

# Nyen (Nevanlinna) transiitkaubanduse keskusena Neeva jõe suudmealal 1632–1703

Enn Küng



Nyeni vapp 1642. aastast.



Nyen 1698. aasta kaardil. Ill. raamatust: Vattenstädter: Sankt Petersburg – Stockholm. Stockholm, 1998.

**P**õhjasõja sõjaliste operatsioonide käigus tungisid 1702.–1703. aastal Vene väed Ingerimaale. Rootslased kaotasid kaks olulist kind-

lust Laadoga järve ja Soome lahte ühendaval Neeva veeteel. Oktoobris 1702 vallutasid venelased Neeva jõe ülemjooksul Nöteborgi.

1. mail 1703 langes jõe suudmealal Ohta harujõe kaldal paiknenud Nyenskansi (Skansen vid Nyenfloden, Nevanlinna, Newaschanze, Skanz ter Nyen, Ниеншанц, Канец) kindlus koos Nyeni linnaga. Pärast viimase hõivamist otsustas tsaar Peeter Suur 16. (27.) mail 1703 rajada Neeva jõe äärde Peeter-Pauli kindluse ja mõni aeg hiljem selle müüride alla linna, mille nimeks sai Peterburi (Sankt-Peterburg).<sup>1</sup> Nii tagas tsaar Venemaa juurdepääsu Läänemerele, või nagu ajalookirjanduses on piltlikult väljendatud – “raius akna Euroopasse”. Peterburi rajamine oli tähtis ajalooline muutus mitte ainult Venemaale, vaid laiemalt kogu Läänemere ümbruse maadele ja toonastele Lääne-Euroopa juhtivatele mereriikidele Madalmaadele ja Inglismaale.

Järgneva artikli eesmärgiks on heita Peterburi 300. aastapäeva tähistamise taustal pilk omaaegse Vene impeeriumi pealinna eelkäija – Nyeni – ajalukku. Kuna artikli maht ei võimalda vaadelda selle linna ajaloo kõiki aspekte, siis on keskendutud eelkõige linna rajamisele, sellele privileegide andmisele ja seejärel Nyeni majanduspoliitilisele tähtsusele Rootsi keskvoimude silmis ning kohale Rootsi–Vene ja Lääne-Euroopa transiitkaubanduses.<sup>2</sup>

## Nyeni ajaloo uurimisest

Kõhkluseta võib väita, et Rootsi–Vene 16.–17. sajandi poliitiliste ja majanduslike suhete ajaloo uurimise historiograafia on aukartusäratav. Just selles kontekstis on puudutatud

ka Nyeni osa kahe maa suhetes. Samas tuleb tunnistada, et terviklikku Nyeni ajaloo üldkäsitlust viimase sajandi jooksul tegelikult ilmunud ei ole. Kindlasti ei olnud Nyen linnakeskonnana aktuaalseks uurimisteemaks Nõukogude ajalookirjutuses. See ei sobinud ju kokku legendiga Peterburi rajamisest soode keskele Peeter Suure poolt. Küll aga leidis igas Põhjasõja käsitluses ja Peeter Suure biograafilises uurimuses mainimist fakt, et Vene väed vallutasid 1703. aasta mai algul Neeva suudmes Rootsi kindluse Nyenskansi.<sup>3</sup> Lähemalt selle kindluse olemusse ei süüvitud. Ometi oli revolutsioonieelsel Venemaal 1909. aastal ilmunud Aleksander Lappo-Danilevski tõlkes Antti Juhana Hippingi juba 1836. aastal avaldatud uurimus Neeva jõe ajaloolisest tähtsusest. Tõlkeramaatu teine osa, mis keskendub otseselt Nyeni linna ajaloole, avaldati A. J. Hippingi käsikirja põhjal.<sup>4</sup> Lisaks toimetas A. Lappo-Danilevski 1913. aastal kataloogi A. J. Hippingi ja A. A. Kuniki publitseeritud Neeva jõe ümbruse ning Nyeni 17. sajandi kaartide ja plaanide kohta.<sup>5</sup> Miks tõlgiti vene keelde A. J. Hippingi jutustavas laadis töö, on raske öelda. 1891. aastal oli ilmunud Carl Gabriel von Bonsdorffi uurimus Nyeni linnast ja kindlusest,<sup>6</sup> mille koostamisel autor tugines nii Soome kui ka Rootsi arhiivimaterjalile ja sai seetõttu juba oma kaasaegse retsensendi Georg V. Forsténi poolt kõrge hinnangu.<sup>7</sup> Raamatu lisana publitseeris C. G. von Bonsdorff olulisemad Nyeni ajalugu puudutavad dokumendid. 1916. aastal avaldati Petrogradis A. J. Hippingi kogutud Nyeni linna ja kindluse ajalugu tutvus-

<sup>1</sup> G. Priamurskij. Sankt-Peterburg i sud'ba Nienšanca. – Švedy na beregax Nevy. Sbornik statej. Stockholm, 1998, lk. 44.

<sup>2</sup> Meeldiva kohustusena tänan kolleege, kes mind lahkelt varustasid arhiivikoopiate ja muude materjalidega, nimelt dr. Helmut Backhausi, dr. Kari Tarkiaist, dr. Ivar Leimust ja Lea Kõivu.

<sup>3</sup> Olgu näitena mainitud NSV Liidu Teaduste Akadeemia väljaannet: V. I. Buganov. Pëtr Velikij i ego vremja. Moskva, 1989, lk. 79; või eestikeelsete Põhjasõja käsitluste hulgast: B. S. Telpuhovski. Põhjasõda 1700–1721. Peeter I väejuhitegevus. Tartu, 1949, lk. 67; H. Palli. Kui Raudpea läks. Pildikesi Põhjasõja ajaloost. Tallinn, 1967, lk. 98.

<sup>4</sup> A. J. Hipping. Neva och Nyenskans. Helsingfors, 1836; A. I. Gipping. Neva i Nienšanc, 1-2, SPb., 1909.

<sup>5</sup> A. S. Lappo-Danilevskij. Karty i plany Nevy i Nienšanca, sobrannye. A. I. Gippingom i A. A. Kunikom. SPb., 1913.

<sup>6</sup> C. G. von Bonsdorff. Nyen och Nyenskans: historisk skildring (Särtr. ur Acta Societatis scientiarum Fennicae, XVIII). Helsingfors, 1891.

<sup>7</sup> G. V. Forstén. Kritika i bibliografija [Carl von Bonsdorff. Nyen och Nyenskans]. – Žurnal Ministerstva Narodnago Prosvješčenija. Šestoe desjatiletie, čast' CCLXXXI, 1892 maj, SPb., 1892, lk. 172–181.

tavad arhiivimaterjalid.<sup>8</sup> Sisuliselt ei ole A. J. Hippingi ja C. G. von Bonsdorffi järel keegi Nyeni ajalugu teaduslikult käsitletud. Kõik hilisemad uurijad on tuginenud paljuski just nende seisukohtadele. Näiteks on andnud ülevaate Nyenskansi kindluse ja linna ajaloost 1938. aastal J. Blees.<sup>9</sup>

Samas on Nyenit mainitud kõikides Ingerimaa 17. sajandi ajalugu käsitlevates teostes. Nimetame siinkohal Carl Öhlanderi,<sup>10</sup> Johan Ax. Almquisti,<sup>11</sup> Alvin Isbergi<sup>12</sup> ja Kyösti Väänäneni<sup>13</sup> nime. Samuti on Nyeni kaubanduslikku tegevust puudutatud Roots–Vene 17. sajandi majandussuhteid käsitlevates uurimustes.<sup>14</sup>

Eraldi tooks välja 1976. aastal ilmunud vene nõukogude ajaloolase E. D. Ruhmanova artikli Vene–Rootsi kaubandusest Neeva veeteel ja Nyenis.<sup>15</sup> Ka Igor P. Šaskolski on oma töödes tutvustanud Loode-Venemaa linnade, eelkõige Tihvini kaubandussuhteid Rootsiga Nyeni kaudu. Nagu G. C. von Bonsdorff, kasutas I. P. Šaskolskigi Nyeni kaubakäibe iseloomustamiseks Soome Rahvusarhiivis säilitatavaid Nyeni tolliraamatuid aastatest 1687–1696.<sup>16</sup>

Koos Nõukogude Liidu kokkuvarisemise ja ajaloo tabuteemade kadumisega, aga kindlasti seoses läheneva Peterburi 300. aastapäevaga on nii Rootsis, Venemaal kui ka mujal taas esile kerkinud Peterburi-eelse Neeva jõe ümbruse ajaloo uurimine. 1995. aastal avaldati Soomes Saulo Kepsu raamat Neeva jõe suudmeala ajaloost enne Peterburi rajamist.<sup>17</sup> Kolm aastat hiljem, 1998. aastal, ilmus Stockholmis Rootsi ja Vene ajaloolaste ühine venekeelne artiklitekogumik “Rootslased Neeva kallastel”.<sup>18</sup> Mitmed selle kogumiku artiklid puudutavad otseselt Nyeni ajalugu. 1998. aastal toimus Stockholmis Rootsi ja Venemaa arhiivimaterjalidele tuginev näitus “Peterburi ja Stockholm”. Näituse raames ilmus mahukas kataloog, mille kaks sissejuhatavat peatükki vaatlevad lühidalt ka Nyeni ajalugu.<sup>19</sup> Üks kataloogi autoreid, Bengt Jangfeldt, on veel eraldi raamatus käsitletud Peterburi rootslasi, alustades seejuures samuti Nyeni ajaloost.<sup>20</sup> Lõpetuseks tõstaks esile 2001. aastal Peterburis P. E. Sorokini sulest ilmunud raamatu Neeva suudmeala ja Nyeni arheoloogilisest uurimisest.<sup>21</sup>

<sup>8</sup> A. I. Gipping. Sbornik dokumentov kasajušehsja istorii Nevy i Nienšanca. Pg., 1916.

<sup>9</sup> J. Blees. Fästningen Nyenskans och Nyen. – Norrlands Försvar.

<sup>10</sup> C. Öhlander. Bidrag till kännedom om Ingermanlands historia och förvaltning, Bd. 1 (1617–1645), Uppsala, 1898; C. Öhlander. Om den svenska kyrkoreformationen uti Ingermanland. Ett bidrag till svenska kyrkans historia åren 1617–1704. Uppsala, 1900.

<sup>11</sup> J. A. Almquist. Den civila lokalförvaltningen i Sverige 1523–1630. Andra delen. Stockholm, 1922. Selles eraldi peatükk: Ingermanland, lk. 657–688.

<sup>12</sup> A. Isberg. Svensk segregations- och konversionspolitik i Ingermanland 1617–1704. Uppsala, 1973.

<sup>13</sup> K. Väänänen. Herdaminne för Ingermanland. I. Lutherska stiftsstyrelsen, församlingarnas prästerskap och skollärare i Ingermanland under svenska tiden. Helsingfors, 1987.

<sup>14</sup> Vt. näiteks: A. Soom. Die Politik Schwedens bezüglich des Russischen Transithandels über die estnischen Städte in den Jahren 1636–1656. (Õpetatud Eesti Seltsi Toimetused. XXXII) Tartu, 1940; H. Piirimäe. Kaubanduse küsimused Vene–Rootsi suhetes 1661–1700. a. – Tartu Riikliku Ülikooli Toimetised. Vihik 113. Tartu, 1961; S. Troebst. Handelskontrolle – “Derivation” – Eindämmung: schwedische Moskaupolitik 1617–1661 (Veröffentlichungen des Osteuropa-Instituts München: Reihe: Forschungen zum Ostseeraum, Bd. 2). Wiesbaden, 1997; E. Küng. Rootsi majanduspoliitika Narva kaubanduse küsimuses 17. sajandi teisel poolel. Tartu, 2001.

<sup>15</sup> E. D. Ruxmanova. Russko-švedskaja torgovlja po Nevskomu puti i gorod Kancy. – Voprosy istorii evropejskogo Severa. Petrozavodsk, 1976, lk. 140–163.

<sup>16</sup> I. P. Šaskol'skij. Russkaja morskaja torgovlja na Baltike v XVII v. (Torgovlja so Šveciej). SPb., 1994.

<sup>17</sup> S. Kepsu. Pietari ennen Pietaria: Nevansuun vaiheita ennen Pietarin kaupunkin perustamista. Helsinki, 1995.

<sup>18</sup> Švedy na beregax Nevy. Sbornik statej. Sostav. A. Kabak i. d. Stokholm, 1998.

