1557 välja vastavalt 7633, 4725, 9464 ja 1916 sälitist.²²⁵ Vaadeldavate nelja aasta lõikes on näha väga suuri kõikumisi, mis viitab sellele, et Tallinna ekspordi suurus sõltus välistest mõjuteguritest, ennekõike Lääne-Euroopa turu konjunktuurist. See tähendab, et Tallinna sadama käive sõltus ennekõike sellest, kui palju laevu navigatsiooniperioodi jooksul Tallinnat külastas. Tallinna raele ja kaupmeestele kuuluvate laevade arv oli väike ega mõjutanud oluliselt importi-eksporti.²²⁶ Suurem osa Honerjegerite impordist tuli Lübeckist, vaid veidi paberit tuli otse Amsterdamist ning veidi soola otse Brouage'ist. Jürgen Honerjeger võttis kahel aastal vastu umbes 1963kg pipart, mis on väga suur kogus.²²⁷

Soola impordi ja rukki ekspordi kogused on nende nelja aasta lõikes suhteliselt sarnased, kõikumised vastavad teineteisele.

Lähtudes Tallinna rukkiahindadest ning soolaimpordi ja rukkiekspordi kogustest: 1554. aastal ulatus imporditud soola koguväärtus Tallinnas umbes 45.6%-ni eksporditud rukki koguväärtusest, 1555 oli see 68.1%, 1556. aastal 49.3% ja 1557 moodustas soola väärtus 46.5% rukki koguväärtusest. Vilja väljaveo kasvule Madalmaadesse andis tugeva tõuke sealne 1556.-

²²³ Johannes Schildhauer. Zum See- und Handelsverkehr Revels im 16. Jahrhundert. Lk 154.

²²⁴ Samas, lk 154.

²²⁵ Kivimäe. Rukis ja sool. Lk 28.

²²⁶ Samas, lk 30.

²²⁷ Samas, lk 29.

1557.a majanduskriis. Tallinna väliskaubanduse bilanss oli Liivi sõjale eelnenud ajal aktiivne ning põhines ennekõike vilja väljaveol.²²⁸

Sarnaselt Kivimäele on Ivar Leimus kirjutanud Tallinna kaubandusest kaupmees Matheus Spielmanni arveraamatute näitel, mis pärinevad aastatest 1568-1570. Spielmann ja ta sellid ostsid Tallinnast eksportimise eesmärgil kokku vatmanit, lina, härja-, kitse-, orava-, hundi-, kärbi- ja põdranahku, viltmantleid, merevaiku, saapaid, lina, kanepit ja vaha. Tema kaupade nimekiri koosnes seega suures osas Vene kaupadest, mis näitab, et mingil määral oli Tallinnas siiski ka sel ajal Vene kaupu saadaval. Ta importis Tallinnasse kaneeli, kangaid, soola, veini, humalaid ning lautosid.²²⁹ Meritsi toimus kaubandus läänega peamiselt aprillis-mais ja septembris-oktoobris. Ivar Leimus rõhutab Tallinna rolli tähtsa transiidikeskusena, oponeerides siinkohal Artur Attmanile, kes leidis, et Narva muutumisega Vene sadama- ja laokohaks kaotas Tallinn täielikult oma tähtsuse Vene kaupade transiitsadamana.²³⁰

Spielmanni Tallinnasse imporditud kaupade hulgas olid kangad, mida toodi Madalmaadest, Inglismaalt, Šotimaalt ja Saksamaalt; samuti vein ja õlu. Lisaks mitmesugused vürtsid: pipar, ingver, safran, kaneel, aniis, sukaad ja ekstraktid.²³¹

Kuna andmestik Tallinna kaubandusest on uurimisel ajal perioodil puudulik, tasub vaadelda võrdlusmomendi eesmärgil ka mõningaid 17. sajandi alguse käsitlusi. Ka 17. sajandi alguses oli Tallinnas kõige arvukamalt kauplemas Madalmaade kaupmehi. Kohati oli arvuliselt rohkem Saksamaa linnadest pärit kaupmehi, kuid laevade kandevõime poolest olid siiski esikohal Madalmaad.²³² Need ja järgnevad andmed on aastast 1609 ning seejärel aastatest 1620-1629, aastate valim on nagu ikka tingitud puudulikust andmestikust.

17. sajandi esimestel kümnenditel ei jõudnud Tallinna mitte ühtegi laeva Inglismaalt, ka Prantsusmaa ja Hispaania roll oli minimaalne.²³³ See näitab tõenäoliselt seda, et Lääne-Eurooplased hakkasid eelistama Arhangelskit, erandiks hollandlased, kes olid huvitatud siinsest viljast.

Importkaupadest oli jätkuvalt olulisim sool, mis saabus Tallinnasse peamiselt Madalmaadest. Sealjuures kõikusid aastased kogused 17. sajandi esikümnenditel 500 ja 1500 sälitise vahel. Heeringat toodi Tallinna samuti peamiselt Madalmaadest, kogused jäid 20 ja 100 sälitise

²²⁸ Samas, lk 32-34.

²²⁹ Kaupmees Matheus Spielmanni arveraamatud 1568-1570. Välja andnud Ivar Leimus. Lk 17.

²³⁰ Samas, lk 18.

²³¹ Samas, lk 20-21.

²³² Blumfeldt. Statistilisi lisandeid Tallinna kaubaliikluse ja meresõidu ajaloole aa. 1609-1629. Lk 8-9.

²³³ Samas, lk 12.

vahele.²³⁴ Ka veini puhul oli esirinnas Holland. Veini toodi ka Põhja-Saksamaalt ja Lübeckist, samuti Prantsusmaalt ja Taanist. Kogused jäid 300 ja 700 aami vahele. Õlu, mesi ja mõdu tuli Tallinnasse peaaegu eranditult Põhja-Saksamaalt ja Lübeckist, humalaid toodi nii Madalmaadest kui ka Põhja-Saksamaalt.

Tallinnasse toodi 17. sajandi esimestel kümnenditel ka puuvilju, esikohal olid õunad, mis tulid Põhja-Saksa linnadest. Lõunamaistest viljadest toodi Tallinnasse rosinaid, viigimarju, korinte, ploome ja datleid. Neid vedasid nii hollandlased kui ka sakslased. Metallidest toodi Tallinnasse vaskkatlaid ja tina, samuti rauda (üksikuil aastail), terast ning kulda. Tallinnasse toodi ka klaasi, peamiselt Saksa linnadest. Manufaktuurkaupadest oli esikohal tekstiil, koloniaalkaupadest suhkur, sinep, tubakas, pipar ja teised vürtsid.²³⁵

Tallinna kaugekaubanduslikus ekspordis oli 17. saj alguses olulisimaks kaubaks teravili. Enim viidi välja rukist, sellele järgnes oder. Tallinnast väljaminev vili oli sel ajal täies ulatuses kodumaist päritolu. Aastased kogused varieerusid 1500 ja 4500 sälitise piires. Suur kõikumus on tingitud sõja-aastatest ja vilja väljaveo keeldudest.²³⁶

Erinevalt viljast, mis oli kodumaist päritolu, olid lina ja kanep suuremas osas Venemaalt pärit. Eestis kasvatati lina Vigalas. Lina ja kanepit veeti 1609. aastal välja vaid 450 laevanaela, aastail 1626-27 aga üle 5000 laevanaela. Lõviosa sellest moodustas lina.

Eksportkaupade hulgas olid ka või, loomarasv ja traan, mida veeti peamiselt Põhja-Saksamaale ja Lübeckisse.

Ainus metsamajanduse produkt, mida Tallinnast neil aastatel arvukalt eksporditi, oli tõrv, mida viidi kõige rohkem Madalmaadesse, kuni 500 sälitist aastas.

Samuti väärivad mainimist karusnahad ning toornahad. Karusnahkade osakaal oli suhteliselt väike ning nende kogus sõltus kaubanduslikest suhetest Venemaaga.

Toornahad olid Tallinnale tunduvalt olulisemad, need tulid tavaliselt Venemaalt ja Soomest ning läksid enim Lübeckisse, väiksemal määral ka Madalmaadesse.²³⁷

Tallinna 17. sajandi alguse viljakaubandusest on kirjutatud ka Enn Küng, kes on kasutanud Tallinna naelatolliraamatuid aastatest 1610-1618. Esimesel kolmel neist aastatest veeti vilja välja väga vähe, sealjuures rukist Tallinnast Madalmaadesse vaid 9,5 sälitist; nende väikeste koguste juures domineerisid sihtkohtadena Narva ja Lübeck. Alates 1613. aastast lähevad kogused suuremaks, samuti suurenes Madalmaade osakaal väljaveos. Kuni aastani 1618 võib

²³⁴ Samas, lk 14-15.

²³⁵ Samas, lk 16-18.

²³⁶ Samas, lk 49.

²³⁷ Samas, lk 49-57.

näha, et üldjuhul läks vähemasti pool viljast Madalmaadesse, kogused varieeruvad vahemikus 267 kuni 850 sälitist, suurima osa sellest moodustab alati rukis.²³⁸ Järgnevatel aastakümnetel võib näha Madalmaade osakaalu suurenemist veelgi.²³⁹

Käesolevas uurimuses viimasena tuleks käsitleda Ernst Gierlichi põhjalikku käsitlust Tallinna ajaloo aastatel 1621-1645, milles annab ta hea ülevaate ka kaubandusest. Kuigi tema käsitlus jääb 16. sajandi teisest poolest juba veidi kaugemale, olid tema kasutuses Tallinna tollidokumendid, mis neil aastatel on paremini säilinud. See loob vajaliku võrdlusmomendi 16. sajandi teise poolega. Tollidokumentidest on näha, et Tallinnasse saabuvate laevade arv varieerub tugevalt aastast aastasse, kaubandushooaja algus ja lõpp sõltusid ennekõike ilmast. Tavaliselt tulid esimesed laevad Tallinnasse aprilli keskpaigas, kohati aga ka juba märtsis. Harva jõudsid esimesed laevad alles mais, neil aastatel on selgelt olnud pikk ja külm talv. Vahel tuli talv kaupmeeste jaoks ootamatult ning nad said tagasi seilata alles kevadel, näiteks saabus 2. detsembril 1633 Tallinnasse kaupmees Heinrich Grottjani laev, mille lastiks oli vein, kala ning rauast nõud. Laev lahkus 21. märtsil 1634, suundudes Lübeckisse, pardal nisu, oder, lina, või, loomanahad ja rasv. Peaaegu iga aasta oli paar sellist laeva, mis talveks sadamasse jäid ja kevadel lahkusid.²⁴⁰

Enim saabus laevu Tallinnasse mais, lahkus aga juulis. Keskmiselt veetsid kaupmehed Tallinnas kolm nädalat. Madalmaadest tulnud kaupmehed tegid enamasti ühe Tallinnasse sõidu aastas, vahel harva ka kaks. Üks kaupmees saabus 1640. aasta juunis Tallinnasse, pardal sool, tina ja vürtsid ning pöördus tagasi Amsterdami, pardal vili ja pigi. Ta tegi samal aastal teise sellise kaubaveo veel.²⁴¹

Kõige olulisem eksportkaup oli tavaliselt teravili, seda nii koguse kui ka väärtuse poolest. Vilja toodi linna tagamaalt ehk Eestimaa ja muu ümbruskonna aladelt. Peamiselt eksporditi rukist, lisaks sellele ka kaera, otra, linnaseid ja muud. 1620. aastatel moodustas kogu Tallinna eksporditollist vili 50%, 1630. aastatel 74% ja 1640. aastatel lausa 81%.²⁴² Lisaks teraviljale mängisid ekspordis olulist rolli lina, kanep, linaseemned, tõrv, rasv, traan ning vaha. Karusnahkade puhul olid väärtuslikumad Venemaalt tulnud nahad: veeti soku-, põdra-, härjanahkasid, juhtnahkasid ja muud. Loomanahkade puhul olid ekspordiartikliteks lehma-, härja-, kitsenahk, samuti ka täpsustamata „Vene nahad“.

²³⁸ Küng. Mercuriuse ja Marsi vahel. Lk 389.

²³⁹ Vt. samas lk 392-394.

²⁴⁰ Gierlich. Reval 1621 bis 1645. Lk 120-121.

²⁴¹ Samas, lk 123.

²⁴² Samas, lk 125.

Lisaks neile eksporditi õunu, õlut, põletatud viina, leiba, herneid, kuivatatud liha, ploome, sealiha, samuti angerjat, haugi, lõhet. Nende kaupade hulgas on mitmeid lääne kaupu, mis olid Tallinnasse toodud ning mis liikusid sealt edasi ida poole.

Näiteks Amsterdamis ja teistesse Hollandi sadamatesse viidi peale teravilja veel tõrva, vaha, linnaseid, kanepit, lina, linaseemneid, loomanahkasid, karusnahkasid, vaskraha, rauda, angerjat, herneid ja sarapuupähkleid.

Ekspordis Amsterdamis ja teistesse Madalmaade sadamatesse mängisid kaubad, mis ei olnud teravili, üsna väikest rolli. Seevastu näiteks Hamburgi puhul oli just lina eksport kõige kaalukam.²⁴³

Importkaupadest olulisim oli jätkuvalt sool, mis tuli enamasti Madalmaadest. Siiski oli harva sool ainus kaup saabuvatel laevadel, enamasti vedasid Madalmaade laevad veel midagi. Sageli oli selleks kas vein või riie.

Veel imporditi mitmeid toidukaupu: kuivatatud Danzigi pirne, herneid, kapsast, ploome, mett ja kreeka pähkleid. Rostockist ja Wismarist toodi Tallinnasse sealiha, äädikat ja (hapendatud) kirsse. Pikemalt säilivaid toiduasju nagu valget äädikat ja kuivikuid tõid ka Madalmaade laevad.

Madalmaade laevad tõid Tallinnasse ka kala, peamiselt heeringat, turska, lesta ja kuivatatud kala. Jookidest toodi Tallinnasse õlut Lübeckist, Hamburgist ja Rostockist, brändit Hollandist ja mõdu Lübeckist ja Prantsusmaalt.

