

H. SEPP

Arvutamine

Arvut

EESTI KAUBANDUS JA LINNAD KESKAJAL



AKADEEMILISE KOOPERATIIVI KIRJASTUS
TARTU, 1937

III. Kaubandus ja linnad keskajal.

Eesti asend Lääne- ja Ida-Euroopa vahelises kaubanduses.

Eesti ala geopoliitiline asend on üldiselt soodus Lääne- ja Ida-Euroopa vahelises transiitkaubanduses. Eriti soodus oli ta XII sajandi lõppkümnendist alates, kui Põhja- ja osalt Kesk-Vene kaubandus oli keskendatud tolleaegse Ida-Euroopa peaväljaveoartiklitega Novgorodi kui pealaokohta ja siis Pihkvasse kui abilaokohta või transiitkohta sakslaste ja venelaste vaheliseks kauplemiseks Novgorodiga. Et kaubanduse vahendus XIV ja XV sajandil oli peamiselt Hansa käes, mõjustas see tugevasti Hansa ja Vene kaubanduse juhtimist meie linnade kaudu. Meie tähtsamaist transiitsadamaist, esmajärjekorras Tallinnast kulgesid läbi kaubad Uurali mägedest kuni kauge Lissabonini edelas.

Eesti ala oli siis sidemes nn. Euroopa Atlandi poolmikuga. Lääne-Euroopa jaguneb majanduslikult kahte poolmikku, Vahemere ja Atlandi poolmikku, mida eraldavad üksteisest mäed: Karpaatid, Alpid, Prantsuse Keskmäestik jne. Kliimalised, maapinna jne. tingimused olid soodsamad ja ühtlasemad Vahemere poolmikul, kus moodustusid varemini ka kultuurriigid ja säärane poliitilise võimu kehastus nagu Rooma riik. Vahemere poolmik hakkas eriti juba Rooma ajal soodustama majandus- ja riiklikultuurilist arengut Atlandi poolmiku edela- ja lääneosas: Hispaanias, Gallias, Lõuna-Inglismaal ja Lääne-Saksamaal, mis majandusliku arengu poolest XII sajandil oli tugevasti arenenum kui praegune Saksa kirdeosas. Üldiselt on kultuur Atlandi läänepoolmikus vanem kui kirdeosas. Pika aja jooksul andis Atlandi kirdeosa väljaveoks peamiselt tooraineid, lääneosa aga fabrikaate, maitseaineid jne. Aegapidi nihkus siis Lääne-Euroopa majanduselu raskusjoon Vahemerelt Atlandi ooke-

ani ja sellega seoses olevate merede piirkonda. Alul toimus siin liiklemine peamiselt perpendikulaarselt, näit. mandrilt Inglismaale, Saksa rannikult Norrasse jne., mitte aga Atlandi poolmiku ida- ja lääneosa vahel kaugemas ulatuses. Pikapeale arenes aga ka horisontaalne kaubanduslik läbikäimine, s. o. idast läände suunduv kaubaliiklus. Seda liiklemist olid arendanud friisid, viikingid, kuid õige oluliselt aitas hiljemini kaasa Hansa linnade liit. Praegu leiduvad majanduslikud suurvõimud ja majanduslikult tähtsamad maailmalinnad just Atlandi poolmikul.

Hansa ja kaubanduse suundumine Ida-Euroopasse.

Sõna „hansa“ esineb germaani keeles mitmel kujul, tähendades kogu, hulka, hulka võõrsil jne. mõistet. Juba XII sajandil liitusid saksa kaupmehed võõrsil oma huvide kaitseks „hansadeks“, s. o. seltsinguiks, gildideks jne. Saksa enese territooriumil moodustasid XIII sajandil oma huvide kaitseks maahärrade vastu üksikud linnade rühmad (Reini, Westfaali, Wendi rühmad). Lõplikuma kuju omandas nn. Saksa hansalinnade liit alles XIV sajandi teisel poolel. Hansa liitu kuulusid peamiselt Ala-Saksa ning Reini-äärsed linnad, järelikult koosnes Hansa liit neist linnadest, mille kaubandus oli seotud peaaegu eranditult Atlandi poolmikuga. Hansalinnade liit kui niisugune ei omanud aga põhikorda, nagu see üldse oli iseloomulik keskaegseile oludele.

Hansa kaubanduse organiseerimisel oli nii siis suur tähtsus poliitilistel olukordadel Saksamaal ja kaupmeeste seltsingute ning linnade-liitude kujunemisel ja nende järk-järgulisel arengul nn. Saksa linnade Hansaks, mis liit sai oma olulise kuju XIV sajandi keskel ja mis Saksa alal ühendas Põhja-Saksa linnu, kuid kuhu kuulus ka enamik meie linnu. Hansa kaubanduse arenemisel on tähtsust nii üksikutel linnadel kui ka nende liitudel ja üksikutel, suundade järgi kujunenud kaupmeeskondadel. Näit. kauples kõige pealt Londoniga Köln, kuid XIII sajandi teisel poolel surusid siin läbi Hamburg ja Ida-Saksa linnad eesotsas Lüübekiga ja London-Kölni gildi saal kujunes Saksa gildi saaliks; ka arendasid need linnad kaubandust Skandinaaviaga, kui Saksa-Vene kaubanduse vahendajaks sai nn. Saksa ühiskaupmeeskond (*mercator communis Teutonicus*), vahendamise peakeskusega Ojamaal, Visbys. Ühiskaupmeeskonna nimetus viitab sellele, et need Saksa kaupmehed, kes tegelesid idakaubandusega, olid pärit mitmest Saksa linnast, peamiselt Lääne-

Saksamaalt, mis siis majanduslikkude traditsioonide poolest oli enam arenenud Ida-Saksamaast. Kuid juba alguses kujuneb tähtsaks ja hiljemini mõõtuandvaks Lüübek, mis asubki Hansa liidu etteotsa, osutades ühes seega ka Läänemere tähtsusele Hansa kaubanduses. Juba siis, kui Hansa-Vene kaubandust juhtis ühiskaupmeeskond, seoti Hansa kaubanduse piirkonnaga Novgorod ja Pihkva ühes nende tagamaadega, Polotsk Väina jõel ja Smolensk Dnepri jõe ääres ja muud alad.

Saksa kaupmeeste huvi tõus Ida-Euroopa kaubanduse vastu hakkas elavnema XII sajandi teisel poolel. Enne hansalasi olid siin tugevasti teed rajanud viikingid, eriti VIII sajandist peale. Viikingite hulgas olid huvitunud vene kaubandusest eriti praeguste rootslaste esiisad. Viikingikaubanduse elavuse tunnistuseks Novgorodis on gootide kaubakoda (farmanna gårdr), millest on andmeid juba XI sajandi algusest. Igatahes olid need viikingid, kes olid äratanud sakslastes huvi idakaubanduse piirkondade ja kaubaartiklite tähtsuse vastu. Kui viikingite ajajärgul Rootsi idakaubanduses olid osalt üksteisele järgnedes, osalt aga rööbiti etendanud osa Birka, Sigtuna ja Ojamaa, siis jäi Hansa idakaubanduse teel loomulikuks peajaamaks ja vahendajaks Ojamaa, peamiselt just oma soodsa geograafilise asendi tõttu. Seega omab Ojamaa rahvusvahelise kaubanduse arendamisel Atlandi poolmiku idaosas väga suurt tähtsust. Ojamaa tähtsust rõhutab juba seegi, et Saksi hertsog Heinrich Lõvi sõlmis Rootsiiga 1161. a. vastastikuse soodustuslepingu, lüübeklastele Ojamaal ja ojamaalastele Lüübekis, millega ta muidugi püüdis arendada oma hertsogkonna huvides Lüübeki majanduslikku tõusu, kuid ühes seega rajada teed Saksa idakaubanduse arendamisel. Saksa idakolonisatsiooni arenedes Läänemere lõunarannikul, eriti 1150—1250, omab vanim Saksa linn Läänemere rannikul Lüübek üha suuremat tähtsust ja saab keskeuroopaliiku kaubandusliku kultuuri rakendajaks Läänemere piirkonnas.

Kuid esialgu on suur tähtsus veel Ojamaal ja see etendab, eriti XII sajandi teisel poolel, Saksa-Vene kaubanduses domineerivat osa. Osa saksa kaupmehi sooritab siia kaubareise, teine osa aga jääb siia püsivamalt peatuma, et siit kui lähemast peatuspunktist suuremate tulemustega arendada oma kaubanduslikke suhteid Idaga. Allikates ja uurimustes tehakse vahet alaliselt Ojamaal elavate ja ajutiselt Ojamaal viibivate kaupmeeste vahel. Esimesi nimetatakse Ojamaal käijaiks, teisi Ojamaal viibivaiks sakslasiks. Ida-Euroopa kaubanduskultuuri rakkimise, eriti moodsama linnanduse arendamise seisukohalt omab siin peatähtsust teine rühm, ja nimelt Ojamaal viibivad

sakslased. Just viimaste tõttu areneb seal Visby terve rea kaubanduskohtade hulgast esikohale juba XII sajandi teisel poolel, kuigi Ojamaa linlikku kogukonda kuulub ka rootslasi, ojamaalasi. Ojamaa saksa ühiskaupmeeskonnal on suuri teeneid piiskop Alberti sõjalisele ettevõttele Liivimaal, sest et nad igapidi juba oma kaubanduslikkudes huvides toetasid piiskop Alberti sõjalist teotsemist. Kui Albert rajab Riia linna, rakib ta sinna esialgse linnaõigusena nn. Ojamaa õiguse. Esialgu jätkub peale Visby sakslaste ka rootslaste kaubandamine idaturgudel, millega neid seovad traditsioonid ja suured majanduslikud huvid. Nad on loonud pidevaid sidemeid Läänemere idaranniku rahvastega, eriti eestlastega (esijoones saarte ja ranniku eestlastega), püüdes ka siis veel, kui Visby sakslased olid toetanud piiskop Alberti sõjalisi üritusi, säilitada rahulikke kaubanduslikke sidemeid eestlastega. Kuid sellest ajast peale algab võistlus Ojamaa (eeskätt muidugi Visby) ning Lüübeki vahel, mis annab Lüübekile hiljemini suuri tulemusi, eriti siis, kui linnad idakaubanduse juhtimise ühiskaupmeeskonna käest endi kätte haaravad. See oli XIII sajandi teise poole alguses. Kuid Lüübeki võit polnud siiski lõplik, sest tulid vahele poliitilised ja osalt sotsiaalsedki sündmused, mis raskendasid Lüübekil idakaubanduse juhtimist. Samuti olid need peamiselt poliitilised olukorrad, mis sundisid XIV, eriti aga XV sajandil Lüübekit tahes-tahtmata tunnustama Liivimaa linnade osa Hansa ja Vene kaubanduses.

Lääne-Hansa ja Liivimaa linnade idakaubanduse poliitika.

Linnanduse ja kaubanduse organiseerimisel Ida-Saksamaal, Põhja- ja Ida-Euroopas sai väga suureks mõjuriks Lüübek, osalt kui vanim Saksa linn Läänemere ääres, kust edasi kulgesid suurel arvul Saksa kaupmehed, ristisõdijad jne., osalt soodustas teda tema geograafiline asend Lääne ja Ida vahelises kaubanduses ja osalt ka see, et Lüübeki linna õigus levis mereäärsetes Saksa idalinnades ja Preisis, merilinnas Tallinnas ja teistes Põhja-Eesti linnades.

Ka Riia linna õigus sisaldab oluliselt Lüübeki linna õiguse ilmet. Lüübeki enese õigus ja kaubanduslikud traditsioonid said alguse Lääne-Saksamaalt, kust vilunud kaupmehi siirdus Lüübekisse, tuues kaasa kogemusi kauplemises jne. Lüübeki mõjuvõim Hansa kaubanduse arendamisel oli silmapaistvalt välja arenenud juba XIII sajandi keskel, kuid enne seda oli tal mitmeid raskeid katsumisi nii XII sa-

jandi lõpul kui ka järgmise sajandi alul, kui Taani suurvõim Lääne-merest lõuna poole edasi tungis, saades eriti kardetavaks Valdemar II ajal. Kuid kui Valdemar II võim murti Põhja-Saksamaal vürstide ja linnade koostöös, oli Lüübeki mõjuvõimu arenemisele pandud tugevam alus, seda enam, et ta oli saanud endale riigilinna õigused (1226). Sisesõdade tõttu lõhestatud Taani võim, mis on ikka olnud nii kardetav peamiselt oma asendi tõttu hansalinnadele, võis aga uuesti asuda ekspansioonile XIV sajandi esimesel aastakümnel Eerik Menvedi ajal. Tulemuseks oli Lüübeki sattumine Taani alla 1307. a., vabanedes sellest alles Eerik Menvedi surma järel (1319). Lüübekile ja teistele hansalinnadele sai ähvardavaks veel Taani kuningas Valdemar IV Atterdag, kes vallutas 1361. a. Visby ja võitis ka hansalinnade laevastiku 1362. a., kuid Kölni konföderatsiooniga liitunud linnad (1367. a.) löid põhjalikult Valdemari, Skåne ja Kopenhaagen vallutati ja Stralsundis tehti (1370) hansalinnadele soodus rahu viieteistkümneks aastaks. Rahu kasutasid hansalased selleks, et inglasi ja hollandlasi välja tõrjuda heeringapüügilt Skånes, kes selle järel oma oskusi heeringapüügis hakkasid kasutama Põhjameres ja Atlandil; pealegi otsisid inglased nüüd agaramalt sidemeid Danzigiga, vahetades seal oma kaupu Preisi-Poola kaupade vastu, tuues sinna kalevit ning heeringaid ja saades vastu vilja. Seega olid inglased astunud otsesesse ühendusse Ida-Euroopaga.

Seoses Lüübeki ja Põhja-Saksa linnade mõjuvõimu arenguga muutus ka Novgorodi kontori valitsemise juhtimine. Alul oli see Saksa ühiskaupmeeskonna käes, kuid juba kolmanda kaubalepingu läbirääkimiste ajal (Hansa projekt 1268 ja Vene vastuprojekt 1269) olid peategureiks linnad. Sajandi lõpul haaras Lüübek teiste hansalinnade abiga kontori valitsemise Visbylt, olles sunnitud aga XIV sajandi esimesel poolel Visbyle järele andma. Visby ja Ojamaa allutamine Taanile ja Visby rüüstamine tõstis jällegi Lüübeki mõjuvõimu kontori valitsemisel. See avaldus kontorile põhimäärustikkude, vanameeste, preestrite jne. andmises. Ojamaa sattumine Taani kätte ja see asjaolu, et Lüübekil ja teistel Lääne-Hansa linnadel Lääne-mere, osalt ka Põhjamere ääres tuli võidelda Valdemar IV-ga, aitab omalt poolt kaasa, et Liivimaa linnad oma huvide kohaselt tihedamalt liituvad nii Novgorodis kui ka Brügges, saades õiguse osa võtta Novgorodi kontori valitsemisest (1361—1363). Kuid esialgu segasid neid kaubanduslikult rasked ajad ja sõjaline terav vahekord Vana-Liivimaa ja Pihkva vahel. Eriti terav oli kaubanduse-vaen 1385 kuni 1392, s. o. Nieburi rahuni. Sellest peale algab ajastu, kus kontori

valitsemine järk-järgult läheb ikka enam ja enam Liivimaa linnade Tallinna ja Tartu, eeskätt viimase kui Novgorodile ja Pihkvale lähema ja Liivimaa kesksema transiidilinna kätte.

Hansa juhtiv linn Lüübek ja ka Visby ei tahtnud meeleldi leppida uue olukorraga, kuid olud sundisid neid järeleandmisele. Pealegi algasid Visbyle segased ajad: 1398. a. vallutas linna Saksa ordu kõrgmeister Konrad von Jungingen. Lüübekis tekkisid XV sajandi alguses õige teravad sotsiaalse ilmega siserahutused, mis segasid tema tegelemist Novgorodi kontori asjadega. Ka osutus, et Novgorodi kontori valitsemine ja Hansa idakaubanduse reguleerimine kaugest Lüübekist läks raskeks. See oli eriti tülikas seetõttu, et vastastikune vaenlus venelaste ja hansalaste vahel jätkus sajandi esimestel aastakümnetel, merel tegid aga liiklemise raskeks oma röövimistega nn. vitaalivennad. Nähtavasti ei mõjunud kuigi soodsalt seegi asjaolu, et Saksa ordu sai Tannenbergi lahingus 1410. a. lüüa Poolalt-Leedult, venelased ei teinud aga niikuinii vahet hansalaste ja välismaalaste, ordu jne. vahel. Kõige selle tõttu läksid venelased tõrksamaks. Säärases olukorras oli muidugi lähemal asetsevatel Liivimaa linnadel Novgorodi kontoris kergem juhtivalt teotseda. Kuid tahes-tahtmata tuli neil arvestada ka Liivi ordu võimu, kes korduvalt oli Pihkvaga, osalt ka Novgorodiga sõjajalal, nii et kauplemise vahekordi hakkasid tunduvalt tülitama poliitilised vahekorrad. Kuid poliitiliste vahekordade tähtsus tõuseb siiski suuremaks alles sajandi lõpul, kui Vene kaubanduse juhtimine politiseerub Moskva mõjuvõimu edasitungiga loodesuunas ja kaasa toob kontori sulgemise 1494. a. Poliitilised vahekorrad Vana-Liivimaa võimude vahel ühelt poolt ja Vene võimude vahel (Novgorodi ja Pihkvaga) teiselt poolt olid seni üsna tugevasti mõjutanud Hansa-Vene kaubandussuhteid, olgugi et Hansa kaupmeeste eesmärgiks oli kaubandust hoida võimalikult vabana poliitilistest vahekordadest Liivimaa, Novgorodi ja Pihkva vahel. Juba kolmanda kaubalepingu sõlmimisel tuli kaupmeeskonnal ja linnadel arvestada ordu vahekorda Novgorodi ja Pihkvaga. Ka hiljemini on sageli tulnud kaubarahu siduda maarahuga, mida Liivimaa võimud, maahärrad, sõlmisid venelastega eriti just XV sajandi teisel poolel.