<sup>19</sup> B. Jangfeldt. Hur Nyen blev Sankt Petersburg. – Vattenstäder: Sankt Petersburg – Stockholm. Stockholm, 1998, lk. 15–24; S. V. Sementsov. Spåren av Nyen i dagens Sankt Petersburg. Samas, lk. 25–48.

<sup>20</sup> B. Jangfeldt. Svenska vägar till Sankt Petersburg: kapitel ur historien om svenskarna vid Nevans stränder. Stockholm, 1998. Raamat on ilmunud kokku neljal korral.

<sup>21</sup> P. E. Sorokin. Landskrona, Nevskoe ust'e, Nienšanc. 700 let poseleniju na Neve. SPb., 2001.

## Neeva veetee ajaloolisest tähtsusest

Peeter Suure jõudmine Läänemere äärde ja uue linna rajamine Neeva suudmesse oli mitme varasema ajaloolise protsessi lõpp. Juba viikingite ajal oli Neeva jõgi oluline lõik teel “varjaagide juurest kreeklaste juurde”. 11. sajandi keskel rootslaste suhtlus venelastega katkes, et sajand hiljem pörkuda viimaste misjonitegevusega Lõuna-Soomes. 1240. aastal püüdsid rootslased võtta Neeva suudmeala oma kontrolli alla, kuid said lüüa Novgorodi võrsilt Aleksandrilt (Nevski). 1293. aastal rajasid rootslased Viiburi, millest kujunes majanduspoliitiline keskus Novgorodimaa (*resp.* Venemaa) vastu, kuid ka kaubakonkurent Tallinnale ja Narvale. Rootsi püüdis Novgorodi kaubandust juhtida üle Viiburi. Rootslaste katse rajada Neeva jõe suudmesse 1300. aastal Landskrona linn nurjus: aasta hiljem purustasid novgorodlased ehitatu.<sup>22</sup> Samas oli alates 13. sajandist 16. sajandi keskpaigani suurem osa Vene väliskaubandusest Läänemerele Liivimaa ja Hansa kaupmeeste vahendata. 15. sajandi viimasel veerandil algas Moskva ekspansioon Loode-Venemaale ja Läänemere suunas. 1478 liideti Novgorod Vene riigiga. 1492 rajati Soome lahe vahetusse lähedusse Ivanogorod, mis oli Venemaa esimeseks välissadamaks ja võimaldas otsekontakte lääneeuroop-

lastega. Vene poole järgmise sammuna suleti 1494. aastal Novgorodi hansakontor.<sup>23</sup>

Rahvusvahelise kaubanduspoliitika keskmesse kerkis Neeva veetee küsimus uuesti 16. sajandi lõpul. Vene–Liivimaa sõja puhkedes vallutasid venelased 1558. aastal Narva, millest järgmisel aastal tehti vaba laolinn. Narva saabusid Vene kaupade järele Lüübeki, inglise, šoti, prantsuse ja hollandi kaupmehed. Lääneeurooplased olid huvitatud võimalusest purjetada Narva ja kaubelda seal venelastega otse, ilma et Liivimaa linnad seda vahendaks. Vaba juurdepääs Vene turule Läänemere kaudu kestis paarkümmend aastat.<sup>24</sup> 1581. aastal vallutasid Narva rootslased. Venelased olid sunnitud laokoha ümber kolima Pihkvasse ja Läänemere asemel hakati 1584. aastast alates lääneeurooplastega suhtlema Arhangeliskis.<sup>25</sup> Ehkki Venemaal õnnestus 16. sajandi lõpu sõdades Rootsiga taas jõuda Soome lahe kallastele, ei suudetud – aga võimalik, et ka ei tahetud – luua seal rahvusvahelisele kaubandusele vajalikku stabiilsust, rääkimata infrastruktuurist. 1617. aasta Stolbovo rahu lõikas Venemaa Soome lahest ära umbes kahekümne kilomeetri laiuse maismaaribaga, mida on nimetatud ka “balti barjääriks”.<sup>26</sup> Lisaks keelas rahulepingu §14 vene kaupmeestel sõita läände väljaspool Rootsi valdusi. Selle tingimusega tagati Rootsi kaupmeeste vahendajaroll, millest võitsid eelkõige Tal-

<sup>22</sup> A. I. Gipping. Neva i Nienšanc, 1–2, lk. 106–107; A. Attman. Ryssland och Europa. En handelshistorisk översikt. – Meddelanden från Ekonomisk-historiska institutionen vid Göteborgs universitet. 27. Göteborg, 1973, lk. 20–21.

<sup>23</sup> J. Kivimäe. Narva küsimus Liivi Ordu poliitikas aastail 1494–1535. – Eesti NSV Teaduste Akadeemia Toimetised, 30, Ühiskonnateadused, 1981, nr. 2, lk. 29 jj.

<sup>24</sup> G. Mickwitz. Die Hansakaufleute in Wiborg 1558–1559. – Historiallinen Arkisto. XLV, Helsinki, 1939, lk. 109; A. Attman. Den ryska marknaden i 1500-talets baltiska politik: 1558–1595. Lund, 1944, lk. 149, 153–158; M. Köhler. Die Narvafahrt. Mittel- und westeuropäischer Rußlandhandel 1558–1581 (Hamburger Beiträge zur Geschichte des östlichen Europas, 6), Hamburg, 2000, lk. 40, 43, 69–115.

<sup>25</sup> A. Attman. Den ryska marknaden, lk. 163–192, 251–323; A. Attman. Ryssland och Europa, lk. 26–27; A. Attman. The Struggle for Baltic Markets. Powers in Conflict 1558–1618 (Acta Regiae Societatis Scientiarum et Litterarum Gothoburgensis. Humaniora 14), Göteborg, 1979, lk. 45–63, 83–88, 114–130.

<sup>26</sup> Mõiste *Balti barjäär* tõi teemakohasesse ajalookirjutusse Artur Attman (nt. A. Attman. Den ryska marknaden, lk. 121–123; A. Attman. Ryssland och Europa, lk. 28), kuid kõige intensiivsemalt on seda oma töödes rõhutanud I. Šaskolski (nt. I. P. Šaskol'skij. Russkaja morskaja torgovlja, lk. 3), põhjendades selle murdmise vajadusega Venemaa ekspansionistlikku välis- ja majanduspoliitikat. Samas tuleb arvestada, et juba 15. sajandi lõpust taotleti Venemaal ühelt poolt juurdepääsu Läänemerele, kuid seda eesmärki saavutamata püüti teiselt poolt takistada Vene kaupade liikumist Läänemere suunas, eelistades 16. sajandi lõpul ja 17. sajandil Arhangelskit.

linn, Narva ja Riia,<sup>27</sup> hiljem lülitus sellesse ritta ka Nyen. Venemaa katse 1656. aastal alustatud sõjaga rahujärgset olukorda revideerida nurjus.<sup>28</sup> 1661. aasta Kärde rahu kinnitas Stolbovo rahu seisukohti. Igaveseks tituleeritud Kärde rahu oli kompromiss, mis ei rahuldanud kumbagi lepingupoolt, eelkõige Venemaad.<sup>29</sup> Jätukvalt võimaldas vene kaupmeestele otsesuhtlust lääneeurooplastega Põhja-Dvinaa suudmes paiknenud Arhangelsk, mille kliima-, navigatsioon- ja majandustingimused olid ebasobivad. Ja isegi kui vene kaupmehed oleksid meelsamini kaubelnud lääneeurooplastega rootslaste poolt kontrollitud Soome lahe linnades, siis tsaari ja Vene välissuhtlust suunanud saadikute prikaasi poliitika seadis sellele kaubateele takistusi. Geograafilisest asukohast tulenevalt kauplesid Eesti- ja Liivimaa linnade kaudu Loode-Venemaa linnad ja põllumajanduslikud piirkonnad, samuti need kaugemate Vene linnade kaupmehed, kes olid huvitatud Rootsi ja Soome turu saadustest.

Lähtudes eespoolkirjeldatud ajaloolisest kogemusest, kus Venemaa oma väliskaubandust Soome lahe suunal ei kontrollinud ning oli keskajal sunnitud Lääne-Euroopaga suhtlema hansalinnade ja 17. sajandil Rootsi võimualuste Eesti- ja Liivimaa linnade vahendusel, oli Peeter Suure jõudmine Soome lahe idakaldale ajalooliseks sündmuseks nii Venemaa kui ka Läänemere regioonile laiemalt. Kui Rootsi oli kogu 16. ja 17. sajandi jooksul taotlenud esialgu sõjaliste ja seejärel diplomaatiliste vahenditega Arhangelski kaubanduse ümbersuunamist Soome lahte, siis pärast uue lin-

na rajamist omaaegse Nyeni kohale andis Peeter Suur 1708. aastal oma kaupmeestele korralduse kaubelda ainult Peterburis. Vene kaupmeeste ümberorienteerumine ja ümberkolimine Läänemerele toimus suhteliselt kiiresti.<sup>30</sup>

## Kaupmeeste asulast linnaõigusteni

1590. aasta algul puhkenud Vene–Rootsi sõja ja 1595. aastal sõlmitud Täyssinä rahu tulemusel kuulus Ingerimaa Ivangorodist Käkisalmini Venemaaale.<sup>31</sup> Need alad olid Vene riigi koosseisus 1609. aastani, kui Venemaaale esialgu appi kutsutud Rootsi armee okupeeris järk-järgult Loode-Venemaa alad Käkisalmi läänist Novgorodini (samuti Staraja Russa, Porhovi, Laadoga ja Oudova). 27. veebruaril 1617 allkirjastasid Rootsi ja Venemaa saatkonnad Stolbovos rahulepingu. Viimase kohaselt langesid Rootsi võimu alla Ingerimaal kindlused Ivangorod, Jam, Koporje, Nöteborg ja Kexholm.<sup>32</sup> Nende kindluste juures asusid ka kaupmeesteasulad, mida Gustav II Adolf lootis rakendada Vene transiitkaubanduse vahendamise teenistusse. Aga et Stolbovo rahulepingus leidis punkt, millega vene aadlike ja bojaaride lapsed ning mungad ja kodanikud võisid Ingerimaalt Venemaaale ümber asuda, oli lahkujate hulgas suur osa vene kaupmeeskonda. Jam, Koporje ja Nöteborg degradeerusid juba samal, 1617. aastal lokaalseteks kaubakohtadeks. Vaid Ivangorodi kodanikkonnast jäi valdav osa alles, kuid selle nimel andis Rootsi keskvoim linnale terve rea erisoodustusi kuni linnaõigusteni välja.<sup>33</sup>

<sup>27</sup> I. P. Šaskol'skij. Stolbovskij mir 1617 goda i torgovyje otnošenija Rossii so švedskim gosudarstvom. Moskva–Leningrad, 1964, lk. 79–113; I. P. Šaskol'skij. Vosstanovlenie russkoj torgovli so švedskimi vladenijami v pervye gody posle Stolbovskogo mira. – Skandinavskij sbornik, XI, Tallinn, 1966, lk. 61–79; A. Attman. The Struggle for Baltic Markets. Powers in Conflict 1558–1618. Göteborg, 1979, lk. 42–82, 103–113, 133–145, 185–204.

<sup>28</sup> E. I. Kobzareva. Diplomatičeskaja bor'ba Rossii za vyxod k Baltijskomu morju v 1655–1661 godax. Moskva, 1998.

<sup>29</sup> H. Piirimäe. Kaubanduse küsimused Vene–Rootsi suhetes 1661–1700. a. lk. 14–20; S. Troebst. Handelskontrolle – “Derivation” – Eindämmung, S. 480–483; E. Küng. Rootsi majanduspoliitika, lk. 30–32.

<sup>30</sup> E. Küng. Rootsi unistus Venemaa turust 16.–17. sajandil. – Tuna 2000, nr. 3, lk. 22–29.

<sup>31</sup> H. Almquist. Sverige och Ryssland, 1595–1611. Tvisten om Estland, förbundet mot Polen, de Ryska gränslandens eröfring och den stora dynastiska planen. Uppsala, 1907, lk. 15.

<sup>32</sup> A. Soom. De ingermanländska städerna och freden i Stolbovo 1617. – Svio-Estonica. Tartu, 1936, lk. 34.

<sup>33</sup> Samas, lk. 35–44; A. Soom. Ivangorod als selbständige Stadt 1617–1649. – Õpetatud Eesti Seltsi Aastaraamat, 1936. Tartu, 1937, lk. 215–219.

