

Tartu Ülikool
Humanitaarteaduste ja kunstide valdkond
Ajaloo ja arheoloogia instituut
Üldajaloo osakond

Joosep Markus Pild

**Tallinna, Narva ja Pärnu kaubandus Lääne-Euroopaga aastatel
1634-1645 Öresundi tolliarhiivi materjalide põhjal**

Bakalaureusetöö

Juhendaja: kaasprofessor Enn Küng

Tartu 2022

Sisukord

Sissejuhatus	3
Historiograafiline ülevaade ja allikas.....	6
Uurimisküsimus ja -ülesanne.....	7
Pärnu kaubandus Lääne-Euroopaga.....	8
Narva kaubandus Lääne-Euroopaga	13
Tallinna kaubandus Lääne-Euroopaga.....	17
Vaadeldud linnade kaubanduse võrdlus.....	25
Kokkuvõte	27
Kasutatud kirjandus ja allikad	29
Allikad	29
Kirjandus.....	29
Internetileheküljed.....	31
Summary.....	32

Sissejuhatus

Varasemas ajalookirjutuses on Eesti varauusaegsete sadamalinnade – Tallinna, Narva ja Pärnu – kaubandust, sealhulgas ida-lääne vahelist transiitkaubandust uuritud peaausjalikult neid linnu puudutavate lokaalsete sadama- ehk tolliraamatutele toetudes. Eesti ala linnade kaubanduse laiaulatusliku uurimistöö kõrval on peaaegu täielikult kõrvale jäänud massilisi Ida- ja Lääne-Euroopa meresõidu ajalugu sisaldav allikate massiiv Öresundi tolliarhiivi näol. Eesti ajaloolased ei ole varasemalt neid andmeid massiliselt kasutanud. Tegu on Läänemerelt Põhjamerele ning vastupidi sõitnud laevade tollimist Helsingöris sisaldavate andmetega, mida hoitakse Taani riigiarhiivis Kopenhaagenis. Need andmed olid kaua aega kättesaadavad Nina Ellinger Bangi ja Knud Korsti alates 1906. aastal ilmunud allikapublikatsiooni kaudu.^{1,2} Umbes 15 aastat tagasi otsustasid Hollandi ja Taani ajaloolased Öresundi tolliarhiivi teha kättesaadavaks internetiandmebaasina. Aastal 2009 hakati andmebaasi looma ning see avati kasutamiseks 2017. aastal.³ Projektis lõi kaasa suur hulk ajaloolasi ning vabatahtlikke⁴, projekti rahastas rohkem kui kümme institutsiooni, nende hulgas näiteks Hollandi Teadusliku Uurimistöö organisatsioon (NWO) ning Groningeni Ülikool.⁵ Kokku sisaldab Öresundi tolliarhiiv 1.8 miljonit sissekannet, üks kirje iga tollipunkti läbinud laeva kohta. Andmed, mis tolliregistris kirjas olid ning mis on nüüd ka internetiandmebaasis, on järgnevad: kuupäev, laevakapteni ehk kipri nimi, tema elukoht, laeva lähte- ja sihtkohaks olnud sadam, ülevaade laeval olnud laadungist ja makstud toll.⁶

Laadungiga seoses tuleb siinkohal defineerida ka töös esinevad kasutatud ühikud. Siinkohal on juttu nendest mõõtühikutest, mida õnnestus defineerida. Metsakaubanduse ning puiduga seonduv ühik on šokk, mis tähendab 60 tükki, ühikut kasutati just palkide, plankude jms. puhul.⁷ Teised töös esinevad ühikud on sälitis, laevanael, leisikas ning aam. 1 sälitis on võrdne 12 laevanaelaga ehk umbes 1920 kilogrammiga. 1 laevanael on võrdne 20 leisikaga ehk umbes

¹ Nina Bang, *Tabeller over skibsfart og varetransport*. Kopenhaagen, 1930

² Jan Willem Veluwenkamp, Werner Scheltjens, Siem Van der Woude. *Sound Toll Registers Online*. 2021. <https://tseg.nl/article/view/10802/11861#toc>

³ Soundtoll Registers Online, *Sound Toll Registers* (i.a) (Kasutatud 17.05.2022) <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/over-het-project/sontol-registers>

⁴ Soundtoll Registers Online, *Acknowledgement*, (i.a) (Kasutatud 17.05.2022) <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/over-het-project/dankbetuiging>

⁵ Soundtoll Registers Online, *Funding* (i.a) (Kasutatud 17.05.2022) <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/over-het-project/financiering>

⁶ Soundtoll Registers Online, *Sound Toll Registers* (i.a)

⁷ Velta Pāvulāne. Rīgas tirdzniecība ar meža materiāliem XVII-XVIII gs. No Rīgas ekonomisko sakaru vēstures ar Krievu, Baltkrievu, Ukrainu un Lietuvisku zemēm. Rīgā 1975. Lk 151.

160 kilogrammiga. 1 leisikas on võrdne umbes 8 kilogrammiga ja 1 aam on võrdne umbes 150 või 153 liitriga.⁸ Kopenhaagenis asuvas Taani riigiarhiivis on Öresundi tollimaterjalide kogupikkuseks ajavahemikust 1497–1858 115 riiulimeetrit,⁹ teise allika andmetel aga 70 riiulimeetrit.¹⁰ Siiski ei ole säilinud kõik dokumendid antud ajavahemikust, säilinud on materjal aastatest 1497, 1503, 1528, 1536–1548, 1557–1558, 1560, 1562–1569 ning seejärel katkematult aastatest 1574–1858.¹¹ Sissekanded on vana-taani keeles, mille tõttu oli mitmel juhul vastet tänasest keelekasutusest raske leida, töösse jäi sel põhjusel mitmeid originaalallikas esinenud termineid muutmata kujul.

Öresundi toll on olnud majandusajaloolaste huviorbiidis viimase sajandi jooksul, sest see pakub asendamatu informatsiooni kaupade, kaubateede ning üldisemalt kaubanduse kohta Euroopas umbkaudu nelja sajandi vältel. Samuti võimaldas toll teretulnud sissetulekut Taani riigikassale, mis omakorda tähendas seda, et monarh rikastus tollitulude arvelt ning sai tänu sellele vähem alamaid maksudega koormata. Selle asemel kasseeriti raha teistelt riikidelt, sest kuningas maksustas Läänemere ja Põhjamere vahelise rahvusvahelise kaubanduse. Sundi tolli puhul on üsna ainulaadne ka see, kuidas tolli koguti – üldiselt kogutakse tolli jõgedel, aga mitte väinadel. Veel üks kummaline moment Sundi tolli puhul on seegi, et riigid jätkasid Taanile tolli maksmist ka pärast 1658. aastat,¹² kui Taani kaotas oma väina idapoolsed kaldad Roskilde rahulepinguga Rootsile.¹³ Taani ajaloolane Palle Lauring on aastal 1961 öelnud: „Ainult jumal teab, miks nad ikka tolli edasi maksid, kui me olime kontrolli Sundi üle kaotanud.“¹⁴

Sundi toll kehtestati umbes 1429. aastal, seda tehes viitas Taani kuningas *dominium maris baltici* printsiibile.¹⁵ See tähendas hegemooniat Läänemere üle, mille üle Taani ja Rootsi sajandite pikkust heitlust pidasid.¹⁶ Siinkohal on oluline moment ka see, et laevastikud ning

⁸ Tallinna ajalugu II, 1561–1710. Peatoim. Tiina Kala. Koost. Lea Kõiv. Toim. Toomas Tamla. Tallinn, 2019, lk 297.

⁹ Erik Gøbel, Ulrich Flaskager Hansen. *Baltic Connections. Archival Guide to the Maritime Relations of the Countries around the Baltic Sea (including the Netherlands) 1450-1800*. Leiden 2007, lk 67.

¹⁰ Jan Willem Veluwenkamp, Werner Scheltjens, Siem Van der Woude. *Sound Toll Registers Online*. 2021. (Kasutatud 21.05.2022) <https://tseg.nl/article/view/10802/11861#toc>

¹¹ Erik Gøbel, Ulrich Flaskager Hansen. *Baltic Connections. Archival Guide to the Maritime Relations of the Countries around the Baltic Sea (including the Netherlands) 1450-1800*. Leiden 2007, lk 75.

¹² Leon Jespersen. „God alone knows why they still paid up, after we no longer controlled the Sound“ *The Sound Toll and the Peace of Roskilde, 1658*. Degn (toim), *The Sound Toll at Elsinore Politics, Shipping and the Collection of Duties 1429–1857*. Kopenhaagen, 2017, lk 285-286.

¹³ Robert Frost. *The Northern Wars: War, State and Society in Northeastern Europe 1558-1721*. Harlow, 2000. Lk 180.

¹⁴ Leon Jespersen, 2017. Lk 286.

¹⁵ Samas, lk 291.

¹⁶ Hanno Brand, Leos Müller. *The dynamics of economic culture in the North Sea and Baltic Region: in the late Middle Ages and early modern period*. Verloren, 2007. Lk 20.

ülekaal merel ei olnud nii suure tähtsusega, kui võtmetähtsusega rannikualade valitsemine.¹⁷ *Dominium maris baltici* all pidas Taani kuningas silmas õigust alalisele mereväele, nõuet anda saluuti Taani lipule, õigust kaubanduslike tollide kehtestamisele ja sissenõudmisele ning õigust Läänemeri teistele meresõitjatele sulgeda. Sisuliselt käsitles Taani kuningas seega Läänemerd talle kuuluva sisemerena, mis arusaadavalt tekitas konflikte Rootsi ja Poolaga.¹⁸ Juba paar aastat hiljem õigustas Taani monarh tolli sellega, et tegu on traditsiooniga. Rahvusvaheline nõusolek tolli maksta saavutati Speyeri rahukõnelustel 1544. aastal. Antud töö kontekstis oluline on lepingus leiduv klausel, mis lubas Madalmaade kaupmeestel ilma tolli maksmata Läänemerre siseneda.¹⁹ Oluline on siinkohal moment, et ehkki Madalmaade kaupmehed vabanesid tollist, näitab sellisel teemal läbirääkimine ning vastava punkti rahulepingusse lisamine selgelt kõnealuse tolli kehtimist üldpildis. 1560. aasta Odense rahulepingus sätestati ka Hansa Liidu kaubalaevadele omaette kord, mille raames kuus hansalinna: Lübeck, Hamburg, Rostock, Stralsund, Wismar ning Lüneburg ei pidanud tolli maksta. Laevnikud pidid sellegipoolest katma asjaajamiskulud, samuti tuli tolli maksta kaugemalt tulnud kaupsid vedades.²⁰ See kinnitab taaskord ka tollipunkti ning tolli nõude aktsepteeritust rahvusvahelisel tasandil. Siinkohal tuleb mängu ka see aspekt, miks töös käsitletavat aastaarvud on 1634–1645. Nimelt sõlmiti aastal 1645 Rootsi ja Taani vahel Brösembro rahuleping, mis sätestas, et Rootsi krooni alamad ei pidanud enam Öresundi tolli maksta ning sellest tulenevalt nende laevadel olevaid kaupu enam ei kontrollitud ega registreeritud.²¹ See tähendas, et laevadel olnud kaubad ei läinud tolliraamatutesse kirja. See on ka otseselt põhjus, miks ajavahemik sai töös just selline valitud.

