

LAEVANDUS JA LAEVAEHITUS NARVAS XVII SAJANDI LORUL

H. Piirimäe

XVII sajandi viimased aastakümned olid hiilgeajaks Narva kaubanduse arengus. Selle peamiseks põhjuseks oli kaubavahetuse intensiivistumine Lääne- ja Ida-Euroopa maade vahel XVI-XVII sajandil /1/. Paljud majandusajaloolised uurimused on näidanud Ida ja Lääne vahelise kaubanduse tähtsust nii feodaalsuhete arengule Ida-Euroopas kui ka kapitali esialgse akumulatsiooni protsessile Lääne-Euroopas. Omaette probleemiks, mis onvaga tihedalt seotud kaubandusajaloo uurimisega, on laevanduse areng, s.o. milliste maade laevadega toimus kaupade sisse- ja väljavedu ühes või teises kaubalinnas, kui intensiivne oli laevaliiklus ja kui palju oli kaubalinnal endal laevu. Viimase küsimusega seostub ka laevaehitus. Probleemid on olulised seetõttu, et laevaehituse ja oma laevanduse areng tähendas riigi või kaubalinna merevõimu tõusu. Oma kaubalaevade ehitamine või ostmine märkis kaubalinna kaupmeeste jõukuse kasvu, samas aga ka püüet senisest edukamalt konkureerida välismaa kaupmeeste ja reederitega. Ohtaegu seostub laevaehitus ka tööstuse arengu probleemidega. Põhimõtteliselt oli see manufaktuur, mis omakorda stimuleeris metsatööstust ja saeveskite ehitamist, nõudis sepi- ja köiepunumist, purjeriide kudumist, tõrva ja tõkati ajamist jne.

Käesoleva artikli ülesandeks on esitada uusi andmeid ja teha nende põhjal esialgseid kokkuvõtteid laevanduse ja laevaehituse arengust Narvas XVII sajandi lõpul. Silmas on peetud nii kaubandus- kui ka merendusajaloo aspekte. Viimastest on huvipakkuvad mitte ainult statistilised kokkuvõtted, vaid ka detailandmed üksikute laevade kaupa. Need andmed võiksid edaspidi olla toeks ka kaupmeeskonna uurimisel.

Senises kirjanduses on mõningaid andmeid laevaehitusest Narvas esitanud Arnold Soom, kellel põhiprobleemiks on olnud aga metsatööstus /2/. Tõsiseks üldistavaks käsitluseks Eesti meresõidu ajaloost on Ants Pärna "Meri ja mehed", kus rõhutatakse, et "laevadeehituse kohta Eestis XVII sajandi teisel poolel on usutavaid andmeid Narvast" /3/. Tegelikult on autoril olnud võimalik toetuda siiski ainult A. Soomi ülalmainitud artiklile, mis omakorda viitab meie tolelaegse merenduse vähestele uuritusele. Seoses probleemiga eri maade osast Eesti linnade kaubanduses on käesoleva artikli autor mõeldamises puudutanud ka eri maade lipu all

sõitvate laevade osa /4/.

Suhteliselt rohkem on tehtud laevanduse uurimiseks Läti ajaloolaste poolt. Georg Jenš on koostanud Riia laevade nimekirja a. 1666 - 1696, mis ei pretendeeri küll täielikkusele (nimeliselt 33 laeva) /5/. Hiljuti ilmunud Vassili Dorešenko väga põhjalikus monograafias on käsitletud Riia kaubandust XVII sajandil /6/.

Põhiallikaks käesoleva artikli kirjutamisel olid ära kirjad tõenditest, mida Narva magistraat andis oma linna laevadele sõiduks läbi Taani väinade. Tõenditsaldavad üksikasjalikku teavet laevaomanike ja kipparite kohta. Vahel on märgitud ka laeva suurus, tüüp, kus ehitatud jne. Enamus tõendeid on säilinud aastatest 1687 - 1696, ainult osa laevade kohta jätkuvad nad 1697. aastani ja mõnede sõitude kohta ka Põhjasõja algastaist 1702 - 1704. Andmete lünklikkus ei võimalda aga viia käsitlust 1697. aastast kaugemale. Täiendavaks allikaks on Narva tolliraamatud, mis on XVII sajandi teisest poolest, säilinud lünklikult aastatest 1662 - 1696 (üldse 8 aasta kohta) /7/.

Allikakriitilisest seisukohast on saadud andmed ainult miinimumarvud, sest tõendeid ei antud laevadele, mis pidasid ühendust sadamatega ida pool Taani väinu, tolliraamatuid on aga ainult üksikute aastate kohta. Seetõttu osutub vajalikuks detailmaterjali esitamine üksikute laevade kaupa, et seda oleks võimalik teistel uurijatel üksikleidude alusel täiendada.

Narva saabunud ja sealt väljunud laevade päritolu näitab tabel 1. Selgub, et Eesti-, Liivi- ja Ingerimaa laevu külastas Narvat arvukalt 1668. ja perioodi lõpul - 1696. aastal. Oluline erinevus on aga selles, et kui 1668. a. olid need peamiselt Tallinna laevad ja hiidlaste paadid, siis 1696. aastaks olid enamuses juba Narva kodanikele kuuluvad alused.

Säilinud tolliraamatutes algavad sissekanded Narva laevade reisidest 1660. aastate teisel poolel. Selle allikaliigi iseärasuste tõttu on andmed laevade kohta kasinad. Märgitud on laeva kippar, ei ole teada laeva nime ega omanikke, enamikul aastatel ei ole märgitud ka laeva suurust. Nii sisse- kui ka väljaveos näitab laevade arv tegelikult reise. 1666. a. tolliraamatu alusel tehtud kokkuvõtete järgi on nii saabunud kui ka väljunud laevade seas Narva laevu kahel korral. Tegelikult oli see ainult üks laev (kippar Erich Jacobson), mis tegi kaks reisi Stockholmisse /8/. Kaks aastat hiljem nähtuvad tolliraamatus kahe Narva laeva (kipparid Mattias Jacobson ja Simon Thomason) reisid Stockholmisse ja tagasi /9/.

Vähe leidub tolliraamatuis Narva laevu ka 1670. aastate algul: 1671. a. üks väljunud laev (kippar Christoff Beckborg) Stockholmisse ja üks laev sealt tagasi (kippar Michel Matson) /10/. 1672. a. esineb ainult üks laev, mille kippar on Michel Jacobson /11/. Seevastu 1677. a. on väljunud laevade hulgas juba neli alust (kipparid Michel Jörenson (Göranson), Jurgen Bruhr, Johan Meuring ja Erich Hanson). 1679. aastal esineb juba 7 kip-

parit. Kuna aga laevade nimesid pole nimetatud, ei ole välistatud, et mõnel laeval on kippar vahetunud. Igal juhul on märgatav Narva laevade arvu suurenemine 1670. aastate lõpul.

1670. aastateks oli Narva kaupmeeste jõukus juba niivõrd kasvanud, et üritati käiku lasta oma laevaehitust. Eelduseks võis olla ka mitme saeveski olemasolu Narvas. Ettevõtmine langes soodsale ajale, sest merkantilistlikust majanduspoliitikast lähtudes osutas Rootsi valitsus tõsist huvi oma kaubalaevastiku loomise vastu. 14. septembril 1672. a. oli maakohtunik Hinrich Cronstierna saanud kuningalt privileegi laevaehitusverfi rajamiseks Riia lähedale /12/. Vaevalt võis see jääda teadmata ettevõtlikele Narva kaupmeestele. Varsti pärast seda on Narva kaupmees ja bürgermeister Jurgen Tunder (Tunderfeld) pöördunud Rootsi kuninga poole palvega kaasabi ja sellekohase privileegi saamiseks. Palvele järgnes Karl XI resolutsioon 8. septembrist 1673. a. /13/, mis sisul on kuninglik privileeg.