Kui Ingerimaa Vene kindlused ei kujunud laokohtadeks ja jäid kõrvale transiitkaubateede võrgust, siis rootslaste invasiooni algul, aga veelgi enam Stolbovo rahu sõlmimise järgsetel aastatel elavnes kaubaliiklus Neeva veeteel. Ohta harujõe suudmesse olid rootslased 1611. aastal alustanud kindluse ehitamist.<sup>34</sup> Ohta teisel kaldal oli tõenäoliselt juba varasemast ajast vene kaupmeeste peatuspaik. Selle kaupmeesteasulaks kujunemine oli paljuski seotud ka Rootsi kaupmeestega, eelkõige viiburilastega, aga samuti lääneeurooplastega, kes peatusid Venemaal söites Nyenskansi kindluse juures, talvitusid seal, ladustasid oma kaupu ja otsisid vajadusel ka kaitset. Teadaolevalt saabus 1615. aastal Neeva suudmesse 14 laeva Tallinnast, Hollandist, Viiburist, Norrköpingist, Narvast, Vene linnadest ja mujalt.<sup>35</sup> Kuidas Nyeni kaubandus esimestel kümnenditel arenes, ei ole teada. Samas tunnetati uue kauplemiskoha konkurentsi Tallinnas, sest kui viimane 1623. aasta juunis sõlmis Rootsi riigiga kuueks aastaks tollirendilepingu, mainiti linnade hulgas, kus tallinlased riigi asemel tolli kogusid, ka Neeva suudmeala ehk Nyeni kaupmeesteasulat.<sup>36</sup>

Rootsi keskvalitsuse tähelepanu alla satvus Nyen perspektiivika kauplemiskohana siiski alles 1630.–1640. aastatel ja seda seoses ulatusliku reformidekavaga, mis puudutas ka Narvat ja Tallinna. Mainitud reformid olid otseselt seotud muutustega Rootsi kau-

banduspoliitilistes arusaamades. Stolbovo rahu sõlmimise järel oli Rootsi peamiseks püüdluseks saavutada diplomaatiliste vahenditega oma alamatele Venemaal rahulepingu tingimuste kohased kauplemisolud ja meelitada Vene kaubad Arhangel'ski asemel Läänemerele. See rahumeelne, kuid samas sageli ebajärjekindel ja konkreetset sõnastamata poliitika, nii nagu ka üksikute väliskaupmeeste ja kompaniide lühiajaline privilegieerimine, ei andnud loodetud tulemusi. Järgnevalt tegid võimud ülemereprovintside linnades panuse infrastruktuursetele ümberkorraldustele ja kaubandustingimuste muutmisele, et tuua Venemaa turust huvitatud lääneeurooplasi Soome lahte. Uut majanduspoliitilist mõtlemist nimetasid kaasaegsed Peter Anton Loofeldti poolt kasutusele võetud terminiga – *libertas commerciorum*.<sup>37</sup>

Ometi ei saa Rootsi valitsuse samme Nyeni kauplemiskohast kaubalinnaks kujundamisel lugeda järjekindlateks. 17. juunil 1632 langes Gustav II Adolf sõjalaagris Saksamaal Hersbrucki all otsuse, et Neeva jõe (rootsi keeles Nyeni) äärde ja mujale sobivatesse kohtadesse Karjalas ja Ingerimaal tuleb rajada linnad, anda neile linnaõigused ja privileegid. Viimased pidid lähtuma Rootsi linnaseadusest.<sup>38</sup> Samuti pidid uued linnad saama kuueks aastaks vabastuse kõikidest maksudest ja neil, kes ehitasid linnades kivimaju ja teisi ehitisi, lubati maksuvaba perioodi pikendada järgmi-

<sup>34</sup> C. G. von Bonsdorff. Nyen och Nyenskans, lk. 361–363, 381; M. Mil'šik. Švedskie kreposti vokrug Peterburga. – Švedy na beregax Nevy. Sbornik statej. Stockholm, 1998, lk. 31.

<sup>35</sup> I. P. Šaskol'skij. Russkaja morskaja torgovlja na Baltike, lk. 134–135.

<sup>36</sup> Lepingu järgi tohtisid välislaevad, nagu ka välismaalaste poolt prahitud Rootsi alused külastada ainult Tallinna ja Viiburi sadamat. Nende sadamate külastamise järel võisid välismaalased sõita ka teistesse Soome lahe linnadesse. Tallinnas ja Viiburis oli toll 3%-le kauba väärtusest. Teistes sadamates tuli tolli tasuda 6%. Kuna Tallinna tollirent ei elavdanud endises hansalinnas ja Viiburis Vene transiitkaubandust, jättis Gustav II Adolf 1629. aastal rendilepingu lõppedes selle pikendamata: K. R. Melander. Die Revaler Zollarende 1623–1629 und die dadurch zwischen Schweden und Lübeck hervorgerufenen Mißhelligkeiten. – Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde. Bd. XIV. Lübeck, 1912, lk. 247 jj; A. Soom. Die Politik Schwedens, lk. 9–10; S. Troebst. Handelskontrolle – “Derivation” – Eindämmung, lk. 133–135; E. Gierlich. Reval 1621 bis 1645. Von der Eroberung Livlands durch Gustav Adolf bis zum Frieden von Brömsebro. Bonn, 1991, lk. 157–161.

<sup>37</sup> E. Küng. Rootsi majanduspoliitika, lk. 103.

<sup>38</sup> Rootsi linnaseadus (*stadslagen*) on kuningas Magnus Erikssoni aegadesse (14. saj.) ulatuv seadus, mida järkjärgult täiendati ja mis kehtis Rootsi emamaal seadusandliku ja linnaelu üldpõhimõtteid reguleeriva alusdokumendina. Seadus avaldati trükis 7. jaanuaril 1618 ja seda täiendati detsembris 1619 (*1619 års stadga*): E. F. Heckscher. Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa, I. Stockholm, 1935, lk. 242–243; R. Sandberg. I slottets skugga. Stockholm och kronan 1599–1620. Stockholm, 1991, lk. 59–61, 85–90.

sed kuus aastat. Seda tingimust on eriti rõhutatud seoses Nyeniga. Maksuvabastus seoti linnakodanikuks hakkamise ja lubadusega pärast maksuvabade aastate möödumist linnast mitte lahkuda. Kuningliku otsuse kohaselt pidid Nyen ja teised uued Karjala ja Ingerimaa linnad omaenese esimesed privileegid saama alles pärast vaba-aastate lõppu.<sup>39</sup>

Võib küsida, miks keskvoimud otsustasid rajada uue linna? Kahtlemata ei olnud tegu konkurentsi pakkumisega Narvale, sest umbes samal ajal hakati otsima võimalusi Narva majandusolude parandamiseks. Samuti ei ole ainukorrektn argument, et seoses varasemate ajalooliste privileegide puudumisega oli Nyen *tabula rasa*, mida riigivõim sai endale meelepärases suunas mõjutada. Peamiseks tuleb lugeda Rootsi katset hõivata uue piiriäärse linna abil, millel oli ühendus Venemaa siseveeteede-võrguga, täiendavaid Loode- ja Põhja-Venemaa tootmisalasid oma kaubanduslikku mõjusfääri. Linna rajamine Neeva jõe suudmesse oli üks osa Gustav II Adolphi Venemaa transiitkaubanduse Rootsi linnadesse toomise programmist. Samas tuleb 1632. aasta osas tõdeda, et see on Nyeni linna ajaloo seisukohast küll oluline daatum, kuid paratamatult kujunes rajamisotsus preliminaarseks. Konkreetsete linnaprivileegide väljaandmiseni ei jõutud, igapäevases asjaajamises tuli lähtuda Rootsi linnaseadustest. Samuti mainitakse otsuses Nyeni kõrval teisi ebamääraseid kohti Karjalas ja Ingerimaal, kuhu võis veel linnu rajada. Lisaks majanduslikele aspektidele oli uu(t)e linna(de) rajamine üks osa Ingerimaa rootslaste, soomlaste ja teiste uute asukatega koloniseerimise programmist.

Mõte anda linnaõigus Vene turule orienteeritud kaupmeesteasulale Neeva suudmes ärritas Tallinna kõrval vaat et enamgi veel Viiburit.<sup>40</sup> Viimane oli küll praktiliselt minetanud oma tähtsuse Vene transiitkaubanduse vahendamisel, kuid riigivalitsuse tasandil käsitati Viiburi kaubandusliku tagamaana Karjala kõrval jätkuvalt Venemaad. Viiburi kaupmeeste suhtumine Nyenisse on võrreldav tallinlaste suhtumisega Narvasse. Kui Vene–Liivimaa sõja puhkedes “seisid Tallinna kaupmehed ja kodanikud Roosiaias ja vallidel ning vaatasid suure valu ja meelehärmiga, kuidas laevad Tallinnast mööda ja Narva poole sõitsid”,<sup>41</sup> siis samas situatsioonis olid Viiburi kaupmehed 1630. aastatel. Välismaalased, kes varem olid sõitnud Vene saaduste järele Viiburi, sõitsid nüüd meelsamini otse Neeva jõe suudmealale. Ka ei tulnud venelased enam Viiburi, vaid jäid Nyeni. Viiburi Vene-kaubandus kannatas kahju, kuid vähenesid ka riigi tollitulud. Lisaks Tallinnale ja Viiburile tekitas Nyeni esilekerkimine kauplemiskohana ärevust Narva kaupmeestes. Viimased olid veendunud, et kaubad, mis varem liikusid Venemaale Narva kaudu, suunduvad nüüd uude linna Nyeni. Samuti luges Narva Ingerimaad ja Käkisalmit lääni oma kaubanduslikuks tagamaaks.<sup>42</sup> Lähtudes neist kaebustest, otsustas valitsus 6. mail 1638 keelustada läänest tulevadel võõrastel laevadel Tallinnast mööda Nyeni sõita, seal kaupu maha ja peale laadida.<sup>43</sup>

Kindlasti oli naaberlinnade kaebuste kõrval Rootsi keskvoimude 6. mai 1638. aasta otsuse üheks põhjuseks Gustav II Adolphi surma järel ülemereprovintside kaubanduse edendamise suhtes tekkinud teatav majanduspolii-

<sup>39</sup> Samling utaf Kongl. Bref, Stadgar och Förordningar etc. angående Sveriges Rikes Commerce, Politie och Oeconomie. Utg. av Anders Anton von Stierman. I. Stockholm, 1747, lk. 1003–1004. Vt. ka C. G. von Bonsdorff. Nyen och Nyenskans, lk. 381–382.

<sup>40</sup> A. I. Gipping. Neva i Nienšanc, 1-2, lk. 41–42.

<sup>41</sup> B. Russow. Liivimaa kroonika. Tallinn, 1993, lk. 123.

<sup>42</sup> A. Soom. Die Politik Schwedens, lk. 13, 52–53, 57.

<sup>43</sup> Samling utaf Kongl. Bref, Stadgar och Förordningar, II. Stockholm, 1750, lk. 168–170; C. G. von Bonsdorff. Nyen och Nyenskans, lk. 383; A. I. Gipping. Neva i Nienšanc, 2, lk. 45–47. Gipping viitab oma raamatus veel ühele valitsuse korraldusele 30. märtsist 1635, mille kohaselt pidid Vene alused, mis vedasid kaupu mööda Neeva veeteede Läänemerele, tasuma nn. suurt meretolli Viiburis. Kahjuks ei ole hilisemates Rootsi–Vene ajalookäsitlustes sellele otsusele viidatud. Samuti ei ole käesoleva artikli autor viidatud dokumenti leidnud A. A. von Stiermani Rootsi seaduste kogust ega ka Rootsi Riigiarhiivi Riigiregistratuurist.

tilise mõtte vaakum. Ehkki kuninganna Kristiina eestkostevalitsus jätkas 1630. aastate lõpul põhimõtteliselt Venemaa kaubanduse küsimuses eelmise kuninga poliitikat, võttis selle taaskäivitamine aega.<sup>44</sup> Ja nagu Rootsi võimudele nende suurte kaubanduspoliitiliste reformide ja ümberkorralduste ajajärgul omane, tehti Nyeni küsimuses veel samal, 1638. aastal järgmine kardinaalne pööre. Nimelt naasis kuninganna Kristiina eestkostevalitsus 28. septembril, s.o. pea viis kuud pärast eelmist otsust, Nyeni osas Gustav II Adolphi 17. juuni 1632. aasta resolutsiooni juurde. Esmalt meenutatigi kuninga soovi rajada Neeva suudmesse linn, mis aga tema ootamatu surma ja segaste aegade tõttu jäänud ellu viimata. Seejärel kinnitas eestkostevalitsus soovi võtta linna rajamine uuesti käsile. Taas pidi Nyenis olema ülimuslik Rootsi linnaseadus. Edasi kinnitati linna sise- ja väliskaubanduse viimist samadele alustele Viiburi ja Narvaga. Sellega seoses rõhutati välismaalaste Nyenis kauplemise keelu tühistamist. Linna uutele elanikele lubati nüüd juba 12 aastat vabastust nn. väikese tolli, ahjuraha ning linnas valmistatud õllelt ja viinalt võetava aktsiisi maksimisest. Samuti ei tulnud neil tasuda kodanikelt kogutavaid korralisi makse. Selleks tuli neil olla Nyeni kodanik ja lubada nagu 1632. aastalgi, et vaba-aastate möödudes linnast ei lahkuta.<sup>45</sup>

Eestkostevalitsuse 1638. aasta otsust võib sisuliselt käsitleda uue algusena Nyeni kaupmeesteasula linnaks kujundamisel. Samas võimaldab Nyeni kaubandustingimuste võrdsustamine Narva ja Viiburiga hinnata Nyeni tegelikku positsiooni väliskaubanduses. Eelkõige pidas valitsus silmas Venemaalt saabuvaid kaupu ja nende vahendamist. Kui mõelda Narva olukorrale, siis enne 1643. aastat ei olnud lääneeurooplastel lubatud Tallinna läbimata otse Narva purjetada,<sup>46</sup> seega ka mitte Nyenisse. Nii

võikski tõdeda, et Nyen sai 1638. aastal passiivse laolinna staatuse.