See kriis, mis algas 1494. a., ei lakanud hiljemini. Aastad enne Plettenbergi sõdasid olid ärevad. Ka Plettenbergi sõdade perioodile järgnes terav kriis kaubandussuhete arendamisel, kus tõsisemalt kerkis päevakorrale laokohtade toomine Venest Liivimaale, et arendada kuidagi soodsamalt kaubandust. Pinevus kestis 1514. a-ni, mil Nov-

gorodi kontor uuesti avati. Kuid see oli ainult endise kontori vari ja suikus surmale juba 1521. a. kui Hansa ühissettevõtte, ja Hansa-Vene kaubanduses hakkasid endisest veel enam silmapaistvamalt osa etendama Liivimaa linnad. Lõhe Vene ja Hansa vahel oli eriti raskesti tabanud Tartut ja Tallinna. Viimase peale olid venelased eriti vihased Vene alamate surmamõistmise pärast XV saj. lõpul. Tallinnale ja Tartule oli juba XV saj. kujunenud tugevaks võistlejaks Narva, seda enam, et Narva, mitte kuuludes Hansa liitu, oli vaba mitmesuguseist maksustamistest, mida peale pandi hansalinnadele, nagu naeltoll jne. Narvat kui ordulinna oli juba enne soodustanud ordumeister ja Narvat laokohana hakkasid esialgu peale Plettenbergi sõdasid eelistama ka vene võimukandjad, näit. Ivangorodi asehaldur. Sellele lisaks tuli veel, et kaupmehed hakkasid eelistama otsest teed Pärnust Narva, selle asemel et sinna minna endiselt Tartu kaudu. Selle tee üle kaevati korduvalt (1501, 1504 ja 1506). Tartu tegi mis võis, et oma positsiooni vene kaubanduses alal hoida, pidades silmas ka Novgorodi kaubakoja taasavamist. Tõeliselt ei omanud kontor enam kuigi suurt tähtsust. Tähtis Tallinnale ja Narvale oli aga see, et Liivimaa linnad sõlmisid 1522. a. venelastega eralepingu, millega surmasid Moskva kaubanduspoliitika Hansa kaupmeeste eesõiguste vastases kalduvuses. Linnadel õnnestus ka ära hoida seda, et ei võetaks vastu Plettenbergi ettepanekut, mille järgi Narva pidi saama vene kaubanduse laokohaks ja et nüüd venelastel lubati vabalt kaubelda nii Tartus kui Narvas. Tartu monopoliseeris oma soodsa asendi tõttu veel enam Pihkva kaubanduse. Ja kui Pihkvas ei suudetud järgnevail aastakümneil asutada Hansa kontorit, siis oli see küll vististi Tartu huvides. Ka näis see neil aastakümneil olevat Liivimaa linnade huvides, et ei elustatud enam Novgorodi Hansa kontorit. Liivimaa linnades teostati nüüd põhimõtet, et võõras ärgu kaubelgu võõraga. Väga halastamatult see põhimõte, mis 1437. a. oli Riia linna poolt Hansasse mittekuuluvate hollandlaste vastu kehtima pandud, võeti Liivimaa linnade poolt 1516. a. kasutusele hansalaste vastu. See aga tekitas läänehansalastes pahameelt. Et venelasi mitte nende kitsendustega ära pahandada, tuli nende vastu Liivimaal olla vastutulelikum ja teha neile oma müüride vahel kaubanduses veelgi soodustusi. Lääne-Hansa ärapahandamine aga mõjustas Lääne-Hansa isoleerimist Venega kaubanduspoliitilises suhtlemises ja Lääne-Hansa huvi vähenemist Liivimaa iseseisvuse säilitamiseks. Lääne-Hansa huvi vähenemine tuli üsna ilmsesti esile, kui Liivimaad tabas Vene pealetung 1558. a.

Liivimaa linnade endigi vahel oli Vene tagamaa pärast hõõrdumisi, ja nimelt Tallinna ja Narva vahel XVI sajandil. Põhjuseks oli see, et tallinlased harrastasid elavaid kaubandussuhteid Ivangorodiga, mis muidugi oli Narvale suureks kahjuks. Venelased ise püüdsid Ivangorodi osa laopaigana tõsta Hansa-Vene kaubanduses.

Hansa-Vene kaubanduse arengus võime siis juhtimise seisukohast teha vahet kolme perioodi vahel ja nimelt: 1) 1189—1268/69 juhtisid Hansa-Vene Novgorodi kaubandust saksa ühiskaupmehed, asukohaga Ojamaal Visbys, 2) 1268/69—1392 (Nieburi rahu) oli juhtimine vaheldumisi Lüübeki või Visby või mõlema käes, kusjuures XIV sajandi 60-ndatest aastatest hakkas tunduvalt tõusma Liivimaa linnade osa, ja 3) periood, mis algas 1392. aastast ja kestis Liivimaa kokkuvarisemiseni XVI saj. keskel, faas, kus Hansa-Vene kaubanduse juhtimine oli Liivimaa linnade käes. Õigem oleks seda perioodi veel jagada kahte erifaasi ja nimelt kontori sulgemiseni ja sellele järgnevasse ajastusse, kui kontor ühissetevõttena ei etendanud enam osa ja Liivimaa linnad omandasid Hansa-Vene kaubanduses laokohtadena endistest suurema tähtsuse. Jõudes viimasesse faasi, polnud saksa kaupmeestel enam tegu Novgorodi ja Pihkvaga kui iseseisva poliitilise ja kaubandusliku võimuga, kes sidus poliitilisi sihte kõige tugevamini kaubanduslike huvidega. Liivimaa majanduslikus tootmises tõuseb sel ajastul teravilja tootmine, millega luuakse tugev eeldus uue kaubandusvõimu sissetungiks Baltikumi ruumi ja nimelt hollandlastele. Ida-Baltikumi teravilja transportijaiks saavad hollandlased ja see kahandab veel enam Hansa osatähtsust Atlandi poolmiku kaubanduslikus liiklemises. Uus joon Baltikumi kaubanduses pidi ühes teiste nähtustega, nagu maakaitse nõuded, elustandard jne., andma teatava suuna siinsele majanduslikule arengule ja seega siis mõjustama ka siinset sotsiaal-majanduslikku struktuuri.

Hansal kui niisugusel puudus küll konstitutsioon, kuid teatav ühiskondlik viis oli siiski olemas. Üldisi Hansa asju lahendasid nn. Hansa päevad. Hansa päevade kokkukutsumine ja nende juhtimine oli tähtsama hansalinna Lüübeki käes. Lüübeki mõju oli Hansa õitsengu ajal nii suur, et ta juba omal käel võis tarbe korral otsustada ja lahendada Hansa üldisi asju, kusjuures Lüübeki tegevuse üle jäi Hansa päevadele siiski kontrollimisõigus. Vahel otsustas idakaubanduse küsimusi ka nn. Vendi linnade rühm, kuhu teiste hulgas kuulusid tähtsamate linnadena Lüübek ise ja Hamburg. Liivimaa linnade mõjuvõimu tõusuga Novgorodi kontori valitsemisel hakka-

vad ikka enam ja enam Hansa-Vene ja eriti Novgorodi kontori kaubanduspoliitikat juhtima Liivimaa linnadepäevad. Neid peeti hari-likult enne või peale üldisi Hansa päevi. Saades alguse XIV sajandi keskel, tõusis nende tähtsus eriti XV sajandil, kui Novgorodi kontori valitsemine läks Liivimaa linnade kontrolli alla. Linnadepäevadel oli kõige suurem mõju siinsetel transiitlinnadel, sest sageli moodustasid Liivimaa linnadepäevadel tähtsama päevakorrapunkti transiidi-küsimused. Hiljemini, XV sajandil, põhjustasid korduvalt linnade-päevade kokkutulekut Novgorodi kontori asjad ja segane olukord. Hansa-Vene kaubanduses tuli avaldada venelastele survet kaupade keeluga (eriti soola suhtes), mis keeldusid pani peale ka ordu. Sageli ei ühinenud linnad, eriti Liivimaa hansalinnad ja Narva, kaubandus-keeldude asjus. Päevade juhtimisel etendasid Riia kui vanema linna kõrval suurt osa Tartu ja Tallinn, kuna teistel linnadel peale Pärnu polnud palju kaasa rääkida ja üldiselt muutusidki Liivimaa linnade-päevad väheste linnade koosolekuiks. Linnadepäevadel, kus püüti kokkukõlastada kaubanduspoliitika jne. põletavamaid päevaküsimusi ja jõuda ühistele seisukohtadele, ühinesid väiksemad linnad, nagu Pärnu ja Viljandi, transiitkaubanduse küsimustes Tartuga.

Puhtteoreetiliselt kuulusid Liivimaa linnadepäevade otsused üldistele Hansa päevadele lõplikkude seisukohtade võtmiseks, kuid tegelik elu nõudis, eriti XV sajandil, sageli iseseisvamat ja kiiremat toimimist. Seepärast toimisidki Vana-Liivimaa linnad ikka enam ja enam omapead Novgorodi kontori asjadega, kuulutasid välja kaubandussulgusid, lõpetasid neid, käsitlesid Narva (kes ei kuulunud hansalinnade hulka) kauplemisõigusi kaubandussulgude ajal vene-lastega jne., teostasid, ühe sõnaga, Hansa idakaubanduse poliitikat kogu ulatuses. Pärast Stralsundi linnadepäeva 1442. a. muutus Novgorodi kontor nagu mingiks Liivimaa linnade, eeskätt Tartu filiaaliks. Kuid Novgorodi kontori osatähtsus Hansa-Vene transiidis hakkas siis juba tagurpidi minema: kontoris käijate arv vähenes ja jäme ots läks ikka enam ja enam liivimaalaste kätte. Üldiselt kehve-nes kontori seisukord, mis soodustas kontori juhtimise üleminekut Tartule, ilma milleta kontoris ei saanud iseseisvamaid otsuseid teha; ka kontori põhimäärustikke, kassavõtmeid, pitsatit jne. hakati Tartus hoidma.

Üldiselt oli siiski Novgorodi kontorile kaubanduspoliitiliselt Tal-linn tähtsam kui Tartu. Tallinn oli mereteel edasisõidu peatuspunkt või sissesõidusadam ja maateede tähtis alguspunkt. Kui näiteks venelased püüdsid Novgorodis Hansa kaupade hindu alla suruda sel-

lega, et nad midagi ei ostnud talvel sinnasõitnud võõrastelt (nn. talvesõitjailt) ja jäid ootama suvesõitjaid, et siis kaupade suure pakumise tõttu tekitada hinnalangust, teatas sellest kontor Tallinna, et seal ei lastaks suvesõitjaid enne edasi, kui talvesõitjad oma kaubad on ära müünud. Hansal oli veel teisigi kaubanduspoliitilisi surveabinõusid, nagu näiteks sulud, s. o. kaubandusliku liiklemise seismapanek. Sellest ei pidanud sageli kinni Liivimaa linnad ise. Raske oli kaubandussulgudega kaasa kiskuda Narvat, kes ei kuulunud hansalinnade liitu ja keda toetas tema püüdlustes linna isand, ordu. Narva võistles eriti XV sajandil Tallinnaga. Kuigi Narva linna tekkimisel oli Tallinnal suuri teeneid, olid majandus-egoistlikud püüdlused traditsioonidest tugevamad. Üsna tülikaks kippus saama samal sajandil Soome linn Viiburi, kes oma soodsa asendi tõttu veeteedel soovis saada Novgorodi kontori kasutamisel osaõigust, kuid tõrjuti Hansa poolt tagasi, nagu ka Hansa, eriti Liivimaa linnad olid XIV sajandi lõpul tagasi surunud Novgorodi kontori valitsemis- ja kasutamiseõiguse taotlemises Preisi linnu. Ka kasutas Hansa mitmesuguseid kaubandustehnilisi võtteid (allpool kuuleme neist lähemalt) oma monopolistiseisundi kindlustamiseks Novgorodis. Hansale oli tema hiilgeajal tähtsaks kaubanduspoliitiliseks vahendiks teedekasutamise õiguse kontrollimine, nende monopoliseerimise püüe, mis oli tugevasti seoses sellega, et püüti teede enese käes pidamisega monopoliseerida ainult hansalastele kontoris käimist.

Kaubateed ja -liiklus.

Kaubateede kujunemisel itta olid mõõtuandvamateks teguriteks need kaubanduse lõpp-punktid, kuhu suundusid kaupmehed: sääras- teks olid Põhja-Venes Novgorod, Pihkva ja Väina ning Dnepri jõe ülemjooksul asetsevad kaubalinnad Smolensk, Polotsk jt., sest nende asetus oli tingitud veeteede ja kaubandusliikude tagamaade soodsu- sest. Juba XII sajandi teisel poolel, kui Lääne- ja Ida-Euroopa vahe- line kaubanduslik läbikäimine elavnes, olid Eesti ala seisukohast tähtsad kaubanduskeskused Novgorod ja Pihkva. Nende kaubandus- likkude keskustega, eeskätt muidugi Novgorodiga sideme pidamiseks kasutati vanemal ajal just veeteed — teed, mis Läänemerelt viis Väina jõe või Soome lahest Neeva jõe kaudu Ilmjärve-äärsesse Nov- gorodi. Aegapidi Saksa võimu ekspansiooni laienedes hakati Liivi- maal kasutama ka maateed, kuid see võis toimuda õieti alles selle järel, kui maa oli allutatud. Maateede peamisteks algpunktideks olid

Tallinn ja Riia. Üks tee kulges Riiaist Novgorodisse piki Väina jõge Polotskini, minnes sealt Velikije Luki kaudu Lovati jõe, sealt Ilmjärve kaudu Novgorodisse. See tee oli küll kindlam ja julgem, kuid pikkuse tõttu siiski vähem soodus kui teised lühemad. Riia ja Novgorodi ühendajaks oli veel tee Riia—Võnnu—Vastseliina (Tartut rii-vamata) ja Pihkva kaudu Novgorodisse. Seda teed kasutasid ka sakslased juba enne Riia asutamist. Kolmas tee läks Riiaist Tartu ja Pihkva kaudu Novgorodisse. Tartus ühines see tee Tallinnast Tartu kaudu Pihkvasse ja Novgorodisse kulgevate teedega. Seepärast oli Tartu ja Pihkva ning Novgorodi vahel väga vilgas liiklemine. Kuid Riiaist pääseti Novgorodisse ka Narva kaudu, kusjuures Riia ja Narva vahemaa läbiti kas maitsi või osalt veeteed kaudu. Hiljemini kasutati Riiaist Pihkvasse kaubateed ordule kuuluva Alulinna kaudu, kuid XVI sajandil püüti seda teed linnade poolt sulgeda. Võrdlemisi vähe kasutati veeteed Riiaist Pärnusse, sealt Pärnu jõge (mis tol ajal kandis Emajõe nime) ja Emajõe mööda Tartu kaudu Pihkvasse ja Novgorodisse.

Aegapidi vähenes Riia osatähtsus Novgorodi-Pihkva kaubanduses ning esikoha omandasid seal kauplemises Tartu ja Tallinn, hiljemini ka Narva, viimane eriti XV sajandil. Juba XIII sajandi keskelt peale tuleb Tallinna pidada Hansa-Novgorodi kaubanduses peamiseks sissesõidusadamaks. Tallinnast algas siis teine suur liiklemis-suund Hansa ja Novgorodi vahel. Siit kulgesid edasi maa- ja mereteed. Osa maa- ja veeteid viis Tallinnast Tartu kaudu Pihkvasse ja Novgorodisse, osa aga Soome lahe, Neeva jõe, Laadoga järve, Olhava jõe ja Ilmjärve kaudu Novgorodisse; ka Narva kaudu sõideti Novgorodisse, kasutades osalt maa-, osalt veeteed. Tallinnast kulgesid kaks maateed Tartu: 1) Kiviloo—Paide ja 2) Kiviloo—Rakvere kaudu, veeteed Narva kaudu, kulgedes mööda Narva jõge Peipsi järvele ja sealt Emajõe pidi Tartu. Tallinnast pääseti Narva kas veeteed pidi piki rannikut või jälle mööda maateed Rakvere kaudu. Narvast mindi edasi Novgorodisse mööda vadjalaste maa-ala, piki Soome lahe lõunarannikut ja Neeva jõe kallast, Laadoga lõunarannikut, Olhava jõe kallast või jälle Luuga jõe ja sealt edasi Novgorodisse. Osa mainitud teedest olid võrdlemisi vanad ja olid kasutusel ka sõjateedena peale-tungidel läänest itta ja ümberpöördult.