Nimetatud resolutsiooni algul rõhutab kuningas, et laevaehitus on kroonule ja maale kasulik ning seetõttu antakse Jurgen Tunderile ning ta pärijaile ja kaasosanikele õigus laevaehituse rajamiseks ja edendamiseks. Kaitseks teiste võimalike laevaehitajate eest annab privileeg Jurgen Tunderile esimeseks kümneks aastaks ainuõiguse Narvas laevade ehitamiseks. Privileegi saajal on õigus värvata välismaa meistreid ja käsitöölisi: puuseppi, köiepunujaid, seppi, purjetegijaid, värvaleid jt. Värvatud meistrid vabastatakse kõigist koormistest, kontributsioonidest, värbamistest, majutustest jms., v.a. tollid ja aktsiis, millest keegi ei ole vaba. Erandiks oli Rootsist Narva toodav raud, millelt kuningas lubas tole alandada. Sellised soodustused pidid olema vajalikud, et oskustöölise värbamine üldse korda läheks.

Laevaehituseks sai J. Tunder ka platsi sadamajuurres. Ehitusmaterjali saamiseks on kuningas saanud kammerkolleegiumile korralduse rentida privileegisaajale välja Narvas asuv kroonu saeveski.

Privileegi saamisel oli J. Tunder kinnitanud, et laevaehitusega ei kavatse ta laastata metsi Rootsi riigi piirides, vaid tahab tuua materjali Venemaalt. Erandiks pidid olema väiksed kogused laeva sisemuse jaoks, ilma metsi kahjustamata. Ilmselt olid Narva lähema ümbruse metsad sattunud ohtu, nii et kuningas kiidab selle lubaduse heaks. On tõenäoline, et asjaolusid arvestav Narva suurkaupmees privileegi taotledes vastava punkti sisse võttis.

Ehitusmaterjaliks kavatses J. Tunder kasutada kuuske. Kuningas teatab, et ta ei taha seda takistada, kuid rõhutab vajadust, et laevad oleksid hästi varustatud raudpoltide ja muu vajalikuga ning avaldas soovi, et edaspidi kasutataks ka Venemaalt hangitavat tamme. Ehitatavad laevad pidid olema määratud oma maa tarbeks. Välismaalastele müümiseks pidi olema kommertskolleegiumi luba.

A. Soomi andmeil rajas J. Tunder oma laevaehitusettevõtte alles 1680. aasta paiku /14/. 1680. aastate algul asus Narvas laevu ehitama ka Jakob Porteus, kes oli rajanud saeveski Kampersholmi saarele. Esimene laev tema ettevõttes olevat ehitatud tõenäoliselt 1684. aasta paiku ühe Tallinnas elava kippari ja Rootsi kaasreederite tellimusel /15/. 1692. või 1693. aastal rajas inglise päritolu Narva suurkaupmees William (Wilhelm) Kettlewell (Kettelwell) laevaehitusettevõtte ka Narva jõe vasemal kaldal asuvas Vepskülas. W. Kettlewelli, Heinrich Funcki ja Herman Poorteni supliigist Narva raele (sisse antud 12. juulil 1695) on juttu Hinrich Erichsi laevaehitusest Narva-Jõesuus (Magerburg), milles supliigi esitajad kõrvuti H. Erichsiga reederitena osalevad /16/. Reederid kaebavad hollandi puuseppade peale, kes on halbade töötingimuste tõttu omavoliliselt töölt lahkunud.

Kahjuks ei võimalda käesoleva töö kirjutamiseks kasutada olnud arhiivimaterjalid jälgida Narva laevaehitust selle esimestel aastatel. Ka ostetud laevade kohta algavad lähemad andmed alles 1687. aastaga.

Narvas ehitatud laevadest kohtame kaugsõitudel esimesena "Caroluse" nimelist alust, mille kippar on Tallinna kodanik Peter Knack. 6. augustil 1689 Narva magistraadi poolt välja antud tõendi järgi on selle omanikeks rentmeister Axel Christersson Lilliegreen, Narva raehärra Thomas Loftus, Narva kodanikud Jacob Porteus, Johan Rodde, Gödert Haartman, Wilhelm Kettlewell ja Albrecht Numens, Tallinna raehärra Didrich Rodde, Tallinna kodanikud Berendt Rodde, Thomas Haeks, Gaspar Knieper, Peter Knack (Knaak), Stockholmi kodanik Berend Koch ning kontrolör Adrian Tretzel /17/. Tallinna kodanikest on kippar Peter Knaakil 1/8 osa, kuna teistele Tallinna kodanikele kuulub igale 1/16 osa. Seega on laev ehitatud mitmete Narva ja Tallinna kodanike ühiste kapitalidega: 1. mail 1692 Narva magistraadi poolt välja antud tõendi järgi on laeva omanike seas veel Stockholmi kodanik Zephonias Kroyer /18/. 1693. aastal on Narva reederite osa selle laeva omanikena Tallinna ja Stockholmi kodanike arvel kasvanud. Rõõmu ehitatud laevast ei jätkunud omanikele aga kauaks. Reederite kaupadega laadituna on see laev 1693. aastal hukkunud /19/. 27. mail 1693 registreeriti Narvas ehitatud laevana 189-lastine "Neitsi Dorothea Catharina" /20/. 3/4 sellest kuulus Narva kodanikule Johan Haartmanile, 1/4 omanikuks oli Tallinna kodanik Johan Lanting. Laeva kippariks oli Narva kodanik Peter Junffer. 5. oktoobril 1693. aastal välja antud tõendi kohaselt oli laeva esimeseks reisihiks Danzig või Königsberg, seal edasi pidi ta suunduma Amsterdam ja siis juba Setuballi (St. Übesse) /21/.

Vähemalt kaks kaugsõidulaeva on Narvas valminud 1694. aastal, üks neist on tolle aasta 14. mail registreeritud "Narva Linn" /22/. Laeva suurus oli 194 lasti, ta ainuomanik Narva suurkaupmees Johan Haartman, kip-

par sama linna kodanik Creyn Jappes von der See. Laev läks laadungiga, mis koosnes rukkist, loomarasvast ja kanepist, Amsterdami. 15. juunil 1696 välja antud tõendi kohaselt oli sama laev teel Norrasse, et peale võtta metsamaterjali Hispaaniasse viimiseks. Hispaaniast (Cádizist või Alicantest) pidi ta peale võtma soola. Edasised andmed aga puuduvad.

Narvas ehitatud on ka 23. augustil 1694 registreeritud "Püha Jüri" (*St. Georg*), mis kuulus Jurgen Tunderfeldi pärijatele /23/. Laeva suurus oli 179 lasti, kippariks Narva kodanik Tiert Aukes. Seekord on teada ka ehitusmeister Cornelius Janson /24/. 27. septembril 1694 välja antud tõendis on laeva ainuomanik Jürgen Tunderfeldi poeg Gustav Johan (sama ka 20. okt. 1694). Järgmisel aastal on see laev aga hukkunud /25/.

1695. aastal on Narvas ehitatud laev "Püha Helena", mille suurus oli 140 lasti /26/. Selle omanikuks on Narva kodanikud Jochim Kostfeldt ja Wilhelm Kettlewell, kippariks Stockholmi kodanik Edward Hill. 7. augustil 1695 teatasid omanikud, et laev siirdub metsamaterjaliga Lissaboni, et sealt tuua Narva soola. Hukkunud laevade nimekirja kohaselt on see laev samal aastal Narva ja Tallinna vahel hukkunud /27/. Tegelikult oli see laev Käsmus talvitunud ja alles 1696. aasta kevadel Aegna juures madalikule jooksnud /28/.

1696. aastal Narvas valminud laev on 140-lastine "Dorothea", mille on lasknud ühiselt ehitada rida Narva ja Tallinna kodanikke /29/. Laevast kuulus William Kettlewellile 1/16, Christian Göttele 1/16, Albrecht Numensile 3/16 ja Gottfried Üserile 1/16. Laeva kipparile, Tallinna kodanikule Anthoni Knackile kuulus 5/16 ning Tallinna kodanikele Caspar Knieperile 1/8, Johan Clayhillesile 1/16 ja Henrich Cahlile 1/16 /30/. 8. juunil 1696 Narva magistraadi poolt välja antud tõendist nähtub, et laev valmistus lina-, kanepi- ja raualaadungiga sõitma Londoni ja sealt edasi Prantsusmaale või Portugali /31/. Järgnevalt ilmub laev "Dorothea" allikatesse 1698. a. Tolle aasta 16. mail välja antud tõend kajastab vahepeal toimunud muudatusi narvakatest reederite hulgas /32/. Narva kodanikest on laeva reederite seas Johan Christoph Schwartz 1/32, Lorentz Sutthoff 1/16, Christian Kook (ilmselt siis Götte) 1/16 ja Kottfried Üser 1/16 osaga.