Vürtsid ja eksootilised kaubad tulid ennekõike Madalmaadest. Puuviljadest imporditi aprikoose, apelsine, rosinaid, sõstraid ja viigimarju. Vürtsidest toodi Tallinnasse ingverit, kaneeli, kardemoni, muskaatpähkleid, pipart, aniisi, lagritsat ja loorberilehti.

Töödelduna toodi Tallinnasse oliive, mandleid, pipraterasid, samuti maiustusi, suhkrut ning tuhksuhkrut.

Tubakat toodi Tallinnasse Lübeckist, Hollandist ja vahel ka Inglismaalt.

Madalmaadest toodi Tallinnasse ka vaske ja hõbedat, flaami klaasi, samuti kemikaale ja püssirohtu.²⁴⁴

²⁴³ Gierlich. Reval 1621 bis 1645. Lk 129-130.

²⁴⁴ Samas, lk 131-135.

2.3 Konkureerivad kaubasadamad

Tallinn ja Narva olid omavahel kibedad rivaalid alates keskajast, kuid veelgi enam sellest hetkest, kui venelased Narva vallutasid. Sealjuures ei muutunud olukord ka pärast seda, kui rootslased 1581. aastal Narva vallutasid. Linnade olukorrale ei aidanud kaasa ka see, et oli veel teisi konkureerivaid sadamaid, millest tuleks nüüd lühike ülevaade anda. Loomulikult võib põhimõtteliselt konkureerivateks sadamateks nimetada ka teisi Läänemere sadamaid nagu Riia, Danzig ning Königsberg, kuid neil sadamatel olid omad ulatuslikud tagamaad, mille tõttu ei mõjutanud nad kindlasti ei Tallinna ega ka Narvat.

Esimesena tuleb ära mainida siinsetele kaubalinnadele kõige vähem mõju avaldanud Helsingi, mille Gustav Vasa lasi rajada justnimelt Tallinnaga konkureerimiseks. Lõuna-Soome oli olnud Tallinna tagamaa juba aastasadu, sealt toodi Tallinnasse puidukaupu, karusnahku ja muud, vastu saadi soola ja vilja. Gustav Vasa ambitsioon oli see kaubatee kaotada, et saada enda kätte osa Vene kaubandusest.²⁴⁵

Seda oli keeruline täide viia, sest kuningal polnud Lõuna-Soome kaupmeestele mingeid alternatiive pakkuda. Nii jätkasid need ikkagi Tallinnaga kauplemist. Ka Soome talupoegade kaubandus Tallinnas jätkus, sest nad sõltusid ikaldustest tingitult suuresti Tallinna viljast.²⁴⁶

1551. aastal asusid Helsingisse mitmed Tallinnas kaubelnud Soome, Rootsi ja ka Saksa päritolu kaupmehed, neid ajendasid seda tegema Helsingi unikaalsed majanduslikud õigused ning maksusoodustused.²⁴⁷

Tallinnas tekkis Uusimaa kaupade kadumisega seoses puudujääk kõikvõimalikest puidukaupadest ning Tallinna kaupmehed läksid neid ise Helsingisse soetama, mida Gustav Vasa ei keelanud. Samas Lääne-Euroopa ega Vene kaupmehi polnud jätkuvalt kuskil näha. Helsingi rajamise peamine eesmärk oli olnud Tallinnaga konkureerimine, ent nüüd oli Helsingist saanud kaubanduspartner Tallinnale. 1555. aastal puhkes sõda Rootsi ja Venemaa vahel, kuningas läks isiklikult Soome ning külastas seal viibides ka Helsingit, kus ta sai suure pettumuse osaliseks. Ei linn, selle kaitserajatised ega sadam ei vastanud tema ettekujutusele. Tema pettumus oli sedavõrd suur, et ta loobus Helsingi arendamise plaanist, lubas sinna sundkorras asunutel tagasi endistesse kohtadesse pöörduda ning pärast rahu tegemist hakkas ta tegema katseid Vene kaubandust Viiburisse tuua, mis tal lühiajaliselt isegi õnnestus.²⁴⁸

²⁴⁵ Aalto. The Significance of Tallinn and Livonia to Helsinki in 1550-1600. Lk 59-60.

²⁴⁶ Samas, lk 61.

²⁴⁷ Samas, lk 65.

²⁴⁸ Samas, lk 67-68.

Viiburi oli Vene kaubanduse peamiseks keskuseks küll lühiajaliselt, kuid mõjutas siiski tugevalt Tallinna ja Narvat. See oli esimene kord, kui Vene transiitkaubandus liikus Tallinnast ära. Pärast seda, kui Ivan IV ründas Liivimaad, ei saanud Vene kaupmehed enam Tallinnasse minna. Selle tagajärjel polnud Tallinnas enam Vene kaupu, mille pärast Lääne-Euroopa kaupmehed olid sinna seilanud. Kuna Venemaal endal selleks hetkeks sobilikku kaubasadamat Läänemere ääres polnud, andis Ivan IV Vene kaupmeestele korralduse Viiburisse minna. 1558. aasta kevadel saabus üle tuhande Vene kaupmehe Viiburisse. Selle põhjuseks oli 1557. aastal Rootsi ja Venemaa vahel sõlmitud rahuleping, mille üks punkt nägi ette vastastikused kaubandussuhted.²⁴⁹ Viiburi kaubandus mõjus Tallinna jaoks koheselt laastavalt. Tallinna soolaimport kukkus ühe viiendikuni sellest, mis ta oli olnud enne Viiburi saamist kaubanduskeskuseks. Tallinn püüdis selle konkurendi vastu võidelda nii diplomaatiliselt kui ka sõjaliselt, kuulutades välja embargo Lääne-Euroopa ja Viiburi vahelisele kaubandusele ning rünnates Vene kaubalaevu, mis Neevast ja Narvast Viiburisse purjetasid.²⁵⁰ Viiburi kaubandusboom kestis aga vaid 1559. aasta augustini, sest siis muutis Ivan IV Vene väliskaubanduse keskuseks Narva.

Kolmas ja viimane konkureeriv kaubadam, mis käesolevas kirjutises käsitlemist leiab, on Tallinnast ja Narvast kõige kaugemal, kuid sellegipoolest on mitmete uurijate arvates just see sadam nende kaubandust kõige enam mõjutanud. Jutt on Põhja-Dvina jõe suudmest, kuhu rajati 1584. aastal Arhangelsk. Põhja-Jäämere kaubatee sai lääne-eurooplaste jaoks avatud 1553. aastal, kui inglased püüdsid jõuda põhjapoolset mereteed pidi Hiinani, kuid jõudsid Püha Nikolause kloostriini Põhja-Dvina jõe suudmes. Lisaks uue mereteede avastamisele pöördus laevakapten Richard Chancellor tagasi Inglismaale koos tsaari kirjaga, mis lubas Inglise kaupmeestele kaitset ja kauplemisvabadust.²⁵¹ Inglise rajatud Moskva kaubanduskompanii asus sealt esmalt kanepit importima, kuid selle transportimine töötlemata kujul osutus majanduslikult mitte väga tulusaks²⁵², hiljem hakati kohapeal kanepist köit tegema ning seejärel köit importima.²⁵³ Venemaalt importis Moskva kompanii veel traani, rasva, lina, vaha ja veidi karusnahkasid, kuid karusnahad polnud inglastele suure olulisusega kaubad. Venemaale eksporditi peamiselt riidet. Sel ajal käisid seal kauplemas peamiselt just inglased;

²⁴⁹ Aalto. The Significance of Tallinn and Livonia to Helsinki in 1550-1600. Lk 69.

²⁵⁰ Attman. Struggle for Baltic Markets. Lk 16.

²⁵¹ Arne Öhberg. Russia and the World Market in the Seventeenth Century. A Discussion of the Connection between Prices and Trade Routes. – The Scandinavian Economic History Review, III, 2, 1955. Lk 126.

²⁵² Samas, lk 127.

²⁵³ Köhler. Die Narvafahrt. Lk 120.

1556-1581 oli inglaste aktiivsuse tippaeg. Pärast seda saabusid Arhangelskisse kauplema ka hollandlased, kes pikapeale suurema osa kaubandusest üle võtsid. Nad vedasid laias laastus samu kaupu, mis inglased, kuid neid huvitasid teatavatel aastatel enim just karusnahad.²⁵⁴

Hea näide sellest, kui otseselt Põhja-Dvina jõe suudme kaubandus Tallinnat ja Narvat mõjutas, on aastast 1584, mil Tallinnas ja Narvas polnud üldse vaha, sest inglased olid kõik Vene vaha Venemaal ära ostnud ning Arhangelskisse viinud.²⁵⁵ Samas näiteks linakaubanduses saavutasid Läänemere sadamalinnad võitluses Arhangelskiga praktiliselt monopoolse seisundi.²⁵⁶

Põhja-Dvina jõe suudme kaubanduse ulatuse kohta 16. sajandi teisel poolel on informatsiooni väga vähe. Artur Attman on hinnanud, et 1550. aastatel ei ületanud seal käinud inglise kaubalaevade arv aastas kuut laeva, 1560.-1570. aastatel maksimaalselt 14 laeva aastas ning 1580. aastatel 5-10 laeva aastas.²⁵⁷ 1570. aastatel jõudsid ka Madalmaade kaupmehed Põhja-Dvina jõe suudmesse, kuid nende puhul jäi samuti sealne kauplemine kokkuvõttes väheoluliseks. 1576. aastal oli Inglise ja Madalmaade kaubalaevade koguarv 20 ja 30 laeva vahemikus.²⁵⁸

1581. aastal läks Narva rootslaste kätte ning seejärel proovisid ka prantslased Arhangelski kaubandusest osa saada. Selle osas puudub igasugune andmestik, kuid tõenäoliselt oli ka see väiksearvuline. Kuna Põhja-Dvina jõe suudmesse sai purjetada vaid osal suvest, pidi laevad täis laadima väärtuslikku kaupa, et sinna minek end ära tasuks. Nendeks kaupadeks olid ennekõike karusnahad, loomanahad ja rasv.²⁵⁹ Samas on Jarmo Kotilaine kirjutanud, et hollandlastel oli loogilisem suurem osa Vene kaupu tuua Arhangelskist, sest Läänemere kaubandus sõltus tugevalt Taani kuningast ning tema tollidest. Seega tõid nad Läänemere idaosast peamiselt vilja, lina ja kanepit ning puitu, neid kaupu oli pealegi Arhangelskis vähe saada. Kuid Vene kaubad tõid nad sealt.²⁶⁰

Seda, et Põhja-Jäämere kaubandusel mingi mõju Läänemere ruumile kindlasti oli, näitab ka see, et 1578-1579 pani Taani kuningas välja kaaperlaevad, et takistada madalmaade kaupmeeste Põhja-Dvina jõe suudmesse purjetamist.

Kui Rootsi 1581. aastal Narva vallutas, võimendas see Taani jaoks Arhangelski probleemi tunduvalt. 1582. aasta kevadel pani Taani Norra vetesse välja 3 sõjalaeva, mille ülesandeks oli

²⁵⁴ Öhberg. *Russia and the World Market*. Lk 127.

²⁵⁵ Attman. *Russian and Polish Markets*. Lk 25-26.

²⁵⁶ Kotilaine. *Tallinna kaubandussidemed Moskva riigiga*. Lk 30.

²⁵⁷ Attman. *Russian and Polish Markets*. Lk 38.

²⁵⁸ Samas, lk 40.

²⁵⁹ Samas, lk 41.

²⁶⁰ Kotilaine. *Russia's Foreign and Economic Expansion*. Lk 67-68.

kinni pidada kõik laevad, mis seilasid ilma Taani kuninga loata. Neil oli võimalik peatada ainult Madalmaade laevu, sest Inglise laevad seilasid suuremate laevastikena.

Konflikt inglastega lahendati 1583. aastal, kui Inglismaa nõustus maksma iga-aastast maksu, saades vastutasuks loa vabalt Arhangelskisse seilata. Prantsusmaaga tehti sarnane kokkulepe. Teistest riikidest tulevad kaupmehed pidid saama Taani kuninga loa või maksma tolli Vardöhusis.²⁶¹

Kuna Põhja-Jäämere kaubanduse kohta puudub andmestik, on selle hindamine üsna umbkaudne ning seda võib näha ka näiteks Kotilaine ja Attmani üsnagi erinevatest hinnangutest. Kokkuvõttes on igaljuhul selge, et 16. sajandi teises pooles kasvas Arhangelski osakaal Lääne-Euroopa riikide kaubanduses ning see mõjutas teataval määral ka siinseid kaubasadamaid. Arhangelski hiilgeajad saabusid alles järgnevatel sajanditel.

²⁶¹ Attman. *Struggle for Baltic Markets*. Lk 160.

3. Narva kaubandus Öresundi tolliarhiivi andmestiku järgi

3.1 Narva import

Järgnev peatükk käsitleb Narva importi Lääne-Euroopast 16. sajandi teisel poolel Öresundi tolliarhiivi andmestiku põhjal, võttes luubi alla nii laevade arvud, lähtekohad kui ka kaubad, mida Narva veeti. Alljärgnev statistiline analüüs tugineb Öresundi tolliarhiivi andmetele. Alustuseks vaatleb peatükk Narva saabunud laevade arvu aastate lõikes. Tabel saab alguse aastaga 1564, sest 1550-1556. aastate andmestik pole säilinud, pärast seda pole aastani 1564 Öresundi andmestikus registreeritud ühtki laeva, mis oleks Lääne-Euroopast Narva purjetanud.

Tabel 1: Läänest läbi Öresundi Narva seilanud laevade arv aastatel 1550-1600

Aasta	Laevade arv	Aasta	Laevade arv
1564	17	1585	0
1565	1	1586	0
1566	0	1587	0
1567	169	1588	0
1568	126	1589	0
1569	33	1590	0
1574	16	1591	2
1575	19	1592	0
1576	0	1593	1
1577	10	1594	1
1578	19	1595	0
1579	57	1596	3
1580	0	1597	3
1581	2	1598	0
1582	2	1599	2
1583	0	1600	3
1584	0	LAEVADE ARV KOKKU	486

Alus: <http://dietrich.soundtoll.nl/public/advanced.php?advanc=1&v8=1&v2=Narva>

(Edaspidi: Öresundi tolliarhiiv)

Ülalolevast tabelist võib näha, et Narva import toimus tolliarhiivi andmetel ennekoike 1560. aastate teisel poolel ning teatav taaselavnemine toimus vahemikus 1574-1579. Samuti võib näha, et pärast seda, kui rootslased Narva vallutasid, jõudis Öresundi läbinud laevu Narva väga vähe ning ka neist mitmed olid teistest Rootsi linnadest tulnud laevad, mis tõid Narva toidukaupasad.