¹⁷ Martin Meier. Vorpommern nördlich der Peene unter dänischer Verwaltung 1715 bis 1721: Aufbau einer Verwaltung und Herrschaftssicherung in einem eroberten Gebiet. München, 2008. Lk 16.

¹⁸ Leon Jespersen, 2017. Lk 291.

¹⁹ Samas, lk 292.

²⁰ Samas, lk 292.

²¹ Samas, lk 293-294.

Historiograafiline ülevaade ja allikas

Kõige põhjalikumalt on uuritud **Tallinna** naelatolliraamatutele tuginedes Tallinna 16.–17. sajandi kaubandussidemeid. 16. sajandi esimese poole kohta on 1938. aastal kirjutanud Gunnar Mickwitz uurimuse „Tallinna kaubaraamatutest: Läänemere-kaubanduse tehnikast 16. sajandi esimesel poolel“.²²

Tallinna 16. sajandi keskpaiga kaubandust on uurinud Johannes Schildhauer.²³ Samuti on kohalik ajaloolane Jüri Kivimäe kirjutanud Tallinna kaubandusest 16. sajandi keskpaigas.²⁴ 16. sajandi lõpu ning 17. sajandi alguse kaubanduse uurimisel on Artur Attman kasutanud statistilisi andmeid Tallinna ja Narva sadamaraamatutes leiduva Vene väljaveo ja tollistatistika kohta.²⁵ Tallinna 17. sajandi kaubandusest tolliraamatutele tuginedes on kirjutatud nii eesti, saksa kui ka vene keeles. Esiletoomist väärivad Evald Blumfeldti,²⁶ Helmut Piirimäe²⁷ ja Arnold Soomi uurimused.²⁸ Viimatinimetatu on kirjutanud veel ka ulatusliku uurimuse Rootsi Läänemere-provintside Eesti- ja Liivimaa viljakaubandusest 17. sajandil, milles muu hulgas leidub hulgaliselt arvandmeid siinsete merelinnade, s.h Tallinna kaudu toimunud vilja väljaveo kohta.²⁹

Narva kaubandust 16. sajandi lõpul ning 17. sajandi algul on varasematest uurijatest kõige tõhusamalt uurinud taas Artur Attman, kes Ida-Lääne transiitkaubanduse ulatuse kirjeldamisel kasutas Narva tolliandmeid.³⁰ Kogu 17. sajandi osas tuleb esile tuua Helmut Piirimäe vastavad uurimused.³¹ Eraldi on Narva tolliraamatute alusel linna metsakaubandust uurinud Arnold

²² Gunnar Mickwitz. Zur Technik des Ostseehandels in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Helsingfors 1938.

²³ Johannes Schildhauer. Zum See- und Handelsverkehr Revels im 16. Jahrhundert – auf der Grundlage Reveler Hafenzollregister. – Wissenschaftliche Zeitschrift der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald. Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe. Nr. 3/4, T. I, Jg. XVIII, 1969, lk 33–42.

²⁴ Jüri Kivimäe. Rukis ja sool. Tallinna kaubandusest Liivi sõja eelõhtul (1554–1557). – Kleio: Ajaloo Ajakiri, 3 (13), 1995, lk 26–35.

²⁵ Artur Attman. The Russian and Polish Markets in international Trade 1500–1650. Göteborg 1973; Artur Attman. The Struggle for Baltic Markets. Powers in Conflict 1558–1618. Göteborg, 1979.

²⁶ Evald Blumfeldt. Statistilisi lisandeid Tallinna kaubaliikluse ja meresõidu ajaloole. – Ajalooline Ajakiri, 1, 1935, lk 1–18; 2, 1935, lk 49–63.

²⁷ Хельмут Пийримяэ. Некоторые вопросы транзитной торговли России со странами Западной Европы через Таллин в XVII в. – Экономические связи Прибалтики с Россией. Сборник статей. Рига 1968, lk 95–116.

²⁸ Arnold Soom. Der Handel Revels im 17. Jahrhundert. Wiesbaden 1968.

²⁹ Arnold Soom. Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert. Stockholm 1961.

³⁰ Attman. The Russian and Polish Markets; Attman. The Struggle for Baltic Markets.

³¹ Хельмут Пийримяэ. О состоянии нарвской торговли в начале XVII века. – Скандинавский сборник, XI, Таллин 1966, lk 82–110; Хельмут Пийримяэ. Состав, объем и распределение русского вывоза в 1661–1700 гг. через шведские владения в Прибалтике на примере торговли г. Нарвы. – Скандинавский сборник, Таллин 1962, lk 34–94; Хельмут Пийримяэ. Торговые отношения России со Швецией и другими странами Европы по материалам нарвского ввоза в 1661–1700 гг. – Скандинавский сборник, VII, Таллин 1963, lk 44–86.

Soom³² ja kanepi ja linakaubandust laiemalt Eesti linnades; s.h Narvas juba korduvalt mainitud Helmut Piirimäe.³³

Pärnu puhul tuleb esile tuua nelja Eesti autori üldistavat ülevaateid Pärnu ajaloost, milles on Jüri Kivimäe portreeterinud ka linna väliskaubandust 17. sajandil.³⁴ Põhjalikumalt on Pärnu kaubandust 17. sajandil uuritud peamiselt käesolevas tööst hilisemal perioodil. Vähesed säilinud Pärnu sadamaraamatuid kasutades on seda teinud Helmut Piirimäe³⁵ ja Rootsi Riigiarhiivi materjalidele tuginedes, kuid andmeid ainult Pärnu 17. sajandi viimasel veerandil metsakaubandusest esile tuues, Enn Küng.³⁶

Uurimisküsimus ja -ülesanne

Eeltoodud historiograafilise ülevaate põhjal võib öelda, et kolme Eesti merelinnakaubandust Lääne-Euroopaga on üsna tõhusalt uuritud. Saame ülevaate nii kaupadest, mida läänepoolsesse Euroopasse saadeti kui ka linnadest ja piirkondadest, kellega merelinnad Tallinn, Narva ja Pärnu kaubanduslikult suhtlesid. Kuid nagu juba eespool viidatud, ei ole varasemad uurijad detailselt üksikuid kirjeid läbitöötades Öresundi tolliarhiivi materjale veel kasutanud.³⁷ See väärtuslik allikaline andmebaas ongi järgneva uurimistöo aluseks, eesmärgiga välja selgitada, milliseid kaupu siinsetest sadamatest saadeti n-ö Öresundi taha, millistesse linnadesse ja piirkondadesse kaubad liikusid ja kui intensiivne oli laevaliiklus ning mil määral saadud andmestik täiendab meie teadmisi 1630–1640. aastate väliskaubanduse kohta. Öresundi tolliraamatutes leiduvaid andmeid on püütud analüüsida allikakriitiliselt ja saadud tulemusi võrreldud seni teadaoleva informatsiooniga.

³² Arnold, Soom. Narva metsakaubandus ja metsatööstus XVII sajandi lõpul. – Ajalooline Ajakiri, 1940, lk 57–72.

³³ Helmut Piirimäe. Flax and Hemp Trade in Estonian towns in the 17th Century. In: Archiv und Geschichte im Ostseeraum. Festschrift für Sten Körner. Hrsg. Von. Robert Bohn, Hain Rebas und Tryggve Siltberg, 1997, lk 85–96.

³⁴ Jüri Kivimäe, Aivar Kriiska, Inna Põldsam ning Aldur Vunk. Merelinn Pärnu. Pärnu 1998.

³⁵ Helmut Piirimäe. Pärnu kaubanduse suurus ja koostis XVII saj. lõpul. – Tartu Riikliku Ülikooli Toimetised, vihik 223. Eesti NSV ajaloo küsimusi, V, Tartu 1968, lk 98–131.

³⁶ Enn Küng. Pärnu metsakaubandusest 17. sajandi viimasel veerandil. – Pärnumaa ajalugu, vihik 3. Artiklite kogumik 2, Pärnu 2000, lk 62–74.

³⁷ Soundtoll Registers Online, <http://dietrich.soundtoll.nl/public/index.php?periode=> (Kasutatud 20.05.2022).

Pärnu kaubandus Lääne-Euroopaga

Pärnu ekspordi kohta 17. sajandil on teoses „Merelinn Pärnu“ öeldud, et see ei olnud oma sortimendi poolest kuigi rikas. Seal tuuakse välja, et eksporditavatest domineeris 17. sajandil vili, peamiselt rukis, millele järgnes kaer³⁸. Ka käesolev töö kinnitab seda väidet, ekspordis domineerivad selgelt ennekõike rukis ja oder, ehkki vaatlusalusel ajal on kaera väljavedu üsna tagasihoidlik. Üks väidetest, mida antud töös kajastuv otseselt ei kinnita on, et välja viidi „eriti harva nisu“³⁹. Vähemasti vaatluse all oleval ajaperioodil Lääne-Euroopasse viidi nisu Pärnust suisa rohkem, kui kaera. Loomulikult tuleb siinkohal silmas pidada, et käesolev töö käsitleb vaid Lääne-Euroopasse vedu ning ka seda ainult piiratud ajavahemikus. Teoses väidetakse ka seda, et peamiseks sihtkohaks müügililjale olid Amsterdam ja Lübeck, mis vastab antud töö põhjal tõele, peamiseks sihtkohaks tõepoolest oli Amsterdam või selle vahetus ümbruses asuvad sadamad.⁴⁰ Teiseks tähtsaks põllumajandussaaduste eksportkaubaks olid lina ja kanep, mida veeti samuti esmajoones Amsterdami ja Lübeckisse⁴¹. Lina on selgelt ka vahemikus 1634–1645 üheks peamiseks Lääne-Euroopasse viidavaks väljaveokaubaks, samas kui kanep antud juhul Pärnu andmetes erilise rohkusega silma ei paista. Pärnu ajaloo raamatus peamiste sihtkohtadena välja toodud linnad kajastuvad selgesti ka antud uurimuses, esmajoones Amsterdam ning selle kõrvalsadamad.

Kõik järgnevas peatükis esitletud andmed põhinevad Öresundi tolliarhiivi veebiandmebaasil. Vaatluse all oleva ajavahemiku (1634–1645) ajal läbis Öresundi tollipunkti 71 Pärnust startinud laeva, neist kõige enam, 10 alust, aastal 1637.