1696. aastal on ehitusmeister Berend Busman ehitanud 100-lastise laeva "Narva Kuberner" (*Gouverneur of Narva*) /33/. Kippariks oli Reinhold Pander Junior, reederiteks linnusekrahv Christopher v. Kochen, kaupmees Joachim Kostfeldt, surnud Johan Haartmanni pärijate poolt Herman Dittmar, kaupmehed Simon Johan Schwartz, Albertus Tretzel, Herman Poorten, Jürgen Wright, Lorentz Sutthof, Gottfried Üser, Jost Cöllner ja kippar Reinhold Pander Junior /34/. 7. juunil 1697 on Narva magistraat andnud välja tõendi selle laeva sõiduks kanepi-, loomarasva-, roguski- jms. laadungiga Amsterdami /35/. Sealt peab laev jätkama reisi Prantsus-

maale, et tuua soola ja kangaskaupu. Samad omanikud olid laeval ka 1699 (tõend 27. juulist) /36/. 10. juunil 1697 välja antud tõendist selgub, et lisaks eespool loetletud Narva kodanikele olid väikeste osadega selle laeva reederiteks ka Tallinna kodanikud Rabe Rudolph Londicen (1/16) ja Johan Jobotson Hueck (1/16) /37/. Neist esimese asemele oli 1699. a. asunud narvakas Jost Cöllner.

Kolmas 1696. aastal Narvas valminud laev on "**Concordia Narvensis**", mille suurus oli 190 lasti /38/. Kippariks oli Narva kodanik Marten Filter, reederiteks aga 14 Narva kodaniku: superintendent Jacob Lang, lin-nusekrahv Christopher v. Kochen, kammeriir Erich Borg, raehärra Sigismund Adam Wolff, Jacob Porteus, Diedrich Geerken, Jochim Kostfelt, Wilhelm Kettlewell, Johan Haartman, Albertus Tretzel, Herman Poorten, Loretz Sutthoff, Gottfried Üser ja kippar Marten Filter. Ainult Jacob Porteusele kuulus laevast 3/16 osa ja kipparile 1/8, kuna aga teistele enamasti 1/16 või 1/32 osa /39/. 27. juulil 1696 on välja antud tõend laeva sõiduks metsamaterjalidega Lissaboni, kust ta peab tooma soola ja veini. Nagu selgub magistraadi tõendist 18. juunist 1697, kuulus "**Concordia Narvensis**" Narva kodanikele ka sellel aastal, kusjuures esinevad vaid surmast tingitud väiksemad muudatused /40/. Laev suundus Riia kaupmees Hans Hinrich Berensile kuuluva postase ja metsamaterjaliga Amsterdamis. Seal pidi ta edasi sõitma Norrasse, et peale võtta puulaadung Portugali viimiseks. Portugalis kavatseti peale võtta soola ja veini, et tuua see laadung mõnda Läänemere sadamasse.

1697. aastal valmis Narvas ehitusmeister Jan Claessen Hoofti ehitatud laev "**Neitsi Sidonia**", suurus 65 lasti. Selle kippar oli Tallinna kodanik Anders Hising, reederid kubermanguvalitsuse sekretär Johan Thesleff ning Narva kodanikud Bastian Ritter, Jost Cöllner ja Gottfried Üser /41/. Laev suundus puulaadungiga Prantsusmaale (St. Martini, La Rochelle'i ja Bordeaux'sse), et tagasi tulla soola ja veiniga.

Samal 1697. aastal valmis Narvas ehitusmeister Cornelis Jansen Boordeni ehitatud 120-lastine "**Anna Barbara**" /42/. Laev kuulus Jurgen Tunderfeldi pärijatele, keda esindas raamatupidaja Rodolph Johann Hack, kippariks oli Narva kodanik Friedrich Friedrichs. 17. mail 1697 välja antud tõendi kohaselt pidi laev sõitma metsamaterjalidega Amsterdamis /43/. Hiljam on see laev olnud korduvalt kaugsõitudel /44/.

Ehitusmeister Cornelius Jansen Boortenil on samal 1697. aastal valminud Narvas ka 159-lastine "**Püha Maria**" /45/. Laeva kippar oli Johan (John) Nothon, reederid Jurgen Tunderfeldi pärijad (ametlik esindaja raamatupidaja Rudolph Johan Hack), Johan Haartmani pärijad (esindaja Herman Dittmar) ning Narva kaupmees Simon Johan Schwartz /46/. Laev suundus Narvast metsamaterjalidega Cadizisse, et tuua sealt soola Hol-

landisse, Norrasse või mõnda muude Läänemere sadamasse /47/. Samade andmetega kippari ja reederite kohta esineb laev ka 30. juunil 1699 /48/.

Seega leidub dokumentides 11 Narvas ehitatud laeva, mis vaatluse all olevail aastail võtšid ette kaugreise.

Mõned laevad on lastud Narva kodanike poolt ehitada teistes sadamalinnades.

1691. aastal valmis Wismaris tammepuust laev "Narva Raekoda", mille olid lasknud ehitada Narva kodanikud /49/. Selle kippar oli Jochim Scharffenberg, reederid Johan Hartmann (Haartmann) 1/2 osaga, Gödert Hartmann 1/4 ning William Kettlewell ja kippar Jochim Scharffenberg kumbki 1/8 osaga. Samad omanikud olid laeval ka 1693. aastal (andmed 13. veebruarist ja 20. septembrist) /50/. Laev suundus lina, kanepi ja lõuendiga Narvast Londonisse, et seejärel tuua Prantsusmaalt soola ja veini /51/.

Narva kaupmehed koos Stockholmi kodanikega on lasknud Gävles ehitada uue laeva, mille nime selle sissekandmisel 21. novembril 1692 ei mainita /52/. Laeva kippariks oli Narva kodanik Hans Knaak (Knack) ning reederiteks Narva kodanikud Johan Rodde ja Gödert Haartmann kumbki 1/8 osaga ja Hinrick Funck ja Herman Poorten kumbki 1/16 osaga. Olejäänud 5/8 laevast kuulus Stockholmi kodanikele. Ilmselt on tegemist laevaga "Patiencia", mis 20. septembril 1697 välja antud tõendi kohaselt oli 100 lasti suur ja mille omanikeks olid Narva linnusekrahv Christopher von Kochen ning Narva kodanikud ja kaupmehed Johann Rodde, Herman Poorten, Gödert Haartmanni pärijate nimel Herman Dittmer ja kippar Hans Knaak /53/. Peale nende olid laeva omanikeks veel Tallinna ja Stockholmi reederid. Laeva kippariks oli Narva kodanik Hans Knaak. Samasust näitab kippari ja põhiliste reederite nimede kokkulangevus.

Nevanlinnas (Nyenis) oli lastud ehitada Narva laev "Kuldne Päike", mille suurus oli 200 lasti /54/. Laeva omanikud olid Narva kodanikud Christian Götte ja Herman Poorten, kippariks sama linna kodanik Johan Jettjes. Laev esineb esmakordselt tõendeis 2. veebruarist 1695, kui omanikud saadavad ta metsamaterjalide, tõrva, tõkati jms. kaubaga Lissaboni, Cadizisse või Livornosse /55/. 1696. aastal olevat laev võõrastele ära müüdud /56/. Ilmselt peab see paika Christian Götte osa suhtes, sest 19. aprillil välja antud tõendi alusel kuulub pool sellest laevast endiselt Herman Poortenile /57/.