Tabel 2: 1550-1600 Lääne-Euroopast Narva seilanud laevade lähtekohad

Madalmaad	Prantsusmaa	Inglismaa ja Šotimaa	Muud	Teadmata
157	160	104	42	23

Alus: Öresundi tolliarhiiv

Tabelist võib näha, et enim saabus Narva teiselt poolt Sundi laevu Prantsusmaalt ning Madalmaadest. Muude lähtekohtade hulgast võime leida mõned Portugalist Narva seilanud laevad, samuti Hamburgist ja teistest Põhja-Saksa linnadest tulnud alused. Hilisematel aastatel tollis kirja pandute hulgas on ka mitmeid Rootsi läänerannikult läbi Sundi tulnud laevu, mis on viinud Narva toidukaupasad.

Enim laevu vaatlusalusel perioodil saabus Narva Prantsusmaalt, Dieppe'ist. Seal jõudis Narva koguni 84 alust. Ühestki teisest sadamast niivõrd palju Narva ei seilatud. Järgnevad London 30 laevaga ning Amsterdam 24 laevaga. Madalmaad paistavad silma suure jaotumisega erinevate sadamate vahel, kümme või rohkem laeva saabus Madalmaadest Narva veel Antwerpenist, Grootebroekist, Harlingenist, Ostendest, Stavorenist ja Vlissingenist.

Inglismaa puhul võib arvukamate lähtekohtade hulgast lisaks Londonile leida järgnevad sadamad: Great Yarmouth, Hull ja Newcastle. Šotimaalt saabus Narva 11 laeva, need tulid Leith'ist, St. Andrewsist ning Dundee'st.

Prantsusmaa puhul jõudsid seega veidi enam kui pooled laevad Narva Dieppe'ist, mis on linna asukohta silmas pidades üsna loogiline. Samast piirkonnast jõudis Narva laevu veel ka Fécamp'ist, Le Havre'st ja Honfleurist. Lähtesadamatest arvukuselt teine piirkond on Prantsusmaa läänerannik: Brouage, La Rochelle ja Les Sables d'Olonne olid kodusadamateks 47 laevale, mis 16. sajandi teisel poolel Narva jõudsid. Kolmandaks võib ära mainida ka Bretagne piirkonna, kust saabus Narva samuti üle kümne laeva.

Tabel 3: Narva imporditud kaubad aastatel 1550-1600

Sool sälitist	Vein <i>Botte+pibe+aami</i>	Heeringas sälitist	Kangas Pakki + tükki + kirstu	Paber Pakki + riisi	Viigimarjad Sälitist + tünni + korvi + <i>pibe</i>	Rosina d Sälitist + tünni + korvi + naela
12 532,5	843,5 <i>pibe</i> , 313 <i>botte</i> , 213 aami	211	234 pakki, 3834 tükki, 13 kirstu	366 pakki, 249 riisi	28,5 sälitist, 52 tünni, 86 korvi, 7 <i>pibe</i>	37,5 sälitist, 149 tünni, 146 korvi, 1300 naela

Suhkur Härja-aami + naela + pakki + kirst + riigitaalrit	Pipar Härja-aami + naela + pakki	Tina Vaati + laevanaela	Plii Tonni + laevanaela + tükki	Brasilliin Laevanaela + naela + riigitaalrit + teadmata ühikut	Maarjajää Laevanaela + teadmata ühikut
1 härja-aam, 1432 naela, 5 pakki, 1 kirst, 34 riigitaalrit	5 härja- aami, 2840 naela, 37 pakki	27 vaati, 10 laevanaela	12 tonni, 78 laevanaela, 156 tükki	20 laevanaela, 6000 naela, 300 riigitaalrit, 20 029 teadmata ühikut	84 laevanaela, 8800 teadmata ühikut

Alus: Öresundi tolliarhiiv

Nagu ülalolevast tabelist näha, oli olulisim ja suurima mahuga importkaup sool. Üldiselt oli kaupadeampluaa üsna lai, kuid kaks enim esinenud kaupa peale soola olid kindlasti vein ja kangas. Peale selle imporditi arvestatavas koguses paberit, kemikaale, metalle, puuvilju ning maitseaineid. Tabelites on kirjas rohkem esinenud kaubad, lisaks neile toodi Narva veel põletatud viina, õlut, õli ning viirukit. Puuviljadest võib lisaks tabelites esitatule leida kaupade hulgas veel 40 härja-aami sidruneid ning kuivatatud ploome. Toidukaupadest toodi Narva veel mandleid, leiba ning humalaid. Tarbeesemetest messingust ja tinast nõusid ning värvi, samuti klaasi ja pudeleid. Narva toodi ka vürtse: muskaati, aniisi ning ingverit.

Laevade suurused ning seeläbi ka nende lasti suurused varieerusid palju, millest tulenevalt ei saa võrdsustada suurimat laevade arvu suurima kaubakogusega. Mitmed autorid on maininud, et Madalmaade laevad olid suurimad ning vedasid enim kaupaid. Järgnevas tabelis vaatlebki töö seda, kui palju kaupa millise riigi laevade pardal Narva jõudis. Konkreetsuse huvides kajastuvad tabelis ainult 5 olulisimat importkaupa.

Tabel 4: Aastatel 1550-1600 Narva jõudnud kaupade kogus lähtekohtade järgi

Lähtekoht	Sool sälitist	Vein <i>Botte + pibe</i> + aami	Kangas Pakki + tükki	Heeringas sälitist	Paber Pakki + riisi
Madalmaad	5133,5	154 <i>botte</i> , 194 <i>pibe</i> , 213 aami	74,5 pakki, 428 tükki	83	9 pakki
Prantsusmaa	4405	37 <i>botte</i> , 137 <i>pibe</i>	30 pakki, 59 tükki	51	282 pakki, 50 riisi
Inglismaa ja Šotimaa	1342	110 <i>botte</i> , 396 <i>pibe</i>	105 pakki, 2829 tükki	37	17 pakki, 199 riisi
Muud	1652	12 <i>botte</i> , 116,5 <i>pibe</i>	24,5 pakki, 518 tükki	40	58 pakki

Alus: Öresundi tolliarhiiv

Tabel illustreerib hästi seda, et kuigi üldpilt oli kaupade puhul üsna kattuv, varieerusid siiski kaupade kogused vastavalt lähtekohale üsna palju. Prantsusmaalt tulnud laevade puhul oli peaaegu kõigi lastis sool, ent paljud alused kandsid soola kuskil 20 sälitise ringis. Madalmaade

laevadel polnud sugugi kõigil lastis sool, kuid osadel laevadel oli 100 või rohkem sälitist soola, mis teeb Madalmaadest suurima soolaimportija Narva. Veel paistab tabelist soolaga seoses välja see, et Inglismaalt ja Šotimaalt veeti Narva suhteliselt vähe soola, pidades silmas üsna mahukat laevaliiklust. Inglismaa ja Šotimaa puhul tuleb ühe laeva keskmiseks soolalastiks natuke vähem kui 13 sälitist soola, Madalmaade ja Prantsusmaa puhul on need numbrid vastavalt 33 ja 27,5 sälitist.

Muude lähtekohtade puhul on oluliseks linnaks Hamburg, samuti jõudsid Narva mõned laevad Taanist, Rootsist ning mõnedest teistest Põhja-Saksa linnadest.

Veini impordi puhul võib näha domineerimas Inglismaad ja Šotimaad. Seevastu Prantsusmaa paistab silma laevade arvu kohta suhteliselt tagasihoidliku veinitarnega. Madalmaadest jõudis Narva 16. sajandi teisel poolel samuti arvestatavas koguses veini, umbes 190 000 liitrit.

Ka kangas oli suures osas justnimelt inglaste pärusmaa, käesolevas kirjutises on seda ka juba välja toodud, et kuna Euroopa-sisene huvi kanga vastu kahanes, oli Venemaa neile oluline uus turg. Võib oletada, et suurem osa Narva tarnitud kangast (nagu ka kõigest muust kaubast) liikus edasi Venemaale. Prantsusmaa kangaimport oli üsna väiksemahuline. Madalmaadest toodi Narva küll kangast, kuid kogused ei küündinud Inglismaa tasemele.

Heeringat jõudis vaatlusalusel ajal läänest Narva üsna vähe, kõigi riikide heeringaimport oli vähem kui 100 sälitist vaatlusaluse aja jooksul. Lisaks soolale oli oluline kaup Prantsuse kaupmeeste jaoks paber, millest lõviosa jõudis Narva justnimelt Prantsuse laevadega. Madalmaadest tõi paberit Narva 16. sajandi teisel poolel vaid kaks laeva.

Viimane aspekt Narva impordist, mille käesolev uurimus vaatluse alla võtab on see, kui palju veeti olulisemaid kaupsid aastate lõikes.

Tabel 5: Narva saabunud kaubakogused aastate lõikes

Kaubad	1567	1568	1569	1574-1579	Ülejäänud aastad
Sool sälitist	5437,5	3498	610	1885	1102
Vein botte + pibe + aami	72 botte, 557,5 pibe, 160 aami	46 botte, 53 pibe, 53 aami	54 botte, 65 pibe	123 botte, 112 pibe	18 botte, 56 pibe

Kangas pakki + tükki	122 pakki, 471 tükki	39 pakki, 374 tükki	70 pakki, 501 tükki	10 pakki, 2392 tükki	3 pakki, 96 tükki
Paber pakki + riisi	45 pakki	18 pakki	74 pakki	218 pakki, 249 riisi	11 pakki
Heeringas sälitist	66	-	-	84	61
Pipar pakki + naela + härja-aami	340 naela, 5 härja-aami	9 pakki, 2000 naela	-	29 pakki, 500 naela	6 pakki

Alus: Öresundi tolliarhiiv

Ülalolev tabel kinnitab, et suurem osa kaubaveost toimus tegelikult vähem kui kümne aasta vältel. Kahjuks pole saadaval andmestikku aastatest 1570-1573. Vaadates laevade arvu enne ning pärast neid aastaid on üsna tõenäoline, et ka neil aastail teatav laevaliiklus toimus. Tabeli olulisus seisneb ka selles, et kuigi ülejäänud aastatel Narva purjetanud laevu on vähe, võis neil sellegipoolest suuremahuline last olla. Nagu varasemad tabelid on selgelt tõestanud, laevade suurus ning kaupade kogus laevadel varieerus suuresti. Näiteks soola impordi puhul võib täheldada, et ülejäänud aastate jooksul veeti üsna väikse laevade arvu kohta arvestatavas koguses soola. Ent selge on ka see, et buumivälised aastad endast erilist hiilgeaega Narva kaubandussuhetes Lääne-Euroopaga ei kujutanud.

3.2 Narva eksport

Käesolev peatükk käsitleb Narva läänesuunalist eksporti 16. sajandi teisel poolel Öresundi andmestikule toetudes. Tabel 6 annab ülevaate läände seilanud laevade arvust aastate lõikes. Tabel saab alguse aastaga 1560, sest aastatest 1550-1556 andmestik puudub ning vahemikus 1557-1559 ei kajastu Öresundi tolliandmestikus ühtegi Narvast läände seilavat laeva.

Tabel 6: Narvast läbi Öresundi läände purjetanud laevade arv aastatel 1550-1600

Aasta	Laevade arv	Aasta	Laevade arv
1560	15	1583	0
1561	0	1584	2
1562	8	1585	1
1563	4	1586	2
1564	16	1587	3
1565	48	1588	4
1566	102	1589	1
1567	142	1590	5
1568	87	1591	0
1569	16	1592	0
1574	33	1593	0
1575	25	1594	1
1576	0	1595	3
1577	11	1596	3
1578	30	1597	2
1579	26	1598	3
1580	1	1599	1
1581	12	1600	8
1582	0	LAEVADE ARV KOKKU	616

Alus: Öresundi tolliarhiiv

Ekspordi puhul võib täheldada laevade natuke ühtlasemat arvulist jaotumist, ent siiski on taaskord suurima laevaliiklusega aastad 1560. aastate teine pool ning „teine laine“ 1570. aastate teisel poolel. Erinevalt impordist on eksport läände teataval määral edasi toimunud ka pärast Narva rootslaste kätte minemist.

Tabel 7: Narvast läände seilanud laevade sihtkohad

Madalmaad	Prantsusmaa	Inglismaa ja Šotimaa	Muud	Teadmata
210	145	151	107	3

Alus: Öresundi tolliarhiiv

Narvast läände purjetanud laevade puhul oli levinuimaks sihtkohaks Madalmaad, kuid arvukalt mindi ka Prantsusmaale ja Inglismaale. Samuti võib täheldada suurt osakaalu mujale purjetanute osas, neist lõviosa moodustavad Hamburgi, Helsingøri ja Koppenhaagenisse läinud laevad. Sihtkohtade hulgast võib leida ka teisi Rootsi, Taani ja Põhja-Saksa sadamaid.

Madalmaade puhul oli arvukaim sihtkoht Enkhuizen, kuhu purjetas 39 laeva. Üle 20 laeva purjetas Narvast veel Amsterdami ning üle kümne laeva Ostendesse, Hoorni, Stavorenis, Vlissingeni ja Grootebroeki. Kokku oli Madalmaadesse purjetanud laevade sihtkohtade hulgast 35 erinevat sadamat.

Ekspordi puhul ülekaalukalt arvukaim sihtkoht oli Dieppe, kuhu suundus vaatlusalusel ajal koguni 96 laeva. Ükski teine Prantsusmaa sadam sellise arvukuseni ei küündinud. Järgnes Les Sables d'Olonne, kuhu purjetas 10 laeva, seejärel juba vähem kui kümne laevaga sihtkohad nagu La Rochelle, Fécamp ja Bretagne.