Järgnevalt üritan anda tekstis ülevaate sellest, kuidas tollipunkti andmed töösse teisenevad ning pärast piisavas koguses näidismaterjali tekstiformaadis lähen üle tabelite formaadile.

Nii näiteks **1634.** aastal läbis Öresundi tollipunkti Helsingøris (Helsingör) esimene Pärnust saabunud kaubalaev 5. juunil. Laeva lastiks oli 24 sälitist otra, 7 sälitist kaera ning 116 laevanaela lina; laeva sihtkohaks oli Antwerpen. Järgmine Pärnust tulnud kaubalaev läbis Sundi alles 2. septembril, sihtkohaks samuti Madalmaades asuv Molkerum ning lastiks 14 sälitist tuhka, 19 sälitist rukist, 30 sälitist otra ning 250 laevanaela lina. Kolmas ja selle aasta viimane Pärnust teele asunud laev läbis tolli 28. oktoobril. Laev suundus Hindeloopenisse ning

³⁸ Jüri Kivimäe, Aivar Kriiska, Inna Põltsam, Aldur Vunk. Merelinn Pärnu. Pärnu, 1998. Lk 101.

³⁹ Samas, lk 101.

⁴⁰ Samas, lk 101.

⁴¹ Samas, lk 101-102.

lastiks oli 49 sälitist rukist, 26 sälitist otra ning 30 laevanaela lina. Seega 1634. aastal Pärnust väga tihedat transiiti Lääne-Euroopasse selgelt ei toimunud. Sama võib öelda ka **1635.** aasta kohta, mil Pärnust läbi Öresundi seilas kõigest üksainus kaubalaev. Laev läbis tollipunkti 22. mail, olles teel de Rijp'i, laeval oli 50 laevanaela lina, 24 sälitist otra ning 8 sälitist rukist. **1636.** aastal läbis Sundi taas kolm Pärnust teele asunud kaubalaeva, esimene neist neljandal juunil, sihtkohaks Koudum, lastiks 72 sälitist rukist, 20 sälitist otra ning 218 laevanaela lina. Teine laev oli teel Warnsi ning läbis tolli kaheksandal juulil. Laeval oli 38 sälitist rukist, 15 sälitist otra ning 252 laevanaela lina. Kolmandal oktoobril läbis selle aasta viimane laev Sundi, teel Stavorenisse, lastiks 58 sälitist rukist, 36 sälitist otra ning 61 laevanaela lina.

Eelnevaid aastaid ületab selgelt **1637.** aasta, mil Pärnust teele asunud kaubalaevadest läbis Sundi tolli 10 laeva. Esimene neist 25. mail, sihtkohaks Warns ning lastiks 50 sälitist otra, 54 sälitist rukist ja 31 laevanaela lina. Teine laevadest läbis Sundi 30. mail, sihtkohaks Stavoren, lastiks 75 sälitist otra, 48 sälitist rukist, 5,5 sälitist nisu, 26 laevanaela lina ja viimaks 120 laevanaela lina ja kanepit, seda siis ühes lahtris, seega oletatavasti segamini. Samal päeval läbis Sundi teinegi Pärnust startinud laev, lastiks 25 sälitist rukist, 49 sälitist otra ning 333 laevanaela lina, sihtkohaks Hindeloopen. Täpselt nädal hiljem, 6. juunil läbis järgmine laev Sundi, suundudes Krommeniedijki, laeval oli 65 sälitist otra, 17 sälitist rukist ning 102 laevanaela lina. Järgmisel päeval jõudis tollipunkti järgmine Pärnust väljunud laev ja teel oli laev Vlielandi. Laeva lastiks oli 158 laevanaela lina, 10 sälitist rukist ning 91 sälitist rukist ja otra. Samal suvel läbis Sundi veel kaks Pärnust teele asunud laeva, vastavalt 20. augustil ning 24. augustil, mõlemad laevad olid teel Vlielandi. Esimesel neist oli lastiks 2,5 sälitist otra ning 178,5 laevanaela lina, teisel 400 paneellauda, 20 sälitist kaera ning 100 laevanaela lina. Viimased kolm Pärnust teed alustanud laeva läbisid Sundi novembrikuus: 16., 21. ja 28. novembril. Esimene laevadest suundus Katwoudesse, lastiks 94 sälitist nisu, 16 sälitist otra, 1,5 laevanaela vaha, 10 laevanaela villa, 4,25 laevanaela lõnga ning 3 laevanaela sulgi. Teine laevadest oli teel Stavorenisse, laeval oli 115 sälitist otra, 9 sälitist rukist, 0,5 sälitist nisu, 3 sälitist linaseemneid ja 27 laevanaela lina. Kolmas laev suundus Zaandami, lastiks 60 sälitist rukist ja otra, 19 sälitist kaera, 2,5 sälitist linaseemneid ning 63 laevanaela lina.

Olles toonud piisavalt näidismaterjali, jätkan Pärnust Öresundi taha seilanud laevade vaatlemist kuupäevadega tekstis ning muul puhul tabelite abil.

1638. aastal läbis Sundi 8 Pärnust teele asunud laeva, neist koguni viis tegid seda maikuus: 16. mail, 21. mail, 25. mail, 27. mail ning 28. mail. Ülejäänud kolm laeva läbisid tolli vastavalt 19.

juunil, 6. augustil ning 8. septembril. **1639.** aastal läbisid kõik laevad Sundi vahemikus maist augustini. Neist neli tükki mais – 2., 4. ning kaks laeva 20. mail, üks 11. juunil ning kaks tükki augustis – 1. ning 12. augustil. **1640.** aastal läbisid kõik kaheksa laeva Sundi aasta teises pooles: 9. juulil, 22. juulil, 25. juulil, 30. juulil, 4. augustil, 17. oktoobil ning kaks tükki 3. novembril. **1641.** aastal läbisid esimesed 4 laeva tolli lühikese vahega, esimene neist 26. juunil ning neljas 3. juulil. Ülejäänud kolm laeva vastavalt 22. juulil, 13. oktoobril ning 13. novembril. Neli **1642.** aastal Öresundi läbinud laeva läbisid tolli vastavalt 24. mail, 18. juunil, 25. augustil ning 2. novembril. **1643.** aastal olid kuupäevadeks 5. juuni, 7. august (2 tk), 10. august, 23. september, 6. oktoober, 8. november ning 1. detsember. **1644.** aasta oli Pärnust Lääne-Euroopa suunal suhteliselt hiline, kuid aktiivne. Esimesed neli laeva läbisid Sundi samal päeval: 18. augustil. Ülejäänud viis laeva vastavalt 21. septembril, 3. oktoobril, 25. oktoobril, 13. novembril ning 4. detsembril. Viimasel vaatlusalusesse perioodi jääval **1645.** aastal läbis Öresundi tollipunkti vaid üks Pärnust teele asunud laev, seda 25. augustil. Seega kõige varasem tolli läbinud laev antud ajavahemikul oli 2. mail tolli läbinud laev ning kõige hilisem 4. detsembril Sundi jõudnud alus.

Nagu varasemalt mainitud, läbis vahemikus 1634–1645 Öresundi tolli 71 Pärnust startinud laeva. Nendest 62 laeval oli sihtkohaks Madalmaad, kahel juhul sihtkoht teadmata, üks laev oli teel Rootsi, kaks tükki Taani ning neli laeva olid teel Lübeckisse. See Rootsi sõitnud laev on omaette kurioosum, nimelt on sihtkohaks märgitud Norrköping, kuid Pärnust sinna minekuks ei ole Öresundi tollipunkti läbimine iseenesest vajalik. Ka Pärnust Öresundi kaudu Lübeckisse sõitu tuleb lugeda äärmiselt ebatavaliseks.

Tabel 1: Laevade arv Pärnust Öresundi taha aastatel 1634–1645

Aasta	Laevade arv	Aasta	Laevade arv
1634	3	1640	8
1635	1	1641	7
1636	3	1642	4
1637	10	1643	8
1638	8	1644	9
1639	7	1645	1

Alus: <http://dietrich.soundtoll.nl/public/advanced.php?advanc=1&v8=1&v2=P%C3%A4rnu>

Tabel 2.1: Pärnu väljavedu Öresundi taha aastatel 1634–1645

aasta	rukis sälitist	kaer sälitist	oder sälitist	lina laevanaela	kanep laevanaela	tuhk sälitis	nisu sälitis	linakoonal laevanaela
1634	68	7	80	396	–	14	–	–
1635	8	–	24	50	–	–	–	–
1636	168	–	71	531	–	–	–	–
1637	163	39	372,5	1018,5	–	–	100	–
1638	359,5	26,5	592	1396	–	–	11,5	–
1639	436	12	373	726,5	–	–	9	6
1640	466	–	578	446	–	–	7	–
1641	343	–	358	172 + 17 sälitist	–	–	104,5	–
1642	84 + 2000 tünni	–	157	374	108	–	7	–
1643	285,5	–	279	89	–	x	2	–
1644	127	–	146	87 + 2 sälitist	–	39 šokki	–	–
1645	–	–	–	–	–	–	–	–

Alus: <http://dietrich.soundtoll.nl/public/advanced.php?advanc=1&v8=1&v2=P%C3%A4rnu>

Tabel 2.2: Pärnu väljavedu Öresundi taha aastatel 1634-1645

aasta	Lina ja kanep laevanaela	Rukist ja otra sälitist	paneellauad tükki	vaha laevanaela	vill laevanaela	lõng laevanaela	suled laevanaela	linaseemned sälitist
1634	–	–	–	–	–	–	–	–
1635	–	–	–	–	–	–	–	–
1636	–	–	–	–	–	–	–	–
1637	120	151	400	1.5	10	4,25	3	5.5
1638	–	–	–	–	–	–	–	7
1639	–	–	–	–	–	–	–	2,5 + 3 <i>quardel</i> (?)
1640	–	–	–	–	–	–	–	4
1641	–	–	–	–	–	–	–	–
1642	–	–	–	–	–	–	–	–
1643	–	–	–	–	–	–	10	–
1644	–	–	–	–	–	–	–	–
1645	–	–	–	–	–	–	–	–

Alus: <http://dietrich.soundtoll.nl/public/advanced.php?advanc=1&v8=1&v2=P%C3%A4rnu>

Tabel 2.3: Pärnu väljavedu Öresundi taha aastatel 1634-1645

aasta	tatar sälitist	kanepiseemned sälitist	traan sälitist	laevamastid tükki	aerud	tünni laudis
1634	–	–	–	–	–	–
1635	–	–	–	–	–	–
1636	–	–	–	–	–	–
1637	–	–	–	–	–	–
1638	–	–	–	–	–	–
1639	1	–	–	–	–	–
1640	–	–	–	–	–	–
1641	4	50	9	–	–	–
1642	–	–	–	–	–	–
1643	–	–	–	120	7 šokki	0,5 C(?)
1644	–	–	–	113 t	–	1 C(?)
1645	–	–	–	–	–	–