Enamik Narva kaupmeestele kuulunud laevade kohta puuduvad andmed, kus nad on ehitatud. Tõenäoliselt on nad ostetud, kuigi ainult üksikute kohta öeldakse seda sõnaselgelt. Nende laevade rida algab 1687. aastaga. Tolle aasta 18. juunil on Narva magistraat andnud välja tõendi, et laev "Püha Johannes", mille kippar on Narva kodanik Niclus Rüssel, kuulub Narva kodanik Wilhelm (William) Kettlewellile /58/. Laev on teinud

reise Taani väinadest lääne pool asuvatesse sadamatesse ka hiljem, mida näitavad Narva magistraadi tõendid 14. juunist ja 4. oktoobrist 1688, 11. septembrist 1690/59/. Laeva suurus oli 45 lasti. 3. juulil 1692 on W. Kettlewelli kõrval kaasomanikuna registreeritud ka Johannes Rüssel /60/ (arvatavasti endise kippari poeg). Kippariks oli Narva kodanik Anders Craalbeck. 1692. aastal on tehtud sissekanne "Püha Johannese" hukkumise kohta /61/, ilmselt on see siiski eksitus, sest samade andmetega laeva kohta on antud 3. juulil 1693 tõend, et ta sõidab W. Kettlewellile kuuluva puhta linaga Hulli.

1688. aastal asus kaugsõidule Narva laev "Suur Christoffer", mille kippariks oli selle linna kodanik Claus Knoep. Narva magistraat tõendab 26. aprillil 1688, et selle reederiteks on Narva kodanikud Diedrich Geerckens, Johann Rodde, Gödert Haartman, Thomas Lofftus, Wilhelm Kettlewel, Heinrich Funck, Johann Haartmann, Peter Rode (ilmselt Rodde), Herman Poorten, Philip Kirianoff ja Garassim Condrattioff /62/. Viimases kahes pole raske ära tunda venelasi Philip Kirianovit (Kirjanovit) ja Gerassim Kondratjevit.

Alates 1689. aastast sõidab kaugreise Narva laev "Dagerort Narvast", mille kippar on Tallinna kodanik Anthoni Knack /63/. Laev on ehitatud Tahkunas /64/, millele viitab ka ta nimi (*Dagerort 'Tahkuna'*). Puuduvad aga andmed, kas ta on Narva reederite poolt lastud Hiiu maal ehitada või sealt ostetud. Laeva suurus oli 60 lasti. 3/4 sellest laevast kuulus Narva kodanikule Thomas Lofftusele, 1/8 omanikuks oli Tallinna kodanik Diedrich Rodde, kuna 1/8 kuulus laeva kipparile. Samad reederid samade osadega on registreeritud Narva magistraadis 9. juunil 1692. Laev on korduvalt teinud kaugsõite lääne poole Taani väinu /65/. 14. septembril 1696 välja antud tõendi kohaselt on laev lina ja kanepiga teel Londonisse, kust peab sõitma Prantsusmaale soola ja veini järele /66/. 1696. a. on selle omanike ringmõnevõrra laienenud. Eelmiste kõrval esinevad reederitena veel *häradsövding* Joachim Krebs (ta volinikuks on Albertus Tretzel) ja Tallinna raehärra Diedrich (Dirich) Roddes (Rodde) /67/. 21. mail 1697 on viimase laevalt 1/8 suuruse osa ostnud Tallinna kodanik Heinrich Cahl. /68/. Pärast Thomas Lofftuse surma on tema pärijatest 1697. a. sügisel reederi kohale asunud Jürgen Straalborn (Stralborn). Kui laev 1695. a. suundus lina- ja kanepilastiga Inglismaale, oli kippariks Narva kodanik Heinrich Scharfenberg /69/, kes oli samas ametis ka 1696. ja 1697. a.

Paar uut laeva on Narva kodanikud juurde hankinud 1691. a. Kõigepealt on 28. juulil 1691 registreeritud laev "Narva Fortuuna" (*Fortuna von Narva*), mille kippariks on Narva kodanik Peter Anderson ja ainukeseks reederiks sama linna kodanik Alexander Gilbert /70/. Selle laeva järgnevatest kaugreisidest annavad tunnistust magistraadi uued tõendid /71/ (26. mail 1692, 27. mail 1693 ja 12. novembril 1696). Viimased andmed laeva koh-

ta on 1697. aastast /72/.

24. septembril 1691 on registreeritud 60-lastine laev "Püha Peetrus" (*Sankt Petrus*), mille kippariks oli Narva kodanik Hinrich Quickzau /73/. 1/4 osadega on laeva reederiteks Narva kodanikud raehärra Thomas Loftus, kodanikud Gödert Haartman ja Wilhelm Kettlewell ning 1/8 osaga Hinrich Götte ja kippar Hinrich Quitzau. Samad mehed esinevad laeva omanikena ka 21. aprillil 1692 /74/. Narva magistraadi tõendis 9. juunist 1692 märgitakse sama laeva umbkaudse suurusena 50 lasti. Laeva oodatakse parajasti tagasi Prantsusmaalt ning ta peab seejärel alustama reisi Inglismaale ja Prantsusmaale. 19. juulil 1692 on "Püha Peetrus" Prantsuse soolalaadungiga teel Riiga Põhjamerele hukkunud /75/.

Oige innukalt on Narva kodanikud muretsenud uusi laevu 1692. aastal. 7. mail registreeriti Narva magistraadis laev "Margaretha ja Lucia", mille suurus oli 50 lasti /76/. Laev on ehitatud Kalmaris tammepuust, kuulunud Stockholmi reederitele, müüdud siis Inglismaale ja ostetud sealt Narva kodanike raehärra Thomas Loftuse ja kippar Johan Rüsseli poolt, kusjuures kummalgi kuulub pool laevast. Juba samal aastal on see laev aga tagasiteel Riist tormi käes hukkunud.

Thomas Loftus on samal 1692. aastal omandanud üksinda veel kaks laeva. 18. juunil on ta registreerinud 40-lastise laeva "Wilhelm & Georg", mille kippariks oli Narva kodanik Johan Noton /77/. 6. juulil on ta registreerinud juba 40-lastise laeva "Johan & Thomas", mille on ostnud Narva raehärralt Herman Dittmerilt ja Stockholmi kipparilt Matz Bärtelessonilt /78/. Neist esimene laev on olnud Thomas Loftuse omandiks kuni 1694. aastani, sooritades kaugreise nii 1692. kui ka 1693. aastal /79/. Laeva sõidusihiks oli 1693. a. London ja seejärel Prantsusmaa, laadungiks lina ja kanep.

Ka "Johan & Thomas" on sooritanud korduvaid reise Taani väinade taha /80/. 1693. a. on laev lina- ja kanepilaadungiga suundunud Inglismaale, et tagasi tulla soolaga /81/. Ka 1694. on välja antud tõend sõiduks Wilhelm Kettlewellile kuuluva puhta linaga Londonisse, kust peab edasi sõitma Prantsusmaale. 26. märtsil 1697 suundus laev lastiga, mis koosnes kanepist, tõrvast ja laudadest, Exchesteri ning sealt Bordeaux'sse veinide ja muude kaupade järele. Laeva kippariks oli aastail 1692 - 1694 Narva kodanik Philip Woudhous, alates 1695. aastast sama linna kodanik Georg Burges /82/. 1697. aastal, kui Thomas Loftus oli surnud, esindas ta pärijaid selle laeva reederina Jürgen Straalborn, kuna kippariks oli Narva kodanik Robert Coper.

Thomas Loftus oli osanik ka neljandas laevas, mille Narva kodanikud muretsesid 1692. a. See 80-lastine alus osteti Stockholmist, kuid registreerimisel 22. augustil 1692 selle nime ei mainita /83/. Laeva kippariks sai Narva kodanik Georg Burges. Omanik oli 1/2 osaga Narva raehärra Thomas Loftus, 1/8 osadega Narva

kodanikud Wilhelm Kettlewell ja kippar Wilhelm Woodhus ning 1/4 osaga Stockholmi kodanik Berend Koch. 1693. a. sissekandes on selle laeva nimeks "Ivangorod von Narva". 2. novembril 1693 teatavad Thomas Loftus ja Wilhelm Kettlewell, et laev on teel Rotterdamist Newcastle'isse, et tuua sealt Rotterdami kivisütt /84/. Seejärel peab ta minema Bordeaux'sse, et peale võtta Narva toomiseks veine. 1694. aastal on see laev ilmselt hukkunud, kuigi sel puhul toodud andmed lähevad veidi lahku eespool toodutest. Nimelt on Norra ranniku juures hukkunud 100-lastine laev "Ivangorod", reederiteks Thomas Loftus 6/10, Berend Koch 1/10 ja W. Kettlewell 1/10 osaga ning kippariks Georg Burges /85/. Nagu näha, on andmed põhiosas kokkulangevad ning väikesed erinevused võivad olla tingitud ebatäpsustest.