Liiklemist Liivimaad läbivatel ja sellest mööda kulgevatel teedel reguleeris Hansa. 1346. a. määruse järgi oli hansalastele Liivimaa sissesõidusadamatena lubatud ainult Tallinn, Pärnu ja Riia, kusjuures Pärnu osatähtsus transiidis aegapidi langes ja ta kujunes

XV sajandil Liivimaa sisse- ja väljaveosadamaks. Talvesõitu üle jää Saaremaale ei sallitud. Ka oldi selle vastu, kui XIV sajandi teisel poolel Preisi linnad tahtsid kasutada maateed Kuramaa kaudu, minnes oma kaupadega Novgorodisse. Nii oldi sellegi vastu, et kaubandus-sulgude korral oleks kasutatud teed Venesse Viiburi kaudu. Igatahes oli Hansa püüdeks tema õitsengu ajal monopoliseerida ainult hansalastele Venesse viivaid kaubateid ja kontrollida rahvusi, kes neid teid oleksid kasutanud. Kui hollandlased XV sajandil hakkasid transportima Hansa kaupu Liivimaa linnade nõusolekul Liivimaa sadamaisse, ei lasknud need sealt hollandlasi edasi. XV sajandil tekib Liivimaa linnadel tendents osaliselt sulgeda läänehansalastele siinsest sadamatest edasisõitu, nagu seda tegi Riia Väina jõel edasisõidu suhtes; kuid üldiselt Tartu ja Tallinn nii kaugele siiski ei läinud. Teede kasutamist reguleerib Hansa veel teisiti: tulles Narvas ja Tartu piiskopkonnas üle piiri, pidid venelased saama julgeolekuks kaasa turbemehi, kes valvasid, et kaupmeestele ei sünniks teel kahju jne., kuid kes ühtlasi pidasid silmas, et venelased tee peal ei kaupleks keelatud viisil ja et nad läheksid oma kaupadega määratud lõpp-punktidesse.

Üldiselt suutis Hansa ajada monopolistlikku teedepoliitikat XV sajandi teise pooleni. Asjaolu muutub täbaramaks, kui Novgorodi mõjuvõim hakkas langema ja Moskva osatähtsus suurvürstide majanduspoliitika tõttu tõusma, ning Saksa kaupmehed hakkasid käima Venes ka Breslau ja Poola-Leedu alade kaudu, suundudes Moskvasse ja mujale Venesse.

Meresõidu korraldus.

Keskaegsetes oludes oli Lääne-Euroopa ja Vene vahelises kaubanduses liiklemise kõige soodsamaks vahendajaks just Liivimaa oma soodsa geograafilise asendiga. Vaatamata sellele, et kaubateed olid soodsad, tekitas siiski transport palju raskusi, eriti maateedel. Kulu, mida nõudis kaupade transportimine, pole nüüdse aja kuluga võrreldavgi. See moodustas kaubahinnast õige olulise osa ja tegi kaubad kalliks, kuigi liiklemine oli tollivabam kui näit. Reini jõel. Meriliiklemine, samuti ka liiklemine maal polnud hädaohutu. Julguse mõttes sõitsid laevad koos tervete laevastikkudena, et häda korral üksteist abistada ja et võidelda meriröövlite vastu. Sageli näeme XV sajandil laevu Tallinna ja Riiga suurte rühmadena saabuvat ja väljuvat. Julgeoleku suurendamiseks varustati laevu relvadega.

XV sajandil palgati laevade juurde erilisi kaitselaevu, nn. Preisi rahu-laevu. Merel muutus liiklemine eriti hädaohtlikuks XIV sajandi lõpp-aastail, nn. vitaalivendade röövtegevuse tõttu. Säärane olukord kestis XV sajandi kahel esimesel aastakümnel.

Hansa kaupmehed, kes Novgorodi sõitsid, jagunesid aastaegade järgi tali- ja suvisõitjateks, peale selle veel maa- ja veesõitjateks. Vanemad kui maasõitjad olid veesõitjad, sest maatee tuli korrapäraselt kasutusele alles peale Liivimaa vallutamist. Et veesõitjad vanemad olid, on näha ka Novgorodi kontori põhimäärustest, ja nimelt oli eesõigus veesõitjatel kontori valitsemisel ja kasutamisel; kui veesõitjad saabusid, valisid nemad kontori vanamehe. Hansa kaupmehi nimetati nende sõidusuundade järgi, näiteks kes Novgorodi sõitsid, olid Novgorodi sõitjad, kui nad ainult Tallinna läksid, siis Tallinna sõitjad jne. Teede ja sõidu kohta sisaldasid kaubanduslepingud palju määrusi, mida tarbe korral tuli kas korrata või täiendada. Sageli oli ka teede kasutamise küsimus päevakorral linnapäeval.

Esiolgu olid venelased ja hansalased kaubanduslikus liiklemises üheõiguslikud. Vanim Hansa-Vene kaubaleping (1189) kõneleb venelaste liiklemisest Ojamaal, Visbys ning Lüübekis, kuid juba XIII sajandi keskelt peale tõrjutakse venelased ikka enam ja enam aktiivkaubandusest eemale. Venelased käivad veel Tallinnas, kuid laevandus on peamiselt hansalaste käes, ja alles XV sajandi alguses on märgata venelaste uut püüdu muutuda taas aktiivsemaks. Meriliiklemises XV sajandil aga püüdis Lüübeki laevurite kompanii kiskuda enda kätte kaupade vedu, kasutades Liivimaa sadamaid, kuid määrates kindlaks veokulud. Tallinn oli küll nõus, et sissesõiduks lubatakse ainult Liivimaa sadamad, kuid mitte sellega, et Lüübek saaks monopoliseerida kaubavedu; ta püüab ühes teiste Liivimaa linnadega viia läbi seda, et transpordist võiksid osa võtta ka Hollandi laevad, kes konkureerisid Lüübekiga, surudes seega transpordikulud Liivimaa linnade kasuks alla. Muidugi oli väga tähtis just odavate ja massiartiklite transpordikulude, nagu näit. soola veohinna allasurumine. Soola transportimine nõudis väga suuri laevastikke. Alates XIV sajandi lõpust sõitsid Hansa linnadest kevadel suured laevastikud Prantsuse läänerannikule Biskaia lahte soola järele; näiteks 1426—1496, seega 70 aasta jooksul on Tallinna sisse sõitnud umbes 1700 laeva, neist soolalaevu umbes 1200, s. o. enam kui $\frac{2}{3}$. Hansale oli idakaubanduses soola laokohaks Tallinn. Kuid juba XV sajandi lõpul tegi Tallinnale soolakaubanduses tugevat konkurentsi Preisi linn Danzig, mille vastu Hansa ägedalt võitles.

Liivimaa tähtsamate kaubalinnade transiitkaubanduse korraldus.

Tallinnal oli aktiivseid huvisid Läänes. Rahvusvahelise kaubanduse mõttes oli siin suurema tähtsuse saanud tol ajal Taanile kuuluv väga heeringarikas Skåne rannik, mis heeringapüügi ajal sügiseti sidus Põhjamere- ja Läänemere-äärseid linnu ning rahvaid. Ka Tallinnal oli seal XIV sajandil heeringate sissesoolamise sissesead, kuid Tallinna osa jäi heeringapüügis siiski minimaalseks.

Tallinnal oli kaubandussidemeid Rootsiga. Kui arvestame veel Tallinna elavaid sidemeid Hansaga, eeskätt Lüübekiga ja ka flaamlastega (Brüggega), näeme Eesti kaubandusmetropoli suurt kaubanduslikku osa minevikus Läänemere ääres. Kaubad, mis läbisid Tallinna, kulgesid, nagu ülal öeldud, Uuralist Lissabonini. Ka oli ta muidugi Eesti ala tähtsam sisse- ja väljaveosadam, millele järgnes tähtsuselt Pärnu.

Tallinna, Tartu ja Narva kaupmeeskond omas suuri vilumusi kaugkaubanduses. Kaupmeeskond ja linna juhtiv element mainitud linnades oli kogenud konjunktuuride ja kauplemise olukordade tundmises, eriti Novgorodis. Sellel kaupmeeskonnal oli küllalt kaubanduskapitale, kuid ka suuri kogemusi ja — mis eriti tähtis — väga häid kaubanduslikke sidemeid hansalinnades. Tallinna kaupmeeskond pidi tundma olukorda peale Novgorodi ja Pihkva Turus, Viiburis, Stokholmis ja mujalgi.

Suuremate ja tähtsamate Liivimaa linnade — Tallinna, Narva, Tartu ja Riia — aktiivne osa, eriti Eesti linnade oma, olenes esijoones nende heast asendist soodsatel vee- ja maateedel. Põhja-Vene kaubanduses evis oma sellise soodsa asendi tõttu Tallinn tähtsat osa. Sellest olenes määravalt tema tähtsus Hansa-Vene kaubanduspoliitika juhtimisel, edasi teede, hindade ja transportimise reguleerimisel, ja Tartu kui Novgorodile lähema linna osa Novgorodi kontori juhtimisel. Olles niiviisi soodsas asendis, püüdsid Tallinn ja Tartu ajal, kui kaubitsemisel olid Venes, Novgorodis ja Pihkvas halvad tingimused, läbi viia, et Hansa kauplemises Venega kasutaks laokohtadena Liivimaa linnu, eeskätt Tartut ja Tallinna (hiljemini ka Narvat). Säärase sooviga esinesid nad Lääne-Hansa ees juba 1385. a., kui Hansa-Vene kaubanduse tingimused muutusid eriti ebasoodsaks, korrates taotlusi 1416. a., kui olukord oli umbes samalaadne, ja hiljemini. Uuesti tuli laokohtade küsimus teravalt päevakorda XVI sajandi alguses, kui Liivimaa nagu Hansagi vahekord Venega oli eriti terav

ja kui Novgorodi kontor 1494. aastast peale suletuna seisis. Varemini oli Lääne-Hansa oma huvides alati selle vastu olnud, mitte soovides enese ja venelaste vahel vahendajaid. Siiski näiteks Tallinn saavutas endale laokoha õiguse ja hiljemini olukordade tõttu XVI sajandil tuli Hansa-Vene kaubanduses laokohtadena kasutada Liivimaa linnu.

Muidugi taotles Riia siin sama sihti kui need Saksamaa linnad, kes asudes jõesuudmeil ja osalt neist ülalpool, püüdsid enesega siduda kindlaid tagamaid, sundides teatavast rajoonist kaupu siirduma enesesse kui laokohta, sidudes ühes sellega ka võõraid kauplemises ainult oma linna kodanikkudega. Sama on kehtiv Tallinnagi suhtes.

Eesti linnade osa Soome kaugkaubanduses.

Liivimaa linnade aktiivsus ei piirdunud üksnes Novgorodi kontori juhtimisega ja kaubanduspoliitika toimetamisega, vaid nad muutsid teatavas mõttes pealaokohtadeks ka Soome tähtsamatele linnadele — Turule ja Viiburile, osalt koguni Soome lahe põhjarannikulegi. Eesti linnadest pidid loomulikult Soome sisse- ja väljaveo kaubanduses saama erilise tähtsuse Soome lahe lõunaranniku linnad Tallinn ja Narva. Soome linnade sidumine Põhja-Eesti linnadega oli arusaadav juba tolleaegse hansakaubanduse üldise ülevõimu tõttu Lääne- ja Põhjamerel, eriti just XIV sajandil. Peale selle oli Tallinna käes tähtsama kaubaartikli — soola vahendamine Liivimaa, Vene ja Soome turule.

Rootsi ja Soome tähtsamate linnade sidumine Hansaga olenes sellestki, et nende teovõimsam kaupmeeskond ja nimelt kaugkaupmeeskond koosnes kapitalitugevatest saksa kaupmeestest, kes olid kaasa toonud kaubanduskapitale ja suuri kogemusi oma kodulinnadest. Oluline oli seegi, et neil säilisid ja arenesid sidemed kodumaalastega. Turu ja osalt ka Viiburi sidet Tallinnaga pidi loomulikult veel enam see suurendama, et Tallinna kaupmehed sageli siirdusid Turusse ja Viiburisse, kui teenimisvõimalused seal paremad olid, konjunktuuride muutudes tulid aga jälle Tallinna tagasi.

Tolleaegne kaupmeeskond oli võrdlemisi fluktueeruv, füüsiliselt sitke element ega kartnud neid ebamugavusi, mis olid seotud übersiirdumisega. Sääraseid siirdeid on näit. Tallinna ja Turu vahel alataasa olnud, kuid siirded Tallinnast Viiburissegi pole võõrad; näit. toimus säärane siirdumine Vene-Liivi sõja keerises, kui kaubandusolud Tallinnas halvenesid. Tallinna ja Narvaga oli Turu kaupmeeskond

seotud eriti XIV sajandil, kui seal ei omatud suuremaid laevu transportimiseks merel ja kaupu tuli vedada Tallinna, kus nad ümber laaditi suurematesse laevadesse ja saadeti rikaste hansakaupmeeste poolt läände hansalinnadesse.

Tol ajal olid Tallinn ja Narva turulastele ja viiburilastele peaaegu ainsaks välisturuks, kus nad ise käisid. Olukord hakkas muutama XV sajandil, kui Turu kaupmeeskond püüab pidada otseseid sidemeid Lääne-Hansa linnadega. Rootsi-Soome elemendi edasitung eriti peale Brunkebergi lahingut (1471) Stokholmi külje all, toob teatava käänaku senisesse olukorda: jõukas kapitalitugev ja sidemetrikas Saksa kaupmeeskond siirdub nüüd Turust ja kapitalivaesem Rootsi-Soome element ei oma küllaldaselt varandusi, kogemusi ning sidemeid, et harrastada kaugkaubandust.

Kuid Soome linnadest võis Viiburi omada aktiivsematki osa eeskätt just Hansa-Vene kaubanduses ning põhjusel, et juba oma asendi tõttu ei võinud Viiburi jääda ainult Soome sisse- ja väljaveolinnaks. Oli ju Viiburi väga kättesaadavas asendis Soome lahel ja seal võidi peatuda, minnes Soome lahe kaudu Neeva jõe, Laadoga järvele, Olhava jõe ja sealt Ilmjärve kaudu Novgorodi. Kui aga see tee oli suletud, näiteks ordu vahilaevade poolt, võidi Viiburi kaudu pääseda Vuoksi jõe ja sealt Laadoga kaudu samuti Olhava jõe ja Ilmjärvele.

Hansa-Vene kaubanduses võis Viiburi teatavat osa etendada kaubandussulgude ajal, kahjustades Hansa kaubanduse monopolistlikku süsteemi ja osalt ka Eesti linnu kaubavahetuses Venega. Loomulikult pidi see viiburilastes eriti arendama huvi Vene kaubanduse vastu. Veel enam pidid seda huvi tõstma hollandlased, kes XV sajandi teisel poolel tungisid oma laevadega Läänemerele ja Soome lahte ning transportisid kaupu ka Soome linnadesse, eeskätt Viiburisse, tehes Lüübeki laevurite seltsingule suurt konkurentsi.

Hansa-Vene kaubanduse üldlaad.

Alul, nagu eespool mainitud, oli kontori valitsemises tähtis sõna öelda Saksa ühiskaupmeeskonnal, keskusega Ojamaal, Visbys. Juba XIII sajandi lõpul kisub kontori juhtimisel ikka enam mõjuvõimu enese kätte Lüübek, kuid Lüübek on siiski korduvalt sunnitud jagama oma mõjuvõimu Visbyga ja XV sajandil on kontori juhtimine oluliselt Tartu ja Tallinna käes, siis on aga kontor uute olukordade tõttu Ida-Euroopas pärimäge minemas. Hansalaste ja venelaste vahekord

muutub eriti teravaks XV sajandil, kui Moskva võim loodesuunas edasi tungib, Novgorodi iseseisvuse lõpetab ja Pihkva oma mõjuvõimule alistab. Nüüd lähevad vahekorrad Venega eriti teravaks, iseäranis Vene ja Liivimaa vastuolude tõttu. Vahekord teravneb nii, et 1494. a. suletakse Novgorodis Hansa kontor. Tülisid oli juba vareminki olnud, ajuti olid need teravused kestnud aastaid, nagu näit. 1385—1392 ja korduvalt enne ja peale seda.