Esimesed oma linnaprivileegid sai Nyen siiski alles 20. septembril 1642. Samas ei saa seda õigusakti võrrelda näiteks Tallinna või isegi Narva privileegidega, mida Rootsi võimud olid kinnitanud alates 16. sajandist. Nyeni eripära võrreldes kahe teise mainitud linnaga seisneski selles, et keskvoimude jaoks oli ta justkui puhas leht. Seal ei tulnud arvestada ühegi varasema ajaloolise privileegi või muu õigusaktiga nagu näiteks Tallinnas, vaid sai rakendada n.-ö. *rootsi mudelit*. Ehkki Narva oli vallutuse teel tulnud Rootsi riigi koosseisu ja ka tema 1585. aasta linnaprivileegides ja paaril korral hiljemgi on märgitud Rootsi linnaseadust kui ülimuslikku linnaelu reguleerimisel, oli see õigusakt siiski rohkem eeskujuks kui absoluutseks alusdokumendiks.<sup>47</sup>

1642. aasta privileegides nimetati Nyeni juhtorganina raadi, määratleti tema kompetents, koosseis, tööajad, raeliikmete ametid, kuid samas näiteks ei kinnitatud rae suurust. Märgitud on bürgermeistreid, kellest üks oli juhtiv, raehärrasid, linnakirjutajat, kaht kammerhärrat, ehitusmeistrit jt. ametimehi. Traditsiooniliselt oli rae ülesandeks nii linnaelu juhtimine kui ka õigustegevus tsiviil- ning kriminaalasjade lahendamisel. Rae tegevust pidid kontrollima lossivõimud, kuninglik asehaldur või lossifoogt. Nyeni linnastaatuse üheks kinnituseks oli vapi väljastamine. Sellel oli kujutatud kahe jõe vahel seisvat lõvi mõõgaga paremas ülestõstetud käpas. Samuti on korratud Nyeni 1632. ja 1638. aasta resolutsioonidest teada seisukohti. Need olid: uutele kodanikele 12 aastat maksuvabastust väikese tolli, ahjuraha ning linnas valmistatud õllelt ja viinalt võetava aktsiisi osas; pärast nende aastate möödumist ei tohtinud Nyenist vähemalt

<sup>44</sup> A. Soomi hinnangul toimus Rootsi valitsuses nn. Venemaa-kaubanduse küsimuse uus elavnemine 1638. aastal: A. Soom. Die Politik Schwedens, lk. 28.

<sup>45</sup> Samling utaf Kongl. Bref, Stadgar och Förordningar etc., II, lk. 173–175. Vt. ka: C. G. von Bonsdorff. Nyen och Nyenskans, lk. 382. Hippingi väitel oli muudatuse taga Soome kindralkuberner Per Brahe, kes 1638. aasta kevadel tutvus Ingerimaa kindluste ja asulatega ning reisil mõistis neid kaubanduslikke eelseid, mis neil kohtadel oli: A. I. Gipping. Neva i Nienšanc, 2, lk. 50–51.

<sup>46</sup> E. Küng. Rootsi majanduspoliitika, lk. 93–101.

<sup>47</sup> Samas, lk. 83–84.

kuus aastat lahkuda. Linna sise- ja väliskaubandus oli jätkuvalt Viiburi ja Narvaga võrdustatud.<sup>48</sup> Ka 1642. aasta järel protestisid Tallinn, Narva ja Viiburi uue linna vastu.<sup>49</sup> Ometi kinnitas kuninganna Kristiina Nyeni privileegid taas 15. septembril 1647.<sup>50</sup>

Esimeste linnaprivileegide saamisega 1642. aastal tõusis Nyen tähtsaimaks Ingerimaa linnaks – provintsi pealinnaks. Nimelt olid keskvoimud juba mõni kuu varem otsustanud Liivi- ja Ingerimaa kindralkubermangu lahutada ning moodustada kaks eraldi kindralkubermangu. 20. juulil 1642 Ingerimaa esimesele kindralkubernerile Erik Gyllenstiernale antud instruksioonis nimetatakse tema residentslinnana Nyenit.<sup>51</sup> See otsus tehti tõenäoliselt tulenevalt Nyeni keskest asendist provintsis. Provintsi pealinna staatust ei nautinud Nyen siiski pikalt. Juba 1651. aastal otsustati kindralkuberner residents üle viia parema infrastruktuuriga Narva.<sup>52</sup>

Linna majanduselu käivitamise seisukohalt oli oluline ka kuninganna Kristiina resolutsioon 31. augustist 1646. Iga aasta augustis peetava kolmenädalase aastalaada sisseseadmine suurendas kindlasti välismaalaste huvi Nyeni vastu. Selle ajal said võõrad nii omavahel, linnakodanikega kui ka linnaümbruse talupoegadega vabalt piiranguteta kaubelda. Oluline oli poole portooriumitollilt laekuva raha jätmine linnale, kuigi Vene kaupadelt kogutud toll läks esialgu täies ulatuses riigile. Nyeni soovi võtta kolm vene poodi linna pakkhooneks ei lükanud kuningas küll otseselt tagasi, kuid soovitas mõelda vahenditele, kuidas vene kaupmehi linna juurde meelitada. Selleks oli eelkõige vaja eluruume ja poepinda.<sup>53</sup> Täiendavaid soodustusi anti Nyenile kunin-

ganna Kristiina 29. novembri 1650. aasta resolutsiooniga. Nüüdsest kuulus linnale ka pool Vene kaupadelt laekunud portooriumirahast. Lisaks kinnitas kuninganna linnaelanike vabastust mitmetest maksudest, nagu ka kontributsioonist.<sup>54</sup>

## Nyeni kujunemine kaubanduskeskuseks

Kaupmeesteasula esilekerkimisest alates oli Nyen selgelt orienteeritud Vene turule. Sellisena keskvoimud teda ka käsitlesid, kusjuures alates 1640. aastatest moodustas Nyen ühtse majandusruumi mitte Viiburiga, kelle tagamaaks jäi Karjala, vaid Tallinna ja Narvaga. Selle majandusruumi kujundasid keskvoimud järk-järgult mitmete seadusandlike aktidega. Üks esimesi samme, mis Nyenit küll sõnaselgelt ei puudutanud, oli lüübeklastele 13. oktoobril 1643 antud luba Tallinna läbimata otse Narva purjetada, kaubelda seal kõigi kaubaartiklitega (k.a. soola ja heeringaga) hulgi ja vedada kaupu takistamatult edasi Venemaale. Lisaks alandati Lübecki kaupmeeste tollid Narvas kahele protsendile kauba väärtusest. Edaspidi võisid Lübecki kaupmehed ise otsustada, kas nad söidavad Vene kaupade järele Tallinna või Narva, sisuliselt ka Nyeni.<sup>55</sup> Oluline on aga see, et ehkki valitsuse resolutsioonis käsitleti ainult lüübeklasi, olid viimased teinud tee Narva ja Nyeni lahti kõikidele lää-neurooplastele.

Veelgi olulisem seadusandlik akt ühtse majandusruumi loomisel võeti vastu 1648. aastal. Juba 1642. aastal oli Narvas ja Nyenis sisse seatud portoorium, seejuures alandati mõningate Venemaalt väljaveetavate kaupade

<sup>48</sup> Nyeni 1642. aasta privileegid on publitseeritud: C.G. von Bonsdorff. Nyen och Nyenskans, lk. 453–459.

<sup>49</sup> A. Soom. Die Politik Schwedens, lk. 57.

<sup>50</sup> C. G. von Bonsdorff. Nyen och Nyenskans, lk. 462.

<sup>51</sup> Svenska Riksarkiver (RA), Livonica II, vol. 626. Residentslinna staatust käsitleb instruksiooni §35.

<sup>52</sup> C. G. von Bonsdorff. Nyen och Nyenskans, lk. 396.

<sup>53</sup> Samas, lk. 459–461.

<sup>54</sup> Samas, lk. 463–465.

<sup>55</sup> K. R. Melander. Die Beziehungen Lübeck zu Schweden und Verhandlungen dieser beiden Staaten wegen des russischen Handels über Reval und Narva während der Jahre 1643–53. – Historiallinen Arkisto. XVIII. Helsinki, 1903, lk. 5–59; S. Troebst. Handelskontrolle – “Derivation” – Eindämmung, lk. 156–157; E. Küng. Rootsi majanduspoliitika, lk. 101, 278–282.

tolli kolmele protsendile kauba väärtusest (portoorium 1% ja litsents 2%). See tollimäär ei puudutanud aga Venemaale eksporditavaid kaupu ega neid Vene importkaupu, mida Ingerimaalgi toodeti, näiteks vilja. Tolli alandamine puudutas eelkõige Vene toor- ja parknahku, samuti lina, kanepit, toorsiidi, vaha, rasva, hülgerasva, sealihha, kokku 26 kaubaartiklit.<sup>56</sup> 24. märtsil 1648 sõlmisid Rootsi riik ja Tallinna linn kommertslepingu, mille põhimõtteid rakendati kõigi kolme Soome lahe linna kaubandustingimuste ühtlustamisel. Nimelt said vene ja teised võõrad kaupmehed õiguse hulgi omavahel takistamatult kaubelda. N.-ö. lubatud kaupade hulka ei kuulunud sool, heeringas ja vili, mida võis osta ainult Tallinna kaupmeestelt. Nii hulgi kui ka jae oli võõrastele lubatud kaubelda karus- ja parknahkade ning nende saadustega (näiteks sadulatega, kuid mitte kinnastega).

Lisaks alandati tolli kahele protsendile kauba väärtusest.<sup>57</sup> Järgnevalt moodustasid Tallinn, Narva ja Nyen ühtse transiitkaubandusliidu, mis lõplikult vormistati 31. juulil 1648 neile linnadele antud Vene ja läänepoolsete kaupade sisse- ja väljavedu käsitleva tollireglendiga.<sup>58</sup>

17. sajandi teisel poolel rakendasid Rootsi keskvoimud Tallinna, Narva ja Nyeni suhtes ühtset kaubanduspoliitikat. Tallinn ja Narva olid sunnitud Nyeni olemasoluga leppima. Soome lahe piirkonnas olid ametlikult Vene turule orienteeritud ainult need kolm linna,

Viiburiga enam selles osas ei arvestatud, samuti oli Ivangorod 1640. aastate teisel poolel Narvaga liidetud ja nii konkurentsist kõrvaldatud.<sup>59</sup> Ühtse riikliku poliitika näiteks on seegi, et kui 1651. aastal alustas Stockholmis tööd Kuninglik Kommertskolleegium, mille üheks ülesandeks oli Vene transiitkaubanduse küsimus, siis määrati Eesti- ja Ingerimaa asju kureerima üks kommertsdirektor, kelleks 1. jaanuaril 1653 sai Philip von Krusenstiern.<sup>60</sup>

Nyenis kehtisid kahesugused tollimäärad, mis tulenesid linna kaubandusliku tagamaa eripärast. Kui toll Vene kaupadelt oli juba 1642. aastal alandatud algul kolmele ja siis kahele protsendile (seda kutsuti *Lüvimaa tolliks*), siis siseriiklikelt Ingerimaa ja Karjala toodetelt tuli tasuda märkimisväärselt kõrgemat tollimaksu. Viimast nimetati *rootsi tolliks*. Kohalike kaupade kõrgema maksustamisega püüdis keskvoim elujõus hoida ajaloolist kaubalinna Viiburit.