Inglismaale purjetanud laevade sihtkohad jaotusid üsna ühtlaselt, levinuim sadam oli London, kuhu suundus 44 laeva. Samuti levinud sihtkohtadeks olid Newcastle ning Hull, kuhu läksid vastavalt 33 ja 30 laeva. Teistesse Inglismaa ja Šotimaa sadamatesse purjetas Narvast vähem kui kümme laeva.

Tabel 8: Narvast eksporditud kaubad aastatel 1550-1600

Lina laevanaela	Kanep laevanael a	Vaha laevanaela	Rasv laevanael a	Loomanaha d tükki	Köis laevanaela	Juurviljad Laevanael a + kotti
39 041	8120	4075	12 954,5	245 896	260,5	24 laevanaela, 1 kott

Alus: Öresundi tolliarhiiv

Tabel 8.1: Narvast eksporditud kaubad aastatel 1550-1600

Pigi sälitist + laevanaela	Tõrv sälitist + laevanaela	Karusnaha d tükki + riigitaalrit	Rukis sälitist	Raud vaati	Raudvardad laevanaela	Vill laevanaela + kotti
42 sälitist, 20 laevanaela	6 sälitist, 20 laevanaela	14 000 tükki, 220 riigitaalrit	115	20	200	12 laevanaela, 7 kotti

Alus: Öresundi tolliarhiiv

Narva suurimateks eksporditavateks olid loomanahad, lina, rasv, kanep ja vaha. Peale selle viidi Narvast läände veel teataval määral köit, pigi ja tõrva, laevandusega seotud kaupadest vähesel määral ka purjeriiet ning veidi puidukaupasid. Natuke eksporditi ka rauda, samuti rauda töödeldud kujul. Toidukaupadest läks läände juurvilju ning rukist, samuti angerjat. Tarbekaupadest viidi välja veel seaharjastest harjasid, kindaid ning linast riidet. Väga mahukas loomanahkade eksport jaguneb ära mitmete erinevate loomanahkade vahel, nende jaotusest annab aimu allolev tabel.

Tabel 9: Narvast eksporditud loomanahkade jaotus

Kuivatatud loomanahad	Pargitud loomanahad	Soolatud loomanahad	Soku- ja kitsenahad	Põdranahad	Vasikanahad
180 385	6390	5780	39 870	8322	1800

Alus: Öresundi tolliarhiiv

Suurima osakaaluga on täpsustamata kuivatatud loomanahad, kuid väga suures koguses eksporditi ka kitse- ja sokunahkasid. Kõik „kategoriseeritud“ nahad olid kallimad ning selle arvelt maksti nende eest ka kõrgemat tolli. Lisaks tabelis väljatoodutele veeti läände ka lambanahkasid, nn Vene nahkasid ning üsna väikeses koguses hundi- ja rebasenahkasid.

Ka ekspordi puhul on põhjendatud vaadelda kaupade jaotumist sihtkohtade kaupa, sest laevade suurused võisid varieeruda, samuti on mitmed autorid kirjutanud, et erinevate riikide kaupmehed olid huvitatud erinevatest kaupadest.

Tabel 10: Aastatel 1550-1600 Narvast läände viidud kaupade kogused sihtkohtade järgi

Sihtkoht	Lina laevanaela	Kanep laevanaela	Rasv laevanaela	Vaha laevanaela	Loomanahad tükki
Madalmaad	9440,5	4159	2410	892,5	83 197
Prantsusmaa	10 029	1789,5	6267,5	2444,5	50 348
Inglismaa ja Šotimaa	16 301	1267	3341	425	80 942
Muud	3270,5	940,5	936	313	31 049

Alus: Öresundi tolliarhiiv

Tõepoolest kinnitab Öresundi tolliarhiivi andmestik seda, et erinevate riikide kaupmehed olid huvitatud erinevatest kaupadest. Hoolimata suurimast laevade arvust viidi Madalmaadesse vähem lina kui Prantsusmaale ja Inglismaale. Siinkohal peab küll ära mainima selle, et tollis kajastus mitukümmend Madalmaade laeva, mille puhul kaupsid kirjas ei olnud. Seejuures on väga raske arvata, miks see nii võis olla. Kanep seevastu pakkus Madalmaade kaupmeestele suurt huvi, rohkem kui pool kogu Narvast läände veetud kanepist läks Madalmaadesse. Ka rasva ja vaha puhul pole Madalmaade osakaal nii suur, kui seda nende laevade arvulise ülekaalu põhjal arvata võiks. Loomanahkasid viidi Madalmaadesse kõige rohkem, kuid keskmiselt oli ühel Madalmaade laeval vähem loomanahkasid kui ühel Inglismaa alusel.

Prantsusmaale veeti Narvast ülekaalukalt kõige rohkem vaha ja rasva. Rohkem kui pool kogu vahast, mis Narvast eksporditi, läks Prantsusmaale, samuti peaaegu pool kogu rasvast. Ka lina veeti Prantsusmaale suuremahuliselt, seevastu loomanahkasid jõudis Narvast Prantsusmaale teistest vaatlusalustest riikidest vähem.

Inglismaa paistab silma teistest riikidest tunduvalt suurema linaveoga. Keskmiselt oli ühel Inglise kaubalaeval peaaegu kaks korda nii palju lina kui ühel Madalmaade laeval. Samuti on Inglise kaupmeestel suurim osakaal laeva kohta loomanahkade vedamisel. Madalmaadesse veeti küll natuke rohkem loomanahkasid, kuid sinna purjetas ka rohkem laevu. Rasva eksporditi Narvast Inglismaale arvestatavas koguses, kuid mitte niivõrd palju kui

Prantsusmaale. Inglaste huvi vaha ja kanepi vastu Narvas oli väiksem, mõlemaid veeti Inglismaale proportsionaalselt üsna tagasihoidlikus koguses.

Nagu ka impordis, vaatleb töö nüüd kaupade liikumist aastate lõikes, võttes eraldi vaatluse alla kõige suurema laevaliiklusega aastad 1565, 1566, 1567 ja 1568, samuti läänesuunalise kaubanduse teatava taaselavnemise aastatel 1574-1579. Tabelis on välja toodud viis kõige olulisemat ja mahukamat eksportkaupa.

Tabel 11: Narvast eksporditud kaubakogused aastate lõikes

Kaubad	1565	1566	1567	1568	1574- 1579	Ülejäänud aastad
Lina laevanaela	1650	5482	15 888,5	8150	4654	3216,5
Kanep laevanaela	76	921,5	4022,5	350,5	1941	808,5
Rasv laevanaela	2994	1500	2255	1366,5	1384	3455
Vaha laevanaela	288	383	1512	525,5	786,5	580
Loomanahad tükki	27 900	49 240	85 120	15 182	31 490	36 964

Alus: Öresundi tolliarhiiv

Ootuspäraselt veeti kõige rohkem kaupa läände 1567. aastal, mis klappib sellega, et sel aastal seilas Narvast läände ülekaalukalt kõige rohkem laevu. Pääaegu pool kogu väljaveetud kanepist eksporditi just 1567. aastal. Ainus kaupadest, mida ei eksporditud enim 1567. aastal, oli rasv. Rasva puhul tuleb hästi välja see, et eksportkaubandust toimus võrreldes impordiga rohkem ka väljaspool 1560. aastate teist poolt ning 1570. aastate teist poolt. Rasva viidi ülejäänud aastatel läände rohkem kui ühelgi vaatlusalustest aastatest. Samuti eksporditi rasva olulisel määral 1565. aastal, kanepit seevastu peaaegu üldse mitte. Ka loomanahkade vedu läände oli ülejäänud aastatel üsna arvestatav. Seega võib öelda, et Narva eksport ei lakanud olemast pärast Narva Rootsi kuningriigi koosseisu minekut, kuid see ei küündinud 1560.-1570. aastate tasemele.

4. Tallinna kaubandus Öresundi tolliarhiivi ja Tallinna naelatolliraamatute andmestiku järgi

4.1 Tallinna import

Paraku pole võimalik Tallinna läänesuunalise kaubanduse kohta 16. sajandi teisel poolel sama põhjalikku ülevaadet anda, seda allikmaterjali puudumise tõttu. Öresundi andmestikus kajastub Tallinna importi otsides ajavahemikus 1550-1600 kõigest 17 laeva, mis kahtlemata ei ole tegelikkusele vastav. Ka neist laevadest suurem osa on sajandi viimastel kümnenditel Tallinnasse toidukaupasad toonud Rootsi laevad. Laevadest vaid kaks on tulnud Madalmaadest ning üks Inglismaalt. Inglismaalt tulnud laeval on kaubad, mis olid iseloomulikud ka Narvale, st sool, kangas ja vein. Niisiis ei saa Öresundi tollidokumentide põhjal mingisugust adekvaatset ülevaadet Tallinna impordist anda. Ka Tallinna sadamaraamatud on 16. sajandi teisest poolest säilinud erakordselt halvasti, kuid Rootsi riigiarhiivis on säilinud Tallinna naelatolliraamatud aastast 1586.

1586. aastal saabus Tallinnasse Lääne-Euroopast 25 laeva, järgnevalt vaatleb töö laevade lähtekohta ning lasti.

Tabel 12: 1586. aastal Tallinnasse Lääne-Euroopast saabunud laevade lähtekohad

Lähtekoht	Laevade arv
Madalmaad	21
Hamburg	3
Prantsusmaa	1

Alus: SRA, Östersjöprovinsernas tull- och licenträkenskaper 1583-1707, vol. 1: Revels pundtull 1586–1587.

Nagu tabelist näha, oli läänest Tallinnasse saabunud laevade näol absoluutne ülekaal Madalmaadest tulnud alustel. Levinuimaks lähtekohaks oli Hoorn, mõned laevad saabusid ka Enkhuizenist ning Amsterdamist. Inglismaalt ei tulnud sel aastal Tallinnasse ühtegi laeva. Ainus Prantsuse laev saabus Dieppe'ist. Palju laevu saabus Tallinnasse Lübeckist, kuid see jääb käesoleva töö uurimisteamast välja. Lübecki väljajäämise käesolevast uurimusest tingib see, et töö toetub suuresti Öresundi tolliarhiivi andmestikule, kus Lübecki laevad ei kajastu. Selle põhjuseks on Lübecki asumine Läänemere-ruumis, n.ö siinpool Sundi.

Tabel 13: Tallinnasse 1586. aastal Lääne-Euroopast saabunud kaubad

Sool sälitist + tündrit	Heeringas sälitist + tündrit	Mesi tündrit	Vein aami
355,5 sälitist, 21 tündrit	4,5 sälitist, 12,5 tündrit	10	59,75

Alus: SRA, Östersjöprovinsernas tull- och licenträkenskaper 1583-1707, vol. 1: Revels pundtull 1586–1587.

Ülekaalukalt olulisim kaup, mida Tallinnasse sel aastal imporditi, oli sool. Võrreldes sõjale eelnenud aastate soolaimpordinumbritega on see kogus aga tagasihoidlik. Kuigi umbes sama palju või veidi rohkem laevu saabus 1586. aastal Tallinnasse ka Lübeckist, siis isegi kahega korrutamine ei too soolakogust sõjale eelnenud aastate lähedale. Näiteks 1550. aastatel oli see kogus Johannes Schildhaueri andmetel keskmiselt 7538 sälitist aastas. Natuke lähemale küündib 1586. aasta aastatele 1570-1572, kui Tallinnasse toodi aastas Schildhaueri sõnul 1252 sälitist soola.²⁶²

Peale soola veeti Tallinnasse ka natuke heeringat, mett ja veini, kuid kogused on taaskord üsna väiksed. Peale tabelis toodud kaupade saabus Tallinnasse sel aastal veel kangast, maitseaineid, rosinaid, õli, vürtse ning apteegikaupasid. Kõik Hamburgist tulnud laevad vedasid eksklusiivselt soola, ainsal Dieppe'ist tulnud laeval olid pardal paber, muskaat, mandlid, maitseained ja kangas.

Kahjuks on materjal väga puudulik, mistõttu võib vaid oletada, et võib-olla olid Tallinna läänest saabunud impordi mahud umbes sellised 1580. aastatel. Seljuhul oleksid need suuremad kui Narval samal kümnendil.

4.2 Tallinna eksport

Öresundis on kirjas laevad, mis läbisid Sundi teel Tallinnast läände, kuid paraku enamusel juhtudel pole kirjas laeval olnud kaupasid. Sellegipoolest on võimalik anda sealse andmestiku põhjal ülevaade laevade arvust ja sihtkohtadest, sarnaselt Narvale. Tallinna puhul on esimeseks aastaks 1557, mil laevu Öresundis tollitud on.

²⁶² Schildhauer. Zum See- und Handelsverkehr Revels im 16. Jahrhundert. Lk 154.

Tabel 14: Tallinnast läbi Öresundi purjetanud laevade arv aastatel 1550-1600

Aasta	Laevade arv	Aasta	Laevade arv
1557	49	1581	2
1558	8	1582	7
1559	0	1583	9
1560	15	1584	10
1561	0	1585	15
1562	23	1586	22
1563	3	1587	19
1564	0	1588	16
1565	2	1589	11
1566	3	1590	23
1567	7	1591	41
1568	1	1592	29
1569	1	1593	41
1574	3	1594	48
1575	4	1595	31
1576	0	1596	11
1577	1	1597	32
1578	1	1598	39
1579	4	1599	46
1580	3	1600	51
		LAEVADE ARV KOKKU	631

Alus: <http://dietrich.soundtoll.nl/public/advanced.php?advanc=1&v8=1&v2=Tallinn>

(Edaspidi: Öresundi tolliarhiiv)

Tallinna puhul võib näha suhteliselt suurt kontrasti Narvaga. See tähendab, et neil aastail, mil Narvast purjetas läände rohkem kui sada laeva, oli Tallinnast läände minevate laevade arv nullilähedane. Samuti Narva läänesuunalise kaubanduse „teine laine“ 1570. aastate teisel poolel jäi Tallinna jaoks olemata, neil aastail seilas Tallinnast läände vaid mõni üksik laev. Samas 1580. ja 1590. aastatel, mil Narva läänesuunaline kaubandus oli väga väiksemahuline,

võib näha Tallinna esiletõusu. See näitab, et kuninga 1584. aasta otsusel teha Tallinnast Vene kaubanduse keskus oli selge mõju, läänesuunaline kaubandus kasvas pärast seda Tallinnas oluliselt, seevastu Narvas kadus peaaegu täielikult.