Laevaks, mille ostmise või ehitamise aeg on teadmata, kuid mis 1692. a. kuulus Narva kodanikele, on "Narva Loss". 5. oktoobril 1692 tõendab Narva kodanik Johan Theslef, et sellest laevast kuulub talle 1/2 osa /86/. Järgmisel päeval on Narva magistraat välja andnud tõendi, et laev kuulub Narva kodanikele Johan Theslefile ja Wilhelm Kettlewellile ja et kippariks on Narva kodanik Joh. Rüssel. Andmed sama laeva kuuluvusest Narva kodanikele on ka 21. märtsist 1694. 1695. aastal on laev aga teadmata põhjustel kinni võetud Inglise sõjalaeva poolt /87/. Katsed laeva tagasi saada ei ole andnud tulemusi ja laeva kippar on Inglismaal mure tõttu (*aus Sorge und Bekümmerniss*) surnud.

1692. aastast on ka andmed laeva "Printz Carolus" kohta, millele on 28. juulil välja antud pass tollivabaduse kohta Taani väinades /88/. Laeva kippariks oli Narva kodanik Friedrich Ides ning reederiteks kodanikud Jochim Kostfeldt ja Wilhelm Kettlewell. Registreeritud on laev aga alles 23. märtsil 1693, kusjuures ta suuruseks on märgitud 150 lasti. 1693. ja 1694. aastal on laev vedanud puumaterjale Amsterdami /89/. 1695. a. on samad omanikud müünud laeva Hollandisse /90/.

Alates 1692. aastast on andmeid ka 120-lastise Narva laeva "Narva Vapp" (*Das Wapen von Narva*) kohta /91/. Laeva ainuomanik oli Wilhelm Kettlewell, kippar Narva kodanik Schelte Cornelis (Cornelius). 1695. aastal oli kippariks Jan Cornelissen Boen /92/. 1692 - 1697. on laev sooritanud korduvaid reise läbi Taani väinade, enamasti puulaadungiga Amsterdami. 1697. aasta reisisil oli tal ülesanne minna Amsterdami veel soolaadungi järele Prantsusmaale ja viia uus puumaterjalilaadung Norrast Amsterdami.

19. juulil 1693 on registreeritud Narva laevana "Rootsi Kuningas", mille suurus on 131 lasti /93/. Ehitatud oli see Hollandis tammepuust /94/. Laeva omanikeks olid Narva kodanikud Bastian Ritter ja Christian Götte ning kippariks sama linna kodanik Rommert Ziel. Laeva sihtsadamaks oli Amsterdam, laadungiks metsamaterjal. Samad andmed laeva omanike, suuruse ja kippari kohta on ka 1. juunil 1694 välja antud tõendis

laeva sõiduks puulaadungiga Amsterdami /95/. Kuna Christian Götte oli Bastian Ritteri väimees, on viimane 27. veebruaril oma osa sellest laevast esimesele üle andnud ning nii sai Christian Götte selle laeva ainuomanikuks /96/.

Kuu aega hiljem on samad C. Götte ja B. Ritter endale kuuluva Narva laevana registreerinud laeva "**Narva Raekoda**" (*Das Rathaus von Narva*), mille suurus oli 120 lasti ja kippariks Johan Jeljes /97/. Samad andmed "**Narva Raekoja**" kohta on toodud ka 11. mail 1694, kui laev läheb reederite puulaadungiga Amsterdami /98/. Sama aasta 14. augustil välja antud tõendis laeva sõiduks puulaadungiga Amsterdami on Christian Götte juba selle laeva ainuomanik. Samade andmetega esineb see laev ka 16. septembril 1695, siis on ta kippariks Narva kodanik Friedrich Friedrichs. 3. juulil 1696 ning 25. juulil 1696 on aga välja antud tõendid, mille järgi laeva omanikuks on kapten Gustav Johan Tunderfeldt /99/.

Ilmselt 1693. a. juurde muretsetud Narva laevaks on ka "**Lauakandja**" (*Bräuderdrager*), mille ainuomanikuks oli Narva kodanik Jakob Porteus ning kippariks sama linna kodanik Niels Beersson Frisk /100/. Laev registreeriti Narva magistraadis 20. juulil 1693. Ta laadungiks oli saematerjal ja reisisihiks Inglismaa. Tõendi järgi suundus laev 15. oktoobril saelaudadega La Rochelle'i, et tagasi tuua soola, veini ja teisi kaupu /101/. Kaugreisidel on see laev ka 1695. ja 1696. aastal /102/.

1693. a. esimest korda allikates esinevaks Narva laevaks on ka "**Narva Lootus**", mille suurus oli 40 lasti, kippariks Narva kodanik Sigbrand Johanson, reederiteks suurtükiväeoberst Johan Staël von Holstein ja Narva kodanik Wilhelm Kettlewell /103/. 28. augustil 1693. a. on laeva omanikud esitanud taotluse saada tõend laeva sõiduks Prantsusmaale, et peale võtta soola- ja veinilaadung. 1694. aastal on see laev aga Põhjamerel hukkunud /104/.

Osaliselt Narvale kuulus laev "**Printz Carl**", mis registreeriti Narva magistraadis 2. oktoobril 1693. Laeva suurus oli 200 lasti ning kippariks Nevanlinna kodanik Simon Clausson Brandaris /105/. Narva kodanikest oli üheks reederiks Johan Haartman. Teiseks oli Tallinna raehärra Hindrich Baad ning Tallinna kodanikud Caspar Knieper, Berend Hettling ja Jacob Stampehl Andersson. 27. aprillil 1696 esineb Narva kodanik Johan Haartman sama laeva ainuomanikuna, kuid seda tuleb ilmselt mõista küll ainult narvakate osa suhtes, sest 5. veebruaril 1697 tõendab sama Johan Haartman, et sellest laevast kuulub talle pool osa /106/.

Kõne all olnud laev on näiteks Narva, Tallinna ja Nevanlinna kodanike ühisettevõtetest ühe ja sama laeva reederitena. Mõnikord on märgatav aga, kuidas naaberlinna omadest rikkamad narvakad tõrjuvad oma suuremate kapitalidega ühisettevõttest teised reederid välja. Üheks selliseks näiteks on Nevanlinnas ehitatud 170-lastine laev "**Fortuuna**", millest Narva raehärra Thomas

Loftus on ostnud 1693. aastal 1/4 ja kippar Johan Rüssel 1/16 osa /107/. Järgmisel aastal on sellest laevast juba enamus kuulunud Narva kodanikele. Reederiteks olid peale Thomas Loftuse keegi sekretär Peter Gollsteen ning Narva kodanikud W. Kettlewell, Georg Peerson ja Heinrich Erich /108/. Nevanlinna kodanikest oli reederiks jäänud veel ainult Johan Heinrich Fricius (Frisius), kellele kuulus ainult 1/8 osa /109/. 21. mail 1694 andis Narva magistraat välja tõendi laeva sõiduks Londonisse laadungiga, mis koosnes kanepist, linast ja Vene lõundist /110/. 1695. aastal oli see laev juba täielikult narvakate omand. Reederiteks olid peale eespool nimetatud T. Loftuse, P. Gollesteeni, W. Kettlewelli ja G. Peersoni veel kubermanguvalitsuse sekretär Johan Theslaff ning kaupmehed Christian Götte, Heinrich Funck ja Herman Poorten /111/. 16. sept. teatasid reederid, et laev läheb kanepi-, lina-, laua- ja raualaadungiga Londonisse ning sealt edasi Prantsusmaale või Hispaaniasse soola järele /112/. Reederite ring muutus mõnevõrra 1696. aastal. 2. oktoobril teatasid Narva kodanikud Johan Clayhills ja Hinrich Cahl, et nad on ostnud sellest laevast kumbki 1/4 osa /113/.