Kui teravusi oli enne saadud ikkagi lahendada, arvestades mõlemapoolseid huve, oli see Moskva mõjuvõimu tõusuga saanud hoopis riskantsema kaju. Moskval polnud Hansa-Vene vahekordade halvendamisel 1494. a. mitte niivõrra mõõtuandvad majanduslikud kaalutlused, kui vahekord Liivimaaga, poliitilised pretensioonid. Moskva mõjuvõimu tõusuga loodes püüdis Moskva otsekohe halvata Novgorodi kaubandust, mis pealegi riivas tugevasti Hansa huvisid. Novgorodi ja järgnevalt Pihkva kaubanduse allakäik tähistas Moskva kaubanduse tõusu, kuid sinna pääseti ka Ülem-Saksast läbi Poola-Leedu, möödudes endistest läbi Liivimaa kulgevaist teedest. Loomulikult pidi siis Hansa-Vene kaubandus kannatama.

Lepingud kui ka kontori põhimäärustikud osutavad sellele, mis suunas ja kuidas vastastikune kaubandus arenes. Kaubalepinguist omasid erilist tähtsust kolm põhilepingut aastaist 1189, 1259 ja 1268/69. Kuigi kolmas ei leidnud Vene poolt kinnitust, leidis ta siiski tegelikus elus kasutamist. Peale kaubanduslepingute lahendati vahekordi venelastega veel nende maarahudega, mis Liivimaa maahärrad, eeskätt ordumeister sõlmisid Novgorodi ja Pihkvaga. Peale ordumeistri omas Hansa-Vene vahekordades tähtsust ka Vene võimude suhtumine Tartu piiskopisse, kelle ala oli Vene alade otseses naabruses. Hansa püüdeks oli küll see, et sõjad Liivimaa ja Vene vahel ei häiriks kaubandust, tegelikult tuli siiski Hansal sageli arvestada Liivimaa vahekordi Venega ja siduda kaubandusrahud maarahudega. Teravalt kerkis maarahu ühendamise küsimus päevakorrale 1268. a., kui Liivimaa oli vaenus Vene naabrusega. Üldse oli tähtsaks küsimuseks see, kuidas saavutada kaupmeestele ja kaupadele teel olles julgeolek. See moodustas kaubanduslepinguteski tähtsa osa, kuidas seda eesmärki saavutada. Et Vene maailm oli hansalastele hoopis teiseks võõrmaaks kui need maad, kus nad liiklesid Lääne-Euroopas, tuli seda arvestada ka kaubanduslepingutes. Hansalasi ei eraldanud venelastest mitte üksnes rahvus, vaid ka usk, mis keskajal rahvusvahelises läbikäimises mängis tähtsat osa. Suurte lahkuminekute tõttu nii rahvuslikus kui usulises mõttes olid võimalikud suured teravused ja

vaen. Selle vältimiseks tuli pöörata tähelepanu võimalikult üksikasjaliselt vahekordade normimisele kaubanduslepinguis. Tegelikult näemegi, et Novgorodi kontor sai kõikidest Hansa kontoritest palju üksikasjalisemaid määrusi kui teised Hansa kontorid Läänes, kus polnud võimalust säärase teravuste tekkimiseks. Novgorodi kontor oli suletud ja kinnine, venelaste jalg ei tohtinud astuda üle kontori läve. Kontor ise on Novgorodis saksa kaupmeeskonna tegevuse ja seltslikkuse keskuseks. Selle valitsemise laad muutub aeg-ajalt, leides vastava kajastuse kontori põhimäärustikes (skraades).

Hansa-Vene kaubandusliiklemise vaim oli sageli õige ebasõbralik: vastastikune suhe võrdus sageli varjatud sõjaga, korduvalt tekkis õige tõsiseid häireid, nagu näit. XIV sajandi lõpul (1385—1392), kui üks kaubandussulg järgnes teisele. Väiksemagi häire puhul võidi võtta kasutusele vastastikku repressaale. Eriti takistav Hansa-Vene kaubandusele oli ka see, et venelased ei teinud vahet liivimaalaste ja hansalaste-kaupmeeste vahel. Hansalased, et olla venelaste meeelolu suhtes kursis, pidasid suhteid nn. „heade venelastega“, kes muretsesid neile andmeid venelaste üle, mille eest muidugi tuli neile materiaalselt tasuda. Vastastikustest suhetest ja üldistest konjunktuuridest olenes kontoris käijate arv: vahel oli käijaid vähe, vahel jälle enam. Novgorodi kontori 4. põhimäärustiku järgi XIV sajandi keskelt lubatakse normaalarvuna kontoris korraga viibida 30 iseseisval kaupmel, kusjuures ühel kaupmel ei tohtinud kaasas olla üle 2 selli. Kokku võis niiviisi korraga kontoris viibida u. 100 isikut. XV sajandi teisel poolel, kui kontor allamäge minemas ja kontoris käijate arv väheneb, viibis kontoris ikkagi küllalt kaupmehi — näit. 1494, kui kontor suleti, 49 kaupmeest. Pihkvas viibis 1431. a. 46 saksa kaupmeest.

XIV sajandi alguses lubati kaupmel kaupu ligi võtta 1000 marga väärtuses. Seega sooviti anda kaupmeestele ühtlast teenistust, kuid luua ka olukord, et kontorisse korraga ei koonduks liiga palju kaupu ja et hinnad ei langeks. 6. skraa järgi XVI sajandi alguses lubati kaupu ligi võtta 1000 Riia marga eest ja järele saata veel 1000 marga eest; kuid 6. skraa lisade järgi lubati kaubelda 1500 marga, järele saata enam ei tohtinud. Tolle aja kohta oli see suur summa ja hansalaste teenistus Novgorodis oli harilikult suur, suurem kui teistes Hansa kontorites. Oma iseloomult oli see laialdane kaubandus: Vene toorainete vahetamine Lääne-Euroopa produktide vastu. Jaekaubandus toimus ainult väiksemal määral, ja sellega tegelesid Novgorodi kontoris Hansa kaupmeeste sellid ja õpipoisid. Han-

salased ei armastanud ostukaubandust, vaid pidasid tulusamaks vahetuskaubandust. Veel 6. skraa XVI sajandi algusest on ostukaubanduse vastu. Hansalastel oli keelatud venelastega ka võlgu kaubelda ja seetõttu oli siis keelatud nn. eesost, s. o. ost krediidi peale. Näit. polnud lubatud Hansa kaupmehele venelastelt kaupade vastuvõtt Narvas oma kaupade vastu, mis veel päralt polnud jõudnud.

Hansalased ei tohtinud Novgorodis mittenovgorodlastega kaubelda, ka mitte Novgorodi tagamaadel, mis oligi tekitanud tüli 1188. a., kui sakslased olid püüdnud astuda otsesesse kontakti Novgorodi tagamaaga lõunas ja kagus. Venelastel oli Liivimaal lubatud kauplemine hansalastega, mittehansalastega oli see aga keelatud.

Hansa-Vene kaubanduses kasutasid hansalased ka kaubanduseltsinguid: tekkisid seltsingud laevade laadimiseks, neid moodustasid ka laevade osanikud. Seltsinguid sõlmiti sageli ühes perekonnas. Mitmed inimesed panid kokku kaubanduskapitali, neist ajas siis üks ühisel arvel äri. Seltsinguid sõlmiti üheks reisuks või mitmeks aastaks võimalusega seda pikendada. Sama kaupmees võis kuuluda mitmesse seltsingusse ikka uute kaaslastega. Saadud kasu jagati sissepaigutatud kapitalide järgi. Sääraseid seltsinguid moodustasid omavahel ka liivimaalased hansalastega, viimastest eriti lüübeklastega, siis danziglaste, stralsundlaste, kölnlaste ja brüggelastega. Ka seltsingud võisid aasta vältel kaubelda ainult 1000 marga ulatuses. Kaubanduseltsingud venelaste ja sakslaste vahel olid keelatud, nagu neid üldse keelati kaubanduspoliitilistel motiividel hansalaste ja mittehansalaste vahel, et mitte kõigutada Hansa monopolistlikku seisukohta vene kaubanduses. Hansa-Vene kaubanduses esinevad komisjonäridki. Komisjonäär jäi sageli kauaks ajaks võõrsile, muutudes siis liigeriks, kelle kaubatagavara suurendasid komitendid. Komisjoniäri sakslaste ja venelaste vahel oli keelatud. Speditsiooniäri Hansa-Vene kaubanduses esineb alles XV sajandil, varemini oli see keelatud.

Hansa-Vene kaubanduse tulukuse põhjuseks oli ta tollivabadus. Vahete-vahel maksustati sissesõidusadamais sissetulnud laevu Hansa poolt nn. „naeltolliga“, kui oli vaja rahalisi kulutusi rahu taastamiseks, saatkondade saatmiseks jne. Tavalised maksud olid aga väga väikesed. Vene ja Hansa kaupmehed olid tollist Liivimaal vabad. Venes tuli maksta õige väikest tolli laevade ümberlaadimise kohal Gestevelti juures Olhava jõe suudme läheduses kärestikkude kohal (see tingimus esineb põhilepingus 1268/1269). Väärtuslikud laevalaadungid maksid lasti eest ühe mark-kuni, mass-

kaupade eest, liha, jahu ja vilja puhul aga ainult $1/2$ mark-kunit laeva- laadungi eest. Toiduained isiklikuks tarbimiseks olid tollivabad. Kulutusi oli kaupade ümberlaadimisel Olhava jõe suudmel, sealt Novgorodi transportimisel ja Novgorodis kaalu eest. Nn. kuninga- maksu, mis läks Novgorodi vürstile, maksid veesõitjad Neeva jõe kaudu, kes viibisid kontoris kauem kui suvi- või talisõitjad. Hilje- mini arvati see maks Novgorodi saksa kontori teenri palgaks.

Venelased maksid Liivimaa linnades kaalulõivu. Hiljemini nõuti ordu poolt Narvas ka läbisõidutolli. Selle vastu olid aga hansalased ja venelased ja see jäetigi maarahudes 1481 ja 1493 ära. Ka Tartu piiskopi poolt pealepandud Kastre toll Emajõe transiitliiklemisel jäi ära 1474. a.

Tollide ja maksude suhtes oli siis Hansa-Vene kaubandus palju paremas seisukorras kui näit. Itaaliast Reini jõe kaudu kulgev kaubandus Reini jõe piirkonnas, kus üks tollipunkt järgnes teisele ja väga suurel viisil mõjusid kaasa kaubahinna tõusule. Kuid muidugi olid ka Hansa-Vene kaubanduses transpordikulud nüüdsega võrreldes võrdlemisi kõrged ja moodustasid kaubahinnast kõrge protsendi.

Üldiselt oli Hansa-Vene kaubandus tookordsetes oludes võrdle- misi arenenud ja ta omas palju neist vormidest, mis kaubandus- liiklemises Läänes olid kujunenud.

Hansalaste ja liivimaalaste suhtumine mittehansalastesse.

Hansa-Vene kaubanduse arengu seisukohast on tähtis jälgida hansalaste suhtumist mittehansalastesse. Suhtumise laadi mittehansa- lastesse tingis oluliselt see, et Hansa püüdis Vene kaubandust mono- poliseerida, ja muidugi sellega ka ära hoida hinna langust. Mitte- hansalastest võideldi rootslaste, soomlaste, lombardlaste, flaamide, hollandlaste, seelandlaste, inglaste, brabantlaste, nürnberglaste, preis- laste, valloonide, hispaanlaste jne. vastu. Tõsisemalt tekkis vastuolu nende rahvaste vastu, kes püüdsid kaubelda säärase lääneprodukti- dega, mis moodustasid Hansa-Vene kaubanduse peaartiklid, nagu kalev, mille tõttu Hansa-Vene kaubandusest huvitusid eriti Preisi linnad, kes XIV sajandi lõpul pidevalt püüdsid liigelda Novgorodis, kasutades teed Preisist Kuramaa ja Liivimaa kaudu Novgorodisse, tuues kaasa Preisi ja Poola kalevit. Preisi linnad püüdsid saada ka kontori kasutamise ja valitsemise osaõigust, kuid nn. Nieburi rahuga 1392. a. otsustati see eitavalt. Rootslased ja norralased esinesid ainult vene produktide ülesostjatena ja nende konkurents polnud nii olulise

tähtsusega. Kuid ka neid püüti välja tõrjuda, ja kui Soome linn Viiburi XV sajandil püüdis saada Novgorodis Hansa kontori kasutamise õigust, oli Hansa otsus eitav. Rida läänerahvaid ei pääsenud samuti mitte otsesesse sidemesse venelastega. Kõige tugevamat pealetungi avaldasid XV sajandil hollandlased ja inglased, kes soovisid astuda lähemasse sidemesse Venega kaubanduse alal, hollandlased peamiselt kui kauba vahendajad ehk transportijad, inglased olid aga huvitatud oma kaupade, kalevi ja inglüstina, transportimisest Venesse. Kalevit olid nad hakanud energilisemalt tootma XV sajandil ja sellele artiklile püüdsid saada ka idas turgu, andes sinna flaami kalevi marke. Hollandlastega ja seelandlastega oli Hansa keelanud moodustada oma liikmeil seltsinguid juba 1389. a., kuid sellest hoolimata käisid nad Liivimaal. Brügge kontori kaebuse põhjal soovib Novgorodi kontor, et nad täiesti välja tõrjutaks kaubandusest Liivimaal ja et neid ei lastaks seal vene keelt õppida. Nüüd võtab seisukoha Rostocki ja Lüübeki linnadepäev 1417. Rostocki linnadepäev lubas mittehansalastel liigelda ainult Liivimaa merilinnades, mitte aga siselinnades. Lüübeki hansapäeval 16. juulil 1423 keelati hollandlastele igasugune kauplemine Liivimaal, samuti ka keele õppimine, ja hollandlased võisid tegelda ainult laevanduse alal. 1425. a. püüdsid hansalased keelata hollandlastele, seelandlastele ja flaamidele kaupade transportimise läbi Liivimaa. Lõplikult määras aga seisukorra Liivimaa linnade seisukoht. Need soovisid kaupade transportimise odavnemist. Hollandlased, konkureerides Lüübeki laevurite seltsinguga, kes püüdis monopoliseerida kaupade transportimist Tallinna, tegid kaupade transpordi odavamaks. Tallinn ja teised Liivimaa linnad aga ei nõustunud Lüübeki laevurite seltsingu püüetega (XV sajandi lõpul) ja hollandlased murdsid kaupade transportijatena läbi. Nende pealetung oli seda tõhusam, et nad võisid Hansaga võideldes oma huvisid kaitseda ka relvadega. XV sajandi keskel ilmuvad määrused, mis lubavad hansalinnades viibida mittehansalastel mitte üle 3 kuu, lubades neil kaubelda ainult 600 marga ulatuses. Samal sajandil ei liigelnud nad mitte üksnes Liivimaa, vaid ka Soome linnades, eriti Viiburis. Vähem tagajärjekas oli XV sajandil inglaste pealetung. Lepingute järgi 1436. ja 1474. a. võisid nad liigelda küll Preisimaal, tõeliselt olid nad seal kaubitsenud juba hoopis varemini, vähemalt XIII sajandi lõpul. Danzig oli inglaste kaubandusest eriti huvitatud ja kartis nüüd, et inglased 1474. a. lepingu järgi kauplevad Liivimaalgi leedulaste ja venelastega. Tõeliselt see ei toimunud. Kas inglasi lasta Liivimaale, oli päevakorral Liivimaa linnadepäeval 1477

Volmaris ja 1478 Valgas, kus see küsimus otsustati eitavalt. Hiljemini ei jõutudki selles küsimuses ühisele otsusele. Üldiselt aga oli inglaste kaubandus Liivimaal venelastega keelatud. Et Ala-Saksa, kus leidusid tähtsamad hansalinnad, kes kauplesid idaga, polnud esijoones tööstusmaa, nagu seda olid Reinimaa ja Ülem-Saksa, siis polnud Saksa alalt itta transporditavad tööstussaadused Ala-Saksast pärit, vaid Reini-Vestfaali alalt, nagu kalev (Kölni, Aacheni) ja metallkaubad (Kölni piirkonnast jne.). Peale Reini linnade pidid idaturu vastu huvi tundma Ülem-Saksa linnad, kus eriti oli arenenud tekstiil-, metallitööstus jne. Huvi tõusis eriti nürnberglastes, kes ostsid Lüübekis ja Preisis Vene väljaveokaupu, karusnahku ja vaha, tuues kaasa Levanti ja oma kaupu nii Lüübekisse kui Danzigisse; XIV sajandi keskelt peale tehti Lüübekis takistusi nende jaekaubandusele, kuid XV sajandist peale sõlmitakse seltsinguid lüübeklaste ja nürnberglaste vahel. XV sajandi keskelt peale arvati neid mittehansalaste hulka. Ka augsburglased kasutavad Lüübeki vahendamist Liivimaaga äritegemiseks, toimetades Ulmi ja Augsburgi kalevit Liivimaale ja Venesse.