Laevade sihtkohad erinesid samuti Narvast olulisel määral, mida võib näha järgnevas tabelis.

Tabel 15: Tallinnast läände purjetanud laevade sihtkohad

Madalmaad	Prantsusmaa	Inglismaa ja Šotimaa	Muud	Teadmata
492	2	18	115	4

Alus: Öresundi tolliarhiiv

Tallinnast mindi ülekaalukalt kõige rohkem Madalmaadesse, samuti hakkab silma see, et Prantsusmaale ei läinud peaaegu ühtegi laeva. Ka Inglismaa ja Šotimaa osakaal on Narvaga võrreldes väga tagasihoidlik. Seda võib tõenäoliselt põhjendada sellega, et sajandi lõpuosas, mil Tallinna eksportkaubandus taas aktiivselt käima läks, kauplesid Inglismaa ja Prantsusmaa kaupmehed venelastega suures osas Arhangelskis.

Sadamatest figureerivad Madalmaades taas Amsterdam, Enkhuizen, Hoorn, Grootebroek jt. Muude maade sadamate hulgas on kõige olulisemateks Hamburg ja Helsingør. Märkimisväärne on ka see, et laevadest 26 kodusadamaks oli Tallinn, mis näitab ka teatavat aktiivkaubandust Tallinna kaupmeeste poolt, tavaliselt lasid kohalikud kaupmehed teistel kaupmeestel kaupadega Tallinnasse tulla ning tegutsesid vahendajatena.

Kõigist ülaltoodud laevadest vaid kahekümnel on kirjas nende last. Järgnevates tabelites kajastuvadki nende laevade sihtkohad ning pardal olnud kaupade loetelu koos kogustega, andmaks mingisugust aimu sellest, mida ning kui palju sel ajal Tallinnast välja veeti. Sealjuures jagunevad need laevad ka aastate lõikes väga laiali, osad neist on läbinud Sundi aastal 1557, teised 1598.

Tabel 16: Nende kahekümne laeva sihtkohad, mille kaubad Sundis kirja läksid

Madalmaad	Inglismaa ja Šotimaa	Prantsusmaa	Muud
4	13	2	1

Alus: Öresundi tolliarhiiv

Tabel 17: Tallinnast läände purjetanud laevade eksport nende kahekümne laeva näitel, millel olnud kaubad kirja läksid

Lina laevanaela	Kanep laevanaela	Rukist sälitist	Rasv laevanaela	Vaha laevanaela	Tõrv sälitist	Loomanahad tükki
1508,5	429,5	137	191	9,5	22	4993

Alus: Öresundi tolliarhiiv

Lisaks tabelis väljatoodud kaupadele veeti neil laevadel Tallinnast läände veel herneid, ravimtaimi, puidukaupasid, traani, vaske, terast, raudvardaid, köielõnga ning suurtükikuule. Lina väljavedu oli tõenäoliselt ka Tallinnast üsna mahukas, kui võtta aluseks nende kahekümne laeva näide. Keskmiselt oli igal laeval umbes 75 laevanaela lina. 137 sälitist rukist oli kahe Madalmaadesse purjetanud laeva lastis. Peale nende kahekümne aluse oli paljude laevade puhul Öresundis kirjas kaup, mis laeva lastiks oli, kuid mitte kogust. Need kinnitavad veelgi seda, et lina oli oluline ekspordartikkel, sest lina on kirjas enamuse laevade lastis. Teised olulised asjad on rukis ja kanep, pärast neid ka rasv, tõrv ning puidukaubad. Kuid kuna nende puhul koguseid kirjas ei ole, võib ainult oletada, palju neid kaupasid tegelikult läände viidi.

4.3 Tallinna eksport aastal 1586 Tallinna naelatolliraamatu järgi

Konkreetsemat andmestikku annab meile taaskord Tallinna naelatolliraamat aastast 1586, kus on kirjas laevade sihtkohad, kaubad ning kaubakogused. Paraku kõigest ühe aasta kohta, kuid olukorras, kus muud andmestikku võtta ei ole, on tegu väga väärtusliku materjaliga.

Tabel 18: Tallinnast aastal 1586 Lääne-Euroopasse purjetanud laevade sihtkohad

Madalmaad	33
Hamburg	4
Oldenburg	1

Alus: SRA, Östersjöprovinsernas tull- och licenträkenskaper 1583-1707, vol. 1: Revels pundtull 1586–1587.

Tallinna ekspordis domineerivad ka 1586. aastal Madalmaad; seejuures ei läinud ükski laev sel aastal Prantsusmaale ega Inglismaale. Käesolev andmestik on hea indikaator Öresundi eksimisruumist, millest on töös varasemalt korduvalt juttu olnud. Nimelt oli tolliarhiivi andmestikus 1586. aastal kirjas 22 laeva, mis Tallinnast läände purjetasid, naelataolliraamatus aga 38. Tõenäoliselt tegid ülejäänud 16 laeva pärast Tallinnat peatuse veel ka Riias, Danzigis või mujal ning läksid seetõttu Öresundis kirja sealt tulnud laevadena. Sihtkohtadest oli taas olulisim Hoorn, lisaks Amsterdam ja Enkhuizen.

Tabel 19: Tallinnast aastal 1586 Lääne-Euroopasse eksporditud kaubad

Rukis sälitist	Oder sälitist	Lina laevanaela	Kanep laevanaela	Tõrv sälitist	Loomanahad tükki	Loomasööta vaati
855	18	263,75	515	46	600	18

Alus: SRA, Östersjöprovinsernas tull- och licenträkenskaper 1583-1707, vol. 1: Revels pundtull 1586–1587.

Tabel 19.1: Tallinnast aastal 1586 Lääne-Euroopasse eksporditud kaubad

Või tündrit	Kindad paari	Rasv vaati	Ravimtaimed laevanaela	Laevaköis või kiud, millest köit teha tükki	Vaha laevanaela	Pähklid sälitist
44	800	2	10	1440	1	3,5

Alus: SRA, Östersjöprovinsernas tull- och licenträkenskaper 1583-1707, vol. 1: Revals pundtull 1586–1587.

Võrreldes Öresundi andmetega võib naelatolliraamatust näha, et rukis on Tallinna olulisim ekspordikaup. Tegelikult on ka Öresundis enamike laevade puhul kirjas rukis, ent taaskord puuduvad kogused. Seega on rukki suur osakaal igatepidi usutav ning loogiline ka Tallinna tagamaa seisukohalt, kus kasvatati palju rukist. Võib-olla rohkem üllatav moment on see, et lina osakaal oli aastal 1586 üsna tagasihoidlik, erinevalt Sundi materjalidest, kus lina jäi silma oma suhteliselt suure kogusega laeva kohta. 1586 oli ühel laeval keskmiselt vaid 7 laevanaela lina. Sundi kahekümne laeva puhul oli selleks numbriks 75. Samuti veeti 1586. aastal läände kanepit peaaegu kaks korda nii palju kui lina, mis ei ühildu otseselt Sundi hõreda andmestikuga. Teisest küljest võib kattuvuse leida sellega, et vaadates Narva ekspordi, olid just Madalmaade kaupmehed enim huvitatud kanepist. 1586. aastal läksid peaaegu kõik Tallinnast läände purjetanud laevad justnimelt Madalmaadesse. Samuti purjetas enamus neist kahekümnest laevast, mille kaubad Sundis kirja läksid, Inglismaale, kuhu veeti ka Narvast enim lina, aga vähe kanepit. Vaha ja rasva ei eksporditud Tallinnast sel aastal peaaegu üldse. Tõenäoliselt oli laevaköis see, mida veeti Tallinnast välja 1440 tükki. See klappiks ka sellega, et Tallinnas oli köietehas. Tolliraamatus kirjas olnud sõna otsetõlge rootsi keelest on „laevasooned,“ seega ei saa seda täie kindlusega väita, et tegu on köiega, kuid Tallinnas asunud köietehas muudab seda kindlasti tõenäolisemaks. Lisaks köiele ning linale ja kanepile veeti Tallinnast sel aastal välja laevaehituses samuti olulist tõrva. Loomanahkasid veeti sel aastal Tallinnast välja üsna vähe.

Kahtlemata ei saa nende numbrite põhjal head ja tõe vastavat üldpilti Tallinna kaubandusest 16. sajandi teisel poolel anda, kuid see annab mingisuguse ettekujutuse siiski. Selle aasta sarnasust üldpildile muudab teataval määral tõenäolisemaks ka see, et suurem osa Tallinna

ekspordist läks terve 16. sajandi teisel poolel Madalmaadesse, mis annab alust oletada, et kaupade loetelu võis olla sarnane ka teistel aastatel.

Kokkuvõte

Eesti kaubalinnade Tallinna ja Narva kaubandus muutus 16. sajandi teisel poolel väga oluliselt ning seda mitmel korral poole sajandi jooksul. Varasem sajandeid kestnud stabiilne ning muutumatu kaubanduskorraldus pöördi poliitiliste sündmuste tulemusena pea peale. Käesolev magistritöö vaatles nende linnade kaubandust tuginedes Öresundi tolliarhiivi andmetele. Kuigi seal sisalduv andmestik pole ilmeksimatu on põhjuseid selle kasutamiseks mitmeid. Näiteks pole sellest perioodist, mil Narva oli Vene riigi valduses säilinud mitte mingisugust kaubandusalast dokumentatsiooni peale Öresundi tolliregistri andmete, natuke lisa võib leida ka Rootsi kaaperlaevade andmestikust. Käesoleva magistritöö seisukohalt on Öresundi tolliarhiivis leiduva dokumentatsiooni suurim puudus see, et Tallinnast Madalmaadesse purjetanud laevade lasti koosseis pole enamasti tollis kirjas. Sellest tingitult on töös kasutatud teise allikana Tallinna naelatolliraamatut aastast 1586, mis annab ülevaate Tallinna kaubandusest Madalmaadega sellel aastal. Dokumendis on kirjas laevade lähte- ja sihtkoht, samuti lastis olnud kaubad.

Kõige rängemalt tabasid sündmused Tallinnat ning sealset kaupmeeskonda, Narva seevastu koges varasemast aktiivsemat kaubaliiklust. Tallinna kaubanduse allakäiku tingis esmalt sõjategevus, mis laastas linna tagamaa. Teiseks Tallinna allakäigu põhjuseks olid kaubanduspoliitilised otsused, mis sel ajal langetati. Esmalt lasi Gustav Vasa 1550. aastal rajada Tallinnaga konkureeriva sadamalinna Helsingi, mis pidi Lääne-Euroopa kaupmeestele olema alternatiiv Tallinnale. Samuti oli Lõuna-Soome olnud traditsiooniliselt Tallinna tagamaa, mille seadis ohtu Helsingi rajamine. Siiski ei täitnud uus sadamalinn oma eesmärki ning sellest sai juba 1550. aastate keskpaigaks pigem kaubanduspartner Tallinnale aga mitte tõsiseltvõetav konkurent. 1558. aastal puhkes Vene-Liivimaa sõda, mis laastas Eesti- ja Liivimaa. Juba samal aastal vallutasid tsaari väed Narva ja Tartu. Samal ajal toimus kaubanduses veel teinegi muudatus. Nimelt käskis tsaar Ivan IV oma kaupmeestel kaupadega Viiburisse seilata. Seda tingis ennekõike käimasolev sõda, mis ei võimaldanud Vene kaupmeestel Tallinnas kaubelda, aga samuti Venemaa ja Rootsi vahel 1557. aastal sõlmitud rahuleping, mille üks punktidest nägi ette vastastikused kaubandussuhted. Vene kaubanduse keskme liikumine Viiburisse mõjus Tallinna kaubandusele laastavalt. 1557. aastal purjetas Tallinnast läbi Öresundi 49 laeva, järgmisel aastal ainult kaheksa. Tallinn reageeris Viiburi kaubandusele jõuliselt, hakates kaaperlaevadega ründama nii läänest Viiburisse seilavaid kaubalaevu kui ka Neeva suudmealalt ja Narvast sinnapoole purjetanud aluseid. Samuti asus Tallinn Viiburi kaubanduse vastu võitlema poliitiliselt, kuulutades välja embargo Lääne-Euroopa ja Viiburi vahelise

kaubanduse vastu. 1559. aastal tegi tsaar Ivan IV Narvast keskse Vene-Lääne transiitkaubanduse keskuse. Taas hakkasid tegutsema Tallinna kaaperlaevad. Tallinn kaaperdas 1559. aastal 16 kaupa täis Lübecki laeva, mille tulemusena lahvatas tüli, mis jõudis Saksa-Rooma keisri ette. Järgmisel aastal andis keiser Ferdinand I vastuse: ta leidis, et Narva kaubandus peaks olema vaba ja lubatud, kuid relvi sinna tarnida ei tohtinud. Kuigi juriidiliselt saavutas Lübeck sellega võidu, jätkasid Tallinna kaaperlaevad Lübecki kaubalaevade ründamist. 1562. aastal pani ka Rootsi kuningas Erik XIV oma sõjalaevastiku Soome lahele patrullima. Samal aastal toodi Stockholmi 13 kaaperdatud laeva. Esmalt reageerisid võimalusele Narvas kaubelda lüübeklased. Esimesed Lääne-Euroopast tulnud laevad on Sundis tollitud alles aastal 1564. See aga ei tähenda, et laevu enne seda läänest Narva ei purjetanud, aastatel 1562-1564 kaaperdati 36 laeva, mis olid teel Antwerpenist Narva. See illustreerib seda, et Öresundi tolliarhiivis sisalduv andmestik pole täiuslik ning sealseid numbreid tuleb käsitleda kui miinimumi. Kuningas Erik XIV käskis 1565. aastal suunata Narva seilavad laevad ümber Stockholmi või Tallinnasse. Järgmisel aastal lubas ta Narvas kauplemise, kuid tolli maksmise tingimusel. Siiski rünnati kaubalaevu ka edaspidi; argumendiks ennekõik see, et nood varustavad venelasi sõjamaterjalidega. Lisaks ründasid Lääne-Euroopa kaubalaevu ka Poola-Leedu kaaperlaevad, kes olid samuti huvitatud Vene kaubanduse enda sadamatesse toomisest. Hoolimata sellest kõigest annab laevade massiline Narva purjetamine aimu regulatsioonide madalast mõjust.