Ka järgnevail aastail olid Narva kaupmehed sageli osanikud Nevanlinnas ehitatud laevades. 1694. aastal otsid Thomas Loftus ja Wilhelm Kettlewell väikesed osad Nevanlinnas ehitatud laevast "Tallinna Carl" (*Carl von Reval*), mille kippariks oli Tallinna kodanik Peter Knack /114/. Laevast kuulus Thomas Loftusele 1/8, Wilhelm Kettlewelliga 1/16.

1695. a. on Narva laevaomanik Johan Haartman omandanud poole laevast "Kuningas Salomon Nevaninnast" (*Der König Salomon von Nyen*), millel kippariks oli Narva kodanik Peter Johanson Kloster /115/. Laev oli erakordselt suur, nimelt 280 lasti.

23. augustil 1695 mainitakse esmakordselt Narva laeva "Püha Johannes" /116/. Selle 175-lastise laeva ainuomanikuks on jälle Narva kodanik Johan Haartman, kippariks sama linna kodanik Johan Noton. Laev siirdustõrvalaadungiga Amsterdami ning sealt edasi kangaskaupadega Lissaboni, Cadizisse ja Alicantesse, et peale võtta soola ja mitmesuguseid kangaskaupu Tallinna ja Narva toomiseks. Veel samal aastal on "Püha Johannes" aga Tallinna lähedal hukkunud /117/.

1696. a. mainiti esmakordselt Narva laeva "Eva Maria", mis kuulus Narva kodanikule Johan Haartmanile /118/. Laeva kippariks oli Tallinna kodanik Adrian Cornelius Halfkaeg. 25. mail 1696 on Narva magistraadi poolt välja antud tõend sõiduks metsamaterjalidega Lissaboni, et tuua sealt Narva soola /119/. Narva laevana samade üldiste andmetega esineb "Eva Maria" ka 16. juulil 1697.

Esitatud detailse materjali kokkuvõtteks on tabel 2. Narva laevade nimekiri on esitatud artikli lisas 1.

Tabelist nähtub, et aastatel 1687 - 1697 on kaugsõitudel (lääne pool Taani väinu) 36 laeva, mille oma-

nikeks olid Narva kodanikud. Ligi kolmandik nendest oli ehitatud Narvas, osa laevu aga lastud ehitada Narva kodanike poolt mujal. Eriti intensiivne oli laevanduse areng Narvas 1692. ja 1693. aastal. Kõige aktiivsem oli Narva reederite tegevus kaugsõitudel 1692 - 1695, kui laevade arv lähenes teadaolevalt paarikümnele. Järgnevatel aastail vähenes juurdetulevate laevade arv, järeldus vähenesid kaugsõidud. Põhjuseks oli ilmselt suur näljaaeg aastail 1695 - 1697. Seejuures ei lakanud siiski laevaehitus. Nii 1696. kui ka 1697. aastal valmis Narva verfides kolm uut kaubalaeva. On iseloomulik, et olemasolevatel andmetel olid Narvas ehitatud laevad kõik suured. Ainult "Neitsi Sidonia" oli 65-lastine, ülejäänud 100 - 190 lasti vahel. Oma tüübilt olid enamik Narva laevu karavellid. See oli kõrgete parraste ning vööri- ja ahtriehitustega Vahemeremaadelt ja Portugalist pärinev 3- või 4-mastiline purjekas, mille kasutamine oli Euroopas muutunud üldiseks juba XV sajandil. Karavell oli varasematest laevatüüpidest tunduvalt merekindlam, sest selle ehitamisel asetati plangud serviti üksteise vastu, mitte aga katusekivide eeskujul serviti üksteise peale /120/.

Laevaehitusmeistrid Narvas olid peamiselt madalmaalased. Narvas ehitatud laevadest kuulus sealsete verfide rajajale Jurgen Tunderile täielikult kaks laeva ja osaliselt veel üks. Ohe seal ehitatud laeva omanik oli suurkaupmees Johann Haartmann, enamik laevu kuulus aga reederite grupile. Sama kehtib ka mujal ehitada lastud ja ostetud laevade kohta. William Kettlewelli kuulusid "Püha Johannes" ja "Narva Vapp", Alexander Gilbertile "Narva Fortuuna", Thomas Loftusele "Wilhelm & Georg" ning "Johan ja Thomas", Göder Haartmanile "Carolus", Johan Haartmanile "Püha Johannes" ja "Eva Maria". Suurem osa laevu kuulus aga reederite rühmale. Enamasti ei näita see Narva reederite vaesuste ega nende kapitalide vähesust, sest paljudel neist olid osad mitmetes laevades. Pigem oli tegemist püüdega suunata akumuleeritud kapital võimalikult kiiresti uuesti ringlusele. Ei olnud kasulik koguda raha üksinda suure laeva ehitamiseks või ostmiseks, kui juba osa sellest võis anda kasumit. Kapitali paigutamine osadena paljudesse laevadesse vähendas ka riski, mis sagedaste laevaõnnetuste tõttu oli üpris suur. Uha uute osade omandamine laevades kõneleb veel kord Narva kaubanduse ja laevanduse tulukusest. Sotsiaalselt kuuluvuselt oli enamik reedereid suurkaupmehed.

On märkimisväärne, et laevanduses ühinesid XVII sajandil juba mitme linna kaupmeeste kapitalid. Laevade ehitamine on olnud Narva ja Tallinna ning Narva ja Nevanlinna kaupmeeste ühisettevõtteks.

Üksikjuhtudel on osalenud aga ka Stockholmi ja Venemaa kaupmehed.

Laevade ehitamine ja ostmine oli üheks osaks Narva bürgerite kapitalistlikku laadi ettevõtlikkusest. See oli seotud kapitali esialgse akumulatsiooniga ja aitas kaasa kaubalis-rahaliste suhete arengule.

T a b e l 1

Narvat külastanud leevade päritolu

	1662		1666		1668		1671		1672		1677		1679		1696	
	V	S	V	S	V	S	V	S	V	S	V	S	V	S	V	S
Põhja-Saksa linnad	19	21	22	21	8	8	9	11	15	14	3	2	7	8	22	23
Madalmaad	11	10	4	4	11	12	10	10	4	3	12	11	9	11	25	25
Inglismaa	3	3	-	-	3	3	11	11	-	-	27	27	26	26	22	22
Rootsi	6	7	7	7	8	7	4	4	6	8	13	12	15	15	9	9
Soome	26	29	22	23	22	22	25	27	27	32	34	35	27	24	20	24
Besti-, Liivi- ja Ingerimaa	6	5	8	9	16	15	2	2	3	3	6	2	8	10	16	17
Venemaa	19	21	22	21	8	8	9	11	15	14	3	2	7	8	22	23
Taani	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
Norra	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
Kokku	72	76	69	74	68	67	63	67	57	62	95	91	93	97	128	128

V - väljunud
S - saabunud

Laevachitus ja laevandus Narvas

Aasta	Uusi laevu	Narvas ehitatud			Narva laevu kaugsõitudel
		Muial ehitatud	ja ostetud	Kokku	
1687	-	1		1	1
1688	-	1		1	2
1689	1	1		2	3
1690	-	-		-	3
1691	-	3		4	6
1692	-	8		8	14
1693	1	6		7	19
1694	2	1		3	18
1695	1	3		4	17
1696	3	1		4	14
1697	3	-		3	15
Kokku	11	25		36	36