Alus: <http://dietrich.soundtoll.nl/public/advanced.php?advanc=1&v8=1&v2=P%C3%A4rnu>

Lisaks tabelis toodud kaupadele läbis tollipunkti veel mitmeid kaupu, mida esines Pärnu näitel ühekordselt. 25. augustil Öresundi läbinud laeval oli lastis ka 8 *støcker*(?) kuuseplanke ning 200 riigitaalri eest muud puidulasti. Selgelt muutub mingil määral Pärnust viidavate kaupade fookus viimastel vaatlusalustel aastatel, mil hakatakse suuresti tarnima erinevat puitmaterjali. **1643.** aastal 7. augustil Sundi läbinud laeval oli peal 80 lipumasti (mis kajastub ka tabelis, vt. ülalpool) ning 25 lipumasti/lipupulka. Sama aasta 6. oktoobril tolli läbinud laeval oli lastiks 40 laevamasti, 28 poomi, 5 šokki aerusid, 16 *thylter* (?) lauda ning 8 šokki laudu. **1644.** aasta augustis on Pärnust viidud 26 liistu ja kuuseparssi, 24 saarepuupalki, 5,25 šokki laudu, lisaks 20 poomi pluss 50 riigitaalri eest poome. 21. septembril Sundi läbinud laev tarnis 800 vibupuud ning 1000 vintsipuud. Lisaks esineb 1644. aasta viimases kolmandikus Pärnust Lääne-Euroopasse sõitnud neljal laeval tabelis välja toodud kaupadele lisaks 1000 liistu, 28 poomi, 20 saarepuupalki ning 2 sälitist tõrva. Ainus **1645.** aastal Sundi läbinud laev Pärnust vedas tuhandet kuuselauda. Peale puidumaterjali esines just vaatluse all oleva perioodi lõpuosas ka mõningaid ühekordselt esinevaid toidu ning esmatarbekaupu. 1643. aastal viidi Kopenhaagenisse 4 sälitist kuivatatud kala, sama aasta 1. detsembril Sundi läbinud laeval oli 21 *dege* (?) soola, mis oli teel Lübeckisse. 1644. aastal vedas üks laev, mille sihtkoht pole meile teada, kuid mis alustas oma mereteed Pärnust ning läbis Öresundi 25. oktoobril, 46 sälitist heeringat ning 6 *støcker*(?) siidist naisterõivaid.

Narva kaubandus Lääne-Euroopaga

Ka järgnevas peatükis esitatud andmed põhinevad Öresundi tolliarhiivi veebiandmebaasil. Narvast seilas ajavahemikus 1634–1645 Lääne-Euroopasse 66 laeva. Neist enim, 15 laeva, läbis Öresundi 1638. aastal. Seevastu 1645. aastal ei seilanud Narvast Lääne-Euroopasse mitte ühtegi alust.

Ainus **1634.** aastal Narvast Sundi taha seilanud laev läbis tolli 8. juunil. Järgmisel aastal läbisid kaks laeva tolli samal kuupäeval, 29. juunil. Teised kaks **1635.** aastal Narvast startinud laeva läbisid Öresundi vastavalt 14. juulil ning 1. septembril. **1636.** aastal, mil Sundi läbis samuti neli Narvast teele asunud laeva, olid laevad tollipunktis vastavalt 31. mail, 4. augustil, 10. oktoobril ning 17. oktoobril. **1637.** aastal oli Narvast lähtuv liiklus tihedaim juunis, mil tolli läbis kolm alust, vastavalt 26., 28. ja 29. juunil. Järgmised kaks laeva 10. ja 11. juulil ning seejärel juba 31. augustil, 18. septembril ning viimaks 7. novembril. Nagu ülalpool mainitud, oli **1638.** aasta väga tiheda Lääne-Euroopa suunalise liikumisega, mil Öresundi läbis koguni 15 Narvast teele asunud laeva. Esimene neist 24. mail, neli tükki juunis (6., 18., 22. ja 26.), kaks juulis (19. ja 24.), neli alust läbis Sundi augustis (3., 4., 13. ja 25.), kolm septembris (8., 18. ja 20.) ning viimane 3. detsembril. **1639.** aastal läbisid esimesed kaks laeva tolli samal päeval, 15. juunil. Neile järgnes üks laev 20. juunil ning seejärel taas kaks laeva 20. juulil. Viimased kolm sel aastal Sundi jõudnud laeva läbisid tollipunkti vastavalt 12. augustil, 11. ning 16. septembril. **1640.** aastal läbisid kõik Narvast teele asunud laevad Öresundi aasta teises pooles: üks 27. juulil ning kaks tükki 30. juulil, üks 29. augustil, üks 9. septembril ning viimane 24. septembril. Järgneval **1641.** aastal läbisid kaheksa Narvast teele asunud laeva Sundi vastavalt 8. juunil, 5. juulil, 7. juulil, 22. juulil, 26. juulil, 26. augustil, 7. septembril ning viimaks 3. detsembril. **1642.** aasta, mis oli viimane tihedama läänesuunalise liikumisega aasta Narva jaoks vaatlusalusel perioodil, on märkimisväärne selle poolest, et kõik seitse Sundi läbinud laeva tegid seda juulikuus: kaks alust 1. juulil, üks 10. juulil, kaks laeva 11. juulil, üks 18. juulil ning viimane 25. juulil. **1643.** aastal läbis Öresundi tollipunkti neli Narvast startinud laeva, kaks neist 4. juulil, üks 11. augustil ning viimane 15. augustil. Ainus **1644.** aastal Sundi läbinud Narva laev tegi seda 24. augustil. Seega kõige varasem Narvast teele asunud laev läbis Öresundi tollipunkti 24. mail ning kõige hilisem 3. detsembril. Kui hilisem kuupäev on väga lähedal Pärnu omale, siis varasem on Narva puhul mitu nädalat hilisem.

Tabel 3: Narvast Öresundi taha seilanud laevade arv aastatel 1634–1645

aasta	laevade arv	aasta	laevade arv
1634	1	1640	6
1635	4	1641	8
1636	4	1642	7
1637	8	1643	4
1638	15	1644	1
1639	8	1645	0

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

Tabel 4.1: Narva väljavedu Öresundi taha aastatel 1634-1645

aasta	rukis sälitist	kaer sälitist	oder sälitist	lina laevanaela	kanep laevanaela	tuhk sälitist	nisu sälitist	linakoonal laevanaela
1634	2.5	–	–	170	–	–	–	–
1635	–	–	–	44,5	669,25	–	–	–
1636	64	–	17	360	140	–	–	–
1637	51	38	25	1296	30	–	–	–
1638	123,5 + 2 tünni	40	154	3032,5 + 29 sälitist	135	–	–	–
1639	59	–	86	2361 + 100 riigitaalrit	606	–	–	130
1640	151	–	21	1312	106	–	–	–
1641	60,5	–	70	546 + 6 sälitist	26	–	–	98
1642	4	34	–	882	86	33 šokki	–	115 + 6 leisikat
1643	24	–	10	598	146	–	–	240
1644	12	–	–	–	–	–	–	–
1645	–	–	–	–	–	–	–	–

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

Tabel 4.2: Narva väljavedu Öresundi taha aastatel 1634–1645

aasta	kuivatatud nahad (tk)	põdranahad (tk)	kitsenahad (tk)	härjanahad (tk)	hein laevanaela	või tunni	rasv laevanaela	raud laevanaela
1634	1100	–	–	–	–	–	–	80
1635	50	615	50	300	288.5	14	47	–
1636	240	150	–	240	218	–	–	–
1637	–	20	–	–	–	–	–	–
1638	–	–	–	–	–	–	–	–
1639	–	60	–	–	–	–	4	–
1640	–	–	–	–	–	–	104	–
1641	–	–	–	–	–	–	12	–
1642	200	220	–	–	–	–	6	–
1643	–	–	–	–	–	–	102	–
1644	–	–	–	–	–	–	–	–
1645	–	–	–	–	–	–	–	–

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

Tabel 4.3: Narva väljavedu Öresundi taha aastatel 1634-1645

aasta	angerjas sälitist	pudelik laevanaela	sool sälitist	lina ja kanep laevanaela	raudvardaid laevanaela	laevamastid
1634	–	–	–	–	–	–
1635	11 + 6 aami	3	–	–	–	–
1636	–	247	–	–	–	–
1637	5	–	28	363	–	–
1638	15.5 + 1 aam	–	123	–	–	–
1639	17.5	–	162	–	–	–
1640	2	–	–	–	–	–
1641	–	–	98	231	x	19
1642	–	–	132	60	92 + 4 leiskat	32
1643	–	–	–	37 sälitist	–	–
1644	–	–	–	182	–	–
1645	–	–	–	–	–	–

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

Lisaks tabelites toodud kaupadele leidub taas ka mitmeid ühekordselt esinenud kaupu: 1. septembril **1635** Sundi läbinud Zaandami teel olnud laeval oli lastis lisaks tabelis kajastuvale ka 1 laevanael vaha ning 1,5 sälitist liha. **1637.** aasta 28. juunil tollipunkti läbinud Amsterdami teel olnud laeval oli väga värvikas last: 7,5 *støcker*(?) siidikangast, 8,5 *støcker*(?) villast riiet, 7,5 *støcker*(?) kangast, 105 riigitaalrit kraamkaupa ning 150 paari sukke. Sama aasta novembris

Zaandamise teel olnud laeval oli veel ka 3000 tünni rukkiterasid ja kaera. 3. augustil **1638** Sundi läbinud laeval teel Warnsi oli 62,5 sälitist Prantsuse kaupsid, paraku ei olegi kirjas, millega täpsemalt tegu oli. Aasta hiljem 16. septembril Warnsi teel olnud laeva lastiks oli samuti mitmeid varasemalt mitte esinenud ekspordiaartikleid: 3,5 nõud pudukaupu, 19 *støcker lanbertsey* (?), 4 korvi Prantsuse klaasi, samuti 1,5 sälitist tõi, mis tabelis ei kajastu. **1641** aasta seitsmendal juulil Zaandami teel olnud laeval oli 300 naela pipart, sama aasta 26. juulil Molkwerumisse teel olnud laeval oli aga 113 sälitist taani rukkijahu, kusjuures see oli kõnealuse laeva ainus veetav kaup. Samuti 1641. aastal 26. augustil Lübeckisse suunduvat laeval oli ainsaks ekspordiaartikliks 67 sälitist *are* (?). Viimasena samal aastal Öresundi läbinud Narvast teele asunud laeval oli lastis 7 paari aerusid ning 100 piibukahat. Esimesel juulil Sundi läbinud alusel teel Amsterdami oli lastis 160 juhtnahka, 49 000 *Støcker Egernesching* (?) ning 29 tünni sooblinahka. Samal päeval tolli läbinud Narvast startinud laev, mille sihtkoht pole paraku teada, vedas 4 naela rosinaid ja 100 riigitaalrit purjeriet. 18. juulil **1642** sõitis Warnsi tühi laev, mis on siiski tollis üles märgitud. Viimaks oli 15. augustil **1643** Stavorenisse teel olnud laeval 1 laevanael lõnga. Nagu loendist nähtub, oli osadel Narvast Lääne-Euroopasse suunduvatel laevadel peal, mida ei saa seostada n-ö idapäritolu kaupadega – Prantsuse klaas, pipar, Taani nisujahu, piibukahad jms. Antud fakt lubab oletada, et kõik Narvast mereteed alustanud laevadel ei olnud peal ainult sealt hangitud kaubad, vaid laeva laadungit täiendati vahetult enne Öresundi tollipunkti jõudmist, näiteks Kopenhaagenis või mõnes teises Taani sadamalinnas.