Üldiselt jäi Hansa-Vene kaubandus XVI sajandini hansalaste kätte. Ida-Baltikumiga kõige lähedama sideme suudavad luua lääne-rahvastest veel ainult hollandlased, inglased surutakse eemale; XVI sajandist peale muutuvad hollandlased Baltikumi vilja transportijaiks ja Läänemere kaubandus saab Hollandi kaubanduse raskuspunkti aluseks. XVI sajandini on inglased Baltikumiga seotud peamiselt Preisi sadamate kaudu ja alles XVI sajandi teisel poolel tiheleb nende otsene kaubanduslik side Ida-Baltikumiga.

Hansa-Vene kaubanduse koostis.

Hansa-Vene keskaegses kaubavahetuses Novgorod annab võõras-tele kaupmeestele tooraineid või äärmisel juhul poolfabrikaate, sest et Venes tol ajal ei võinud olla juttugi tööstuslikust arengust. Hansalased toovad Novgorodisse mitmesuguseid Saksamaa ja Lääne-Euroopa tööstussaadusi ning toiduaineidki. Hansa kaubanduses Väina jõe kaudu ning Novgorodi kaubanduse vahel on suur vahe artiklite suhtes; mõned kaubad, mis esinevad Väina jõe väljaveos, ei esine peaaegu üldse Novgorodi väljaveos. Hansa sisse- ja väljavedu Novgorodisse toimus Tallinna kui peasisesõidusadama kaudu, kuid palju Tallinnast kulgevast kaubast kuulus ka Liivimaa sisse- ja väljaveo kaupade hulka. Tallinna ja Narva tuli kokku muidugi Soome välja-

veoartikleid, nagu karusnahku, kalu, rasva jne., kuid siit väljus Soome neid kaupu, mis Soome ise vajas, nagu soola, riidet, metallkaupu jne., kuid neidki, mis ajuti läksid Viiburi kaudu transiitkaubana Venesse.

Väljaveoartiklitena olid esikohal karusnahad ja vaha, moodustades Vene, eriti Novgorodi peaväljaveoartiklid. Väiksemas ulatuses esinevad idast läände väljaveos: tuurakala, traan, rasv, seep, vili, kasetoht, hõbe, jahikullid, Oriendi läbi-veokaup, siid, droogid jne. Sissevedu idasse võib jagada kolme ossa: 1) kalev, lõuend, lõng, nõelad, kindad; 2) sool, heeringad, vein, õlu, vili, droogid, lõunapuuvili ja teised artiklid; 3) metallid ja metallkaubad: hõbe, tina, vask, inglüstina, relvad jne. Venesse ja Ida-Baltikumisse veetavatest kaubaliikidest olid esikohal riie, sool ja heeringad. Riidest oli eriti tähtis kalev. Iseäranis armastatud oli punane kalev; veeti veel jämedat kalevit (vatmal), Inglise algupärast kirseid, vaimulikkude missarõivasteks (Liivimaale) „soyet“. Itta läks ka Aacheni ja Kölni mantlikalevit.

Sagedamini mainitakse kalevit päritolu järgi. Kõige kõrgemini hinnatavad olid Flaami ja just Yperni ja Poperinghe kaleviliigid, siis veel teised Flandria, Hollandi ja mitme Saksa linna omad. Idaturule ilmub Inglise kalev XV sajandil, kuid Liivimaa mõjul keelatakse selle sissevedu ära. Poola kalevit toimetasid siia ja Vene turule ühes Oberlandi kaleviga Preisist Kuramaa kaudu Preisi linnad. Selle vastu võideldi ja keelati Preisist sissevedu XIV sajandi lõpul Novgorodisse. Vähe toodi Itaalia kalevit. Tolle aja praktika kohaselt tihti võltsiti kaupu: kalevitükkidel puudus normaalpikkus (50 küünart), otsad lõigati maha. Selle vältimiseks hakati riidetükke mõlemast otsast varustama tinaplommidega, kuid siis lõigati jälle keskelt tükke välja. Kaevati ka kalevi halva värvi üle: ühes tükis oli sageli kahesugust värvi kalevit. Inglise kalevile püüti anda Yperni ja Poperinghe kalevi välimust. Võltsimiste vältimiseks seati 1332. a. Novgorodi kontoris ametisse riideproovijad. 4. skraa järgi (XIV saj. keskelt) oli sisseveoks lubatud kaleviks Flaami kalev. Lõuendit toodi mitmest kohast. Peale selle veeti sisse väiksema tähtsusega artikleid, nagu lõnga, niiti, nõelu jne.

Eriti tähtis oli sool. Allikad kõnelevad kõige enam Baye soolast (Biskaia lahest); soola veeti esijoones Liivimaale ja Venesse, seda läks ka Tallinnast Soome. Veeti sisse Saksamaalt Lüneburgi soola, mida seal valmistasid lüübeklased, samuti Oldesloe soola. Kolbergi soola püüti idas turustada, kuid viimast ei lubatud Liivi-

maal XV sajandil sisse tuua. Lüübeki väljaveos Tallinna esineb veel Lissaboni sool. Ka soola puhul esines kaebusi kauba halva kvaliteedi ja kerge kaalu pärast. Soola kaaluti Tallinnas, viimane oligi Venega soolaga kauplemise peakoht. Soolalaevad sõitsid Tallinna, siin pandi sool kottidesse ja kaaluti, kottidele märgiti peale Tallinna kaal, mis oli soolakaubanduses normaalkaaluks. Tallinnast saadeti sool Novgorodisse, Eesti- ja Liivimaale ning Soome, vahel ka Rootsi. Soolakaubanduses oli Tallinnale suurimaks konkurendiks Danzig. Siin aga ei peetud kinni Hansa määrustest ja Hansa oli siis muidugi Danzigi soolakaubanduse vastu. Kaevati, et danziglased saadavad soola Novgorodi ja Narva. Tallinlased nõudsid, et danziglased tooksid soola lahtiselt Tallinna. Et sool oli möödapääsematu tarbeaine, siis oli ta hea surveabinõu, et sundida venelasi vajalikul korral järeleandmisele, kui Liivimaa vahekord Venega oli halb.

Üsna tähtsa sisseveoartiklina esinevad heeringad, mida veeti nii Liivimaale kui ka Venesse. Eriti venelased ostsid seda kaupa meelsasti. Heeringatest olid kõige tuttavamad nn. Skåne heeringad, mida püüti Skåne ranniku läheduses. Esinevad veel Aalborgi, Belti, Bornholmi, Hållandi jne. heeringad. Tallinnal oli Skånes juba XIV sajandil oma heeringate sissesoolamise paik. Liivimaalased nõudsid, et heeringaid müüdaks sordi järgi. Ka heeringamüügil esines võltsimisi: sissesoolamisel pandi pealiskihitidesse paremaid ja rasvasemaid ning alla lahjemaid heeringaid. Heeringaid müüdi säilitiste ja tündrite kaupa.

Läänest Venesse sisseveoartiklina esineb vein nii era- kui ka kiriklikkudeks vajadusteks. Lääneveinidest viidi Venesse reinveini, asschomgeri, assoid, basterti, malmetieri, rummenit jne. Kõik need veinid olid Saksa, Prantsuse ja Hispaania algupära. Novgorodlased kaebasid liivimaalaste veinivaatide väiksuse üle. Liivimaa linnadepäeval 1405. a. Volmaris otsustati ametisse seada veiniproovijad.

Novgorodisse veeti ka vilja. Hansalastel ja Liivimaa ordumeistril oli viljakaubandusegi sulgemine kõige paremaks abinõuks, et sundida venelasi järeleandmisele. Kuid kaupmehed hiilisid sellest kõrvale ja varustasid novgorodlasi viljaga Viiburi kaudu. Vilja väljaveo keeldude puhul tõi Liivimaa ordumeister põhjustena ette talupoegade häda Liivimaal. Säärastel juhtudel saatsid ordumeistrid Neeva jõele isegi vahilaevu. Kuid ka ordumeistritel polnud kerge teostada keeldusid, kuigi nad püüdsid kasutada Hansa, Saksa ordu kõrgmeistri ja Taani kuninga abi.

Imestuda tuleb, et Läänest veeti Itta mettki, sest just Venes oli arenenud meetootmine ja maahärrade, eraisikute ning kogukondade suursissetulekuallikana oli meetootmine arenenud ka Liivimaal, eriti liivlaste alal. Ka mee võltsimist esines Liivimaal. Linnadepäeval Valgas 29. märtsil 1405 kaevati suure võltsimise üle, mida toimetanud põllumehed linaga, vahaga, humalatega ja viljaga. Linnadepäeval Volmaris 1445. a. teatasid linnad Liivimaa piiskoppidele, et meeastjaid tehakse liiga paksudest koortest ja et meele lisatakse juurde tõrva jne., eriti aga kive. 5. skraa järgi (XIV sajandi lõpul) seati Novgorodi kontoris sisse meeproovimine. Üldiselt polnud aga mee sissevedu Liivimaale suur.

Droogid esinevad Vene väljaveos Läände, kuid ka sisseveos. Sisse veeti veel lõunapuuvilja: mandleid, viigimarju, rosinaid, datleid ja ingverit, pipart, nelke, tüümiani jne.; samuti seepi, humalaid, õlised, väävlit jne. Hõbedat veeti sisse kaubana, mitte aga maksmisvahendina; hõbe münditi Novgorodis rahaks. Novgorodisse veeti sisse muidki metalle ja metallkaupu.

Tähtsamaks väljaveosadamaks oli Lüübek, mille osatähtsust Liivimaa kaubanduses mõnevõrra iseloomustab alljärgnev tabel.

| Lüübeki väljavedu | Aastad | Kogu väljavedu markades | Kalev | Sool | Heeringad |
|-------------------|--------|-------------------------|---------|---------|-----------|
| | | | | | |
| | 1368 | 14147½ | 3756½ | 4039,25 | 439 |
| | 1369 | 14507½ | 3830 | 2169 | 1089 |
| | 1368 | 20526 | 6049,75 | 374,25 | 188 |
| | 1369 | 14581½ | 2400 | 585 | 81 |
| Riiga | 1368 | 14120,75 | 5410,25 | | 848½ |
| | 1369 | 21091½ | 12639 | | 72 |

Vene väljavedu Läände oli Hansa kaubandusele omakord väga suure tähtsusega. Kaks kõige tähtsamat Vene väljaveoartiklit olid karusnahad ja vaha. Sageli nimetatakse neid koos kui kaupa, mis hansalased tõid Venest. Karusnahkade suurele tähtsusele kaubaartiklina ja suurele osale Novgorodi majandusel osutab naha kasutamine rahana. Nahkadest on nii Vene kui Hansa allikais nimetatud: grivna kun = kärbinahkade grivna (nael), veksa resp. veverica =

orav, schin (nahk), „marc kunen“ jne. Põhja-Venest, Valge mere mailt ostsid karusnahku kokku nn. jugra karusnaha kaupmehed (jugortši). Vene karusnahkade turg oli lai, see hõlmas terve Lääne-Euroopa, ja venelased ise olid täiesti teadlikud karusnahkade kui kaubaartikli tähtsusest ning arvestasidki seda oluliselt oma kaubanduspoliitikas. Nahkadest esinevad lahitsa-, nirgi-, orava-, piibri-, saarma-, rebase-, hundi-, ilvese- jt. nahad.

Lakkamatult võitlesid hansalased nahkade võltsimise vastu ja nad nõudsid pidevalt, et juba omad kaupmehed ei segaks häid nahku halbade ja et nad müüksid neid nii, nagu neid toovad Novgorodisse „talupojad ja külalised“. Venelased võltsisid nahku säärimisega, karvade väljakitkumisega, tinaga hõõrumisega jne. Nahakaupa võltsisid ka sakslased, andes nahkadele kunstlikkude võtetega parema välimuse. Et vältida karusnahkade võltsimist venelaste poolt, pidid sakslased nende kaubad kontoris üle vaatama. Seda nõuti tingimata siis, kui nahku oli enam kui neli tuhat. Et vältida nahkade võltsimist, nõudsid hansalased venelastelt nn. pealisraha, venelased aga ei tahtnud seda maksta. Sageli tehti sellega venelastele liigagi.

Arvestades Hansa-Vene kaubanduse käivet, oli karusnaha-kaubandus, võrreldes kaubanduse koguulatusega, suur. Näit. ulatus Riia kogu väljavedu Lüübecki 1368. a. 3270 margani, neist karusnahku 328 marga eest; Tallinna kogu väljavedu Lüübecki 1368. a. oli 15 624¹/₄ marka, nahad 1052, kuid sealgi, kus kauba väljaveos esinevad kaubad, mille nimi märkimata, võib-olla ka karusnahku.

Novgorodi teine peaväljaveoartikkel oli vaha, mida vajati õige ohtral määral kultuslikuks jumalateenistuseks ja mis üldse oli üheks keskaja tähtsamaks kaubaartikliks. Mesilastepidamine etendas üsna suurt osa üksikute talude ja külade majapidamises sissetulekuallikana. Laiadel Novgorodi aladel toodeti vaha eriti Nižni-Novgorodi ja Karjala alal, s. t. soome sugu rahvaste asumisaladel.

Vahakaubanduses tuli Hansal võidelda võltsimise suhtes nii venelastega kui müüjatega ja hansalastega kui ostjatega. Venelased kui ka liivimaalased võltsisid vaha, vaatamata igasugustele keeldudele, lepinguile ja Hansa ettevaatusabinõudele. XIV sajandi algusest peale kasutab Hansa abinõusid võltsitud vaha vastu, kuid mõlemapoolsed kaebused kestavad edasi. Vaha võltsimisel lisandati sellele rasva, tõrusid, herneid, pigi, tõrva, vaiku jne. 1333. aastal võeti ametisse vahaproovijad. Vahaproovimise sisseseadmisel pidid vahaproovijad võtma proove või vaha nuusutama. Läbivaadatud ja väljaveoks lubatud vaha pitserdati Novgorodi kontori pitsatiga, pitserdamata vaha

väljavedamisel tuli maksta trahvi ja kaup ise konfiskeeriti. Peale Novgorodi kontori oli Tallinnal vahapitsat Novgorodis, kuid mitte Pihkvas ja Liivimaal ostetud vaha jaoks.

Vahapitsatit püüdis saada ka Narva, kes ei kuulunud Hansa liitu, et Vene vaha pitserdada. Vahapitsati luba andiski Narvale ordumeister Cisse von Rutenberg 1426. a., kuid kui Narva soovis Hansalt selle kinnitamist, oli viimane selle vastu. Siiski 1448. a. saavutas ordumeister Novgorodiga rahu sõlmides, et venelased tunnustasid Narva vahapitsatit.

Hansalastel tekkis vahakaubanduses sekeldusi venelastega. Venelased kaebasid, et vaha järelevaatamisel seda liiga tugevasti klopitakse, nii et kaalust läheb palju kaotsi. Venelaste seisukord paranes alles siis, kui Moskva suurvürsti asehaldur Novgorodis keelas XV sajandi teisel poolel venelastele trahvi ähvardusel viia Hansa kontorisse vaha kloppimiseks. Ka hansalased ise eksisid oma määruste vastu ja ostsid ning toimetasid edasi venelastelt ostetud väärtusetuks tunnistatud vaha. — XVI sajandil hakkab l i n a etendama üha suurenevat osa Vene väljaveos.

Teised kaubaartiklid Novgorodi väljaveos mängisid võrdlemisi tähtsusetut osa ja nende hulgas oli kahtlemata ka neid, mis Liivimaalt välja veeti. Teistel väljaveoartiklitel oli vähem tähtsust, millele osutab juba see, et nad ei esine koja põhimäärustikkudes.

Neist vähemtähtsatest Novgorodi väljaveo kaubaartiklitest esinevad tuurakala, hülgerasv, rasv, seep, vili. Viimast veeti aga suuremal määral välja just Eesti ja Läti alalt. Oli küll juhtumeid, et Liivimaa vajas Vene vilja. Pihkva kroonika andmeil valitses Liivimaal 1433—1434 nälg, vili oli väga kallis ja Pihkvast oli seda suurel hulgal odavalt saada. Kuid vilja ei müüdnud liivimaalastele. Vastusurveabinõuna keelasid liivimaalased pihkvalastele Tartus teiste kaupade müügi. Vene kaupmehed läksid siis sisseostude sooritamiseks Tartust Tallinna, kuid nüüd keelati ka Tallinnas kaupade müük venelastele. Pärnust, Tallinnast ja Riias veetakse välja kasetohtu ja kasetökati juhtnaha valmistamiseks.

On võimalik, et Novgorodist veeti müntimatult välja Kama jõe tagust toorhõbedat. Väljaveoartiklina esinevad veel jahikullid.

Vanimast ajast alates oli Vene transiidimaaks Oriendi kaupadele, millest esineb esikohal siid. Nii kaubeldi ka Tallinnas siidiga ja Bagdadi vaipu leidub Riias. Samuti tuleb Vene kaudu Tallinna, Tartu ja Riiga Oriendi drooge.