Narva kaugsõidulaevade nimekiri 1687 - 1697

Jrk. nr.	Laeva nimi	Suurus lastides	Psinemine allikates
1.	"Püha Johannes"	45	1687-1693
2.	"Suur Christoffer"	?	1688
3.	"Dagerort Narvast"	60	1689-1697
4.	"Carolus"	?	1689-1693
5.	"Narva Fortuuna"	?	1691-1697
6.	"Püha Peetrus"	60	1691-1692
7.	"Narva Raekoda"	130	1692-1693
8.	"Margaretha ja Lucia"	50	1692 (hukunud)
9.	"Wilhelm ja Georg"	40	1692-1694
10.	"Johan & Thomas"	?	1692-1697
11.	"Ivangorod Narvast"	80	1692-1694
12.	"Patentia"	100	1692-1694
13.	"Narva Loss"	?	1692-1695
14.	"Prints Carolus"	150	1692-1695
15.	"Narva Vapp"	120	1692-1697
16.	"Neitsi Dorothea Catharina"	189	1693
17.	"Rootsi Kuningas"	131	1693-1695
18.	"Narva Raekoda"	120	1693-1696
19.	"Lauakandja"	30-45	1693-1695
20.	"Narva Lootus"	40	1693-1694
21.	"Prints Carl"	200	1693-1697
22.	"Fortuuna"	170	1693-1696
23.	"Narva Linn"	194	1694-1696
24.	"Püha Jüri"	179	1694-1695
25.	"Tallinna Carl"	?	1694
26.	"Kuningas Salomon Nevanlinnast"	280	1695
27.	"Püha Helena"	140	1695-1696
28.	"Püha Johannes"	175	1695 hukunud
29.	"Kuldne Päike"	200	1695-1697
30.	"Dorothea"	140	1696-1698

L i s a 1 (järg)

1	2	3	4
31.	"Concordia Narvensis"	190	1696-1697
32.	"Eva Maria"	170	1696-1697
33.	"Narva Kuberner"	100	1696-1699
34.	"Neitsi Sidonia"	65	1697
35.	"Aneä Barbara"	120	1697-1703
36.	"Edhä Maria"	159	1697-1699

KIRJANDUS

1. Attman A. The Russian and Polish Markets in International Trade 1500 - 1650. - Göteborg, 1973. - p. 73 - 84; Soom A. Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert: Kungl. Vitterhets Historie och Antikvitets Akademiens Handlingar. Historiska serien. 8. delen. - Stockholm, 1961. - S. 281. Пийримяэ Х.А. Состав, объем и распределение русского вывоза в 1661 - 1700 гг. через шведские владения в Прибалтике на примере торговли г. Нарвы // Скандинавский сборник. - Таллин, 1962. V. - С. 45 - 55; Пийримяэ Х.А. Торговые отношения России со Швецией и другими европейскими странами по материалам Нарвского ввоза 1661 - 1700 гг. // Скандинавский сборник. - Таллин, 1963. - VII. - С. 44 - 83; Пийримяэ Х.А. Тенденция развития и объем торговли прибалтийских городов в период шведского господства в XVII веке. // Скандинавский сборник. - Таллин, 1964. - VII. - С. 99-II/.
2. Soom A. Narva metsakaubandus ja metsatööstus XVII sajandi lõpul // Ajalooline Ajakiri. - 1940. - Nr. 2. - Lk. 69 - 72.
3. Pärna A. Meri ja mehed: Meresõidust Eestis. - Tallinn, 1979. - Lk. 27.
4. Пийримяэ Х.А. Удельный вес различных стран Западной Европы в торговле эстонских городов XVII веке // Скандинавский сборник, - Таллин, 1970. - XV. - С. 15 - 16, 19 - 20.
5. Jensch G. Der Handel Rigas im 17. Jahrhundert: Ein Beitrag zur livländischen Wirtschaftsgeschichte in schwedischer Zeit // Mitteilungen aus der livländischen Geschichte / Herausgegeben von der Gesellschaft der Geschichte u. Altertumskunde zu Riga. - Riga, 1930. - 24. Bd., 2. H. - S. 138 - 140.
6. Дорошенко В.В. Торговля и купечество Риги в XVII веке. - Рига, 1985.
7. ENSV Riiklik Ajaloo Keskarhiiv (= ENSV RAKA), f. 1646 (Narva Magistraat), nim. 2, s. Portorio 1-6, 14; nim. 1, s. 1089.
8. ENSV RAKA, f. 1646, nim. 2, s. Portorio 2, 1. 3p., 41p.
9. Samas. - S. Portorio 3. - L. 1, 21, 25.
10. Samas. - S. Portorio 4. - L. 23, 18p.
11. Samas. - S. Portorio 5. - L. 3-4, 17p.
12. Soom A. Die merkantilistische Wirtschaftspolitik Schwedens und die baltischen Städte im 17. Jahrhundert // Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. Neue Folge. - Wiesbaden, 1963. - Bd. 11. - S. 212.
13. Riksarkivet. Riksregistraturet 1673, f. 46 ff.
14. Soom A. Die merkantilistische Wirtschaftspolitik. - S. 212.
15. Soom A. Narva metsakaubandus ja metsatööstus... - Lk. 69 - 72.

16. ENSV RAKA, f. 1646, nim. 2, s. 211, l. 1.
17. Samas, f. 1646, nim. 1, s. 811, l. 22, s. 813, l. 1, 2.
18. Samas. - S. 811, L. 30 p.
19. Samas. - S. 813, l. 3-4.
20. Samas. - S. 813, l. 19 p-20.
21. Samas. - L. 15-15 p.
22. Samas.-S. 811, l. 25 p.; s. 813, l. 23-23p.
23. Samas. - S. 811, l. 25p.; s. 813, l. 27p, 60-61p.
24. Samas. - S. 815, l. 5, 7.
25. Samas. - S. 811, l. 30.
26. Samas. - S. 811, l. 26p.; s. 813, l. 39p, 34.
27. Samas. - S. 811, l. 30.
28. Samas. - S. 813, l. 47p - 48.
29. Samas. - S. 813, l. 281; s. 814, l. 4-4p.
30. Samas. - S. 813, l. 51.
31. Samas. - S. 815, l. 4.
32. Samas. - S. 815, l. 4.
33. Samas. - S. 813, l. 77.
34. Samas. - S. 814, l. 32.
35. Samas. - L. 91-91p.
36. Samas. - S. 815, l. 30.
37. Samas. - S. 814, l. 3.
38. Samas. - S. 811, l. 28p.
39. Samas. - S. 813, l. 24.
40. Samas. - S. 814, l. 24.
41. Samas. - L. 28.
42. Samas. - S. 813, l. 91p.
43. Samas. - S. 815, l. 8, 9; s. 813, l. 91p-92.
44. Samas. - S. 815, l. 10, 12, 14, 24 [tõendeid 18. maist 1698, 18. maist 1701, 15. juunist 1701, 4. septembrist 1703].
45. Samas. - L. 83; s. 813, l. 92p - 94.
46. Samas. - S. 815, l. 89?; s. 813, l. 92p - 94.
47. Samas. - S. 813, l. 89p., 91.
48. Samas. - S. 815, l. 11.
49. Samas. - S. 811, l. 22p.
50. Samas. - S. 811, l. 24, 25; s. 813, l. 14.
51. Samas. - S. 813, l. 18 - 19.
52. Samas. - S. 811, l. 24.
53. Samas. - L. 97p - 98.
54. Samas. - S. 810, l. 42.
55. Samas. - S. 813, l. 36. Samasisuline ladinakeelne tõend on 2. oktoobrist 1695 (samas, l. 40).
56. Samas. - S. 811, l. 30.
57. Samas. - S. 813, l. 84p-89.
58. Samas. - S. 811, l. 1.
59. Samas. - L. 3, 5, 7, 9.
60. Samas. - L. 24p.
61. Samas. - L. 30.
62. Samas. - L. 14.
63. Samas. - L. 15, 23.
64. Samas. - S. 810, l. 43.
65. Samas. - S. 811, l. 16, 17; s. 814, l. 10, 30, 31, 33; s. 813, l. 97-97p.