Samasse aega Narva ja Nyeni võõrastele avamise ja Tallinnaga ühtse majandusruumi moodustamisega langeb ka mitme antud regiooni puudutava kaubanduspoliitilise uuringu koostamine ja nende valitsusele esitamine. Sel eesmärgil koostatud uuringute peamine ülesanne oli leida lahendusi, kuidas kolm Soome lahe linna saaks enda kätte Vene transiidi vahendamise, seda loomulikult Arhangelski kaubanduse arvelt. Rootsi senine nõue, et Venemaa peab täitma Stolbovo rahu tingimusi, vajus tagaplaanile. Aina rohkem ja rohkem

<sup>56</sup> A. Soom. Die Politik Schwedens, lk. 121–122, 139; A. Soom. Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert. – Kungl. Vitterhets Historie och Antikvitets Handlingar Historiska Serien 8. Stockholm, 1961, lk. 77–78.

<sup>57</sup> A. Soom. Der Handel Revels im siebzehnten Jahrhundert (Marburger Ostforschungen, Bd. 29, Hrsg. von Hellmuth Weiss). Wiesbaden, 1969, lk. 167; A. Weinmann. Reval 1646 bis 1672. Vom Frieden von Brömsebro bis zum Beginn der selbständigen Regierung Karl XI. Bonn, 1991, lk. 11–17. 1648. aasta kommertslepingu tekst on publitseeritud: Die Quellen des Revaler Stadtrechts, II Bd, hrsg. von Fr. G. von Bunge. Dorpat, 1847, lk. 253–271.

<sup>58</sup> Samling utaf Kongl. Bref, Stadgar och Förordningar etc., II, 532–575. Üks kokkuvõte 1648. aasta tollikorast Tallinnale, Narvale ja Nyenile leidub Narva magistraadi fondis: EAA, 1646–2-41, l. 2–3p, ning trükisena: EAA, 854–2–515.

<sup>59</sup> A. Soom. Ivangorod als selbständige Stadt 1617–1649. – Õpetatud Eesti Seltsi Aastaraamat, 1936. Tartu, 1937, lk. 272–281; EAA, 1646–1–1, l. 79 p. – 83 p.

<sup>60</sup> B. von Krusenstiern. Philip Crusius von Krusenstiern (1597–1676). Sein Wirken in Livland als Rußlandkenner, Diplomat und Landespolitiker (Wissenschaftliche Beiträge zur Geschichte und Landeskunde Ostmitteleuropas. Im Auftrage des Johann-Gottfried-Herder-Instituts, hg. von Hans-Jürgen Karp, nr. 102). Marburg/Lahn, 1976, lk. 40; S. Trobst. Handelskontrolle – “Derivation” – Eindämmung, lk. 287; E. Küng. Rootsi majanduspoliitika, lk. 120.

mõeldi kohapeal ülemereprovintside linnades tehtavatele ümberkorraldustele, et muuta need nii Vene kui ka Lääne-Euroopa kaupmeeste atraktiivseteks. Ettepanekutega seoses kerki-  
vad 1640. aastatel esile näiteks Daniel Kempe, Engelbrecht Mengden, Peter Heltscher,<sup>61</sup> aga samuti Peter Anton Loofeldt ja Ph. von Krusenstiern.<sup>62</sup> Mõlemad viimatinimetatud olid väga head Venemaa olude tundjad, Vene kaubanduse eksperdid ja valitsuse ning viimase reformide eestvedaja, riigikantsler Axel Oxenstierna nõustajad.

Nii näiteks on 1642. aasta paiku, kui Nyenist sai Ingerimaa pealinn ja linnale väljastati esimesed privileegid, näinud Eesti-, Liivi- ja Ingerimaa tolliinspektor P. Heltscher oma memoriaalis Nyeni võimalusi kujuneda kaubalinnaks tagasihoidlikena. Peamiseks taktikuseks luges ta linna kaugust teistest kaubanduskeskustest ja rasket juurdepääsetavust merelt. Nyeni sadamaolud ei võimaldanud laevadel linna all randuda. Väiksemad alused pidid jääma kaks miili ja suuremad, näiteks hollandlaste laevad, isegi viis miili sadamast eemal reidil ankrusse. See oli ohtlik ning nii tõusid ka kaupade lossimis- ja laadimiskulud. Linnale pärssivaks pidas P. Heltscher Venemaal kehtinud vilja väljaveokeeldu, mistõttu Nyenil ei olnud võimalik Lääne-Euroopa kaupu vastu saada. Samuti ei olnud tema arvates kohalikud vene kaupmehed piisavalt usaldusväärsed, pigem alatud, nendega äri ajades võis petta saada. Nyeni saksa kodanikkond seevastu pidi kandma suuri kulutusi seoses igapäevase toidutagavara hankimisega. Kaubanduse investeeritav kapital jäi napiks. Üldse oli vaid üksikutel saksa kaupmeestel raha üle 300–400 riigitaalri. Kõike seda arvestades tegi P. A. Heltscher ettepaneku, et Ingerimaa venelased, nende hulgas ka äris üldiselt osavad ivangorodlased, hakkaks kauplema Nyenis, sest maal ringi rännates tegid nad oma aktiiv-

susega kahju nii Narvale kui ka teistele Eesti- ja Liivimaa linnadele. Samuti soovitas ta, et Nyeni kaupmehed võtaksid enda kätte Vene kaupade vahendamise Soome ja Rootsi ega laseks tsaari venelastel oma linnast kaugemale reisida.<sup>63</sup>

P. A. Heltscheri ja teiste kaasaegsete teadestesse tuleb suhtuda ettevaatlikkusega. Nii näiteks võiks P. A. Heltscheri märgukirjale vastu seada Narva kubeneri Nils Assersson Mannersköldi teate kindralkuberner Bengt Oxenstiernale 20. juunist 1641, milles ta kirjeldas oma hiljutist viibimist Nyenis. Nimelt oli sel ajal linna tulnud üheksa kuni kümme suurt laeva ja võõrad (*de fremmande*) olid vilja üles ostnud. Üks Tallinna kodanik Ewert Dellinghußen oli Nyenist välja vedanud 8000 tündrit vilja,<sup>64</sup> mis on väga suur kogus (*ca* 333 säilitist). Tõenäoliselt ei suudetud siiski Nyeni kaubandust 1640. aastate algul ei riiklikul ega ka kohalikul tasandil vajalikul määral reguleerida. Vastavalt Tartu Õuekohtu presidendi Engelbrecht Mengdeni raportile 1640. aastast said väliskaupmehed Nyenis takistamatult nii venelastega kui ka omavahel kaubelda, nende tegevust kohaliku kaupmeeskonna kasuks ei piiratud. Linnal puudus raad, kes oleks sel ajal alla kaheksakümne kodaniku huvide eest seisnud. Ka pärssis E. Mengdeni teatel Nyeni kaupmeeste tegevust äärmiselt napp käibekapital.<sup>65</sup>

Ülevaate Nyeni elanikest annab 14. juunil 1640 koostatud nimekiri, milles on üles loetud 67 meessoost linnaelaniku, arvatavasti kodaniku nimed. Kirja on pandud nende sünnikoht, Nyenis elatud aeg ja tegevusala. 13 linnast oli seal elanud juba 1620. aastatel, neist 9 olid Nyeniga seotud mainitud aastakümne algusest või keskpaigast. Kirjelduse kohaselt moodustasid vanemad nüüenlased vaesema rahva. Vaid üks venelane, Ifwan Matsson, oli kaupmees, ülejäänud käsitöölised, kelle hul-

<sup>61</sup> A. Soom. Die Politik Schwedens, lk. 33, 54–55.

<sup>62</sup> P. A. Loofeldti ja Ph. von Krusenstierni mõtteid seoses Narvaga on käesoleva artikli autor tutvustanud: E. Küng. Rootsi majanduspoliitika, lk. 103–107, 121 j. Ph. von Krusenstierni kohta vt. ka: B. von Krusenstjern. Philip Crusius von Krusenstiern (1597–1676).

<sup>63</sup> Svenska riksarkivet (=RA), Livonica II, vol. 664.

<sup>64</sup> EAA, 278–1–XVIII:12, l. 32.

<sup>65</sup> A. Soom. Die Politik Schwedens, lk. 54.

gas domineerisid kingsepad. Umbes tosin inimest oli Nyeni elama asunud aastatel 1630 ja 1631. 67-st kuue kohta öeldakse selgelt, et nad on venelased, vähemalt 41 elanikku ehk kodanikku oli soome päritolu, kellest 16 pärinesid Viiburist ja 13 selle tagamaalt Viiburi ja Käkisalmi läänist. Kümme nüüenlast olid tulnud Saksamaalt, kolm Eesti- ja Liivimaalt ja kuus Rootsi. Kui aga vaadata päritolualasid elukutsete kaupa, siis vaid viis kaupmeest olid Soomest. Soomlaste enamus moodustas käsitööliskonna. Viis sakslast olid kaupmehed. Selgelt hakkab silma mitmesuguste teenistujate (litsentsimeister, vene tõlk, kipper jne.) suur osakaal. On ka neid, kes olid ametis riigiametnike või kodanike juures. Üldiselt on nüüenlased olnud vaesed, vaid kahe kohta on mainitud, et neil on hea äri. Näiteks on Bengt Matssoni kohta öeldud, et ta “drifwer wacker handell på landet med allehanda wahrur som här passera”.<sup>66</sup> Hilisemast ajast Nyeni elanike nimekirju säilinud ei ole. Küll on oletatud, et 17. sajandi keskel ja lõpus oli linnas kuni 2000 inimest.<sup>67</sup>

1650. aastate esimesel poolel elas Nyeni kaubandus üle esimese tõusuperioodi. Kaubandusbuum ei kestnud aga kaua. 1650. aastate keskel pingestusid Rootsi–Vene suhted, jõudes 1656. aastal sõjalise konfliktini. Vene väed vojevood Pjotr Potjomkini juhtimisel ületasid 3. juunil Ingerimaa piiri. Seal jõuti Soome lahe kallasteni. 5. juunil vallutati Nyeni linn ja kindlus, need põletati maha, paljud elanikud põgenesid paanikas, osa tapeti.

Ehkki Vene okupatsioon Nyenis ja suuremal osal Ingerimaal kestis ainult sama aasta septembrini,<sup>68</sup> taastus kaubandus alles 20. detsembril 1658 sõlmitud Vallisaare vaherahu järel.<sup>69</sup> Rahuläbirääkimiste ajal püüdis Vene

pool saada endale sadamad Narvas ja Nyenis, kuid Rootsi pool keeldus.<sup>70</sup> Samas olid nii Vene kui ka Rootsi kaupmehed huvitatud kaubandusliku suhtlemise jätkamisest. Nagu näitab Nyenis peetud kaubahindade statistika, on linna kaubandustegevus 1659. aasta jooksul taastunud.<sup>71</sup> Ka 1660. aasta algul ametisse astunud Karl XI eestkostevalitsus soosis Nyeni taastamist Vene kaubanduse laokohana. 1660. aasta 8. märtsi otsusega kinnitati linna varasemate privileegide põhimõtted ja järgmiseks kümneks aastaks said nüüenlased mitmeid maksusoodustusi. Pool portooriumituludest ja linnas võetavad trahvid anti rae käsutusse. Korrati Nyeni tollimäärade ühesarnasust Tallinna ja Narvaga.<sup>72</sup> Löplikult fikseeriti Nyeni positsioon Rootsi–Vene kaubanduslikus suhtluses 21. juunil 1661 sõlmitud Kärde rahulepingus. Rootsi linnade hulgas, kus vene kaupmehed võisid kaubelda, nimetati nüüd ka Nyenit koos terve Ingerimaa ja Käkisalmi lääniga.<sup>73</sup>

### Nyen Vene transiitkaubanduse vahendajana 17. sajandi teisel poolel

Oletatavasti oli Liivi- ja Ingerimaa sõjakuuberner Erik Andersson Trana esimene, kes valitsusele 1626. aastal rääkis Nyenist kui Vene turu suhtes soodsa asendiga kauplemiskohast. E. A. Trana arvates pidid Rootsi linnad moodustama kaubakompanii, mis seaks Nyenis sisse laokoha. Viimane suutnuks edukalt konkureerida Arhangelskiga, kusjuures seotus Venemaa siseveeteede süsteemiga toonuks Nyenisse kaupu isegi Pärsias.<sup>74</sup>

1627. aastal tekkis Norrköpingi kaupmeeste ringkonnas idee luua kaubakompanii (Nyenkompaniet), mis kaupleks Venemaaga

<sup>66</sup> Nyeni elanike loend on publitseeritud: T. G. Aminoff. Borgerskapet i Narva och Nyen 1640. – Genealogiska samfundets i Finland årskrift, 41. Lahti, 1979, lk. 134–138. Originaal asub: RA, Livonica II, vol. 68.