Kodumaa tähtsamad väljaveokaubad.

Hansa-Vene vahelise kaubanduse artiklite päritolu selgitamisel on tihti raske vahet teha selle vahel, mis oli Venest pärit, ja mis eksporditi Liivimaalt. Kahtlemata etendasid oma osa Liivimaa vili, mesi, vaha, kuid nähtavasti kuulus sellesse ka teisi artikleid. Liivimaa ekspordi peaaaine — vili, ei omanud siiski veel XV sajandi lõpul seda tähtsust, mis ta sai XVI sajandi esimesel poolel, kui maa asustus oli tugevasti tihenenud ja tugevnenud mõisavõim hakkas energilisemalt mõisade talupoegade abiga mõisa enese põllupidamist laiendama. Samuti talupoegade maksukoorem viljaandamite näol oli tõusnud, nii et mõisade viljatagavarad olid suurenemas. Et mõisa majapidamine vähese tarbimise tõttu seda ei takistanud, hakati vilja hoolega välja vedama. Mõju pidi avaldama ka uute maailmajagude avastamisele järgnev metallide juurdevool Lääne-Euroopasse, rahvastiku arvu ja elunõuete kiire tõus seal. Viljahinnad hakkasid kerkima ja Läänes kasvas üha suurem vajadus Baltikumil vilja järele, mille lääneturule toimetajaks kujunes Hollandi kaubalaevastik. Meie kaubandusele oli viljaproduktiooni suurenemine seda vajalikum, et Hansa õitsengu möödudes meie linnade transiit hakkas kõikuma ja oli vajalik uus kohal toodetud kaubartikkel, mis oleks suutnud asendada transiitartikleid. See areng olenes väga mitmesugustest poliitilistest mõjudest rahvusvahelises kaubanduses.

Peale vilja esines osaliselt väljaveoartiklina ka lina. Vigala lina oli keskajal tuntud Flandrias. Veeti välja kariloomigi, nii Läände kui ka Itta. Väljaveoartiklitena Läände ja Itta esinevad ka hobused, keda hakati kasvatama ordu majapidamistes. Oli veel teisi väljaveoartikleid, nagu karusnahad, mesi, vaha jne., millede osatähtsus polnud siiski väga suur. Et Eesti ja Läti ala pidid üsna tunduval määral andma väljaveoartikleid, oli tingitud ka sellest rahavajadusest, mida põhjustas maakaitse. Maakaitse läks kallimaks just XVI sajandil, kus relvastis nõudis suuremaid kulusid kahurite ja kuulide näol. Eriti kulukas oli palgaline sõjavägi, mis hakkas etendama maakaitstes teatavat osa, alates Plettenbergi sõdadest. Sõja kasuks maksustati talupoegi kui ka teisi kihte. Talupojad ja vasallid said lisaks raha nende saaduste eest, mida turustasid linnades.

Eesti ja Läti ala tootmist ei saa siis muidugi vaadelda üksnes maa valitsevate kihtide ja talupoegade elatumise, vaid ka riiklikkude, nii halduse kui ka sõjalise kaitse organiseerimise seisukohast. Viimased ülesanded omandasid erilise kaalu XVI sajandil. Ajaga tõu-

sid nõuded ja kulutused luksuselegi. Nii linnades kui ka maal arenesid peenemad eluviisid. Aadel kulutas üsna palju rõivastisele ja pidutsemistele. Eriti palju kasutati sisseveetud vürtse. Nagu näha andmeist, kuhjus üksikute vasalliperekondade, nagu näit. Üxküllide ja Tiesenhausenite kätte suuri varandusi, mis olid muidugi saadud põllumajandusliku produktsiooni tuludest.

Eesti linnad keskajal.

Linnade asend, tekkimine ning areng Eesti alal on tugevas seoses maa halduskorra arenguga kui ka sise-, sisse- ja väljaveo ning transiitkaubandusega. Kui transiitkaubanduse liiklemise tingimused olid eriti soodsad, pidid tekkima ja arenema meie arvukama ja jõukama elanikkonnaga linnad. Mitmed meie linnad on arenenud Muinas-Eesti ala linnuseist, turupaikadest ja kaubandusasulaist. Meie keskaegsete linnade tekkimisel tuleb arvestada nii kaitse- kui turumomenti ning linnade asendi soodsust administratsiooni mõttes.

Taani kuningas Valdemar II rajab Tallinna kaitstud lahe äärde, kus oli enne eesti linnus ja soodus turupaik, Tallinna linnuse, kuhu peagi areneb linnaasula. Tartu rajatakse paigale, mis enne linnustatud ja tuntud soodsa kaubapaigana, piiskop Hermanni poolt 1224. a. linnusena. Seal tekib peagi linn. XIII sajandi esimesel poolel rajatakse sakslaste poolt veel võitluse aegu eestlastega Viljandi linnus. Sajandi keskel ja hiljemini rajatakse Saksa võimude poolt Vana- ja Uus-Pärnu, Paide, Haapsalu, Narva ja Rakvere. Saaremaa linlik keskus Kuressaare rajatakse peale suurt eestlaste revolutsioonilist liikumist XIV sajandi keskel. Rajatakse piiskopiloss, ja siia koondub ka Saaremaa sisse- ja väljaveokaubandus, kuid rannikusadamaid ei suuda uus keskus kõrvaldada. Peale mainitud linnade tekkisid siinseal soodsamates paikades, linnuste ümber, teede sõlmpunktidel jne. lausmaa küladest tootmiselt ja tegevuselt erinevad asulad, nagu Valga, Helme, Otepää, Keila, Põltsamaa jt. Peale suuremate sadamate teenib maa huvisid rida väikesadamaid, näit. Põhja-Eesti rannikul, arenedes Soome lahe ranniku asustuse ja oma maa produktsiooni tihenemisega. Põhja-Eesti sadamate kaudu toimub esijoones kaubavahetus Soome lahe põhja- ja lõunaranniku vahel. Sääraseid ranniku väikesadamaid tekib ka mujal, nagu Läänemaal, saartel ja Pärnust lõuna pool Liivi lahel (Häädemeeste, Salatsi jne.).

Tõelise linnanduse ja linnade elanikkonna arvu juurdekasvu üheks tähtsamaks teguriks Eesti alal saab keskajal just transiitkaubandus, mille mõjul kujunevad arvukama elanikkonnaga lin-

nadeks Tartu, Tallinn ja Narva. Sisse- ja väljaveolinnadest suuremat tähtsust elanikkonna suhtes omab veel Pärnu, kes alul etendab osa Hansa-Vene transiidis. Kuid transiitkaubandus ei mõjusta mitte üksnes suuremate linnade elanikkonna arvulist kasvu, vaid ta toob paratamata kaasa linna kaubanduse ja käsitöö suurema arengu ja tekitab tiheda transporttöölise võrgu (voorimehed, kandjad Eesti linnades, eriti Tallinnas, Tartus, Narvas ja osalt ka Pärnus). Neis linnades tekib siis ka jõukas kaupmeeskond, kes tegeleb kaugkaubanduse alal, nn. „ülemere kaupmehed“ (kaugkaupmehed), kes peamiselt tegelevad tuluka, kuid kogemusi ja kapitali vajava transiitkaubandusega. Neis tekkisid ka suuremad sotsiaalsed vahed ja ühes sellega kistakse linnade elanikkond nii tegevuselt kui mõttelaadilt teravamalt maa ühiskonnast välja. Tallinnas on XVI sajandil linna müüride vahel 7000 elanikku, Tartus umb. 5000, peale selle muidugi veel alevikuelanikud, kes moodustasid nagu mingi üleminekuastme. Tartu ja Tallinn on elanikkonnalt tunduvalt suuremad kui teised sisse- ja ka mereäärsed linnad, kaasa arvamata Riia. Olgugi et Paide ja Viljandi ning osalt Rakveregi asetsevad tihedasti asustatud alal, jääb nende elanikkond arvult Tallinna, Tartu, Pärnu ja Narva omast tugevasti maha, kuigi viimase linna tagamaa on üsna hõredalt asustatud. Just see osutab transiitkaubanduse suurele tähtsusele meie linnade majanduslikus elus, kuid ühes sellega ka keskaja maa-majanduse vähesele tarbimisele. Tuleb ühtlasi arvestada seda, et sisseveetav kaup tuli meie tähtsamasse sadamatesse, eeskätt Tallinna ja Pärnu.

Eluilme ühtlus maa ja linna vahel oli suurem väiksemais linnus. Baseerusid ju suuremad linnad tugevasti rahvusvahelisel kaubandusel, kuigi Tallinn omas väga suurt kaalu ka sisse- ja väljaveos. Suuremate linnade ühiskondlik struktuur pidi saama siis kindlama ja omapärasema ilme ja neis käsitööde eriharused enam tekkima, nende hulgas säärasedki, mida ei võinud tekkida turu puudusel väikelinnades.

Siiski suuremategi linnade elanikud olid mõningate elatuse harrastustega palju lähemal maale kui nüüdisaja linnad, näiteks kariloomade pidamisega, kasutades linna ühiskarjamaad, kuid neile polnud see suhteliselt siiski nii oluline kui väikelinna elanikele, kus harrastati teisigi maale omaseid elatuse harusid, näit. Vana-Pärnus ja Haapsalus kalastust. Kuid Tallinnalgi oli linnamüüride taga oma Kalamaja piirkond, mis tegeles kalastamisega. Kalandusel oli mõnevõrra osa ka mõnes teises linnas, nagu Narvas, Kuressaares.

Meie keskaja linnanduse arengul sai tooniandvaks Lääne-Euroopa linnanduse, kaubanduse ja tööstuse kultuur. Linnu Lääne-Euroopa hiliskeskaja arengu mõttes, oma erilise õigusega, linnade põhi-korruga, ühiskondlikkude kihitistega ja kutseorganisatsioonidega, nagu gildid, tsunftid kaitseorganisatsiooniga jne. ei tundnud Eesti muinasaeg. Linnanduse, kaubanduse ja tööstuse kultuur oli romani-seeritud aladelt sisse tunginud Saksamaale kõigepealt lääneossa ja Ülem-Saksamaale. Reinimaade linnandus, tööstus jne. mõjustas omalt poolt jälle Ida-Saksa linnandust kirdes, Läänemere ääres, otse linnanduse tekkimisest peale. Lääne-Saksamaalt on näit. tulnud Lüübeki kaupmehi oma kapitalide ja kogemustega ning traditsiooni-dega kaubanduse alal. Ka Lüübeki linnaõigus sisaldab ilmsesti Lääne-Saksa linnaõiguse elemente; eriti Soesti, kuid ka Dortmundi ja Münsteri mõju on siia ulatunud. Ida-Baltikumi linnadesse siirdus Vestfaali kaupmehi ja Riias olid XIII sajandi esimesil aastakümneil koguni Soesti- ja Münsteri-nimelised kaubakojad, kellele lisandus XIII sajandi 30-ndatel aastatel Lüübeki oma; hiljemini XIV sajandil on nad sulanud Riia gildide saalideks. Ka ühissaksa kaupmeeste ridades etendavad XIII sajandi lõpulgi tähtsat osa Soesti ja Dortmundi kaupmehed, nii et iga-aastaste Novgorodi kontori ülejääkide laeka (mis säilitati Visbys) neljast võtmest olid kaks Lääne-Saksa linnadel, Soestil ja Dortmundil.

Paljud käsitöölised ja kaupmehed tulid siia otse Vestfaalist, osalt ka Lüübeki poolt vahendatuna, tuues kaasa oma õiguslikke jm. arusaamisi. Alul, kui Lüübek polnud veel idakaubanduses mõõtuandev ja kui Visbys käivad ja viibivad ühiskaupmehed olid idakaubanduse juhtimises mõõtuandvamad, ei tungi Lüübeki mõju veel siin läbi. Piiskop Albertit abistasid väga tugevasti just Ojamaalt tulnud ühiskaupmehed ja piiskop Albert arvestas ka Ojamaa kaupmeeste mõju ja traditsioone. Ta andis Riiale 1211. a. nn. Ojamaa õiguse, mille all mõista tuleb, nagu uurijad seda on põhjendatult väitnud, Ojamaal viibivate sakslaste õigust, mis iseloomult oli nähtavasti gildiõigus. Aegapidi kujuneb XIII sajandi vältel Riias siiski täielik linnaõigus. Riia õigus levis Vana-Liivimaa ordu- ja piiskopialadel. Eesti alal said keskajal Riia õiguse Tartu, Vana- ja Uus-Pärnu, Viljandi, Paide, Haapsalu; Kuressaares hakkab ta kehtima alles peale orduriigi kokkuvarisemist 1563. a. Taani valdkond Põhja-Eestis saab Lüübeki õiguse puhtal kujul: Tallinn 1248. a., seal läheb ta edasi Rakveresse ja Narva. Põhja-Saksa linnade õigus mõjustas õige oluliselt ka Taani ning Rootsi-Soome suuremate linnade õigusi. Eesti linnades

tekkis kaks õiguspiirkonda: linna- ja maahärraõigus. Tallinnas olid sellekohasteks vastanditeks all-linn ja Toompea; all-linnas kehtis Lüübeki õigus, kuna Toompeal valitses maahärra oma. Tartu all-linnas kehtis Riia õigus, Toomil aga piiskopi oma. Suuremate ja väiksemate linnade erinevus ilmnes veel nende sõltuvuses maahärradest. Eesti linnadest oli maahärrast kõige vähem sõltuvaks muutunud Taani ajal Tallinn. Nagu Riias, nii muutus Tallinnaski kuninganna Margareeta ajal maahärra foogt raest sõltuvaks. Tartu ei suutnud aga säärast iseseisvust saavutada, linnafoogt jäi piiskopist olenevaks. Väikelinnad olid hoopis enam sõltuvad maahärradest ja komtuuridel ning foogtidel oli siin võrdlemisi palju öelda.

Linna valitses kollegiaalne asutis, raad, eesotsas pürjermeistriga. Raehärrade ja pürjermeistrite arv oli linnades erinev. Täiuslikuma võimuga ja koosseisuga raadi omas Tallinn. Taani ajal koosnes Tallinna raad 24 raehärrast, jagunedes „istuvaks“ ja „vanaks“, s. o. teotsevaks ja puhkavaks osaks, kusjuures tänavune istuv raad muutus tuleval aastal vanaks ja vastuoksa. Hiljemini hakkas Tallinna raad püsivalt teotsema: XV sajandil kuulus Tallinna rae koosseisu 14 raehärrat ja 4 pürjermeistrit, ka oli olemas nüüd sekretär. Rae kollegium täiendas end ise. Surma läbi lahkunute asemele valis raad uued raehärrad, suuremates linnades suurkaupmeeskonnast. Suurkaupmeeste valimine raehärradeks toimus harilikult ikka jõukamates transiidilinnades, nagu see oli ka Lääne-Hansa linnades.

Säärane linnade valitsemisviis oli oligarhiline ja plutokraatlik. Suuremates linnades tekkis sellele opositsioon, kõigepealt Riias, kus leidis XVI sajandil linna elanikkonnas tugevasti lahkmeelseid kihte, kes oma kitsaid huvisid hakkasid energilisemalt kaitsema.

Et omavalitsuslik kord ja teadvus oli teravamalt välja kujunenud suuremates linnades, tekkisid seal ka suuremad lahkmeeleolud maahärra ja linna vahel, eriti XVI sajandi esimesil aastakümneil, kui piiskopid, toetudes rooma õiguse doktriinile, püüdsid oma mõjuvõimu tõsta. Nii näit. tekkisid Tartu piiskopil Blankenfeldil eriti teravad konfliktid Tartu linnaga XVI sajandi teisel aastakümnel. Tallinnal tekkis ägedamaid kokkupõrkeid ka Harju-Viru vasallidega, mis omandasid erilise teravuse XVI sajandi esimesel poolel, kus kokkupõrke aluseks olid suurelt osalt egoistlikud majanduslikud püüdlused. Majanduslikkudest küsimustest omas teravat kuju Harju-Viru rüütelkonna püüd müüa oma vilja ilma Tallinna vahenduseta välismaale. Lahkarvamusi ja hõõrdumisi tekkis ka maalt Tallinna

põgenenud talupoegade suhtes, keda Tallinn kui transiidilinn vajas transport- jne. töölistena.

Tegelikult ei etendanud linna kogukond linna valitsemisel nii olulist osa kui raad. Kuid näit. Tallinnas oli kodanikkonna silmapaistvamaal organisatsioonil, suurgildil, s. o. kaupmeeskonnal, teatav mõju linna valitsemisele. Kui raad soovis ühes või teises küsimuses saada teada linna kogukonna seisukohta, pöördus ta Suurgildi oldermani poole, kes siis gildide koosoleku kokku kutsus. Sotsiaalse ilmega rahutused, mis häirisid elu Saksamaal hansalinnades (näit. Lüübekis) XV sajandi alguses, ei ulatunud keskajal Eesti linnadesse, küll aga reformatsiooni aegu Riiga ja alles XVI sajandi teisel poolel Tartu. Ka ei astunud siis veel gildide ringkonnad Eesti ja Läti alal nii teravalt üles raeringkondade vastu, püüdes võtta osa linnade valitsemisest, maksustamisest jne.