Nagu varasemalt mainitud, seilas vaatlusalusel ajavahemikul Narvast Lääne-Euroopasse 66 laeva, neist 56 Madalmaadesse, 6 Lübeckisse, 2 Taani ning kahe aluse puhul on sihtkoht teadmata.

Tallinna kaubandus Lääne-Euroopaga

Teoses „Tallinna ajalugu“ on põgusalt käsitletud ka Tallinna kaubandust 17. sajandil. Seal on välja toodud, et Tallinna peamiseks eksportkaubaks olid teraviljad, esmajoones rukis ja oder.⁴² Käesoleva töö raames käsitletud ajavahemik näitab sama pilti, suurima osakaalu moodustavad just rukis ja oder. Teoses on väidetud, et peamiseks ostjaks olid Madalmaad, ennekõike Amsterdam.⁴³ Ka siinses töös käsitletud andmed kinnitavad selgelt Madalmaade, eriti Amsterdami ning selle kõrvalsadamate ülekaalu tarnesihtkohtadena. Veel on teoses mainitud seda, et Rootsi valitsus laveeris viljakaubanduses monopoolse ning vabakaubanduse vahel Läänemere provintside kaotamiseni välja, mis võib põhjendada Lääne-Euroopasse veetava vilja koguse varieerumist vaatluse all olevate aastate jooksul.⁴⁴

Arnold Soom on teoses „Der Handel Revels im 17. Jahrhundert“ muuhulgas samuti käsitlenud Tallinna eksporti Lääne-Euroopasse. Sealgi on välja toodud, et peamiseks eksporditavaks Lääne-Euroopasse oli teravili, peamiselt rukis ja oder, aga ka nisu ja linnased.⁴⁵ Kõik neli viljasorti kajastuvad käesoleva töö tabelites selgelt, enim neist justnimelt oder ja rukis. Sihtkohana on mainitud Madalmaid, Lübeckit ning teisi Lääne-Euroopa kaubanduskeskusi.⁴⁶ Teisena on eksportkaupadest välja toodud lina ja kanep, mis moodustasid 20-30% väljaveetavate kaupade mahust.⁴⁷ Ka selle hinnanguga saab käesoleva uurimuse näitel nõustuda. Peale selle on mainitud Vene kaupasadid, nende hulgas karusnahad ning kuivatatud nahad, samuti rasv, traan ja vaha.⁴⁸ Tõepoolest tarniti ka aastatel 1634–1645 Lääne-Euroopasse üsna arvukalt mitmesuguseid loomanahku, esineb ka vaha. Traani Tallinnast sel ajavahemikul läände ei eksporditud. Veel on eksporditava kaubana välja toodud kala, täpsemalt lõhe, angerjas ning haug.⁴⁹ Käesolevas töös seevastu kajastub üsna vähesel määral angerjat, lõhet ega haugi aga üldse mitte. Viimaks on teoses Lääne-Euroopa eksporditavate kaupade hulka välja toodud puit ning puidukaubad, muuhulgas tõrv, pigi ja tuhk.⁵⁰ Loetletud kaupadest on kõik suuremal või väiksemal määral leitavad ka käesolevas uurimuses.

⁴² Karsten Brüggemann, Ralph Tutenhagen. Tallinna ajalugu. Tallinn, 2013. Lk 115.

⁴³ Samas, lk 115.

⁴⁴ Karsten Brüggemann, Ralph Tuchtenhagen. Lk 116.

⁴⁵ Arnold Soom. Der Handel Revels im 17. Jahrhundert. Lk 27.

⁴⁶ Samas, lk 27.

⁴⁷ Samas, lk 28.

⁴⁸ Samas, lk 29.

⁴⁹ Samas, lk 33.

⁵⁰ Samas, lk 33.

Viimaks vaatleks lähemalt Gunnar Mickwitzi teost „Aus Revaler Handelsbücher. Zur Technik des Ostseehandels in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts“. Ehkki teose uurimisel ajaperiood ei kattu täpselt käesoleva töö omaga, annab teos head informatsiooni Tallinna kaubandusest umbes sadakond aastat varem. Vili mängis ka siis peamist rolli eksportkaubana, kuid ka lina oli siis esindatud.⁵¹ Tallinnas oli viljale kehtestatud eesostu keeld. Seetõttu võis mõisnik saata talve jooksul oma rukki linna ning ladustas seda mõne tuttava kaupmehe juures, kuid müügiga oodati suveni, sest alles siis saabusid Tallinnasse soolalaevad – sool oli peamine kaup, mida vilja eest vastu taheti. Samuti polnud enne soolalaevade saabumist kindlaid teateid hindade kohta.⁵² Hind võis tugevalt varieeruda, näiteks 1546. aastal olid teravilja hinnad Euroopas väga kõrged, siis oli kurss 1.75 lasti soola 1 lasti rukki vastu.⁵³ Seoses Tallinnas kehtestatud väljaveo litsentsidega läks viljakaubandus suuresti Lübeckist üle Amsterdamile, kus ka viljaaidad olid paremas seisus.⁵⁴ Veel on Mickwitz väljaveokaupadena nimetanud vaha,⁵⁵ rasva,⁵⁶ traani,⁵⁷ lina ja kanepit⁵⁸ ning loomanahkasid⁵⁹. Karusnahad ning vaha jõudsid Eesti sadamatesse ennekõike mööda maismaad Venemaalt.⁶⁰ Käesoleva uurimuse näitel saab öelda, et olulisemad eksportkaubad ei muutunud sadakonna aasta jooksul suuremal määral. Ka 1634–1645 tarniti suures osas neidsamu kaupu, eriti vilja. Peamiste sihtkohtadena toob Mickwitz teoses välja Turu, Viiburi, Stockholmi, Danzigi, Aalborgi, Lübecki, Hamburgi, Lüneburgi, Amsterdamile ning Antwerpeni.⁶¹ Neist esimesed kolm ei kajastu arusaadavalt antud töös, kuna tegu pole Lääne-Euroopa linnadega. Teistest domineerib loomulikult Amsterdam, kuid esineb ka Lübeck ja korra Danzig, teisi loetletutest käesoleva uurimuse raames sihtkohana ei esine.

Tallinnast seilas Lääne-Euroopasse aastatel 1634–1645 koguni 238 laeva. Töös varasemalt käsitletud Narvast ja Pärnust oli liiklus Tallinna suunalt seega rohkem kui kolm korda tihedam. Enim laevu seilas Tallinnast Lääne-Euroopasse aastal 1641, mil Sundi läbis 37 laeva.

⁵¹ Gunnar Mickwitz. Aus Revaler Handelsbücher. Zur Technik des Ostseehandels in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Lk 65-66.

⁵² Samas, lk 66.

⁵³ Gunnar Mickwitz. Aus Revaler Handelsbücher. Zur Technik des Ostseehandels in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Lk 52.

⁵⁴ Samas, lk 68.

⁵⁵ Samas, lk 70.

⁵⁶ Samas, lk 72.

⁵⁷ Samas, lk 73.

⁵⁸ Samas, lk 74.

⁵⁹ Samas, lk 78.

⁶⁰ Samas, lk 38.

⁶¹ Samas, lk 37.

Tabel 5: Tallinnast Lääne-Euroopasse seilanud laevade arv 1634–1645

aasta	laevade arv	aasta	laevade arv
1634	4	1640	20
1635	10	1641	37
1636	22	1642	18
1637	31	1643	19
1638	33	1644	28
1639	13	1645	3

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

Kõik **1634.** aastal Öresundi läbinud laevad tegid seda aasta teises pooles: 14. juulil, 27. juulil, 2. septembril ning 27. oktoobril. Järgmisel **1635.** aastal sai eksport läände alguse varem, esimesed laevad läbisid Sundi 18. mail, neile järgnes veel üks 31. mail. Seejärel on aga mitmekuune paus, järgmised laevad sel aastal läbivad tolli 29. augustil, 18. septembril, 6. oktoobril, 16. oktoobril, 7. novembril, 28. novembril ning 7. detsembril. Nagu tabelist nr 5 näha, sageneb transiit läände järgneval kolmel aastal kõvasti. **1636.** aastal sai kaubavedu alguse mais, kolm laeva läbisid Sundi 16. mail. Järgmised laevad jõudsid Sundi juba suvel: 6. juunil, 29. juunil, 5. juulil, 11. juulil, kaks laeva 30. juulil, samuti kaks laeva 2. augustil ning üks 28. augustil. Aasta viimases kolmandikus läbis Sundi veel 10 laeva: kaks neist 10. septembril, kaks 21. oktoobril, üks 23. oktoobril, üks 31. oktoobril, üks 1. novembril, üks 13. novembril, üks 22. novembril ning viimane 24. novembril. **1637.** aastal oli esimene Tallinnast teele asunud laev Öresundi tollipunktis 30. mail. Juunikuus aga läbis Sundi 11 Tallinnast startinud laeva: üks neist 5. juunil, üks 6. juunil, kuus (!) laeva 7. juunil, üks 12. juunil, üks 28. juunil ning viimane 29. juunil. Teisi nii tihedaid kuid sel aastal pole, juulis ja augustis läbis tolli kokku 13 laeva, vastavalt 8. juulil, 10. juulil, kaks laeva 24. juulil, üks 25. juulil, 29. juulil, 31. juulil, 2. augustil, kaks alust 4. augustil, üks 15. augustil, 16. augustil ning 29. augustil. Sügisel oli liiklus lääne suunas hõredam, kokku jõudis 1637. aastal Sundi veel 6 laeva: üks neist 19. septembril, üks 2. oktoobril, kolm tükki 13. novembril ning viimane 2. detsembril. **1638.** aastal algas lääne suunaline eksport Tallinnast varakult, esimene laev jõudis Sundi juba 9. aprillil. Maikuus läbis tolli koguni 13 alust: neli laeva 10. mail, kaks tükki 11. mail, üks 14. mail, kaks 16. mail, üks 17. mail, kaks 18. mail ning üks 30. mail. Suvekuudel jõudis Tallinnast Sundi 16 laeva, vastavalt 18. juunil, kolm tükki 19. juunil, üks 21. juunil, kaks alust 25. juunil, viis laeva 29. juunil, üks 18. juulil, üks 26. juulil ning viimased kaks 13. augustil. Kolm laeva jõudsid tollipunkti sügisel, kaks neist 18. septembril ning viimane 4. oktoobril. **1639.** aastal toimus kaubavedu läände palju vähem, Sundi läbis 13 Tallinnast teele asunud laeva. Suurem osa laevadest oli Sundis suvel. Esimesed kaks alust jõudsid tollipunkti 21. ja 28. mail. Järgmised