Narvas leidis 1560. aastate teisel poolel aset tõeline kaubandusboom, 1567. aastal jõudis Narva 169 laeva Madalmaadest, Inglismaalt, Prantsusmaalt ja muudest kohtadest läänepool Sundi. Ainuüksi sel aastal veeti Lääne-Euroopast Narva 5437,5 sälitist soola, samuti rohkem kui 300 000 liitrit veini. Järgmisel aastal oli Narva saabunud laevade arv 126. Soola oli laevadel kokku 3498 sälitist. Niivõrd suurt kogust laevu läänest sel sajandil ühelgi teisel aastal Narva ei jõudnud, 1569. aastal oli laevade arvuks 33. Teine laine Narva kaubanduses leidis aset 1570. aastate teises pooles, tipnedes 57 läänest Narva saabunud laevaga aastal 1579. Pärast seda, kui linn 1581. aastal rootslaste poolt vallutati, lakkas import Narva peaaegu täielikult. 1581. aastast kuni aastani 1600 jõudis läbi Sundi Narva kokku 19 laeva. Seega oli Narva importkaubanduse hiilgeaeg 16. sajandi teisel poolel üsna lühike. Enim saabus laevu Narva Prantsusmaalt, peaaegu sama palju ka Madalmaadest, vastavalt 160 ja 157 laeva. Inglismaalt ja Šotimaalt saabus Narva neil aastail 104 laeva. 23 laeva puhul on nende lähtekoht teadmata.

Kokku jõudis Narva 16. sajandi teisel poolel 12 532,5 sälitist soola, lisaks suures koguses veini ja kangast. Veel veeti Narva paberit, toidukaupadest heeringat, rosinaid ja viigimarju.

Maitseainetest saabus Narva lisaks soolale suhkrut ning pipart, vähesel määral ka muskaati, aniisi ja ingverit. Metallidest toodi Narva tina ja pliid, kemikaalidest maarjajääd ja brasilliini. Kokku toodi enim kaupu Narva Madalmaadest, sealt saabus Narva 5133,5 sälitist soola. Paberit toodi enim Prantsusmaalt, veini ja kangast aga Inglismaalt. Ka aastate lõikes kaubakoguseid analüüsid jäi silma, et valdav enamus kaupadest saabus Narva aastatel 1567 ja 1568. Levinumatest kaupadest ainsaks erandiks on siinkohal paber, mida saabus Narva enim vahemikus 1574-1579. Kokku saabus Narva 16. sajandi teisel poolel lääne poolt Sundi 486 laeva.

Narva eksport jaotub veidi ühtlasemalt. Enim laevu purjetas läände sarnaselt impordile 1560. aastate teisel poolel. 1564. aastal purjetas Narvast läbi Sundi 16 laeva, järgmisel aastal juba 48 laeva. Järgmised aastad olid arvukaima läänesuunalise ekspordiga kogu 16. sajandi teisel poolel. Läände purjetas 1566. aastal 102 laeva, 1567. aastal 142 laeva ning 1568. aastal 87 laeva. Ka ekspordi puhul taaselavnes läänesuunaline kaubavedu 1570. aastate teisel poolel. Sundi läbis aastatel 1574-1579 kokku 125 laeva.

Sihtkohtade hulgas domineerisid Madalmaad, kuhu seilas 210 laeva, üsna võrdselt läks laevu Prantsusmaale ja Inglismaale-Šotimaale, vastavalt 145 ja 151. Rohkem kui 100 laeva läks ka muudesse sadamatesse teiselpool Sundi, kõige suurem osa neist Hamburgi. Kõige olulisemad eksportkaubad olid lina ja loomanahad. Lina viidi läände 39 041 laevanaela; loomanahkasid 245 896 tükki. Veel eksporditi Narvast suures koguses rasva ja vaha, vastavalt 12 954,5 laevanaela ja 4075 laevanaela, samuti kanepit – 8120 laevanaela. Väiksemas koguses eksporditi veel köit, juurvilju, pigi, tõrva, karusnahku, rukist, rauda ja raudvardaid ning villa. Erinevate riikide kaupmehed olid selgelt huvitatud erinevatest kaupadest, mida tõestab hästi ka Narva ekspordi andmestik. Läände veetud kanepist peaaegu pool viidi Madalmaadesse, seevastu lina viidi rohkem nii Inglismaale kui ka Prantsusmaale. Prantsusmaa kaupmehed vedasid väga suures koguses rasva ja vaha, pool kogu väljaveetud rasvast ning rohkem kui pool väljaveetud vahast läks Prantsusmaale. Lina viidi enim Inglismaale, ka loomanahkade puhul oli ühe laeva kohta enim nahku just Inglise laevade lastis.

Enim kaupasid eksporditi 1567. aastal, peaaegu pool kogu väljaveetud kanepist läks läände sel aastal. Kõige rohkem veeti sel aastal läände ka lina, vaha ja loomanahku. Erinevuseks impordiga on ennekõike see, et teatav kauba väljavedu läände toimus ka pärast Rootsi võimu alla minekut, olgugi et see 1560.-1570. aastate tasemele enam ei küündinud.

1570. aastal sätestati Stettini rahulepingus, et Narva-suunaline kaubandus on lubatud. 1571. aastal Maini-äärses Frankfurdis kokku tulnud Saksa-Rooma riigipäeval keelati sõjavarustuse ja selle tegemiseks vajaliku materjali, samuti soola, teravilja, hõbeda ja müntide eksport Venemaale. Peaaegu kõik laevad vedasid sellegipoolest väärismetalle ja muid keelatud kaupasad, mis andsid aluse nende laevade ründamiseks Poola ja Rootsi kuningatele. Sellest ajast pole Öresundi andmestikku säilinud, mis muudab toimunud kaubaveo uurimise keeruliseks. Aastal 1573. kehtestas Johan III taas täieliku Narva blokaadi, kuid nagu Öresundi andmestikust võib näha, toimus kaubavedu aastatel 1574-1579 siiski võrdlemisi aktiivselt. Pärast Rootsi võimu alla minekut oli Narva kaubavedu madalseisus ning jäi sinna kuni 1600. aastani. Madalseisu tingis Vene kaupade ekspordi laiem jaotumine. Kaupa veeti suuresti Arhangelskist ning Poola ja Preisimaa linnade kaudu. Samuti mängis rolli Narva kaupmeeskonna väikene arv, kapitalinappus ja kuninga kehtestatud kõrged tollid. Viimaks mängis kindlasti rolli ka see, et Johan III otsustas 1584. aastal Tallinnast taas Rootsi riigi Vene kaubanduse keskuse teha.

Tallinn andis end 1561. aastal Rootsi kuninga kaitse alla, saades seeläbi osaks Rootsi kuningriigist. Sellele järgnenud arengud kaubanduses said laias laastus sõnastatud eelnevalt Narvast rääkides. Kuna Tallinna puhul pole impordi andmeid 16. sajandi teisest poolest Öresundi tolliarhiivis peaaegu üldse säilinud, tuleb impordi puhul toetuda 1586. aasta naelatolliraamatule. Sel aastal saabus Tallinnasse 25 laeva Lääne-Euroopast, neist 21 Madalmaadest, kolm Hamburgist ning üks Prantsusmaalt. Kaupadest veeti Tallinnasse peamiselt soola – 355,5 sälitist ning 21 tündrit. Lisaks sellele saabus Tallinnasse 4,5 sälitist ja 12,5 tündrit heeringat, 10 tündrit mett ning 59,75 aami veini. Natuke toodi Tallinnasse ka kangaid, maitseaineid, rosinaid, õli, vürtse ja apteegikaupasad. Prantsusmaalt tulnud laeva lastis olid paber, muskaat, mandlid, maitseained ja kangas. Seega on kaupade loetelu üsna sarnane Narvale. Kaubakogused on suuremad kui Narval samal aastakümnel, kuid jäävad alla Tallinna impordile enne sõda.

Ekspordi puhul on võimalik kajastada Tallinnast välja purjetanud laevade arvu Öresundi tolliarhiivile toetudes, kuid seda ilma kaupasad loetlemata. Kaupadest on võimalik saada aimu 1586. aasta naelatolliraamatu andmetest. Esmalt eksport laevade arvu järgi Öresundi tolliarhiivi andmete alusel. Esimestel kolmel aastakümnel oli vaid kolm aastat, mil läände purjetas rohkem kui kümme laeva: 1557. aastal 49 laeva, 1560. aastal 15 ning 1562. aastal 23 laeva. Ajal, kui Narva kaubandus õitses vedas Tallinnast kaupa läände vaid mõni üksik laev aastas. See muutub 16. sajandi viimastel kahel kümnendil ja pärast 1584. aastat on kõigil

aastatel läände purjetanud rohkem kui kümme laeva. Seega võib näha otsest korrelatsiooni Narva läänesuunalise ekspordi allakäigu ning Tallinna taaselavnemise vahel. Ainuüksi vahemikus 1590-1600 purjetas Tallinnast läände 392 laeva. Ülekaalukalt enim laevu seilas 16. sajandi teisel poolel Madalmaadesse, sinna läks 492 alust. Erinevalt Narvast läks Prantsusmaale ning Inglismaale-Šotimaale väga vähe laevu, vastavalt kaks ja 18. Laevadest 115 läksid teistesse sihtkohtadesse, kõige rohkem Hamburgi ja Helsingõri. Samuti oli 26 laeva kodusadamaks Tallinn, mis näitab teatavat aktiivkaubandust Tallinna kaupmeeste poolt. Kõigist nendest laevadest 20 puhul on Öresundis ära märgitud ka nende lastis olnud kaubad. Neist laevadest 13 purjetasid Inglismaale ja Šotimaale, neli Madalmaadesse, kaks Prantsusmaale ning üks mujale. Kaupadest oli esikohal lina, mida oli nende kahekümne laeva pardal 1508,5 laevanaela. See näitab ulatuslikku linaeksporti – keskmiselt oli igal laeval umbes 75 laevanaela lina. Kanepit veeti neil laevadel 429,5 laevanaela, rukist 137 sälitist, rasva 191 laevanaela, vaha 9,5 laevanaela, tõi 22 sälitist ning loomanahku 4993 tükki. Kõik 137 sälitist rukist oli kahe Madalmaadesse purjetanud laeva pardal.

Tallinna naelatolliraamatust nähtub, et 1586. aastal purjetas Tallinnast Lääne-Euroopasse 38 laeva, neist 33 Madalmaadesse, neli Hamburgi ning üks Oldenburgi. Prantsusmaale ega Inglismaale ei purjetanud sel aastal ükski laev. Naelatolliraamatus kajastuv on hea indikaator Öresundi tolliarhiivi dokumentide eksimisruumist, nimelt oli tolliarhiivis kirjas 22 laeva, mis Tallinnast läände purjetasid. Tõenäoliselt tegid ülejäänud 16 laeva pärast Tallinnat peatuse veel ka Riias, Danzigis või mujal ning läksid seetõttu Öresundis kirja sealt tulnud laevadena.

Kõige rohkem eksporditi Tallinnast läände rukist – 855 sälitist. Samuti veeti 515 laevanaela kanepit, 263,75 laevanaela lina ning 46 sälitist tõi. Väiksemas koguses eksporditi veel otra, võid, loomanahku, loomasööta, kindaid, rasva, vaha, pähkleid, ravimtaimi, laevaköit ning pähkleid. Kõige olulisem ekspordikaup oli seega rukis. Põnev moment on see, et 1586. aastal vedas üks laev keskmiselt vaid 7 laevanaela lina. Sundis kajastunud laevade puhul oli selleks arvaks 75 laevanaela. Kanepit veeti 1586. aastal Tallinnast välja peaaegu kaks korda rohkem, kui lina, mis samuti ei ühildu Öresundi hõreda andmestikuga. Võimalikuks põhjuseks on laevade sihtkohtade erinevus, 1586. aastal purjetasid peaaegu kõik laevad Madalmaadesse. Sealsed kaupmehed huvitusid enim teraviljast ning kanepist, seda võib täheldada ka näiteks Narva ekspordi andmestikus. Seevastu Sundis toodud kahekümne laeva puhul on suurem osa laevadest purjetanud Inglismaale ja sealsed kaupmehed huvitusid linast, mida näitab samuti Narva ekspordi andmestik. Kuigi nende numbrite puhul pole võimalik anda põhjalikku ning täielikult tõele vastavat üldpilti Tallinna kaubandusest 16. sajandi teisel poolel, annab see siiski

mingisuguse ettekujutuse. Andmestikule lisab teatavat tõenäolisust ka see, et suurem osa eksportkaupadest läks 16. sajandi teisel poolel Madalmaadesse, mis kattub 1586. aastaga.

Kasutatud allikad ja kirjandus

Allikad

Bang, Nina. (1930). Tabeller over skibsfart og varetransport. Kopenhaagen.

Svenska Riksarkivet, Östersjöprovinsernas tull- och licenträkenskaper 1583-1707, vol. 1: Revels pundtull 1586–1587.

Svenska Riksarkivet, Östersjöprovinsernas tull- och licenträkenskaper 1583-1707, vol. 2: Revels pundtullbok 1600, 1605–1607.

Sound Toll Registers Online (i.a). Acknowledgement. (Kasutatud 05.05.2025)
<http://www.soundtoll.nl/index.php/en/over-het-project/dankbetuiging>

Sound Toll Registers Online (i.a). Funding. (Kasutatud 05.05.2025)
<http://www.soundtoll.nl/index.php/en/over-het-project/financiering>

Sound Toll Registers Online (i.a). Ports of departure – Narva. (Kasutatud 05.05.2025).
<http://dietrich.soundtoll.nl/public/advanced.php?advanc=1&v8=1&v2=Narva>

Sound Toll Registers Online (i.a). Ports of departure – Tallinn. (Kasutatud 05.05.2025). .
<http://dietrich.soundtoll.nl/public/advanced.php?advanc=1&v8=1&v2=Tallinn>

Sound Toll Registers Online (i.a). Sound Toll Registers. (Kasutatud 05.05.2025)
<http://www.soundtoll.nl/index.php/en/over-het-project/sonttol-registers>

Kasutatud Kirjandus

Aalto, Seppo. (2013). The Significance of Tallinn and Livonia to Helsinki in 1550-1600. *Vana Tallinn*. XXIV (XXVIII).