Et leida endile ja oma majanduslikkudele huvidele kaitset, organiseerusid keskajal linnades nii kaupmehed kui käsitöölised, moodustades kaupmeeste ja käsitöölise gilde, kuna käsitöölised peale selle koondusid veel eri tööharude järgi eri organisatsioonidesse — tsunftidesse. Ka meie linnades, Tallinnas ja mujal, olid kaupmehed koondunud Suurgildi, käsitöölised Väikegildi, käsitöölised eri kutsealade järgi veel tsunftidesse. Aegapidi, vastavalt tolle aja nõuetele, kujunesid juba keskajal Liivimaa suuremates linnades (Eesti alal näit. Tallinnas) kohalikkude noorte vallaliste kaupmeeste ja linnas viibivate võõraste kaupmeeste eri organisatsioonid, Mustpeade vennaskonnad, kellede kodumaised liikmed naitumise järel pidid astuma Suurgildi liikmeks.

Gildindus ja tsunftindus said ilmekama kuju Tallinnas. Tallinna Suurgild ulatub Taani aega. Sellest ajast põlvnevad ka Tallinna mõlemad väikegildid. Viimased kandsid Skandinaavia pühakute, Püha Olavi ja Püha Kanuti nime. Mõlemad käsitöögildid on kujunenud Taani eeskujudel. Tallinna väikegildidest oli tähtsam Kanuti gild; nähtavasti kuulus sellesse varemajal koguni kaupmehi, eriti pudukaupmehi, ja ka laevnikke. Olavi gildi kuulusid aga nn. väikesed ametid: voorimehed, mündrikud, kandurid jt.

Peale mainitud kutsealaste organisatsioonide leidis Tallinnas veel nn. pruulijate kompanii, kelle liikmed kuulusid esijoones Suurgildi. Väikegildi liikmed aga, keda alul ka sinna kuulus, tõrjuti sealt aegapidi välja. Ainult pruulijate kompanii võis pruulida õlut turustamiseks. Käsitöölised võisid pruulida õlut ainult oma tarbeks pidu-

likkudel juhtudel jne., kuid siingi hakati neile hiljemini tegema takistusi.

Gildide, vennaskondade, kompaniide ja tsunftide eesotsas seisisid ja juhtisid ning esindasid neid nn. vanamehed (oldermannid) ühes kaasistnikkudega, toimiritega jne., keda organisatsioonid ise valisid ja raad kinnitas, kuid vanameeste korraldusel oli nende organisatsioonide valitsemises tähtsust ka koosolekutel (stevenidel). Gildides jagunesid liikmed nn. vanade ja noorte pinki. Vanemate pingi moodustasid endised gildi ametnikud, kuid teda võidi täiendada ka nooremate pingist. Gildi asjade ajamisel omas muidugi suuremat tähtsust vanemate pink; selle liikmetele kuulus aktiivne ja passiivne hääleõigus, kuna noorema pingi liikmeil oli ainult aktiivne hääleõigus. Gildide ja tsunftide sisekord kajastus nende põhimäärustes, nn. skraades, mida raad kinnitas. Skraad sisaldasid üksikasjalisemaid määrusi gildide ja tsunftide siseorganisatsiooni, valitsemise, korra, määrustest üleastumise puhul pealepandavate trahvide jne. kohta. Üldiste asjade ajamiseks peeti gildides, tsunftides ja vennaskondades koosolekuid (steven) või nn. „joominguid“ (trünke). Tähtsamad oli jõulu ja vastlapäeva „joomingud“. Tsunfti koosolekuid peeti 4 korda aastas: lihavõtte ajal, jaanipäeval, sügisel ja jõulu ajal. Peale selle kutsuti tarviduse järgi kokku ka erakorralisi istungeid. Gildide ja tsunftide koosviibimistel avaldus keskaegne seltskondlikkus, eriti rõõmsad olid nn. suured vastlapäeva joomingud. Peale mainitud korporatiivsete joomingute oli nii kaupmeestel kui ka käsitöölistel hulgalisi koosviibimise võimalusi, kus lõbutsemisel ohtrasti alkoholi tarvitati, näit. pulmade ja ristsete puhul.

Keskaja linnade ühiskondlik ja tööorganisatsioon oli siis hoopis erinev nüüdisaegsest. See organisatsioon erines ka tolleaegsest küla ühiskondlikust ja tööorganisatsioonist. Külakonna majanduslik korraldus, ühes põldude jaotuse süsteemiga, küla ühismaade kasutamisega ja tööorganisatsiooniga oli vähe muutuv. Teatavaid muutusi tõi siiski mõisavõim, eriti mõisa oma põllupidamise arenedes. Suuremad linnad olid maa, küla organisatsiooni kõrval midagi hoopis võõrast.

Olgugi et kaubandus keskaegses mõistes pidi olema linna element, tegeldi sellega ka maal. Kui arvestada seda, et tegelikult palju asju, mis nüüd ostetakse kauplustest ja on tööstussaadused, ei leidnud sel ajal tarbimist, või toodeti kodu majapidamiseks ise, siis näeme, et linnad sisekaubanduses etendasid võrdlemisi tähtsusetut osa. Nüüdisajal on näit. tähtsaks ostuartikliks riie, tol ajal saadi see

kodusel viisil. Kodusel teel valmistati ka vajalikke tööabinõusid ja kõiki majapidamisriistu.

Kuid maa vajas siiski ka kaubavahetust välismaaga. Maale sissetoodavatest kaupadest omas suurimat tähtsust sool ja mõnevõrra ka raud. Teised sisseveoartiklid, nagu heeringad, ei leidnud nii laialt tarvitajaskonda, veel vähem levisid ülemaaliselt riidekaubad, mida talupojad ostsid vähe. Luksuskaupu ja nautimisaineid kasutati peamiselt linnades, maal levisid need ainult lossides ja jõukamate vasallide hulgas.

Linnad olid väikesed ja tootsid osalt ise vajalikke tarbeaineid ega omanud sellistena suurt tähtsust sisekaubanduses, nagu ka end vaheldav maamajandus ei esinenud tugeva kaubandusliku tegurina.

Keskaja linnade majanduspoliitika, eriti Tallinnas.

Keskaja linna sihiks oli moodustada omaette majandamisühikut. Turg linna käsitöösaadusile oli piiratud. Toodeti peamiselt linna ja selle lähema ümbruskonna jaoks. Turu piiratusele mõjus kaasa, nagu kuulsime, maa väike kaubavajadus. Kaubandust takistas ka liiklemisvahendite ja liiklemisteede arenematus, liiklemise kindlusetus, mis pidi ajama käsitöösaaduste hinnad kõrgeks. Keskaja linnad, kes huvitusid oma toodete levikust, sulustusid igasuguse võõra konkurentsi vastu ega tundnudki huvi liiklemisvahendite ja -teede arendamise suhtes.

Keskaja kaubanduse ja tööstuse poliitika kandis kindlat pregnantsi. See oli oluliselt üldse linnade kaubanduse poliitika, nii Saksa maal kui ka üsna oluliselt mujal. Eesti- ja Liivimaal oli linnadel kaubanduse juhtimisel suur tähtsus. Olgugi et linnad allusid siin maa-härradele, olles aga sisemiselt, eriti suuremad, autonoomsed ja kuulus vägevasse Hansa liitu, mis ajas võimsat kaubanduspoliitikat, omasid meie linnad Lääne-Ida kaubanduse juhtimises erikaalu. Nägime ju, kuidas Liivimaa linnad ühes Lääne-Hansaga sõlmisid kaubandusrahusid Novgorodiga ja Pihkvaga, panid peale kaubandus-sulgusid, saatsid tarbe korral välja saatkondi kaubanduslikkudeks läbirääkimisteks venelastega. Ja alles olude sunnil arvestati kaubanduslikkude vahekordate reguleerimisel ka territoriaalvõimu, eriti ordut, eriti siis, kui XV sajandi teisel poolel Moskva suurvürstiriik oma vahekordate tõttu Liivimaaga segas poliitiliste küsimustega kaubanduslikke. Territoriaalvõimudest oli kaubandusest muidugi kõige enam huvitatud ordu, kes omal käel ajas kaubandust Lääne-

Euroopaga, turustades sinna maksude näol ja majandamise teel saadud kaupu, nagu hobuseid, loomi jne. Rootsi uurija Heckscher väidab põhjendatult, et linnade majanduslik poliitika keskajal sisaldab haruldaselt ühtlast ja kavakindlalt läbiviidud püüet. Kõigepealt taotlesid linnad, et elatustarbeainete ja tööstustarvete sissevedu linna toimuks rikkalikult, et linna turule minevatest kaupadest teel midagi ära ei võetaks, ja raugematult võideldi eesostu vastu. Selle püüde aluseks oli tarbimise seisukoht. Põhjuseks oli, et linna elanikkond hoopis teisel viisil sõltus teisest elanikkonna kihist kui maarahvas ja nimelt maaproduktioonist, kuid see puudutas ka linna tootjaid, kõigepealt pagareid ja lihunikke. Tarbimise vaatekohta täiendas tootmise vaatekoht, linnapoliitika teine peamoment, nimelt et kaubandus, laevandus ja käsitöö on linnade elatusalad, ning toetudes sellele kiusati kõigepealt taga nn. m a a k a u b a n d u s t, kaubandust linna piirkonnast väljaspool. Siin langesid kokku tarbimise ja tootmise vaatekohad, niipalju kui oli tegemist elatustarvetega või nagu sel ajal kõneldi: maakaubandus viib eesostu juurde. Sellele lisaks tulid vastavad abinõud käsitööstuse vastu maal, mis keelati linna lähemas piirkonnas, nn. sundpenikoorma ulatuses. Muidugi ei suudetud maakaubandust hoopis lämmatada.

Samal ajal kaitsti linnakodanikke kui kaupmehi. Võideldi nende vastu, kes kauplesid linnas, ilma et oleksid astunud sidemesse kodanikkudega. See oli linnade poliitika kolmas punkt, mis sidus nn. linna külalisi, kõigepealt võõraid kaupmehi, talupoegi jne. linnaga; takistati võõraste kaupmeeste sidet talupoegadega. Erandi moodustasid laadad, kus kindlaksmääratud ajal võõrad kaupmehed kasutasid kaugemale ulatuvaid õigusi, olles sageli ka otseses kaubavahetuses maarahvaga.

Intensiivne püüd teha linnakodanikke vahendajaiks kogu kaubanduses, ei piirdunud mitte ainult kaubandusega, mis ise tungis linna, vaid sundis sinna ka vahekaubandust ja juurdevedu. Siin on tegu linnade poliitika neljanda konsekventsiga, nn. laokoha poliitikaga. See põhjustas kõige vägivaldsemaid sissetunge kaubanduslikku liiklemisse — ei sunnitud ju mitte ainult möödaminevaid kaupmehi ja laevnikke müüma või vähemalt ümber laadima oma kaupu linnas, vaid sunniti kaupu kulgema teisi teid kaudu, kui see loomulik oli.

Muidugi läheneti neile seisukohtadele meie suuremates linnades aegamööda. Ülal nägime, kuidas Tallinnaga kui laokohaga oli seotud Hansa soolakaubandus Ida-Baltikumis ja Vene alal. Kui Narva arvas XV sajandi alguses enesel olevat õiguse saada vahapitsatit, siis olid selle vastu teised Liivimaa linnad. Nägime ka, et venelasi ei lastud

Liivimaal talupoegadega kaubelda ja neid sunniti minema linnadesse. Ka kehtis Tallinnas XIV sajandil määrus, et võõras ärgu kaubelgu võõraga, vaid kodanikuga. Kuid silmas pidades seda, et meie linnad olid eriti huvitatud transiitkaubandusest Venega, tehti eriti Tartus venelastele soodustusi.

Käsitööndus.

Linn taotles keskajal printsiipi, et linna käsitööd areneksid mitmekesiselt ja et linn muutuks ümbruskonna käsitööst võimalikult sõltumatuks. Keskaja linnades polnud võistlus mitte täiesti võimatu, sest turupäevadel võisid ka võõrad pakkuda müügiks oma kaupu, kuid neile tehti igasuguseid takistusi, lühendades näit. müügi-aegu jne. Aegapidi said ka kutselised organisatsioonid ikka enam ja enam kinnise ilme välismaailma ja üksteise suhtes. Käsitööde arenedes võeti ikka enam ja enam käsitööharusid tsunftikorralduse alla. Isikud, kes tahtsid harrastada käsitöid linna ja ümbruskonna (sundpenikoorma) jaoks, sunniti astuma tsunfti liikmeiks. Kes tahtis saada tsunfti liikmeks, pidi olema sündinud seaduslikust abielust, kõlblalt laitmatu ja linnakodanik. Kõlblalt ei peetud sobivaks, et tsunfti astuja tegeleks mitteaustate käsitöödega või kuuluks mitteaustasse seltskonnakihti. Mitteaustate käsitööde all ei mõistetud ainult neid, kus kasutati pettust ja õigusest möödahiilimist, vaid ka sääraseid, mis on meie ajal täiesti ausad. Mitteaustateks peeti mitte üksnes igasuguseid rändavaid mustkunstimehi, vaid ka lambakarjuseid, möldreid, vahel ka linakudujaid jt. Tsunfti liikmete jaoks püüdis tsunft arendada sääraseid töömäärusi, mis oleksid võimaldanud üksikuile liikmeile seisusekohase äraelamise. Tsunftide tööstuspoliitikat kandis sotsiaalne tendents; tööstuse vabaduse mõte, individualismi printsiip oli temale võõras; püüti ära hoida kapitali ülevõimu seega, et lubati tsunftikaaslastele müüa ainult omas töökojas valmistatud tooteid. Mõnedel juhtudel määrati kindlaks tootmise ülemmäär. Kui silmas pidada paljude keskaegsete käsitööharude primitiivset tehnikat, tuleb pikka õpipoisi- ja selliaega pidada õpipoiste ja sellide ekspluateerimiseks. Tallinnaski oli tee õpipoisist meistrini pikk ja meistriks saamine küllalt kulukas: meistriameti taotleja pidi valmistama meistritööna kolm nõutavat eset omast materjalist ja peale selle omal kulul korraldama söömingu ja joomingu. Meistriameti taotlejal pidi olema teataval määral ka käsitöök vajalikke tooraineid ja peale selle veel vahendeid, mis vajalikud linna kaitsemisel. Nii pidi Tallinnas tsunfti astuja omama linna kaitseülesanneteks soomusrüüd, veidi

raha või selle asemel vajalikkude materjali, näit. kanepikudujad 3 kaalu puhast kanepit. Vanemate tsunftimääruste järgi pidi meistritel olema raudamb ühes saja noolega, hiljemini aga tulirelvi. Sõjaliste kohustuste täitmisel moodustasid Tallinna Suurgildi ja Mustpeade vennaskonna liikmed ratsaväe, Väikegildi liikmed aga kuulusid linna kaitsemisel jalaväkke. Ka Tallinnas nõuti tsunfti astujalt elukommete laitmatust ja päritolu seaduslikust abielust. Tsunfti võetav meister pidi olema kihlatud. Meistriks saamisele järgnes pulm ja kodanikuks astumine. Sooviti üldiselt, et abiellutakse oma tsunftivenna tütreaga. Pruut pidi olema laitmatute elukommetega, sest kui meister sai liiga vara isaks, kaotas tema abikaasa tsunftiõigused ja ka meest ennast karistati.

Trahvi ähvardusel oli meistritel keelatud üksteise selle hässitada rahulolematusele. Salatööd ei tohtinud teha, ka polnud lubatud pühapäevatöö. „Siniste esmaspäevade“ pidamise eest võeti sellidelt palka maha. Sell kaotas oma ametiõigused, kui ta lubamatul viisil lahkus oma meistri juurest. Nagu näha Tallinna vanematest maallrite, tiserite jt. skraadest, ei võinud vaene, ilma varata meister, kes ei suutnud vastutada oma töö headuse eest, pidada selle ega õpipoisse. Temal tuli alluda teise meistri kaitsele. Ei sallitud ka tsunfti mittekuuluvaid töölisi, kes töötasid omal käel.

Arusaadav, et tsunftindus meie linnades arenes järk-järgult ja kõigepealt suuremates linnades, kus sama kutseala töölisi oli rohkem, kus ka käsitööde eri harusid oli enam kui väikelinnades. Kui vaadelda käsitööharusid lähemalt, leiame meie suuremates linnades võrdlemisi suure hulga esmajärguliste elamistarvete muretsejaid ja valmistajaid, näit. lihunikke ja pagareid. Tallinnas oli juba Taani ajal 20 lihunikku. Soodsate paemurdude tõttu oli siin ka suur kivi-raiurite arv. Ehitustööliste arv kasvas muidugi kivehitiste arvu tõusuga. Suurimaks tsunftiks oli Tallinnas keskaja lõpupoolel seppade oma.