7. juunil, 8. juunil, 10. juunil, 20. juunil, 18. juulil, 27. juulil ning 31. juulil. Neile järgnes kolm laeva 21. oktoobril ning üks 7. novembril. **1640.** aastal läbis esimene Tallinnast startinud laev Öresundi 10. mail. Pärast seda oli üle kahe kuu pausi – järgmine laev jõudis Sundi alles 17. juulil, millele järgnesid 18. juulil ning 20. juulil tollipunkti jõudnud alused. Läänesuunaline liikumine Tallinnast sages augustis, mil Sundi läbisid kuus laeva, vastavalt 10. augustil, 22. augustil, 24. augustil, kaks tükki 25. augustil ning üks 29. augustil. Ülejäänud üheksa laeva olid tollipunktis vastavalt 17. septembril, 2. oktoobril, kaks tükki 3. oktoobril, üks 5. oktoobril, üks 19. oktoobril, 20. detsembril, 21. detsembril ning 23. detsembril. **1641.** aastal toimus Tallinnast läänesuunalist eksporti sedavõrd palju, et mõistlik on seda aastat kuude kaupa käsitleda. Esimene laev läbis tolli 19. mail. 10 laeva olid Sundis juunis: kaks tükki 18. juunil, kolm 19. juunil, kaks 20. juunil, üks 28. juunil ning kaks 29. juunil. Juulis olid laevad Öresundis kuu teises pooles – kolm alust 22. juulil, üks 25. juulil, 26. juulil ning 28. juulil. Augustis väisas Sundi 8 laeva: kaks neist 7. augustil, üks 16. augustil, 21. augustil, kaks 26. augustil, üks 27. ning 28. augustil. Septembris jõudis Öresundi seitse alust, kolm neist 7. septembril, mõlemal järgneval päeval üks ning kaks laeva 18. septembril. Neile järgnes üks laev 30. oktoobril, kolm alust 13. novembril ning viimane 29. detsembril. Järgmisel aastal sai laevaliiklus Sundi taha alguse 4. mail. Sellele järgnesid 18. mail, 20. mail ning 26. mail Öresundis olnud alused. **1642.** aastal oli suvekuudel eksport Tallinnast Lääne-Euroopasse üsna kesine – kokku läbis Sundi sel suvel kuus laeva. Üks 18. juunil, üks 20. juulil, kolm 3. augustil ning üks 6. augustil. Aasta viimasel kolmandikul jõudis tollipunkti 8 laeva: 7. septembril, 31. oktoobril, 3. novembril, 8. novembril, 17. novembril, 25. novembril, 29. novembril ning 19. detsembril. **1643.** aastal oli läänesuunalist laevaliiklust umbes sama palju, kui sellele eelnenud aastal. Neli alust olid Sundis mai lõpus – kaks neist 27. mail, üks 28. mail ning üks 29. mail. Suvekuudel läbis tollipunkti 9 laeva, 3 neist juunis (4., 5. ja 12.), 4 juulis (4., 6., 24. ja 28.) ning 2 augustis (10. ja 13.). Üks laev oli sundis 6. septembril, üks 8. novembril, 9. novembril, 10. novembril ning kaks tükki 29. detsembril. Ehkki **1644.** aastal läbis Öresundi tollipunkti 28 Tallinnast teele asunud laeva, hakkas läänesuunaline liikumine pihta märkimisväärselt hilja, esimene laev Tallinnast oli Sundis alles 13. augustil. Sellele järgnes aga veel seitse laeva augustis, vastavalt 14. augustil, kaks alust 18. augustil, üks 21. augustil, kaks 22. augustil ning üks 24. augustil. Septembris ning oktoobris jõudis Sundi kummalgi kuul üksainus laev, üks 23. septembril ning teine 8. oktoobril. November ning detsember olid seevastu üsna tiheda läänesuunalise liiklusega, ainuüksi 12. novembril läbis tollipunkti kuus Tallinnast teele asunud laeva. Peale selle üks veel neist päev varem. 11 alust jõudis Sundi detsembris: üks 3. detsembril, kaks 6. detsembril, kolm 21. detsembril, kolm 22. detsembril ning kaks 31. detsembril. **1645.** aastal oli eksport Lääne-

Euroopasse Tallinnast väga hõre, kokku läbis Öresundi tollipunkti kolm laeva – üks neist 2. aprillil, üks 7. mail ning viimane 14. juunil. Seega on vaatlusalusel perioodil Tallinnast esimene laev Sundi jõudnud 2. aprillil ning viimane 31. detsembril. Siinkohal saab nentida, et Tallinnast pärineb vaatlusaluse aja varaseim ja hiliseim laev Lääne-Euroopasse, mis on mõningas mõttes igati loogiline – võttes arvesse, et Tallinnast toimus läänesuunalist liikumist niivõrd palju rohkem. Samuti on Tallinna navigatsiooniolud Pärnu ja Narva sadamast soodsamad, kuna sealne sadam vabanes reeglina jääst varem kui naaberlinnad.

Tabel 6.1:

aasta	rukis sälitist	kaer sälitist	oder sälitist	lina laevanaela	kanep laevanaela	tuhk sälitist	nisu sälitist	linakoonal laevanaela
1634	227	–	4.5	199	–	–	–	–
1635	695	–	161	409	130	–	–	–
1636	1972	–	244	276	–	–	13	–
1637	1868 + 1625 tünni	53	1458 + 500 tünni	372	–	–	18.5	–
1638	2085,5	15	1673,5	554	35	–	30	–
1639	1157	–	211	569	–	–	31	–
1640	1761	–	596	394	30	–	52	–
1641	3383	–	1316	195 + 15,5 sälitist	–	–	84	15
1642	1262,5	–	195	404 + 9 sälitist	70	–	73,25	–
1643	1788	–	546	261 + 86,5 sälitist	154	–	31	54
1644	2538,5	5	662	78	12	34	1	74
1645	96	–	–	72	–	–	–	–

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

Tabel 6.2:

aasta	raudvardad laevanaela	linnased sälitist	raud laevanaela	angerjas sälitist	lina ja kanep laevanaela	põdranahk tk	kitsenahk tk
1634	210	5	4	4 tünni	120	–	–
1635	–	–	64	–	314	100	40
1636	–	–	–	9	–	–	360
1637	–	39.5	–	–	142	510	–
1638	–	6	–	–	179	–	–
1639	–	–	–	18 nõud	36	–	–
1640	–	–	–	–	36	–	–
1641	62	94	–	–	197	40	–
1642	36	–	24	–	965	63	150
1643	–	20	6	–	295	–	340
1644	–	–	9	–	232	–	–
1645	–	–	–	–	–	–	–

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

Tabel 6.3:

aasta	tõrv sälitist	rasv laevanaela	kuivatatud nahk tk	juhtnahk tk	jahu sälitist	linaseemned sälitist	vask laevanaela	vaskmünt riigitaalrit
1634	–	–	–	–	–	–	–	–
1635	7	23	1300	180	–	–	–	–
1636	x	6 + 20 sälitist	700	360 + 36 sälitist	6	0,5	–	–
1637	33	–	–	–	23	4	19	–
1638	121	–	242	80	–	1,5	–	–
1639	32	–	–	–	–	–	–	–
1640	38	–	–	–	–	–	–	–
1641	85	21 tünni	2490	–	–	–	–	1900 + 5 veerandit
1642	264	–	3880	–	7	–	–	–
1643	86	–	555	–	–	–	27,5	14 laevanaela
1644	456	15 + 106 sälitist	–	–	–	17,5	–	–
1645	116	–	–	40	–	–	–	–

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

Lisaks tabelis toodud kaupadele veeti ka Tallinnast välja veel mitmeid teisi kaupu, mida polnud põhjust tabelis kajastada, sest need esinesid ühe- või kahekordselt. Juba kõige esimesel, 14. juulil 1634 Lübeckisse teel olnud laeval oli lastis 40 laevanaela ankruplaate, 100 *tylter tycke dellen* (?) ning 60 *tylter deller* (?). Samal aastal Warnsi suundunud laeval oli lastis lisaks muule