<sup>67</sup> C. G. von Bonsdorff. Nyen och Nyenskans, lk. 55.

<sup>68</sup> Samas, lk. 365–366.

<sup>69</sup> S. Troebst. Handelskontrolle – “Derivation” – Eindämmung, lk. 461–462.

<sup>70</sup> H. Piirimäe. Kaubanduse küsimused Vene–Rootsi suhetes 1661–1700. a., lk. 4.

<sup>71</sup> EAA, 1646–2–162, l. 13p–14.

<sup>72</sup> C. G. von Bonsdorff. Nyen och Nyenskans, lk. 466–468.

<sup>73</sup> H. Piirimäe. Kaubanduse küsimused Vene–Rootsi suhetes 1661–1700. a., lk. 14–20; S. Troebst. Handelskontrolle – “Derivation” – Eindämmung, lk. 480–483; E. Küng. Rootsi majanduspoliitika, lk. 30–31.

<sup>74</sup> R. Liljedahl. Svensk förvaltning i Livland 1617–1634. Uppsala, 1933, lk. 474.

Neeva jõe kaudu. Kuigi valitsusele esitatud mõtte üks initsiaatoreid oli Norrköpingi rikkaim ettevõtja Louis De Geer, ei osutunud kompanii peamiselt kapitalinappuse tõttu elujõuliseks. Alles jäi võimalus arendada kaubandust Vene linnadega erainitsiatiivi alusel, kuid esimestel aastakümnetel pärast Stolbovo rahu Stockholmi ja teiste Rootsi emamaa linnade kaupmehed (erinevalt Tallinna, Narva ja Riia kaupmeestest) seda võimalust ei kasutanud.<sup>75</sup>

Vaatamata Soome lahe linnade vastuseisule avas 1630. aastate lõpul just Rootsi riik kaubandusliku suhtluse Venemaaga mööda Neeva veeteed. Eelkõige oli tegemist mitmete riiklike tellimustega, näiteks Vene salpeetrite, mida transporditi 1639. ja 1640. aastal mööda Neevat Stockholmi ja vahetati vase vastu.<sup>76</sup> See oli läbimurre ka Venemaa suhtumises Rootsiga Läänemere kaudu suhtlemisel. Veel 1630. aastate esimesel poolel oli Venemaa Rootsile antavad viljasubsiidiumid suunanud Arhangelskisse.<sup>77</sup> Küll on Rootsi kaupmehed 1631. aastal ostnud Nyenis üles 171½ sälitist rukist ja 4 sälitist otri, mis turustati Amsterdamis ja Lübeckisse. Samuti on Nyenist saadetud vilja Rootsi vägedele Saksamaal.<sup>78</sup>

Kui 1620.–1630. aastatel sattusid vene kaupmehed Stockholmi suhteliselt juhuslikult, siis 1630. aastate lõpust alates sõideti Nyeni kaudu Rootsi pealinna juba regulaarselt. 1637. aastal rajati Stockholmis Vene kaubahoov.<sup>79</sup> Õigusliku võimaluse selleks andis varemmainitud Stolbovo rahulepingu säte vene kaupmeeste takistusteta kaubandusest Viiburis, Tallinnas ja Narvas ning Stockholmis. Rootsi oli ainus Lääne-Euroopa maa, kuhu vene kaupmeestel oli ametlikult õigus sõita. Stockholmi mindi mööda merd Nyeni kaudu. Tallinnast, Narvast ja teistest Stolbovo

ja Kärde rahulepingutes mainitud laolinnadest venelased edasi ei pääsenud, vaid nad pidid oma kaubad kohapeal maha müüma.

Eelkõige hakkasid Nyeni kaudu Stockholmis kauplema Novgorodi, Tihvini, Laadoga ja Olonetsi kaupmehed. Need linnad moodustasid Nyeni kaubandusliku tagamaa. 17. sajandi teisel poolel kasutasid Neeva veeteed Rootsi pealinna jõudmiseks ka vene talupojad küladest kuni Valge mereni välja. Novgorodlased ja pihkvalased kauplesid aktiivselt Narvas, kuid venelaste kaubanduslikud huvid olid Nyenis ja Narvas erinevad. Esimese kaudu toodi Venemaale peaaesjalikult Rootsi metalle, teine vahendas Lääne-Euroopa päritolu kaubaartikleid, nagu sool, heeringas, veinid jms. Moskva, Jaroslavl ja teiste kaugemate Vene linnade kaupmehed sattusid Soome lahe äärsesse Rootsi sadamatesse harva, eelistades sõite Arhangelskisse.<sup>80</sup> Kindlasti ei soosinud ka tsaari majanduspoliitika vene kaupmeeste tulekut Läänemerele. Ometi on Nyeni algusaastatel lääneeurooplaste laevad jõudnud kaks kuni kolm korda harvem Nyeni sadamasse kui venelaste omad.<sup>81</sup> Selle üheks põhjuseks oli veel 1640. aastate algul välismaalastele kehtinud keeld Tallinna või Viiburi läbimata otse Narva ja Nyeni purjetada. Samas tuleb arvestada, et Vene alused olid lodjad, mis pikemaks meresõiduks ei sobinud. Nende kaubamahutavus oli lääne poolt tulnud laevade omast väiksem.

1650. aastate esimesel poolel on Nyeni väliskaubandus märkimisväärselt suurenenud. Ph. von Krusenstierni hinnangul sai riik 1650. aastate algul Nyenis portooriumi, litsentsi, aktsiisi jt. maksude pealt kuni 3000 riigitaalrit. Narvas oli see summa veidi üle 5000. Tallinnas tõi ainult portoorium sisse umbes 3000–

<sup>75</sup> I. P. Šaskol'skij. Russkaja morskaja torgovlja na Baltike, lk. 24–27.

<sup>76</sup> E. D. Ruxmanova. Russko-švedskaja torgovlja, lk. 148.

<sup>77</sup> Selle kohta lähemalt näiteks: B. F. Poršnev. Russkie subsidei Švecii vo vremja Tridcatiletnej vojny. – Izvestija Akademii Nauk SSSR. Serija istorii i filosofii, 1945, nr. 5, lk. 319–340.

<sup>78</sup> A. Soom. Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert. – Kungl. Vitterhets Historie och Antikvitets Handlingar Historiska Serien, 8. Stockholm, 1961, lk. 29–30.

<sup>79</sup> I. P. Šaskol'skij. Russkaja morskaja torgovlja na Baltike, lk. 33, 94.

<sup>80</sup> E. D. Ruxmanova. Russko-švedskaja torgovlja, lk. 146–147.

<sup>81</sup> 1640. aastal läbis Nyeni 45 Vene, 14 lääne ja 37 Rootsi alust; 1641. a. olid need arvud: 55, 29 ja 23; 1642. a. 54, 17 ja 27; 1643. a. 47, 15 ja 30; 1644. a. 37, 17 ja 53 ning 1645. a. 53, 18 ja 41: C. G. von Bonsdorff. Nyen och Nyenskans, lk. 420.

4000 riigitaalrit. 1650. aastate keskel olukord muutus. 1654. aastal saadi Nyenis portooriumi (ilma teiste tollimaksudeta) 15 000 riigitaalrit, naaberlinnades Tallinnas 12 000 ja Narvas üle 20 000 riigitaalri.<sup>82</sup> Selle järsu tõusu peapõhjus ei olnud aga Rootsi edukas Venemaa-poliitika, vaid pigem Lääne-Euroopa muutunud poliitilised olud, mille mõjud ulatusid Venemaani. Nimelt peeti aastatel 1652–1654 Inglismaa ja Madalmaade vahel meresõda, mille käigus sulgus kaubaliiklus Põhja-Jäämere kaudu Arhangelskisse. Lääne-Euroopa turgudele jõudmiseks hakkasid vene kaupmehed kasutama Soome lahe linnade sadamaid. Tegelikult oli kaupu Läänemere-teele juhitud ka varasematel aegadel. Nii näiteks teatas 1651. aasta veebruaris Peter A. Loofeldt Nyenist Riia kubernerile Heinrich von Thurnile, et Nyeni ja Narva kaupmeestel on õnnestunud Venemaalt suurtes kogustes vilja välja vedada, kusjuures vojevoodid, kes varem olid seda takistanud, vaatasid toimuvat n.-ö. läbi sõrmede, ja vene piirivahid nõudsid iga saani pealt  $\frac{1}{2}$  riigitaalrit altkäemaksu. P. A. Loofeldti teatel oli ka teisi kaupu, mis muidu Arhangelski kaudu välja veeti, nüüd Soome lahe linnadesse saabunud.<sup>83</sup> Veel sama aasta mais oli P. A. Loofeldtil põhjust teatada Nyeni takistusteta kaubandusest Venemaaga.<sup>84</sup> Meresõja lõppedes Põhja-Jäämere kaubandus taastus ja valdav osa Vene väliskaubandusest suundus tagasi Arhangelskisse.

Kuigi Nyen linnana sai 1656.–1661. aasta Vene–Rootsi sõjas rängalt kannatada, taastus vene kaupmeeste huvi Neeva veete vastu kiiresti. 17. sajandi teisel poolel olid naaberriikide majandussuhted eriti intensiivsed. Hinnanguliselt sõitis igal aastal Nyeni kaudu Stockholmi sadakond vene kaupmeest, vaid vähesed neist jätsid kaupu Nyeni, enamus kasutas linna läbisõiduks. Nii näiteks külastas Stock-

holmis koostatud Vene kaubanduse ülevaate kohaselt 1675. aastal Rootsi pealinna 110 vene kaupmeest. Nendest olid 62 Tihvinist, 22 Novgorodist, 21 Olonetsist ja 5 Jaroslavlist. Vene kaupade väärtus on hinnatud 284 842 riigitaalrile ja 24 öörile ehk 142 421 rublale ja 36 kopikale. Vene kaupade põhimassi moodustasid kõikvõimalikud käsitöötooted. Üle ühe kolmandiku langes Euroopas nõutuima Vene kaubaartikli – juhtnaha – arvele (51 522 rubla eest). Järgnesid erinevad karusnahad ja karusnahatooted ning Vene kangad. Mõlema kaubaliigi väärtus ületas 30 000 rubla. Üldse müüdi Vene käsitöösaadusi kokku 100 913 rubla eest. Teise suurema kaubagrupi moodustasid põllumajandussaadused, nagu lina ja kanep (16 038 rubla eest), ning rasv, liha, kala ja muud toiduained.<sup>85</sup> Stockholmi eksporditud kaubad olid reeglina Vene päritolu. Mittevene kaupadest väärib mainimist Pärsia siid. Üldiselt oli Vene kaupade struktuur ühesugune nii Nyenis, Narvas, Tallinnas, Riias kui ka Arhangelskis. 17. sajandi viimasel veerandil Nyeni kaudu Stockholmi sõitnud vene kaupmeeste arv, samuti nende poolt kaasa veetud kaubakogused suurenesid. Põhjasõja puhkedes oli hinnanguliselt Stockholmis 150 vene kaupmeest ja kaupu 300 000 rubla väärtuses.<sup>86</sup>

Nagu mainitud, tõid vene kaupmehed Stockholmist kaasa vaske ja rauda ning nendest valmistatud tooteid. Venemaal ei suutnud kohalik rauatootmine rahuldada maa nõudlust. Rauamaak oli madalakvaliteediline ja sellega suudeti katta ainult pool vajadusest. Vaske ei toodetud Venemaal peaaegu üldse. Tänu vase ja raua leiukohtadele arenes Kesk-Rootsis metallurgia ja metallitööstus ning riik kujunes 17. sajandil nende kaubaartiklite juhtivaks eksportijaks Euroopas.<sup>87</sup> Valmistoodangust veeti välja nii relvi (suurtükid, musketid, külmrelvad), majapidamistarbeid (katlad, vii-

<sup>82</sup> Ph. von Krusenstierni memoriaal leskkuninganna Hedvig Eleonorale, koostatud Stockholmis 18. juunil 1660: Ekonomiska förbindelser mellan Sverige och Ryssland under 1600-talet (Dokument ur svenska arkiv). Stockholm, 1978, lk. 146.

<sup>83</sup> EAA, 278–1–XIX:4, l. 5.

<sup>84</sup> Samas, l. 17, 19.

<sup>85</sup> E. D. Ruxmanova. Russko-švedskaja torgovlja, lk. 154–157.

<sup>86</sup> Samas, lk. 159.