66. ENSV RAKA, f. 1646, nim.1, s. 813, l. 73-73p.
67. Samas. - S. 814, l. 10, 33.
68. Samas. - L. 29, 30.
69. Samas. - S. 813, l. 33p.
70. Samas. - S. 811, l. 22, 31, 33.
71. Samas. - S. 811, l. 35, 37, 38, 41.
72. Samas. - S. 813, l. 84, 79p.
73. Samas. - S. 811, l. 22.
74. Samas. - L. 22p., 43.
75. Samas. - L. 30.
76. Samas. - S. 813, l. 22-23, 30p.
77. Samas. - S. 811, l. 23, 44.
78. Samas. - L. 23-23p. Laeva nimi esineb ka kojul "Jean et Thomas". Prantsuspärane nimi rootsikeel ses dokumendis (ENSV RAKA, f. 1646, nim. 1, s. 813, l. 29) lubab oletada, et laev on olnud esialgselt Prantsuse päritoluga.
79. Samas. - L. 30p. 44, 46; s. 813, l. 16 (tõend 9. juulist 1692, 28. sept. 1693).
80. Samas. - S. 811, l. 46p.; s. 814, l. 1, 3; s. 813, l. 48, 83p. 97; s. 814, l. 31p. Tõendid 29. juulist 1692, 26. juunist 1695, 27. juulist 1696, 26. märtsist 1696 ja 20. septembrist 1697. a.
81. Samas. - S. 813, l. 16, 17, 26p., 83p.
82. Samas. - S. 811, l. 46, s. 813, l. 26p., 814, l. 1, 3, 31p.
83. Samas. - S. 811, l. 24, 25p.
84. Samas. - S. 813, l. 21.
85. Samas. - S. 811, l. 30p.
86. Samas. - S. 811, l. 10-12.
87. Samas. - L. 30p.
88. Samas. - S. 813, l. 9; s. 811, l. 24p.
89. Samas. - L. 11, 14p.; 17p. - 18, 21p., 23. (Tõendid 29. maist 1693, 26. aug. 1693, 14. maist 1694).
90. Samas. - S. 811, l. 30p.
91. Samas. - S. 814, l. 14 (Tõend 26. maist 1692); s. 813, l. 89-89p.
92. Samas.-S. 811, l. 16, 18, 6, 60, 24, 22, 8, 12; s. 813, l. 20, 67, 95-95p. (Tõendid 29. maist 1693, 12. oktoobrist 1693, 11. augustist 1694, 26. juunist 1695, 21. oktoobrist 1695, 29. juulist 1696 ja 9. augustist 1697).
93. Samas. - S. 811, l. 27; s. 813, l. 15p.
94. Samas. - S. 810, l. 43p.
95. Samas. - S. 813, l. 26-26p.
96. Samas. - S. 811, l. 26.
97. Samas. - L. 24p.
98. Samas. - S. 813, l. 21p., 26p.-27.
99. Samas. - S. 815, l. 6. Ostu-müügileping on sõlmitud 20. juulil 1696 (Samas, s. 813, l. 66-66p.).
100. Samas. - S. 811, l. 24p.; s. 813, l. 17, 42. 30 lasti on selle laeva suuruseks märgitud ka dateerimata rootsikeelses tõendis, mille andmed on pärit laeva reederitelt.
101. Samas. - S. 813, l. 27p. - 28.
102. Samas. - S. 811, l. 27-27p.; s. 813, l. 36-36p. (Tõendid 9. sept. 1695 ja 7. veebr. 1696).

103. Samas. - S. 813, l. 25, 18.
104. Samas. - S. 811, l. 30p.
105. Samas. - L. 25-25p. Võimalik, et viimase reederi nimi on Stampehl ning Andersson nähtub ta isanimest.
106. Samas. - L. 27p. Sama nähtub ka pärast reederi surma 19. mail 1697 välja antud Narva magistraadi tõendist, kui laev läheb teraviljaga Königsbergist Amsterdami ja sealt Setubali. - Samas. - L. 88-89p.
107. Samas. - S. 811, l. 25p.; s. 813, l. 20p.
108. Samas. - S. 811, l. 22; s. 813, l. 25.
109. Samas. - S. 813, l. 24 (Nevanlinna magistraadi tõend 28. aprillist 1694).
110. Samas. - S. 813, l. 23p., 26.
111. Samas. - S. 811, l. 27.
112. Samas. - S. 813, l. 38.
113. Samas. - S. 815, l. 1.
114. Samas. - S. 811, l. 26; s. 813, l. 28.
115. Samas. - S. 811, l. 26p.
116. Samas. - S. 813, l. 6, 35p., 58-58p.
117. Samas. - 811, l. 30.
118. Samas. - S. 814, l. 5.
119. Samas. - S. 813, l. 60.
120. Olechnovitz K.-F. Der Schiffbau der Hansischen Spätzeit. - Weimar, 1960. - S. 8-10.

СУДОВЛАДЕНИЕ И СУДОСТРОЕНИЕ В НАРВЕ В КОНЦЕ XVII ВЕКА

Х. Пийримяэ

Р е з ю м е

Последние десятилетия XVII века были временем расцвета нарвской торговли. В настоящей статье приводятся новые данные и подводятся первоначальные итоги развития мореплавания, кораблестроения и судовладения в Нарве в 80-90-е гг. XVII века. В качестве источника использованы архивные материалы ЦГИА ЭССР, в основном справки Нарвского магистрата, выдававшиеся шкиперам для прохождения через датские проливы в 1687-1697 гг. Дополнительным источником послужили таможенные книги г. Нарвы 1662-1696 гг.

В 1673 г. Карл XI выдал крупному нарвскому купцу Юргену Тундеру (Тундерфельту) королевскую привилегию на кораблестроение в Нарве. По имеющимся данным, судостроение на нарвских верфях стало развиваться в начале 1680-х годов.

В проработанных автором документах 1687-1697 гг. о заходах кораблей в гавани западнее датских проливов отмечено 36 кораблей, принадлежавших нарвским судовладельцам. Почти треть их (11) была построена в Нарве, а три корабля строились нарвскими купцами в других портах. Мастера и некоторые рабочие нарвских верфей были родом из Нидерландов.

Встречаются отдельные богатые нарвские купцы (Томас Лофтус, Вильям Кеттлевель, Юхан и Гедерт Хартман, Александер Гильберт), являвшиеся владельцами нескольких торговых кораблей. Однако большинство судов принадлежало группам судовладельцев. Это давало возможность быстрее пускать в оборот накопленные капиталы и уменьшало риск. Некоторые корабли были приобретены совместно с бюргерами соседних городов (например, кооперировались Нарва и Таллин, Нарва и Неванлинна). Среди судовладельцев встречались и русские.

Приобретение и постройка судов были проявлением предпринимательства капиталистического уклада. Это предпринимательство связывалось с процессом т.н. первоначального накопления капитала и способствовало развитию торгово-денежных отношений.

SHIPPING AND SHIPBUILDING IN NARVA IN THE LAST DECADES OF THE 17TH CENTURY

H. Piirimäe

S u m m a r y

The last decades of the 17th century witnessed a rapid development of trade in Narva. The importance of the East-West trade through Narva has been discussed in a number of books on economic history. The aim of this paper is to present some new material and draw some preliminary conclusions on shipping, building and purchase of ships in Narva in the last decades of the 17th century. The primary source of study has been certificates issued by the Narva Magistracy in 1687 - 1697 to skippers crossing the Denmark Straits, which are being preserved in the State Central Archives of the Estonian SSR. The Customs Books of Narva of 1662 - 1696 have also been consulted for additional information.

In 1673 the Swedish king Karl XI granted the merchant Jurgen Tunder (Tunderfeld) privileges to set up shipyards in Narva. According to the available data, shipbuilding in the Narva shipyards was started in the early 1680s.

The documents studied reveal that in 1687 - 1697 there were 36 vessels which belonged to citizens of Narva. Almost a quarter of them (11) had been built in Narva. 3 ships had been made in other towns to the order of Narva citizens. Most vessels were caravels. Most master-shipbuilders and part of the workforce came from the Netherlands.

There were a few rich merchants in Narva (Thomas Loftus, William Kettlewell, Johan and Gödert Haartmanns, Alexander Gilbert) who owned several ships. Most ships, however, belonged to a group of owners each. This made it possible to use up any accumulated capital immediately and lessened the risk taken. Several ships had been purchased jointly by neighbouring towns (Narva together with Tallinn, Narva with Nevanlinna).

Shipbuilding and ship-purchasing was part of Narva citizens' capitalist enterprising. It was connected with the so-called initial accumulation of capital and contributed to the development of commercial-financial relation in the area.