1 *quardel* (?) vaha. 1635. aastal oli tabelis mitte kajastunud kaupu neli: 400 küünart *faedsten* (?), 1000 riigitaalrit *biegsten* (?), 30 härjanahka ning 0,5 sälitist herneid. 1636. aastal oli samuti transiidis neli kaupa, mis tabelites ei kajastu: 14 sälitist laevapooime teel Enkhuizenisse, 2 kotti humalaid teel Koudumisse, 5 kotti humalaid teel Warnsi ning Hollandi kaubad teel Malmösse. 6. juunil 1637 läbis Sundi laev teel Zaandamisse, mille lasti hulgas oli 60 sälitist pigi. Sama aasta 25. juulil oli 400 tammepuust vaadilauda teel Harlingenisse ning 16. augustil Enkhuizeni poole teel olnud laeval oli 2 sälitist sulgi. 1638. aastal 11. mail Lübeckisse teel olnud laeval oli ainsaks lastiks inglise kaubad. Sama aasta 18. augustil Molkwerumisse teel olnud laev vedas 2000 pörandakivi. 20. juunil 1639 Hoorni teel olnud laeval oli lastis 90 sälitist soola, mis oli ka selle laeva ainus last. 22. juulil 1641 Molkwerumisse teel olnud laeval oli 110 sälitist otra ja linnaseid. 18. septembril Öresundi tollipunkti läbinud laev, mis oli teel Warnsi, vedas muuhulgas 440 härjanahka. Sama aasta lõpus Londonisse suundunud laeval oli 1872 tammelauda, 13. novembril Landsmeeri teel olnud laeval oli 125 sälitist rukist ja otra. 1642. aasta alguses, 20. mail Lübeckisse teel olnud laeval oli 115 *boeckett leder* (?) ning 0,25 kraamkaupasad, paraku ei kajastu nende puhul mingisugust ühikut, seega on raske arvata, mida tähendab 0,25 kraamkaupasad. Teistsugune on lugu 1643. aasta 5. juunil Terschellingusse teel olnud laevaga, kus on selgelt öeldud, et laeval oli 2 nõud kraamkaupasad. Sama aasta 6. juulil Amsterdami teel olnud laeva lastiks oli 80 tammepalki ning 1 šokk(60 tk) tammepalke. Sama aasta augustis, 10. augustil Vlielandi teel olnud laeval oli 16 naiste peakatet, 40 naela pipart ning 400 ? aniisi, taaskord pole ühikut paraku täpsustatud, võib vaid oletada. Vaid kolm päeva hiljem tollipunkti läbinud laeval, mis oli teel Warnsi, oli lasti hulgas 2000 *foedsen* (?). 1643. aasta lõpus, vastavalt 8. novembril Warnsi, 9. novembril samuti Warnsi ning 10. novembril Aartswoudi teel olnud laevadel oli samuti tabelites mitte kajastuvaid kaupu: esimesel neist 100 riigitaalrit karusnahku, teisel 50 soolatud loomanahka ning kolmandal 162 sälitist *fyre smaa baard* (?). 18. augustil 1644. aastal Sundi läbinud laeval, mis oli teel Molkwerumisse, oli lasti hulgas 1,5 ? tünnilaudu. Sama aasta novembris oli 11. ning 12. novembril vastavalt Lübeckisse ning Vlielandi teel olnud laevadel 137 ja 170 sälitist tõrva ja pigi. Veel selle aasta lõpus, 21. detsembril Warnsi teel olnud laeval oli lasti hulgas 80 sälitist sulgi ning järgmisel päeval tolli läbinud Warnsi teel olnud laeval 1 sälitis pigi. 1645. aasta 2. aprillil Terschellingusse teel olnud laeval oli 104 sälitist tõrva ja pigi. Viimaks oli 7. mail Amsterdami teel olnud laeva lasti hulgas 1 sälitis pigi. Kokkuvõtvalt tuleb Tallinnagi puhul tõdeda, et osa sealt Öresundi suundunud laevad pidid tegema vahepeatuse mõnes teises sadamas, et täiendada kaubalaadungit, mille sortimendi hulka sattus Tallinnale mittetraditsioonilisi kaupu.

Vaatlusaluste aastate jooksul seilas 238 Tallinnast teele asunud laeva läbi Öresundi tollipunkti Lääne-Euroopa suunas. Neist 216 olid teel Madalmaadesse, 10 Lübeckisse, 2 Taani, 4 Rootsi, 3 Inglismaale, 1 Bremenisse, 1 Gdanski ning ühe puhul on sihtkoht teadmata. Seega domineerivad selgelt ka Tallinnast startinud laevade hulgas sihtkohana Madalmaad.

Vaadeldud linnade kaubanduse võrdlus

Olles nüüdseks saanud ülevaate kaubandusest Lääne-Euroopa suunal aastatel 1634–1645 nii Pärnu, Narva kui ka Tallinna näitel, saab nende linnade Öresundi taha suundunud kaubandust omavahel võrrelda. Enim läänesuunalist ekspordit teostas vaadeldud ajavahemikul selgelt Tallinn. Narva ja Pärnu olid ekspordit poolest Tallinnast rohkem kui kolm korda tagasihoidlikumad, neist kahest aga oli Pärnu puhul läände suundunud laevu 5 tükki rohkem. Kuna kaubavedu toimus Lääne-Euroopa suunal, siis sihtkohana domineeris kõigi kolme linna puhul Madalmaad, moodustades umbes 87% Pärnu, 85% Narva ning 90% Tallinna laevade sihtkohtadest. Sageduselt teine sihtkoht on kõigil kolmel linnal Lübeck, mille esinemist Öresundi statistikas praeguse uurimisseisu juures ei oska selgitada. Kuupäevaliselt varaseim ning hiliseim laev seilasid läbi tollipunkti samuti mõlemad Tallinnast, vastavalt 2. aprillil 1645. aastal ning 31. detsembril 1645. aastal koguni kaks laeva. Pärnust eksporditi ajavahemikus 1634–1645 enim lina, ka Narva suurim eksporditartikkel oli lina, Tallinnal aga rukis. Need kaubaartiklid langevad selgelt kokku mainitud sadamalinnade tolliraamatute andmetega. Kokku viidi kolme linna peale Lääne-Euroopasse vaatlusalusel ajavahemikul 21 893 sälitist rukist, 19 626 laevanaela lina ning 10 480,5 sälitist otra. Just need kolm kaupa olid Eesti alade suurimad eksportkaubad Lääne-Euroopasse sel ajavahemikul.

Tallinna puhul on mõningate aastate puhul võimalik võrrelda kohalike sadamaraamatute andmeid Öresundi tolliandmetega. Nagu tabeli 6.1 toodud andmed näitavad, veeti näiteks 1642. aastal Öresundi taha 1262,5 sälitist rukist ja 195 sälitist otra, mis teeb kokku 1457,5 sälitist vilja. Sama 1642. aasta kohta on Arnold Soom välja toonud Tallinna naelatolliraamatu andmed, mille kohaselt veeti Tallinnast vilja välja kokku 2172 sälitist, millest Hollandisse saadetuna on registreeritud 1703 sälitist.⁶² Seega Tallinna tolliraamatute kohaselt saadeti Öresundi suunas rohkem vilja, kui seda tegelikult vaadeldaval aastal Öresundi tollipunkti läbis. Millest viidatud erinevus tulla võis, on raske vastata. Üheks võimaluseks on, et laev Tallinnast lahkudes sõitis veel mõnda sadamasse ja Öresundis ei registreeritud seda enam Tallinnast väljunud alusena, vaid mõne teise linnast, näiteks Riiast, Danzigist või mujalt tulnuna. Samas viitab antud juhtum selgelt tõsiasjale, et Öresundist kaugel asuvate merelinnade andmed sealsetes tolliraamatutes moodustavad miinimumandmed ja ma ei tea, kui palju ikkagi tegelikult Tallinnast, Narvast ja Pärnust lähtunud kaupu tollipunkti läbis. Samuti ei ole meie käsutuses Amsterdami ega teiste Lääne-Euroopa sadamalinnade statistilisi andmeid kaupade sisseveo kohta, seetõttu jääb

⁶² Arnold Soom. Der Handel Revels, lk 27.

praeguse uurimisseisu juures vastamata teine huvitav kaubandusajaloo küsimus – milline oli Tallinna, Narva või Pärnu osakaal läänepoolsete kaubapartnerite impordis.

Kokkuvõte

Kaubandus 17. sajandi teises veerandis Eesti merelinnade Pärnu, Narva ja Tallinna ning Lääne-Euroopa vahel selgelt toimus ning oli üsna regulaarne, mida kinnitavad muuhulgas Öresundi tolliarhiivi materjalid. Regulaarsusest annab aimu vaadeldud 12 aasta jooksul Öresundi tollipunkti läbinud 375 kaubalaeva. Arvutades välja keskmist, jättes välja erinevate aastate vahelise suure kõikumise, teeb see kolme sadamalinna peale üle 30 läände seilanud laeva aastas. Eksportkaubanduses Lääne-Euroopa suunal domineeris neist kolmest linnast selgelt Tallinn. Sihtkohaks oli Öresundi läbinud laevadel enamasti Madalmaad, see väide kehtib kõigi kolme linna puhul. Konkreetsemalt kohti välja tuues paistab silma Amsterdam ning selle kõrvalsadamad. Antud juhul ei ole eriti suure väärtusega informatsioon, millisesse Amsterdami kõrvalsadamasse laevad enim suundusid, sest lõppkokkuvõttes oli kaupade sihtkohaks ikkagi Amsterdam. Kõrvalsadamad olid näiteks Zaandam, Enkhuizen, Hoorn, Oostzaan jne. Teine suurem sihtkoht oli Lübeck, kuid see jäi Madalmaadele suurelt alla. Pärnust suundus umbes 6 % laevadest Lübeckisse, Madalmaadesse aga 87%. Narva puhul on need numbrid 9% laevadest Lübeckisse, Madalmaadesse aga umbes 85%. Tallinnas aga domineerisid Madalmaad veelgi enam, Lübeckisse suundus 4% Sundi läbinud laevadest, Madalmaadesse seevastu 91%. Kõiki teisi sihtkohti esines läbivalt väga vähe, Taani oli esindatud sihtkohana kõigis kolmes linnas, kuid vaid kahe laevaga igast linnast. Tallinna puhul tasub ära märkimist ka seda, et sealt seilas vaatlusaluse 12 aasta jooksul 3 laeva ka Inglismaale, mida teiste kahe linna sihtkohtade hulgas ei leidunud. Kaupade puhul kinnitasid Öresundi tolliarhiivi materjalid enamjaolt varasemates uurimustes väidetut. Suurim eksporditüüp oli teravili, täpsemalt rukis, kuid tarniti ka otra, kaera ja nisu, samuti väiksemal määral linnaseid. Märkimist väärib aga see, et kui Tallinna suurim eksporditüüp oli selgelt rukis, siis Pärnu ja Narva puhul esines rohkematel laevadel lina. Koguste osas on üldjuhul keeruline võrdlust tuua, sest lihtsalt kilogrammides ületab rukis ka Pärnus ja Narvas lina, kuid laevad olid rohkematel juhtudel täis siiski lina, mille mass on lihtsalt väiksem. Peale lina viidi ka kanepit kõigist kolmest linnast, enim siiski Narvast. Samuti olid arvestataval määral esindatud loomanahad, nagu näiteks kitse-, põdra- ja härjanahad. Kohati ei ole nahkade päritolu täpsustatud ning need olid kirjas kuivatatud loomanahkadena. Peale juba mainitud kaupade esines väiksemal määral ka erinevaid puidukaupasid: planke, palke, tünnilaudu ja muud taolist. Ka olid esindatud raud ning vask, vask just Tallinna puhul, kohati veeti välja ka neist metallidest tehtud esemeid, raudvardaid ning vaskmünt. Väiksemal määral oli esindatud ka toiduga seonduvaid kaupu, kirjetes leidis soola, angerjat, võid ning