<sup>87</sup> I. P. Šaskol'skij. Russkaja morskaja torgovlja na Baltike, lk. 6–7.

napõletusagregaadid, lauanõud) kui ka mitmesuguseid muid tooteid (ankrud, ankruketid, raudvõred, põllutööriistad), kuid peamiselt eksporditi rauda varraste ja kangide, vaske plaatide, müntide ja traadi kujul. Eksporditi ka terast ja messingit. Omaette väljaveoartikliks oli vanaraud. Olgu rahalise väärtusena toodud, et 1685. aastal vedasid venelased Stockholmist Nyeni (vähemal määral Narva) kaudu Venemaale kaupu 248 766 riigitaalri eest, 1697. aastal oli see summa 247 126 ja 1698. aastal 178 290 riigitaalrit, seejuures oli metallide osa 1697. aastal 96% ja 1698. aastal 98%. Impordis Stockholmist Venemaale olid sool, heeringas, kalev jm. tooted marginaalsed. Kaupade peamised vedajad olid venelased ise.<sup>88</sup>

Venelaste kõrval kauplesid Nyenis Rootsi teiste linnade kaupmehed ja lüübeklased, madalmaalased ning inglased. Viimatimainitute ja venelaste suhe ilmneb Nyeni tolliraamatutes arvele võetud “lahkunud ja saabunud laevade” nimekirjast. Saabunud laevu on registreeritud vähem, kuna sageli oli toll Nyeni saabumisel juba mujal tasutud. Näiteks venelased tegid seda Stockholmis. Kuna Vene kaupade väljavedu oli sisseveost alati suurem, siis on osa laevu Nyeni saabunud tühjalt ehk ballastiga.

aasta	lahkunud Vene laevad	lahkunud mitte-Vene laevad	kokku	saabunud laevad
1687	28	34	62	21
1688	27	63	90	51
1698	28	36	64	24
1690	34	54	88	42
1691	37	57	94	37
1692	34	44	78	37
1693	20	54	74	45
1694	31	53	84	39
1695	29	49	78	31
1696	30	45	75	28

Nagu tabelist ilmneb, on võrreldes 1640. aastatega mitte-Vene, s.o. Rootsi ja Lääne-Euroopa laevade osakaal Nyeni kaubanduses kasvanud. Pööret valdavalt venelaste kanda olnud kaubanduselt enam rahvusvaheliseks näitavad ka välja veetud kaupade hinnad.

Aasta	Vene laevade väljavedu	Mitte-Vene laevade väljavedu	Aasta	Vene laevade väljavedu	Mitte-Vene laevade väljavedu
1687	61100	34100	1692	60200	57500
1688	67000	82900	1693	47000	83300
1689	55100	50800	1694	74300	76600
1690	62500	72200	1695	68800	62800
1691	72400	64700	1696	64600	85500

Tabel 2: Vene ja mitte-Vene laevadel välja veetud kaupade hind (riigitaalrites).<sup>90</sup>

Lääne-Euroopa mereriikide huvi tõusu Nyeni vastu näitavad ka Öresundi tolli andmed. Võrdlusemomendi saamiseks toome esile ka teiste Soome lahe linnade ning Riia andmed.

Tabel 3: Riia, Tallinnast, Narvast ja Nyenist üle Öresundi läände sõitnud Madalmaade ja Inglismaa laevad 1661–1700.<sup>91</sup>

Tabel 1: Nyenist lahkunud ja saabunud laevad 1687–1696.<sup>89</sup>

<sup>88</sup> Samas, lk. 66–77.

<sup>89</sup> Samas, lk. 154, tabel 23.

<sup>90</sup> Samas, lk. 156, tabel 26.

<sup>91</sup> Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Øresund 1661–1783 og gennem Storebælt 1701–1748. Forste del: Tabeller over skibsfarten. Utg. Nina Ellinger Bang og Knud Korst. København, 1930.

Aasta	Madalmaad		Narva	Nyen	Inglismaa		Narva	Nyen
	Riia	Tallinn			Riia	Tallinn		
1661	57	25	3	0	3	1	1	0
1662	45	33	3	3	8	2	2	0
1663	62	17	8	1	14	0	2	0
1664	58	15	9	1	9	0	7	0
1665	16	10	0	0	6	0	1	0
1666	59	20	4	0	0	0	0	0
1667	41	19	10	0	1	0	0	0
1668	92	41	10	2	13	0	3	0
1669	152	63	17	3	14	0	5	0
1670	113	26	8	0	19	0	6	0
1671	151	36	8	2	19	2	9	0
1672	21	8	2	0	1	0	0	0
1673	51	7	0	0	4	0	0	0
1674	156	25	5	1	19	1	7	0
1675	33	8	0	0	72	9	25	1
1676	86	12	1	0	86	11	29	0
1677	131	38	12	2	76	2	25	1
1678	61	17	10	3	44	2	22	1
1679	131	22	9	5	34	5	23	1
1680	180	32	14	10	30	3	22	1
1681	147	49	20	16	31	20	32	1
1682	228	78	20	25	70	3	46	6
1683	234	50	42	21	90	5	50	1
1684	186	72	35	18	48	4	29	0
1685	207	34	31	23	73	0	35	0
1686	248	16	43	13	77	1	43	0
1687	248	20	60	16	70	2	49	0
1688	206	10	56	46	85	1	43	0
1689	159	34	16	17	67	2	24	0
1690	111	39	32	29	36	0	20	0
1691	120	40	26	19	53	0	25	1
1692	106	42	26	24	55	0	26	0
1693	173	57	31	31	51	0	29	0
1694	204	36	16	19	41	0	27	0
1695	160	30	49	10	39	1	26	0
1696	77	1	25	19	43	0	23	0
1697	104	2	30	15	32	1	10	0
1698	189	3	51	23	44	0	27	0
1699	204	5	80	33	80	0	47	4
1700	16	12	72	49	3	3	69	1

Nyen teenis Vene kaupade pidevalt suureneva transiidi pealt tõenäoliselt hästi. Kuid Nyen ei olnud ainult Vene kaupade läbiveosadam. Ka kohalik kaupmeeskond, ehkki majanduslikult vaene, püüdis venelastega kaubelda. Läbisõidul jätsid venelased Nyeni maha väiksemaid kaubakoguseid, mida kohalikud kodanikud vahendasid Ingerimaale, Karjalasse ja Käkisalmi lääni, kuid ka lääneeurooplastele madalmaalastele, inglastele jt. Vene kaupmeeste käsutusse olid Nyenis antud poed. Vahendamisvõimalusi Nyeni kaupmeestele pakus venelaste huvi Lääne-Euroopa kaupade vastu. Enamiku kaubaartiklite puhul said venelased lääneeurooplastega otse kaubelda, kuid näiteks sool, heeringas, veinid, tubakas ja vili eeldasid kohaliku kaupmehe vahendust.<sup>92</sup> Vilja on nüüenlased üles ostnud peaaesjalikult Ingerimaalt ja Karjalast, kuid seda on ka smugeldatud üle Vene piiri. Ehkki vilja ekspordi osas jäi Nyen alla nii Riiale, Tallinnale kui ka Narvale, toimus see A. Soomi andmeil siiski regulaarselt.<sup>93</sup>

Mitmed ettevõtlikud nüüenlased on käinud kaubareisidel Venemaal, peamiselt Tihvinis, Loodogal jt. Loode-Venemaa linnades.<sup>94</sup> Oma kaubanduslikule tagamaale Venemaal vahendasid nad lääne poolt tulnud kaupu. Tallinlased, kes reeglina kauplesid Venemaaga Narva kaudu, on sageli kasutanud ka Neeva veeteed. Aastatel 1672–1673 tekkis nüüenlastel tallinlastega isegi kaubandustüli, kui viimased leidsid, et neil on õigus soola ja heeringat piiranguteta Nyeni kaudu selle tagamaale turustada. Nyeni kaupmeeskond ja raad olid vastupidisel arvamusel, et tallinlased peavad kaasasoleva soola ja heeringa kohalikul turul maha müüma ja nende kaupade Ingeri- ja Venemaale edasimüügi õigus on ainult kohalike päralt.<sup>95</sup> Sellise kaubandusõigusliku probleemi tõstatamine on selge märk Nyeni kaupmeeskonna majandusliku positsiooni tugevnemisest.

Põhjasõja-eelne pikk rahuaeg soosis igati Nyeni kaupmeeskonna ettevõtlikkust. Selle üheks näiteks on 17. sajandi viimastel kümnenditel oma kaubalaevastiku loomine. Kaubalaevastiku teke eeldas kohaliku kaupmeeskonna ümberorienteerumist passiivselt vahendustegevusele aktiivsele ettevõtlusele. Need laevad suutsid sõita Lääne-Euroopa sadamateni välja. Nähtus oli iseloomulik teistelegi Rootsi merelinna- ja naaberlinnadele Narvale ja Tallinnale. Laevade hankimine, s.o. ostmine ja ehitada laskmine nõudis piisava käibekapitali olemasolu. Rootsi riik soosis merelinnade laevaehitust ja -hankeid juba alates 1640. aastate keskpaigast, kui Rootsi laevadele alandati sadamatollimäärasid.<sup>96</sup> Lisaks võisid Rootsi alamate laevad Rootsi ja Taani vahel 13. augustil 1645 sõlmitud Brömsebro rahust alates läbida Öresundi seal tolli tasumata.<sup>97</sup> Tollisoodustused sadamates ning tollivabastus Öresundis aitasid oluliselt kaasa Rootsi merelinnade kaubalaevastike tekkele. Kaupmeeste laevade abil lootis keskvoim murda madalmaalaste, inglaste jt. mereriikide konkurentsi Läänemerel, aga samuti saada ida-lääne kaubandus oma kontrolli alla. Kaubalaevastikul oli ka oluline sõjalis-poliitiline tähtsus.

Ehkki Nyenile antud kuninglikes privileegides ja resolutsioonides on korduvalt mainitud laevade hankimise küsimust, pärineb esimene konkreetne teade nüüenlaste alusest 2. märtsist 1667. Siis on Stockholmis registreeritud Narva ja Nyeni kaupmeeste ühine 80-lastine laev “Den unge Printzen”. Laeva reederiteks olid Narva raehärra Jürgen Tunder ja Nyeni raehärra Fridrich Wilhelm Lado, kuid omanikke oli kindlasti veelgi, millele viitab kahe mainitu nime juures märkus “*etc*”. Reederite sõnul olid nad aluse ostnud ühelt inglasele. Laeva kipper oli Nyeni kodanik Robert Tailor. Nimi viitab mehe inglise päritolule.<sup>98</sup> Laev sai Rootsi sadamalinnades nn. täisvabaduse (helfrihet), mis tähendas tollisoodustusi 1/3 osas. Seega pidi alus olema vähemalt

<sup>92</sup> Samad põhimõtted kehtisid ka Tallinnas ja Narvas. Vt. näiteks: E. Küng. Rootsi majanduspolitiika, lk. 212 jj.

<sup>93</sup> A. Soom. Der baltische Getreidehandel, lk. 281.

<sup>94</sup> E. D. Ruxmanova. Russko-švedskaja trgovlja, lk. 159.

<sup>95</sup> Tallinna Linnaarhiiv, 230-1-B.C:22, l. 18-26p; 230-1-Bh:63. Analoogiline kaubatüli, mida Nyenis detailideni tunti, oli Tallinna kaupmeeskonnal 1660. aastatel Narvaga (E. Küng. Narva ja Tallinna vastuolud soola- ning heeringakaubanduses 17. sajandi teisel poolel. – Eesti Ajalooarhiivi Toimetised 1 (8), (Artiklite kogumik Eesti Ajalooarhiivi 75. aastapäevaks). Tartu, 1996, lk. 183-215.

<sup>96</sup> B. Fahlborg. Ett blad ur den svenska handelsflottans historia. (1660-1675). – Historisk tidskrift (svensk), 43, (1923), lk. 211.

<sup>97</sup> T. Hvidegaard. Øresundstolden på Christian 4.'s tid. Sundtoldens betydning 1613-1645 for forholdet mellem Danmark, Sverige og Nederlandene. – Fortid og Nutid, september 2000, lk. 216-217.