Kuigi linnad olid arvamusel, et käsitöö ja kaubandus on linna peaelatusalad, ja püüdsid vältida konkurentsi linna piirkonnas, tuli siiski teha erandeid. Tallinna Toompea oli arvukale Harju-Viru aadlilegi elamispaigaks, ka seal oli vajadus käsitöölise järele ja seal kujunes eriline käsitöölise Püha Maarja gild. Peale maa tavaliste käsitöölise tekkis linna käsitöid suuremate ordu-, piiskopi- ja vasallilosside juures seoses sõjanduse arenguga. Ehitusmeistreid, müürseppi jne. vajati maal linnuste, kivi lamute, kirikute jne. ehitamisel, kuna tavalises eesti külas peamiselt vajati seppi. Puutöömeistreid

nähtavasti polnud vaja, sest talupojad ehitasid ise oma elamud, samuti ei vajatud ka pottseppi. Ka oli riide valmistamine maal kodukäsitööks ja polnud siis vaja erilisi oskustöölisi. Kui linnade areng oleks jäänud sõltuvaks eesti alal ainult maast, siis meie linnandus poleks nii suutnud areneda, nagu seda võimaldas transiitkaubanduse elustav mõju. Transiitkaubanduse õnnistus sai aga osaks küll ainult Tartule, Tallinnale ja Narvale, suurendades seal tulusid, tööd, ühes sellega linnaelanikkonna arvulist juurdekasvu ja intensiivsemat tarbimist linnades enestes, seega siis kõrgemat elustandardit.

Majanduselu sisekorraldus linnades.

Keskaja linnades omas keskset tähtsust turg. Kaubanduse ja liiklemise arenedes ei piirdunud käsitöölised töötamisega ainult tellimise peale, vaid toodeti ka tagavaraks ja müügiks. Käsitöölised hakkasid vajama müügikohta, poodi. Et keskajal riik ei suutnud tagada niisugust liiklemisvabadust ja julgeolekut kui nüüd, siis oli kaubavahetus lubatud ainult säärastel kohtadel, kus võis tagada kauplemise julgeolekut, nimelt linnades. Tähtsam kui elamine turuplatsil, oli müügikoha omamine. Käsitöölised arvu juurdekasvamisel polnud kõikidel võimalik muretseda maja turuplatsil, — seisis ju kasutoovad ehitised turuplatsi ääres. Vanematel aegadel pakkusid kaupmehed oma kaupu laudadelt või jälle kergesti üleslöödavatest poodidest, nagu näeme aastalaatadel.

Kaubandusliiklemise elavnemisel otsis kaupmees enesele ja kaubale varju tuule, vihma ja külma eest. Sellest oli huvitatud ka linnavalitsus ja hakkas linna maa-alal ehitama poode, nõudes seejuures, et sama aine müüjad asetseksid üksteise kõrval. Ainult neile kättenäidatud leiva- ja lihapinkidelt võisid pagarid ja lihunikud müüa. Kui kaupmehed ja käsitöölised läksid jõukamaks, siis püüdsid nad ehitada endile ise müügi ruume.

Need keskaegsed kauplemise ja elamise kohta käivad juhtnöörid ilmnesid kõige intensiivsemalt suuremates linnades. Näit. Tallinnas asetsesid lihunikud lihakarnid turul, kingseppade poed turu nurgal (nüüdsel Kinga tänaval). Käsitöölised aga elasid turu ümbruskonnas teatavil tänaval: Kinga tänaval kingsepad, Karja tänaval lihunikud (selle tänava kaudu läks ka kari välja) jne. Poodides ei kaubeldud mitte üksnes sisseveetud kaupadega, vaid ka käsitöötoodetega. Puudus säärane spetsialiseerumine kaubaartiklite suhtes kui nüüd, kuid teatav tendents oli siiski olemas. Tallinnas leidis

kalevi-, toiduainete- ja pudu- ning ehtesjade-kauplusi. Muidugi linna õige tugeva juurdekasvu puhul oleks pidanud toimuma teatav muutus käsitöölise paigutuses linnas.

1334. a. rentis linn Tallinna lihunikudele 19—20 lihakarni, hiljemini muutus nende arv. Kui lihakarnid olid linna omandiks, kuulusid rätsepate poed eraisikuile. 1362. a. oli Tallinnas 21 kingsepa poodi, millest 7 kuulusid linnale. Järgnevail aastail hankis linn lisaks 6 poodi, ostes ära erapoode. Turupoed leidsid Suurel turul, kuid ka Vanal turul, Niguliste kiriku juures, Kullasepa, Mundi, Kinga ja Pikal tänaval. Turupoodidest maksis osa krundi eest ainult renti, osa aga kuulus linnale, nagu ka ehitised ise. Pudukauplustes oli müüa pudukaupa, eriti riiet, ehtesju, hobuseriistu. Need poed maksid kõrget renti, mis osutab sellele, et nad kauplesid väga tuluvalt. Peale selle leidsid linnas veel eestlasi ehtesjade kauplejaid, kes müüsid vanu eesti ehtesju pronksist ja tinast.

Produktsooni laad ja need ülesanded, mis linnadel kulude suhtes täita olid, tingisid ka maksude laadi ja kõrguse. Produktsooni laadi tõttu pidi paljudel linnadel tuludes olema erinevusi. Näit. moodustasid Tallinna linna tulud Taani ajal tulud linnaehitistest, kruntidest, mis olid antud rendile, käsitöömaksud, mida maksti osalt loonus, müntimistulud, millest osa sai kuningas, kinnisvaramaks linna kindlustiste korrashoiuks ja teisteks kogukondlikeks ülesandeks, kodanikumaks, kohtutrahvid jne. Tulusid töid ka linna kaal, apteek, kivimurrud. Ka kulud polnud igal pool ühesugused. Suuremates linnades nõudis kulusid linnaasutiste ülalpidamine, kindlustiste ja kirikute korrashoid jne. Suuri väljaminekuid Tartule ja Tallinnale tähendasid kulukad saatkonnad, üldse kaubanduspoliitiliste sihtide taotlemine. Selleks saadi tulusid aga aeg-ajalt pealepandavast erilisest kaubatollist, nn. naeltollist.

Linnade elanikkonna rahvuslik koostis.

Eesti ala keskaja suuremates linnades kujunes kõige tugevaks ja mõõtuandvamaks kihiks kaupmeeskond, eriti kaugkaupmeeskond. See oli võõras element, sisse rännanud peamiselt Lääne-Saksamaalt. Kuid võõrsilt ei tulnud mitte ainult suurkaupmehi, vaid käsitööde arenedes ka oskustöölisi, eriti neilt aladelt, mis olid uued. Kuid võõraid asus linna ka tavalisemate käsitööharude alale, samuti pudukaupmehi. Sakslasi tuli Tallinna palju juurde veel XIV sajandil Vestfaalist, hoopis vähem aga Ida-Saksamaalt ja veel vähem Preisist.

Peale eestlaste ja sakslaste esines ka rootslasi. Viimased olid eeskätt väikekaupmeesteks, turupoodide pidajateks ja kingseppadeks, ka raua- ja vaseseppeks. Enamik neist näib pärit oleva Soomest (Uusimaalt, Viiburist, Turust jne.).

Säärastes tolle aja suurlinnades, nagu Tallinn ja Tartu, tuli õige oluliselt arvestada eestlaste sisserändamist maalt, kes hakkasid tegema käsitöö ja väikekaubanduse alal. Eriti suur nõudmine oli voorimeeste, kandurite, mustatöölise, hoovipoiste, naisteenijate jne. järele. Nagu näha Tallinna kodanikuraamatust 1409—1624, on eestlasi õige ohtrasti võetud Tallinna kodanikkudeks XV sajandi keskel, siis aga hakkab vastuvõetavate arv langema. 1333—1374 esineb kodanikkude nimede hulgas 85 eestlast; eestlaste hulgas leidis pudukaupmehi, lihunikke, kingseppi, pagareid, voorimehi, kiviraiureid, puuseppi, pruulijaid, veevedajaid jne.

Eesti ja Läti linnades algab võitlus eestlaste, lätlaste ja liivlaste pääsemise vastu kodanikeks. XV sajandist peale hakatakse tegema takistusi tsunftidesse vastuvõtmisel. Väiksemaid takistusi esines juba vareminigi. Juba Haapsalu linnaõiguse vanimas variandis XIII sajandi lõpust leidub eestlaste kodanikuks võtmisel väikesi kitsendusi: sakslased pidid maksma kodanikkude kogukonda astumisel 1 aartigi ja 6 ööri, eestlased aga 1 aartigi ja 7 ööri; eestlastele oli küll vaba kinnisvara omandamise õigus, kuid seda ei võidud pärandada külisliinis. Lasteta kinnisvara omaniku vara pidi surma korral langema linnale. Hiljemini muutus olukord siin-seal. On teada, et lätlasil oli Riias kinnisvara omanduse õigus 1334. a., kuid 1469. a. enam mitte — siis oli see eranditult saksa soost kodanikkude päralt.

Takistus eestlastele kodanikkudeks pääsemiseks polnud nii tähtis kui see, et neile suleti mõned tähtsamad ja tulutoovamad tsunftid. Riias, kus nähtavasti võõraste juurdevool oli suurem, tehti takistusi juba XIV sajandi lõpul, kus paljud käsitööhärad keelasid mittedesaksa õpilaste vastuvõtmise, pagarid keelasid koguni mittedesakslastega abiellumise. Pole teada, kuidas oli lugu eestlaste vastuvõtmisega Tartus. Tugines ju küll Tartu üldiselt põhiseaduslikes ja ühiskondliku korra küsimustes juba ammu ajast Riia autoriteedile, kuid nähtavasti ei omandanud kõnesolevad kitsendused seal siiski nii suurt ulatust. Nähtavasti olid siin igal pool mõõtuandvad kohalikud tingimused. Arvatavasti hakati Tallinnas umbes samal ajal, kui eestlaste juurdevool kodanikkude hulka hakkas langema, tegema neile kitsendusi tsunftidesse pääsemisel. On teada, et orduvõimu ajal oli eestlastele keelatud astuda pagarite, pütiseppade, kullaseppade ja lihunik-

kude tsunfti; teistesse tsunftidesse võeti neid aga vastu. XV sajandi lõpul, kui eestlaste juurdevool Tallinna tsunftidesse oli suur, keelas Kanuti gild nende vastuvõtmise hoopis ära, kuid hiljemini kaotas see keeld kehtivuse. Silmapaistev on just see, et eestlastele püüti teha takistusi neisse tsunftidesse asumisel, mis tegelesid esmajärguliste toiduainetega.

Vaatamata sellele, et XV sajandil tehti takistusi eestlaste tsunftidesse vastuvõtmisel, vajasid eriti suuremad linnad siiski maalt inimesi mitmesugustele lihttöödele — oma inimestest ei jätkunud. Sel alal hakkas aga tulema takistusi. Eestlaste vaba liiklemist hakati maal takistama juba XV sajandil, veel tõsisemalt aga XVI sajandil. Esialgu pandi sunnismaisus kehtima peremehe, siis vanema poja ja lõppeks kogu pere kohta, kuid XVI sajandil hakati takistama ka teiste kihtide, vabadikkude, sulaste jne. liiklemisvabadust. Linnad, toetudes Riia ja Lüübeki õigusele, püüdsid kaitseda maalt linna põgenenuid aadli vastu, kes neid tungivalt tagasi nõudis. Tekkis paratamatult kokkupõrkeid, eriti Tallinnal väga iseteadliku Harju-Viru rüütelkonnaga, kuid aadel suutis järk-järgult oma nõudmisi läbi viia. Vajadus lihttööliste järele pidi eriti suur olema Tallinnas tol ajal, kui teravilja väljavedu hakkas tõusma.

Produktiivsete tootjate arvu suhtes olid keskaja linnad võrdlemisi ebasoodsates tingimustes. Kutseliste käsitööde aladelt ja nimelt neilt, mis olid kutseliselt organiseeritud, olid naised välja surutud, olles peamiselt seotud majatöödega. Produktiivsete tootjate hulka kahandas veel väga suur arv vigaseid ja tõbiseid. Hoolekanne nõudis siis muidugi suuri pingutusi, mis lasus osalt linnadel, kirikutel ja kutselistel organisatsioonidel.

Kokkuvõte.

Kokkuvõttes tuleb konstateerida, et kaubandus ja linnandus tegid Eesti alal keskajal õige tugevaid edusamme. Meie linnad rakendati oma suure rahvusvahelise kaubanduse tõttu ulatuslikku ühendusse Euroopaga, ja keskaegne Lääne-Euroopa kaubanduskultuur leidis siin võrdlemisi tugeva kajastuse. Paljud neist ärivormidest, mis Läänes olid kasutusel, leidsid rakendust ka meie linnade transiitkaubanduses. See kultuur oli Eesti alal kõrgem kui Soomes, mis sel ajal kuulus perifeeriasse ja kus linnad ja kaubandus omandasid tugevaid mõjusid omakord meie alalt.

Tõsi küll, Lääne-Euroopa eri piirkondades arenenud tööstus ei võinud meie linnades omandada seda tähtsust, mis tal oli näit. Flandrias, Reinimail jne., ja meil ei võinud tekkida siis sääraselt arenenud eri tööstusharusid, nagu Läänes. Selleks olid siin ka omad takistused, tooraine turu, traditsioonide jne. puudumise näol. Tulemuseks oli, et siin ei leidnud kajastust teatavad töövormid, mis tegid algsamme Läänes ja mis soodustasid seal hiljemini ülemineku uutele tootmisvormidele, kust aga siiski istutati siia üks ilmekamaid keskaja linnade tööorganisatsioone, nimelt tsunftidus.

Tuleks nentida veel, et meie maa linnanduse ja kaubanduse areng oli üldeuroopalikul tasemel, kuid tuleb konstateerida sedagi, et maa sotsiaalse arengu tõttu ta ei saanud kapitalide kujunemise mõttes areneda eriti kasulikuks maa pärisrahvale eestlastele.

Tähtsamat kirjandust.

Alljärgnevalt on lähemalt mainitud allikad ja kirjandus, mida käesolevas osas on kasutatud:

Arbusov, L. jun., Die Einführung der Reformation in Liv-, Est- und Kurland. Quellen und Forschungen zur Reformationsgeschichte. Band III. Leipzig 1931.

Bulmerincq, August von, Die Verfassung der Stadt Riga im ersten Jahrhundert der Stadt. Leipzig 1898.

Bunge, Friedrich Georg, Die Stadt Riga im 13. und 14. Jahrhundert. 1878.

Freytmuth, O., Tartu linn orduajal. Koguteos „Tartu“. Tartu, 1927.

Goetz, Karl Leopold, Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters. Lüübek 1922.

Goetz, Karl Leopold, Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters. Hamburg 1916.

Greiffenhagen, Otto, Das Revaler Bürgerbuch 1409—1624. Tallinn 1932. Tallinna Linnaarhiivi väljaanded nr. 6.

Greiffenhagen, O., Die ältesten Kämmereibücher der Stadt Reval. Tallinn 1927. Tallinna Linnaarhiivi väljaanded nr. 3.

Hausmann, R., Studien zur Geschichte Pernaus. Sitzungsberichte der Altertumforschenden Geschichte zu Pernau IV. Pärnu 1906.

Hecksher, E. F., Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa. Första delen. Första boken. Stokholm 1935.

Johansen, Paul, Die Estlandsliste des Liber Censu Daniae. Kopenhagen-Tallinn 1933.

Johansen, Paul, Revaler Geleitsbuch. Bruchstücke 1365—1458. Tallinn 1929. Tallinna Linnaarhiivi väljaanded nr. 4.

Nottbeck, Eugen, Die Schragen der grossen Gilde in Reval. Tallinn 1885.

Nottbeck, Eugen von, und Neuman, Wilh., Geschichte und Kunstdenkmäler der Stadt Reval. Tallinn 1904.

Osten-Sacken, Paul v. d., Der Kampf der livländischen Städte um die Vorherrschaft im Hansekontor zu Novgorod bis 1442. Sitzungsberichte d. Gesellschaft zur Geschichte und Altertumskunde 1903, Riia 1903.

Osten-Sacken, Paul v. d., Der Hansahandel und Pleskau bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts (O. Hölzsch Beiträge zur russischen Geschichte, Berlin 1907).

Plaesterer, Artur, Das Revaler Pergament-Rentenbuch 1382—1518. Tallinn 1930. Tallinna Linnaarhiivi väljaanded Nr. 5.

Ruuth, Y. W., Viipurin kaupungin historia I—II, Viiburi 1908.

Süvalep, A., Narva ajalugu I. Narva 1936.

Никитский, А. И., Экономический бытъ Великаго Новгорода. Moskva 1893.

A

10409

Äratrükk teosest „Eesti majandusajalugu I.“

O./ü. „Ilutrükk“, Tartu, 1937.