Ahvenainen, Jorma. (1963). Der Getreidehandel Livlands in Mittelalter. Helsinki-Helsingfors: Keskuskirjapaino.

Attman, Artur. (1973). The Russian and Polish Markets in international Trade 1500–1650. Göteborg: Institute of Economic History of Gothenburg University.

Attman, Artur. (1979). *The Struggle for Baltic Markets. Powers in Conflict 1558–1618.* Göteborg: Swedish Council For Social Science Research.

Blumfeldt, Evald. (1935). Statistilisi lisandeid Tallinna kaubaliikluse ja meresõidu ajaloole. – *Ajalooline Ajakiri*, 1. Lk 1-18. *Ajalooline Ajakiri*, 2. Lk 49-63.

Brand, Hanno ja Müller, Leos. (2007). *The dynamics of economic culture in the North Sea and Baltic Region in the late Middle Ages and early modern period.* Verloren: Hilversum.

Christensen, Aksel. (1935). Der handelsgeschichtliche Wert der Sundzollregister. *Hansische Geschichtsblätter*. Lk 28-143.

Christensen, Aksel. (1938). Sundzollregister und Ostseehandel. *Conventus primus historicorum Balticorum Rigae*, 16. – 20. VIII 1937. *Acta et relata Rigae*. Riia: Institutum historicum.

Christensen, Aksel. (1941). *Dutch trade to the Baltic about 1600: Studies in the Sound Toll Register and Dutch Shipping Records.* Kopenhaagen: E. Munksgaard.

Dapson, Richard W. ja Bain, C. (2015). Brazilwood, sappanwood, brazilin and the red dye brazilin: from textile dyeing and folk medicine to biological staining and musical instruments. *Biotech Histochem.* 90 (6). Lk 401-23. DOI: [10.3109/10520295.2015.1021381](https://doi.org/10.3109/10520295.2015.1021381)

De Madariaga, Isabel. (2006). *Ivan the Terrible.* New Haven-London: Yale University Press.

Frost, Robert. (2005). *Põhjasõjad. Sõda, riik ja ühiskond Kirde-Euroopas 1558-1721.* Tallinn: Kunst.

Gierlich, Ernst. (1991). *Reval 1621 bis 1645. Von der Eroberung Livlands durch Gustav Adolf bis zum Frieden von Brösebro.* Bonn: Kulturstiftung der deutschen Vertriebenen.

Gøbel, Erik. ja Hansen, Ulrich Flaskager. (2007). *Baltic Connections. Archival Guide to the Maritime Relations of the Countries around the Baltic Sea (including the Netherlands) 1450-1800.* Leiden: Brill.

Israel, Jonathan. (1995). *“The Dutch Republic. It’s Rise, Greatness, and Fall 1477-1806.”* Oxford: Clarendon Press.

Jeannin, Pierre. (1974). . Le commerce à Narva au début du XVIIe siècle et le problème de la balance commerciale russe. *Spoleczeństwo, gospodarka, kultura. Studia ofiarowane Marianowi Małowistowi w czterdziestolecie pracy naukowej.* Lk 129-144.

- Jespersen, L. (2017). „God alone knows why they still paid up, after we no longer controlled the Sound“ The Sound Toll and the Peace of Roskilde, 1658. Degn (toim.), The Sound Toll at Elsinore Politics, Shipping and the Collection of Duties 1429–1857. Kopenhaagen: Museum Tusculanum Press.
- Kala, Tiina. (2019). Tallinna ajalugu I, 1561. aastani. Tallinn: Tallinna Linnaarhiiv.
- Kala, Tiina. (2019). Tallinna ajalugu II, 1561–1710. Tallinn: Tallinna Linnaarhiiv.
- Kirby, David. (1990). Northern Europe in the Early Modern Period. The Baltic World 1492–1772. New York-London: Routledge.
- Kivimäe, Jüri. (1995). Rukis ja sool. Tallinna kaubandusest Liivi sõja eelõhtul (1554-1557). *Kleio: Ajaloo Ajakiri*, 3 (13). Lk 26-35.
- Kotilaine, Jarmo T. (2000). Tallinna kaubandussidemed Moskva riigiga 17. sajandi alguses. *Vana Tallinn*, X (XIV). Lk 27-44.
- Kotilaine, Jarmo T. (2000). The Significance of Russian Transit Trade for the Swedish Eastern Baltic Ports in the Seventeenth Century. *Zeitschrift für Ostmitteleuropa-Forschung*, 49, 4. Lk 556-589.
- Kotilaine, Jarmo T. (2005). Russia's Foreign and Economic Expansion in the Seventeenth Century, *Windows on the World*. Leiden: Brill.
- Köhler, Meike. (2000). Die Narvafahrt. Mittel- und Westeuropäischer Rußlandhandel 1558–1581. *Hamburger Beiträge zur Geschichte des östlichen Europa*, 6. Hamburg: Verlag Dr. Kovač.
- Küng, Enn. (2017). „See tubli linn muutub tühjaks ja lagedaks.“ Tallinna majanduslik olukord 1620-1630. aastatel. I. *Tuna, Ajalookultuuri Ajakiri*, 4. Lk 25-37.
- Küng, Enn. (2018). „See tubli linn muutub tühjaks ja lagedaks.“ Tallinna majanduslik olukord 1620-1630. aastatel. II. *Tuna, Ajalookultuuri Ajakiri*, 1. Lk 4-19.
- Küng, Enn. (2018). „See tubli linn muutub tühjaks ja lagedaks.“ Tallinna majanduslik olukord 1620-1630. aastatel. III. *Tuna, Ajalookultuuri Ajakiri*, 2. Lk 14-34.
- Küng, Enn. (2019). Tallinn's Balance of Trade in the 17th Century. *Herausgeben vom Hansischen Geschichtsverein*, 137. Lk 81-110.

Küng, Enn. (2022). Mercuriuse ja Marsi vahel. Hansalinn Tallinn Rootsi riigi haardes 1561-1632. Tallinna Linnaarhiivi Toimetised, 16. Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda.

Leimus, Ivar. (2017). Kaupmees Matheus Spielmanni arveraamatud 1568-1570. *Tallinna Linnaarhiivi toimetised*, 15.

Liiv, Otto. (1935). Die wirtschaftliche Lage des estnischen Gebietes am Ausgang des XVII. Jahrhunderts, 1. Allgemeiner Überblick, Getreideproduktion und Getreidehandel. Õpetatud Eesti Seltsi toimetused. Tartu: K. Mattieseni trükikoda.

Meier, Martin. (2007). Vorpommern nördlich der Peene unter dänischer Verwaltung 1715 bis 1721: Aufbau einer Verwaltung und Herrschaftssicherung in einem eroberten Gebiet. München: De Gruyter Oldenbourg.

Melander, Kurt Reinhold. (1900). Ruotsin hallituksen ja Tallinnalaisten kauppatoimetukset Venäjän suhteen ynnä niistä johtuvat riidat Lübeckin kanssa vuosina 1614-43. *Historiallinen Arkisto*, XVI. Lk 22-62.

Melander, Kurt Reinhold. (1903). Die Beziehungen Lübecks zu Schweden und Verhandlungen dieser beiden Staaten wegen des russischen Handels über Reval und Narva während der Jahre 1643-53. *Historiallinen Arkisto*, XVIII. Lk 1-81.

Melander, Kurt Reinhold. (1912). Die Revaler Zollarende 1623-1629 und die dadurch zwischen Schweden und Lübeck hervorgerufenen Mißhelligkeiten. *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*, 14. Lk 237-272.

Mickwitz, Gunnar. (1938). Aus Revaler Handelsbücher. Zur Technik des Ostseehandels in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Helsingfors: Akademische Buchhandlung.

Nilsson, Marianne. (1962). Öresundstullsräkenskaperna som källa för fraktfarten genom Öresund under perioden 1690-1710. Meddelanden från Ekonomisk-Historiska Institutionen vid Göteborgs Universitet, 2. Göteborg: Elanders Boktryckeri Aktieföretag.

North, Michael. (1998). Bilanzen und Edelmetall in hansischen Rußlandhandel. Zwischen Christianisierung und Europäisierung. *Beiträge zur Geschichte Osteuropas in Mittelalter und früher Neuzeit. Festschrift für Peter Nitsche zum 65. Geburtstag*. Lk 423-432.

Olesen, Jens E. ja Kouri, Erkki, I. (2016). The Cambridge History of Scandinavia. Volume II. 1520-1870. Cambridge: Cambridge University Press.

Pāvulāne, Velta. (1975). Rīgas tirdzniecība ar meža materiāliem XVII-XVIII-gs. No Rīgas ekonomisko sakaru vēstures ar Krievu, Baltkrievu, Ukrainu un Lietuviešu zemēm. Riia: Zinatne.

Piirimäe, H. (1997). Flax and Hemp Trade in Estonian towns in the 17th Century. *Archiv und Geschichte im Ostseeraum. Festschrift für Sten Körner. Herausgegeben Von. Robert Bohn, Hain Rebas und Tryggve Siltberg.* Lk 85-96.

Rühe, Wolf-Rüdiger. (1989). Revels Seehandel 1617-1624. *Zeitschrift für Ostforschung*, 38. Lk 191-255.

Scheltjens, Werner. (2015). French imports to the Baltic 1670-1850. *Revue de l'OFCE*, 140. Lk 137-173.

Schildhauer, Johannes. (1969) Zum See- und Handelsverkehr Revels im 16. Jahrhundert - auf der Grundlage Revaler Hafenzollregister. *Wissenschaftliche Zeitschrift der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald. Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe.* Nr ¾, T. I, Jg. XVIII. Lk 153-156.

Sergejev, Vladimir ja Vseviiov, David. (2007). Venemaa. Lähedane ja kauge. Vürstiriigist tsaaririigiks. Ivan IV. Tallinn: Valgus.

Soom, Arnold. (1940). Die Politik Schwedens bezüglich des Russischen Transithandels über die estnischen Städte in den Jahren 1636-1656. *Õpetatud Eesti Seltsi toimetused.* Tartu: K. Mattieseni trükikoda.

Soom, Arnold. (1961). Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert. *Kungl. Vitterhets historie och antikvitets akademiens handlingar. Historiska serien*, 8. Stockholm: Almqvist & Wiksell.

Soom, Arnold. (1968). Der Handel Revels im 17. Jahrhundert. *Marburger Ostforschungen*, 29. Wiesbaden: O. Harrassowitz.

Zins, Henryk. (1972). England and the Baltic in the Elizabethan era. Manchester ja Totowa: Manchester University Press.

Tielhof, Milja v. (2002). The "Mother of all Trades". The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the late 16th to the Early 19th century. Leiden-Boston-Köln: Brill.

Öhberg, Arne. (1955). Russia and the World Market in the Seventeenth Century. A Discussion of the Connection between Prices and Trade Routes. *The Scandinavian Economic History Review*, III, 2. Lk 123-162.

Internetileheküljed

Veluwenkamp, Jan Willem. Scheltjens, Werner ja Van der Woude, Siem. (2021). Sound Toll Registers Online. <https://doi.org/10.18352/tseg.1203> (kasutatud 05.05.2025)

Danmarks Nationalleksikon. Pibe (rummål). https://lex.dk/pibe_-_rumm%C3%A5l (kasutatud 06.05.2025)

Summary

The Commerce of Narva and Tallinn with Western Europe in the years 1550-1600 based on the Sound Toll Registers and Tallinn Pound Toll Registers

The second half of the 16th century was a turbulent period in Estonia and its surrounding regions, and during this time, the political division of the area changed repeatedly. The cities and their trade were not untouched by the events of war. The trade of this period from the perspective of Tallinn and Narva has not been studied very thoroughly. One reason for this is the rather scarce source material. Some general studies have discussed Estonian cities, particularly in the context of Russian trade in the 16th–17th century, but regional dynamics have not gained much attention. The trade of Estonia's commercial cities, Tallinn and Narva, underwent a dramatic shift in the latter half of the 16th century – primarily due to political developments. Before that, Tallinn had dominated east-west transit trade for centuries, while Narva had functioned mainly as a transit point through which goods from Northwestern Russia reached Tallinn. This situation changed decisively when the Russian Tsar Ivan IV conquered Narva and turned the city into the center of Russian foreign trade. Whereas the earlier rivalry between the cities had unfolded under Tallinn's clear dominance, the conquest of Narva significantly altered this dynamic. Due to the limited source material, it is not possible to study the overall volume of trade between the cities in the context of these events, but it is possible to gain insight into both cities' trade with Western Europe using data from the Sound Toll Registers, which contains information on ships traveling from the Baltic Sea to the North Sea and vice versa, including their cargo, due to the toll payment obligation in Helsingør.

So far, studies on the trade of Estonian cities have primarily used local port books, but few of these have survived from the second half of the 16th century. In the case of Tallinn, only Pound Toll Registers from the years 1586 and 1587 are available as documents concerning the city's total trade. These are very welcome in the context of this study, as shipping between Tallinn and Western Europe is poorly documented in the Sound Toll Registers.

In the second half of the 16th century, both Tallinn and Narva faced a new competitor in Russian trade as some western merchants started using the trade route to the mouth of the Dvina River on the White Sea.

Over time the commercial conflict grew to much larger dimensions than just a confrontation between two local cities. Blockades were imposed on Narva with privateer ships being sent out to sea by Tallinn and the Livonian order, later also by the Swedish and Polish kings. There were also political efforts to limit its trade. Different stakeholders had varying views on trade

directed toward Narva – including Hanseatic cities, the Holy Roman Emperor, and Eastern European rulers. Even when a political or legal decision was reached, it did not necessarily mean that the ruling was enforced in practice.

This thesis examines how much tangible impact various blockades and political decisions had, based on both secondary literature and Sound toll data. To do so, it is first necessary to provide an overview of the political developments during that time which influenced the trade of these cities.