pipart. Siinkohal jõuamegi järgmise probleemse kohani, nimelt ei ole näiteks pipar selgelt idapäritolu kaup, millest võib järeldada, et siitkandist teele asunud laevad tegid peatuse veel kuskil enne Öresundi ning täiendasid oma laadungit. See tõstatab muidugi küsimuse, kas ka kõik teravili, puidukaubad ja muu oli ikka justnimelt Eesti linnadest pärit, kuid sellele küsimusele on praeguse uurimisseisu juures raske kindlat vastust anda, aga sadamate tolliraamatute ning varasema uurimistöõ põhjal võib oletada, et enamik neist kaupadest on siiski Eestis laevale laaditud. Samuti tuleb arvestada võimalusega, et tollipunkt ei kajasta kõiki Eesti aladelt teele asunud laevu Eestist tulnutena, sest need võisid teha kuskil peatuse enne Sundi jõudmist ning sellest tingituna minna tollis kirja laevana, mis asus teele vahepeatusest, olgu see siis Riia, Danzig või mõni teine linn. Siiski on Öresundi tolliarhiivis leiduv andmetemassiiv kindlasti üheks äärmiselt väärtuslikuks ajalooallikaks ka Eesti ala kontekstis. See võimaldab uutmoodi lähenemist Eesti linnade kaubandusele Lääne-Euroopaga, mida pole tänini massiliselt kasutatud. Kahetsusväärset suurel hulgal leidus termineid, mille puhul ei õnnestunud tänapäevasest keelekasutusest vastet leida. See aga on mingil määral paratamatu, sest tolliarhiivi materjalid on vana-taani keeles. Kindlasti annab seda teemat uurida palju rohkem süvitsi, sest andmetemassiiv on tõesti ääretult suur. Täpselt sama lähenemisega ajas tänapäevale lähemale tulemisega aga tekib probleem, sest 1645. aastal sõlmitud Brösembro rahulepinguga lõpetati Rootsi lipu all sõitvatelt laevadelt tolli nõudmine ning sellega seoses ka ei kontrollitud ega registreeritud laeval olevaid kaupu.

Kasutatud kirjandus ja allikad

Allikad

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

Sound Toll Registers Online (i.a). Acknowledgement. (Kasutatud 17.05.2022)
<http://www.soundtoll.nl/index.php/en/over-het-project/dankbetuiging>

Sound Toll Registers Online (i.a). Funding. (Kasutatud 17.05.2022)
<http://www.soundtoll.nl/index.php/en/over-het-project/financiering>

Sound Toll Registers Online (i.a). Ports of departure – Narva. (Kasutatud 12.05.2022).
<http://dietrich.soundtoll.nl/public/advanced.php?advanc=1&v8=1&v2=Narva>

Sound Toll Registers Online (i.a). Ports of departure – Pärnu. (Kasutatud 14.05.2022).
<http://dietrich.soundtoll.nl/public/advanced.php?advanc=1&v8=1&v2=P%C3%A4rnu>

Sound Toll Registers Online (i.a). Ports of departure – Tallinn. (Kasutatud 16.05.2022).
<http://dietrich.soundtoll.nl/public/advanced.php?advanc=1&v8=1&v2=Tallinn>

Sound Toll Registers Online (i.a). Sound Toll Registers. (Kasutatud 17.05.2022)
<http://www.soundtoll.nl/index.php/en/over-het-project/sonttol-registers>

Kirjandus

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

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

Blumfeldt, E. (1935). Statistilisi lisandeid Tallinna kaubaliikluse ja meresõidu ajaloole. – *Ajalooline Ajakiri, 1*.

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

Brüggemann, K. ja Tutenhagen, R. (2013). Tallinna ajalugu. Tallinn: Varrak

Frost, R. (2000). *The Northern Wars: War, State and Society in Northeastern Europe 1558-1721*. Harlow: Routledge.

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

Jespersen, L. (2017). „God alone knows why they still paid up, after we no longer controlled the Sound“ *The Sound Toll and the Peace of Roskilde, 1658*. Degn (toim.), *The Sound Toll at Elsinore Politics, Shipping and the Collection of Duties 1429–1857*. Kopenhaagen: Museum Tusulanum Press.

Kala, T. (2019). *Tallinna ajalugu II, 1561–1710*. Tallinn: Tallinna linnaarhiiv.

Kivimäe, J. (1995). Rukis ja sool. Tallinna kaubandusest Liivi sõja eelõhtul (1554–1557). – *Kleio: Ajaloo Ajakiri*, 3 (13).

Kivimäe, J., Kriiska, A., Põldsam, I. ja Vunk, A. (1998). *Merelinn Pärnu*. Pärnu: Pärnu Linnavalitsus

Küng, E. (2000). Pärnu metsakaubandusest 17. sajandi viimasel veerandil. – *Pärnumaa ajalugu, vihik 3. Artiklite kogumik 2*.

Meier, M. (2008). *Vorpommern nördlich der Peene unter dänischer Verwaltung 1715 bis 1721: Aufbau einer Verwaltung und Herrschaftssicherung in einem eroberten Gebiet*. München: Oldenbourg

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

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

Piirimäe, H. (1968). Pärnu kaubanduse suurus ja koostis XVII saj. lõpul. – *Tartu Riikliku Ülikooli Toimetised, vihik 223. Eesti NSV ajaloo küsimusi, V*.

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

Schildhauer, J. (1969). Zum See- und Handelsverkehr Revels im 16. Jahrhundert – auf der Grundlage Reveler Hafenzollregister. – *Wissenschaftliche Zeitschrift der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald. Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe. Nr. 3/4, T. I, Jg. XVIII.*

Soom, A. (1940). Narva metsakaubandus ja metsatööstus XVII sajandi lõpul. – *Ajalooline Ajakiri.*

Soom, A. (1961). Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert. Stockholm: Almquist & Wiksell

Soom, A. (1968). Der Handel Revels im 17. Jahrhundert. Wiesbaden: Otto Harrassowitz.

Пийримяэ, Х. (1962). Состав, объем и распределение русского вывоза в 1661–1700 гг. через шведские владения в Прибалтике на примере торговли г. Нарвы. – *Скандинавский сборник.*

Пийримяэ, Х. (1963). Торговые отношения России со Швецией и другими странами Европы по материалам нарвского ввоза в 1661–1700 гг. – *Скандинавский сборник, VII.*

Пийримяэ, Х. (1966). О состоянии нарвской торговли в начале XVII века. – *Скандинавский сборник XI*

Пийримяэ, Х. (1968). Некоторые вопросы транзитной торговли России со странами Западной Европы через Таллин в XVII в. – *Экономические связи Прибалтики с Россией. Сборник статей.*

Internetileheküljed

Veluwenkamp, J. W., Scheltjens, W. ja Van der Woude ,S. (2021). Sound Toll Registers Online. <https://doi.org/10.18352/tseg.1203>

Summary

The Commerce of Tallinn, Pärnu and Narva to Western Europe in the years 1634-1645 based on the toll archives of Öresund

The following research paper „The commerce of Tallinn, Pärnu and Narva to Western Europe in the years 1634-1645 based on the toll archives of Öresund“ aims to give an overview of the trade of the three forementioned cities during the second quarter of the seventeenth century: the years 1634-1645. The data used in the paper is based on the Sound Toll Archives web database. The Sound Toll records are located in the Danish national archive in Copenhagen. The toll records are a unique source of information for historians as the records run from 1497-1858, and although there are some periods missing, the records are of immense value. The reason for choosing this exact period of time is the 1645 signing of the Brösembro treaty, which provided all ships sailing under the Swedish flag an exemption from customs duties. The commerce of these three cities has been the subject of previous research, but it has not been approached like this before, as prior research has usually been based on the dock customs books of the three cities. The data appearing in the materials of the Sound Toll Archives contains: the date, the name of the shipmaster, the domicile of the shipmaster, the port of departure, the port of destination, the composition of the cargo and the toll. This paper does not take interest in the monetary amounts of the toll, but rather the destinations and the composition of the cargo. The aim of this research paper is to get an overview of the goods that were shipped from the Estonian cities to Western Europe. The paper also takes interest in the destination of the ships and the frequency of the transit towards Western Europe. The data given in the Sound Toll Archives has been analysed source-critically and the results have been compared to extant data. The main chapters contain information on the export and the frequency of the traffic towards Western-Europe in the three cities. During the twelve years that were under observation, a total of 375 ships that started their journey from the three cities passed the Sound toll. This means that roughly 30 ships sailed from Estonian ports to Western-Europe each year. The highest number of ships hailed from Tallinn (238 cargo ships during the 12 years). The most frequent destination was the Netherlands – Amsterdam and it’s adjacent ports. Close to 90% of all ships that sailed through the Sound Toll were headed to the Netherlands. The second biggest destination was Lübeck, but the rate of ships headed there was less than 10 per cent in all three cities. The biggest export goods were rye, barley and flax. Other cereals such as wheat, oats and malt were also represented in the export goods. The commodity that occurred the most in Tallinn’s export was rye, for Narva and Pärnu it was flax. Other export goods were wood products, such as planks, logs and the like. Metals such as iron and copper were also shipped

in smaller amounts. Finally, some food provisions were exported, such as eel, butter, flour and pepper. This represents a slight problem connected to the Sound Toll archives. Pepper was definitely not an eastern good, which means it might not have been shipped from Estonia, but rather the ship stopped in another city, such as Riga or Danzig, to take onboard some other goods. This also means that we can not be sure that all of the cereals on the ships were in fact shipped from Estonia. However the dock customs books do also show that quite a lot of cereals (and other goods found on the ships that were claimed to have sailed from the Estonian cities) were loaded onto the ships in Estonian cities and exported. This means that it can be assumed that the data is mostly correct, despite some deviations. Another problem is that if the cargo ships stopped in other ports before passing through the Sound Toll, some of these ships may also have been regarded as ships from these other towns in the Sound Toll. That being said, the Sound Toll archive holds an enormous amount of data, which has not yet been studied. It gives an opportunity to approach the Estonian commerce with Western Europe in a different way and it holds many possible subjects that can be researched using the Sound Toll Archives. The current paper is just a very small showing of the data and what can be done with it.

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Joosep Markus Pild,

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose

Tallinna, Narva ja Pärnu kaubandus Lääne-Euroopaga aastatel 1634-1645 Öresundi tolliarhiivi materjalide põhjal

mille juhendaja on Enn Küng,

reprodutseerimiseks eesmärgiga seda säilitada, sealhulgas lisada digitaalarhiivi DSpace kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.

2. Annan Tartu Ülikoolile loa teha punktis 1 nimetatud teos üldsusele kättesaadavaks Tartu Ülikooli veebikeskkonna, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace kaudu Creative Commons'i litsentsiga CC BY NC ND 4.0, mis lubab autorile viidates teost reprodutseerida, levitada ja üldsusele suunata ning keelab luua tuletatud teost ja kasutada teost ärieesmärgil, kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.
3. Olen teadlik, et punktides 1 ja 2 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
4. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.

Joosep Markus Pild

23.05.2022