<sup>98</sup> RA, Kommerskollegium, huvudarkivet, registratur, B. I. a, vol. 6 (1667), 10 (1671); Kammararkivet, handel och sjöfart (sjöfartsregister), vol. 3.

nii suur, et ta suutis vastavalt 1661. aasta normidele peale võtta 24 suurtükki.<sup>99</sup> Olgu võrdluseks toodud, et Tallinnal oli ajavahemikus 1668–1670 Stockholmis registreeritud kaks täis- ja viis poolvaba laeva, Pärnul kolm ning Kuressaarel kaks täisvaba laeva.<sup>100</sup>

Kui laeva “Den unge Printzen” võib lugeda juhuslikuks nähtuseks nüüenlaste kaubandustegevuses, siis tõeline laevade hankimise buum läks lahti 1680. aastate lõpul. Tõuge laeva kui äriettevõtte loomiseks tuli nii Nyeni kui ka teiste merelinnade kaupmeestele väljast ja oli otseselt seotud muutustega Lääne-Euroopa kaubakongruktuuris.<sup>101</sup> Nagu teada, astusid 1689. aastal Inglismaa ja Madalmaad partneritena sõtta Prantsusmaa vastu. See mereriikide sõda andis neutraalsetele riikidele suure majanduseelise, sest Lääne-Euroopa vajas Läänemerekaudu kaupu. Madalmaalaste ja ka teiste läänepoolsete kaupmeeste võimalused Läänemerele sõita olid vähenenud. Seevastu kasvas Rootsi kaubalinnade tähtsus kaubavedudes. Eelkõige oli Euroopas suur nõudlus Rootsi laevaehitusmaterjali ja rauatoodete järele, kuid lisaks sõjale tabas Euroopat ka viljakaldus. 1697. aastal saabus Rijswijki rahuga küll lühike hingetõmbeaeg, kuid juba 1702. aastal puhkes Hispaania pärlussõ-

da.<sup>102</sup> Viimane kongruktuuri tõus ei avaldanud aga enam mõju Soome lahe linnade kaubandusele, sest 1700. aastal oli alguse saanud Põhjasõda.

Soovimata lähemalt tutvustada kõiki n.-õ. Nyeni lipu all sõitnud laevu, tooks siinkohal ainult mõningaid näiteid. Üks esimesi Nyeni laevu, millele kohalikud kaupmehed Hans Pöledes ja Hindrich Luur taotlesid Kuninglikult Komertskollegiumilt merepassi, oli 50-lastine männipuust kuut (*skuta*) “Jägaren”. Laeva kipriks oli kaasreeder Biörkö kodanik Måns Olofsson.<sup>103</sup> 1690. aastatel tuleb Nyeni kodanikel laevu märgatavalt juurde, kasvab ka nende kandevõime. Praeguseks uurimisseisuks teadaolevalt suurim Nyeni laev oli 250-lastine “Carolus XI”.<sup>104</sup> Varasemate uurijate arvamuse kohaselt purjetas Nyeni lipu all 17. sajandi lõpul umbes 30–40 laeva,<sup>105</sup> mis on arvatavasti siiski üle hinnatud. Nagu öeldud, oli neil laevadel asja ka Öresundi. Vastavalt sealsele tolliarvestusele on aastatel 1691–1704 Läänemerele Põhjamerale ja vastupidi sõitnud pidevalt kaks-kolm kuni isegi kümnekond Nyeni alust aastas.<sup>106</sup> Peamiselt sõideti Amsterdami, kaasas Vene- ja Ingerimaa ning Karjala metsamaterjal ning sellest valmistatud tooted laevaehituspuidust tõrva, pigi ja potaseni.<sup>107</sup>

<sup>99</sup> 1661 suurendati täisvabaduse saamiseks vajalike suurtükikohtade arv laeval 14-lt 24-le: B. Fahlborg. Ett blad ur den svenska handelsflottans historia, lk. 216.

<sup>100</sup> RA, Kommerskollegium, huvudarkivet, registratur, B. I. a, vol. 10 (1671); Kammararkivet, handel och sjöfart (sjöfartsregister), vol. 3.

<sup>101</sup> Näiteks oli O. Liivi hinnanguil Tallinna kodanikel 1680. aasta paiku umbes 30 kaubalaeva, 1696. aastal 21 ja järgnevalt see arv vähenes veelgi. Tema järgi oli 17. sajandi lõpul Narva kaubalaevastik Tallinna omast suurem (O. Liiv. Tallinna ajalugu Rootsi aja teisel poolel. – Eesti Ajalooarhiivi Toimetised 1 (8), [Artiklite kogumik Eesti Ajalooarhiivi 75. aastapäevaks]. Tartu, 1996, lk. 30). H. Piirimäe on Narva rae poolt linna laevadele väljastatud merepassidele tuginedes esile toonud 36 erinevat n.-õ. Narva lipu all sõitnud alust (H. Piirimäe. Laevandus ja laevaehitus Narvas XVII sajandi lõpul. – Tartu Riikliku Ülikooli Toimetised. Vihik 785. Uurimusi Läänemerekaudu ajaloo kohta, IV. Tartu, 1987, lk. 3–25.). Käesoleva artikli autor on Eesti Ajalooarhiivi, Rootsi Riigiarhiivi, Läti Riikliku Ajalooarhiivi ja Taani Riigiarhiivi materjalidele tuginedes suurendanud teadaolevate Narva laevade arvu umbes 80-le (E. Küng. Rootsi merepoliitika ja Narva kaubalaevad 17. sajandi teisel poolel. Artikkel ilmub Eesti Meremuuseumi Toimetistes nr. IV). Rootsi kõige suurema kaubakäibega merelinnas Riias oli V. Dorošenko hinnangul 17. sajandi viimasel veerandil umbes 30–40 laeva. Neist osales n.-õ. meretaguses kaubanduses mitte enam kui tosin alust: V. V. Dorošenko. Rost Rižskoj morskoj torgovli v XVII–XVIII vv. – Latvijas PSR Zinātņu Akadēmijas Vēstis, 1981, 1 (402), lk. 58, joonealune viide nr. 24; V. V. Dorošenko. Torgovlja i kupečestvo Rigi v XVII veke. Riga, 1985, lk. 119.

<sup>102</sup> I. Wallerstein. Das moderne Weltsystem II. – Der Merkantilismus. Europa zwischen 1600 und 1750. Wien, 1998, lk. 112–113, 283–291.

<sup>103</sup> RA, Kommerskollegium, huvudarkivet, registratur, B. I. a, vol. 28 (1689).

<sup>104</sup> RA, Kommerskollegium, huvudarkivet, koncept till sjöpass, B. II. b, vol. 6 (1695–1704).

<sup>105</sup> E. D. Ruxmanova. Russko-švedskaja torgovlja, lk. 161.

<sup>106</sup> Rigsarkivet København, Øresunds Toldkammers Arkiv, Sundtoldregnskaber.

Tõepoolest on Öresundi tollipunktis registreeritud ka 1703. ja 1704. aastal laevu Nyeni lipu all, kuid need ei lähtunud enam Nyenist ega suundunud sinna tagasi, vaid purjetasid näiteks Amsterdami ja Viiburi vahel.

<sup>107</sup> A. Soom. Der ostbaltische Holzhandel und die Holzindustrie im 17. Jahrhundert. – Hansische Geschichtsblätter, 79. Jh., 1961, lk. 94–95.

Samaaegselt laevade muretsemisega hoogustus manufaktuuride tegevus. Rajati laevaehitusverfe, köiepunumissettevõtteid ja õmmeldi purjesid. Nii laevade kui ka manufaktuuride puhul koopereeruti sageli naaberlinnadega, eelkõige Narvaga. Kõigi nende ettevõtmiste juures tuleb aga kindlasti silmas pidada väliskapitali suurt osalust, mis omakorda tõestab näiteks Amsterdamis kaupmeeste huvi kauge piirilinna majanduslike võimaluste vastu.

Nyeni areng kaubalinnana oli kahtlemata kiire, kuid ometi ei saa linna läbinud kaubavooge võrrelda naaberlinnade Tallinna ja Narvaga, rääkimata ulatuslikule Vene, Valgevene ja Leedu turule orienteeritud Riias. Nende nelja linna kaubakäibe võrdlemiseks sobivad H. Piirimäe andmed riigi poolt kogutud litsentsirahadest.

Tabel 4: Riias, Tallinnas, Narvas ja Nyenis kogutud litsentsirahad (riigitaalrites).<sup>108</sup>

Aasta	Riia	Tallinn	Narva	Nyen
1686	125 253	17 262	11 246	6 665
1689	92 812	22 542	9 855	7 266
1690	92 034	23 058	10 280	—
1692	103 327	22 851	12 490	8 066
1703	73 937	9 911	—	841

## Kokkuvõtteks

Erinevalt naaberlinnadest oli Nyen uus linn, kus puudusid ajaloolised privileegid ja õigused, millega Rootsi keskvoimud pidanuksid arvestama. Linn rajati riigi initsiatiivil, kuid arvestades varemeksisteerinud kaupmeeste peatuspunkti olemasolu. Eelkõige oli tegu keskvoimude majanduseksperimendiga, mille eesmärk oli tuua Venemaa väliskaubandus Arhangelskist tagasi Läänemerele ning laiendada Rootsi linnade kaubanduslikku tagamaad Venemaal. Nyeni eeldused selle riikliku majanduspoliitilise programmi täitmiseks tulenesid tema erakordselt soodsast asendist Venemaa siseveeteede alguspunkti. Seda hoolimata linna kaugusest Lääne-Euroo-

pa juhtivatest merelinnadest ja raskest juurdepääsetavusest Läänemerelt. Soome lahe äärsed Rootsi kaubalinnade vahendajarolli Lääne-Euroopa ja Venemaa kaupmeeste vahel tagasid nii Stolbovo kui Kärdle rahuleping. Ei tohi ka unustada Gustav II Adolphi teist riiklikku programmi, mis seisnes Ingerimaa koloniseerimises, rootsistamises ja unifitseerimises Rootsi riigiga. Lühiajaliselt oli Nyenil provintsipealinnana täita administratiivne ülesanne. Samas paiknes linn Rootsile strateegiliselt üliloolisel kohal. Nyen oli mõneti kui lukk Venemaale, takistamaks viimase vahetat juurdepääsu Läänemerele.

Alates esimestest aastakümnetest pärast rajamist oli Nyen lähiveekohaks Vene otsekaubandusele Stockholm. Nii oli Nyen selgelt transiitkaubanduse linn. Väljavedu Lääne-Euroopasse oli esialgu tähtsusetu. Viimase osakaal suurenes järk-järgult sajandi teisel poolel. Kuigi Nyeni kaubakäivet ei saa võrrelda Narvaga, olid paljud kaubanduspoliitilised protsessid mõlema linna puhul sarnased. Näiteks, kui venelastele sulgus Põhja-Jäämereteed, siis tulid kaubad Läänemerele. Nii juhtus 1650. aastate algul, aga hiljemgi. Seda märgati mõlemas linnas. Samuti reageeris Nyen Narvaga sarnaselt Lääne-Euroopa konjunktuurimuutustele 17. sajandi viimastel kümnenditel, kui mõlemasse sadamalinnas tuli üha rohkem Madalmaade ja Inglise kaubalaevu. Ainsaks suuremaks erandiks oligi Nyeni vahendajaroll Loode-Venemaa ja Stockholmi vahel. Samas tuleb tunnistada, et Nyeni areng oli kiire. Kui veel 1640. aastate algul välismaalased ignoreerisid kohalikke kaupmehi, minnes neist kaubatehinguid sõlmides mööda, siis sajandi teisel poolel kujunes Nyen reguleeritud kaubandusega linnaks, kus tuli arvestada kohalikkude turukaubanduse korda.

Kui veel küsida, kas Nyen kaubalinnana aitas kaasa Rootsi majandusprogrammile tuua Arhangelski kaubandus tagasi Läänemerele, siis oleks vastus pigem eitav. Uue linna rajamine ei toonud Rootsi–Vene kaubandussuhetesse mitte mingit olemuslikku pööret. See, et Nyeni kaudu toimus Venemaa kaubandus Stockholmiga, oli paratamatu. Neeva veeteed oli Loode-Venemaa ja Rootsi pealinna vahel ainumõeldavaks kaubateeks. Suurte Vene alade suhtlus lääneeurooplastega jäi valdavas osas Arhangelskisse. Kogu Venemaa väliskaubanduse sadamaks sai Nyeni asemel tema järglane Peterburi.

<sup>108</sup> X. A. Pjirimjaj. Tendencija razvitija i ob"em trgovli pribal'tijskix gorodov v period švedskogo gospodstva v XVII veke. – Skandinavskij sbornik, VIII. Tallinn, 1964, lk.

<sup>109</sup> Esitatud tabeli juures tuleb aga arvestada, et Riias oli litsentsitollimäär kõrgem kui Tallinnas, Narvas ja Nyenis. Kui viimastes võeti litsentsi 1% ja portooriumi samuti 1% kauba väärtusest, siis Riias moodustasid A. Soomi andmeil litsents ja portoorium kokku 6–7% kaubaväärtusest: A. Soom. Die Politik Schwedens, lk. 145–147.