The study is interested in the goods and quantities traded, the places of origin and destination, and trade flows year by year. The aim of this master's thesis is to analyze the trade of Narva and Tallinn with Western Europe in the second half of the 16th century. This is followed by a presentation and analysis of data based on archival sources.

The main analytical focus of the study is the extent of trade movement between Tallinn, Narva, and Western Europe: how many ships visited Tallinn and Narva during these years, and whether the number of arriving and departing ships was in balance.

The research also seeks to determine what kinds of goods, and in what quantities, were brought into Tallinn and Narva, and what goods were exported from there to Western Europe. In addition, the source material allows for insights about how much was transported in certain years, and where the goods were shipped to.

The research paper provides a summary of the political history of the trade of the cities in the second half of the 16th century and how different overlords influenced the trade in these cities. It is followed by an analysis of the quantities of trade in the cities, based on the Sound Toll Registers and the Tallinn Pound Toll Registers of 1586.

The political turmoil of the second half of the 16th century hit Tallinn and its merchant community the hardest, whereas Narva experienced more active trade than before. Tallinn's commercial decline was caused by military activity, which devastated the city's hinterland. Another reason for Tallinn's downfall was the decisions made in trade policy during that period. In 1550, Gustav Vasa ordered the construction of a port town to rival Tallinn – Helsinki – which was intended to offer Western European merchants an alternative to Tallinn. Southern Finland had traditionally been part of Tallinn's hinterland, and the founding of Helsinki threatened that connection. However, the new port town failed to achieve its intended goal and by the mid-1550s had become more of a trading partner to Tallinn than a serious competitor. In 1558, the Livonian War broke out, devastating Estonia and Livonia. The same year, the Tsar's forces conquered Narva and Tartu. At the same time, another shift occurred in trade: Tsar Ivan IV ordered Russian merchants to sail to Vyborg with their goods.

This was driven primarily by the ongoing war, which made it impossible for Russian merchants to trade in Tallinn, as well as by the peace treaty signed between Russia and Sweden in 1557, one clause of which called for reciprocal trade relations. The shift of Russia's trade hub to Vyborg had a devastating effect on Tallinn's commerce.

In 1557, 49 ships passed through the Sound from Tallinn; the next year, only eight did. Tallinn responded aggressively to Vyborg-bound trade, using privateers to attack ships sailing there from the west, as well as vessels coming from the mouth of the Neva River and Narva. Tallinn also began fighting Vyborg's trade through political means, declaring an embargo on trade between Western Europe and Vyborg.

In 1559, Tsar Ivan IV made Narva the central hub for Russia's westward transit trade. Tallinn's privateers sprang into action again. That year, Tallinn captured 16 Lübeck ships loaded with goods, sparking a conflict that reached the Holy Roman Emperor. The following year, Emperor Ferdinand I issued a response: he ruled that trade with Narva should be free and permitted, but arms were not to be delivered there. Although Lübeck achieved a legal victory, Tallinn's privateers continued to attack Lübeck's merchant ships.

In 1562, the Swedish King Erik XIV ordered his navy to patrol the Gulf of Finland. That same year, 13 captured ships were brought to Stockholm. Lübeck merchants were the first to seize the opportunity to trade via Narva. The first ships arriving from Western Europe to Narva appear in the Sound toll records only in 1564, but this does not mean that no ships sailed to Narva earlier — between 1562 and 1564, 36 ships en route from Antwerp to Narva were captured.

This illustrates that the Sound Toll Registers do not contain information about all of the westwards and vice-versa going ships, and its numbers must be viewed as minimum estimates.

In 1565, King Erik XIV ordered that ships sailing to Narva be redirected to Stockholm or Tallinn. The following year, he allowed trade in Narva under the condition that tolls be paid. Nevertheless, attacks on merchant ships continued, as it was argued that they were supplying the Russians with military goods. Polish-Lithuanian privateers also attacked Western European merchant ships, as they too sought to direct Russian trade to their own ports.

Despite all this, the large number of ships sailing to Narva indicates that regulations only had a limited impact.

In the second half of the 1560s, Narva experienced a surge in trade.

In 1567, 169 ships arrived to Narva from the Netherlands, England, France, and other locations west of the Sound. In that year alone, 5437.5 lasts of salt were shipped from Western Europe

to Narva, alongside more than 300,000 liters of wine. The following year, the number of ships arriving in Narva was 126. The vessels carried a total of 3498 lasts of salt.

At no other point during the 16th century did so many ships from the west reach Narva in a single year. By 1569, the number of incoming ships had dropped to 33.

A second wave of trade occurred in the late 1570s, peaking in 1579 with 57 ships from the west arriving in Narva.

After the city was conquered by the Swedes in 1581, imports to Narva virtually ceased. Between 1581 and 1600, only 19 ships passed through the Sound en route to Narva.

Thus, Narva's golden age of import trade in the second half of the 16th century was quite short-lived.

The most ships arrived from France — a total of 160, followed closely by 157 ships from the Netherlands.

From England and Scotland, 104 ships reached Narva during these years. In 23 cases, the port of origin is unknown.

In total, 12,532.5 lasts of salt reached Narva in the second half of the 16th century, along with large quantities of wine and textiles. Other goods imported to Narva included paper and , and foodstuffs like: herring, raisins, and figs. In addition to salt, spices imported to Narva included sugar and pepper, and smaller amounts of nutmeg, anise, and ginger. Among metals, tin and lead were imported, and among chemicals, alum and brazilin are present in the toll records.

The largest volume of goods came to Narva from the Netherlands, which alone supplied 5,133.5 lasts of salt. Paper was primarily imported from France, while wine and textiles mainly came from England.

When analyzing the quantities of goods by year, it stands out that the vast majority of imports to Narva arrived in 1567 and 1568. The only exception among the most common goods was paper, which reached Narva in the highest quantities in the period 1574–1579.

In total, 486 ships arrived in Narva from the west through the Sound during the second half of the 16th century.

Narva's export trade was somewhat more evenly distributed across time. As with imports, the highest number of ships sailing westward departed during the second half of the 1560s. In 1564, 16 ships passed through the Sound from Narva; the following year, the number increased to 48. The subsequent years saw the most active westbound export flows of the entire latter half of the 16th century: 102 ships departed in 1566, 142 in 1567, and 87 in 1568. A second wave of export activity emerged in the late 1570s, with a total of 125 ships passing through the Sound between 1574 and 1579.

The most common destinations for Narva's exports were the Netherlands, which received 210 ships, followed by France and England–Scotland with 145 and 151 ships respectively. More than 100 ships sailed to other ports west of the Sound, most notably Hamburg.

The principal export commodities were flax and animal hides. A total of 39,041 ship-pounds of flax and 245,896 animal hides were shipped westward. Narva also exported large volumes of fat and wax — 12,954.5 ship-pounds and 4,075 ship-pounds, respectively — along with 8,120 ship-pounds of hemp. Smaller quantities of rope, vegetables, pitch, tar, furs, rye, iron, iron rods, and wool were also exported.

Merchants from different countries had distinct preferences for certain commodities. Nearly half of the hemp exported to the west went to the Netherlands, while flax was shipped more extensively to England and France. French merchants were particularly active in transporting fat and wax: they accounted for half of the total exported fat and more than half of the wax. The largest volumes of flax went to England, and English ships carried more hides per vessel than any other nation.

The peak export year was 1567, during which almost half of all westbound hemp shipments took place. That year also saw the highest export volumes of flax, wax, and animal hides.

In contrast to import trade, westbound exports from Narva continued to some extent even after the Swedish conquest of the city in 1581, although the volume never again reached the heights of the 1560s and 1570s.

In 1570, the Treaty of Stettin established that trade toward Narva was permitted. In 1571, the Imperial Diet of the Holy Roman Empire held in Frankfurt on the Main prohibited the export of military supplies and the materials needed to produce them — as well as salt, grain, silver, and coins — to Russia. Despite this, nearly all ships continued to carry precious metals and other banned goods, which provided justification for the kings of Poland and Sweden to attack those vessels.

No Sound toll data survives from that time, making it difficult to study the trade that occurred. In 1573, King John III of Sweden imposed a full blockade on Narva once again, but as the Sound toll records show, trade between 1574 and 1579 remained relatively active.

After Narva came under Swedish control, its trade activity declined and remained low until 1600.

This was caused by the broader redistribution of Russian exports — goods were increasingly shipped from Arkhangelsk and through cities in Poland and Prussia. Other contributing factors included the small number of merchants in Narva, lack of capital, and high customs duties

imposed by the king. A further decisive factor was John III's 1584 decision to once again make Tallinn the Swedish kingdom's center for trade with Russia.

Tallinn had submitted itself to the protection of the Swedish king in 1561, thus becoming part of the Kingdom of Sweden. The subsequent developments in trade were broadly reflected in what was described above regarding Narva.

Since there is almost no surviving Sound toll data regarding Tallinn's imports in the second half of the 16th century, the 1586 Tallinn pound toll book serves as the main source for studying imports.

In that year, 25 ships arrived in Tallinn from Western Europe: 21 from the Netherlands, three from Hamburg, and one from France.

The main commodity imported to Tallinn was salt — 355.5 lasts and 21 barrels in total. In addition, Tallinn received 4.5 lasts and 12.5 barrels of herring, 10 barrels of honey, and 59.75 *ohms* of wine. Smaller quantities of textiles, spices, raisins, oil, and apothecary goods were also brought in.

The cargo of the ship from France included paper, nutmeg, almonds, spices, and cloth. Thus, the list of imported goods is relatively similar to that of Narva. The quantities imported to Tallinn in 1586 were larger than those to Narva in the same decade, but still smaller than Tallinn's imports before the war.

Tallinn's export activity in the late 16th century can be traced through data from the Sound Toll Registers, although in most cases this data does not include information about the specific goods carried or their volumes. Insight into the composition of exported goods, however, is available from the 1586 pound toll registers.

According to the Sound Toll Registers, between 1550 and 1580, there were only three years in which more than ten ships sailed westward from Tallinn: in 1557, 49 ships; in 1560, 15 ships; and in 1562, 23 ships. During the years when Narva's trade was flourishing, only a few ships left Tallinn for the west each year.

This situation changed in the last two decades of the century. After 1584, each year saw more than ten ships sail westward, indicating a clear correlation between the decline of Narva's westbound exports and the revival of Tallinn's export trade. Between 1590 and 1600 alone, a total of 392 ships departed from Tallinn for Western Europe.

The vast majority of these vessels sailed to the Netherlands — 492 ships in total. In contrast to Narva, very few ships from Tallinn sailed to France (2 ships) or to England and Scotland (18 ships). Another 115 ships sailed to other destinations west of the Sound, particularly Hamburg

and Helsingør. Additionally, 26 ships listed Tallinn as their home port, pointing to a certain degree of active trade conducted by local merchants.

Among all these vessels, 20 had cargo details recorded in the Sound archive. Of these, 13 were bound for England and Scotland, four for the Netherlands, two for France, and one to an unspecified destination. The most prominent export commodity was flax — these 20 ships carried a combined total of 1,508.5 ship-pounds, averaging around 75 ship-pounds per vessel, which indicates significant flax exports.

In addition to flax, the ships carried 429.5 ship-pounds of hemp, 137 lasts of rye, 191 ship-pounds of fat, 9.5 ship-pounds of wax, 22 lasts of tar, and 4,993 animal hides. All the rye was shipped aboard two vessels headed to the Netherlands.

According to the Tallinn pound toll registers, 38 ships sailed from Tallinn to Western Europe in 1586. Of these, 33 went to the Netherlands, four to Hamburg, and one to Oldenburg. No ships sailed to France or England that year. The information in the pound toll registers provides a useful indication of the margin of error in the Sound Toll Registers, which recorded only 22 ships as having sailed west from Tallinn in that same year. It is likely that the remaining 16 ships stopped in ports such as Riga, Danzig, or elsewhere after leaving Tallinn and were therefore recorded in the Sound as arriving from those locations instead.

The most exported commodity from Tallinn to the west in 1586 was rye, with 855 lasts shipped. Also 515 ship-pounds of hemp, 263.75 ship-pounds of flax, and 46 lasts of tar were exported. Smaller quantities of other goods were also exported, including barley, butter, animal hides, animal feed, gloves, fat, wax, nuts, medicinal herbs and ship rope. Thus, rye was the most important export commodity that year.

One interesting point is that in 1586, each ship carried on average only 7 ship-pounds of flax, whereas among the ships recorded in the Sound, the average was 75 ship-pounds per vessel. Additionally, nearly twice as much hemp as flax was exported from Tallinn in 1586, which also contrasts with the sparse Sound toll data.

A likely explanation for this difference lies in destination markets: in 1586, nearly all ships from Tallinn sailed to the Netherlands, where merchants were especially interested in grain and hemp. This trend is also evident in Narva's export data. By contrast, among the twenty ships listed in the Sound, most were headed to England, where merchants were more interested in flax — again consistent with Narva's export records.

While it is not possible to draw a fully comprehensive or perfectly accurate picture of Tallinn's trade in the second half of the 16th century from these numbers alone, they do provide a general impression.

Moreover, the data's reliability is enforced by the fact that most of Tallinn's exports in the late 16th century went to the Netherlands, which aligns with the picture presented by the year 1586.

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Joosep Markus Pild,

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose „Narva ja Tallinna kaubandus Lääne-Euroopaga aastatel 1550-1600 Öresundi tolliarhiivi ja Tallinna naelatolliraamatute andmetel,“ mille juhendaja on kaasprofessor Enn Küng, reprodutseerimiseks eesmärgiga seda säilitada, sealhulgas lisada digitaalarhiivi DSpace kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.
2. Annan Tartu Ülikoolile loa teha punktis 1 nimetatud teos üldsusele kättesaadavaks Tartu Ülikooli veebikeskkonna, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace kaudu Creative Commons'i litsentsiga CC BY NC ND 4.0, mis lubab autorile viidates teost reprodutseerida, levitada ja üldsusele suunata ning keelab luua tuletatud teost ja kasutada teost ärieesmärgil, kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.
3. Olen teadlik, et punktides 1 ja 2 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
4. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.

Joosep Markus Pild

10.05.2025